MAIRA EVELINE SCHMITZ

Nas asas do vapor...

Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História (Área do conhecimento: Fronteiras e Identidades).

Orientador: Profª Drª Elisabete da Costa Leal

Pelotas, 2013

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

S355n Schmitz, Maira Eveline

Nas asas do vapor : construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX) / Maira Eveline Schmitz ; Elisabete da Costa Leal, orientadora. - Pelotas, 2013.

245 f. : il.

Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2013.

1. Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé. 2. Sociabilidade. 3. Pelotas. 4. Visualidade. I. Leal, Elisabete da Costa, orient. II. Título.

CDD: 385.0981

Catalogação na Fonte: Leda Lopes CRB 10/ 2064

Banca examinadora

Profª Drª Marluza Marques Harres (avaliadora)

Profª Drª Larissa Patrón Chaves (avaliadora)

Profª Drª Elisabete da Costa Leal (orientadora)

À minha família, Margarete, Eldo e Thais.

Agradecimentos

A elaboração deste trabalho foi mais do que um exercício individual de reflexão, tornando-se real somente com a ajuda e o apoio de várias pessoas, às quais seria impossível deixar de agradecer...

Agradeço à minha família pelo constante apoio e incentivo para seguir em frente. Por possibilitar e fazer acreditar que o estudo fosse sempre uma prioridade. Pela companhia, conversas e interesse.

Agradeço ao Ricardo, por ser meu companheiro no último ano do mestrado. Por ser o suporte nos momentos de dúvida, de falta de criatividade, de desespero. Pela companhia contínua, pela serenidade, atenção e amor.

À minha orientadora, querida Bete. Por suas ideias, conversas. Por confiar e acreditar no caminho que trilhei. Agradeço em especial, pela recepção e direcionamentos maravilhosos no mundo das imagens e das visualidades.

À banca avaliadora, Marluza Harres e Larissa Chaves, pela leitura atenta e pelas dicas fundamentais no momento da qualificação.

A todos os professores do Programa de pós Graduação em História da UFPel, em especial à Larissa, Fábio, Adhemar, Aristeu, Lorena, pelas aulas interessantíssimas, repletas de oportunidades, reflexões e amizades. Da mesma forma, agradeço aos colegas do mestrado, companheiros na angústia da pesquisa, da análise, da escrita da dissertação; pelas conversas, risadas, festas.

Agradecimentos sinceros, também, à turma do Bacharelado em História, formada no segundo semestre de 2012, pela oportunidade do estágio e por boas e sinceras amizades.

Aos amigos, Juliano, Francine, Bruno, Gabriela e Diego, por entenderem as ausências e, fundamentalmente, por tornarem mais leve e agradável esse momento de reflexão e escrita.

Por fim, incontáveis agradecimentos a todos que auxiliaram e tornaram possível a elaboração deste trabalho: Sr. José Eugênio Antunes Perez, pelas fotografias; equipe do CDOV da Biblitheca Pública Pelotense, em especial Mari e Gabi; equipe do Museu do Trem e equipe do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

O trem já partiu.
Sua história passada contém elos perdidos das culturas não oficiais da modernidade. Sua presença desvela um universo singular de representações. Com as ferrovias, muito claramente, a técnica se desgarra das formas que a produziram e assume feição sobrenatural. A paisagem dos caminhos de ferro torna-se, assim, remota*, cujo duplo sentido dá conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações com o tempo e com o espaço, podendo-se ai configurar tanto como localidade perdida quanto época irresgatável. A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam esse idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim.*

Francisco Foot Hardman*, O Trem Fantasma.*

Resumo

O presente trabalho possui por tema a ferrovia na cidade de Pelotas, no período específico de 1884, momento da inauguração da Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé e da estação ferroviária pelotense, até as primeiras décadas do século XX – entre os anos de 1910 e 1920. O objeto central da pesquisa são as relações e os conflitos sociais que vieram com os trens e ultrapassaram o espaço da estação, construindo o que pode ser chamado de “espaço ferroviário urbano”. O foco, assim, direciona-se para a elaboração visual e para a constituição de sociabilidades específicas nestas espacialidades. Para a elaboração deste trabalho, a análise ocorreu, principalmente, por meio de jornais e fotografias que representassem o espaço da ferrovia no período, somados a relatórios e regulamentos técnicos, correspondências e memórias escritas. Em relação à metodologia com as imagens, partindo de trabalhos como de Ana Maria Mauad e Zita Possamai, dividiu-se as fontes em categorias temáticas; após, seguindo as contribuições de Canabarro, optou-se por um esquema de análise que focaliza os diversos planos de uma imagem, seja em relação ao que está representado, ou aos sentidos que a representação evoca; por fim, a linha interpretativa teórico-metodológica principal partiu dos três focos sugeridos por Ulpiano Bezerra de Meneses, ao pensar a relação da história com as imagens: o visual, o visível e a visão. Em relação aos periódicos, seguiu-se na linha interpretativa de Tânia Regina de Luca. De certo modo, o tratamento dos periódicos não diferiu muito daquele dado às imagens, sendo também classificados por categorias temáticas, para após prosseguir com uma análise centrada na forma como as narrativas eram expostas e no seu conteúdo.

Palavras-chave: Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé – Pelotas – Visualidade – Sociabilidade

Abstract

This work has a theme the railroad in the city of Pelotas, in the specific period of 1884, time of inauguration of the Rio Grande – Bagé Railroad and railway station of Pelotas until the first decades of the 20th century, between the years 1910 and 1920. The central object of the research is the relationships and social conflicts that came with trains and exceeded the space station, building what can be called "urban railway area". The focus, therefore, is directed to visual development and to the formation of specific sociability at these spacialities. For the preparation of this work was to analyze, mainly, through newspapers and photographs that represent the area of the railroad in the period, added to reports and technical regulations, correspondence and memoirs. In relation to the methodology with the images, starting work as Ana Maria Mauad and Zita Possamai, the fonts was divided into thematic categories; after, following the contributions of Canabarro, we opted for a scheme of analysis that focuses on the different planes of an image, whether in relation to what is shown, or the way that evokes the representation; lastly, the line interpretive theoretical and methodological started the three main spots suggested by Ulpiano Bezerra de Menezes, to think about the relationship of the History with pictures: visual, the visible and the vision. In relation to the journals, followed the line of interpretive by Tania Regina de Luca. In a sense, the treatment of journals did not differ much from that given to images, being also classified by themes, to continue after an analysis centered on how the narratives were exposed and its content.

Key-words: Rio Grande-Bagé Railroad – Pelotas – visuality – sociability

Lista de Figuras

Figura 1 Planta da cidade de Pelotas. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922 80

Figura 2 Estação de Pelotas. Fonte: *Diário de Pelotas*, Pelotas, 08 abr. 1886, n., p.1..... 87

Figura 3 STATION de Pelotas, 1884. Fotógrafo: Augusto Amoretty. Acervo da Bibliotheca Nacional..... 90

Figura 3b Estação de Pelotas, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, Fotógrafo Augusto Amoretty, 1884. Fonte: Acervo do Itaú Cultural/Fundação Biblioteca Nacional..... 91

Figura 4 Estação da Viação Férrea, Fotógrafo Henrique Patacão, 1900. Fonte: Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense..... 96

Figura 5 Estrada de Ferro. Estação de Pelotas/RS, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos..... 100

Figura 6 Vista da ponte sobre o rio São Gonçalo, construída em 1882, por occasião da passagem do trem. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922..... 104

Figura 7 Ponte sobre o Rio São Gonçalo, 1922. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem (item de exposição), São Leopoldo/RS..... 106

Figura 8 Signalização do trecho bloqueado entre Pelotas e Capão Secco. Fonte: COMPAGNIE AUXILIARE DE CHEMINS DE FÉR AU BRESIL;VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções especiais sobre o sistema de Bloque. Porto Alegre: Filial da Liv. do Globo, julho 1913..... 115

Figura 9 Gravura. Fonte: Annuncio. Diario de Pelotas, Pelotas, 08 jan. 1886, n.5, p.3..... 119

Figura 10 Gravura. Fonte: Declarações. Diario Popular, Pelotas, 04 dez. 1898, n.277, p.3..... 119

Figura 11 Gravura. Fonte: Trem de excursão. Diario de Pelotas, Pelotas, 24 jul. 1886, n.21, p.3..... 121

Figura 12 Gravura. Fonte: Annuncio – Agentes do Commercio. Diario de Pelotas, Pelotas, 05 out. 1887, n.80, p.2..... 122

Figura 13 Locomotiva nº131, antiga nº1 da E.F. Rio Grande/Bagé. Fonte: Acervo Pessoal José Antunes Perez..... 124

Figura 14 Locomotiva Mogul – USA – em serviço na linha Rio Grande/Bagé, 1925. Fonte: Acervo Pessoal José Antunes Perez.. 127

Figura 15 Letreiro e numeração nas locomotivas e tenders, 1911. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS..... 129

Figura 16 Letreiro e numeração dos vagões, 1911. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS..... 130

Figura 17 Letreiro e numeração dos vagões para transporte de gado. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS..... 131

Figura 18 Locomotiva tipo Mogul da Baldwig – USA da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, 1884. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem (item de exposição), São Leopoldo/RS..... 133

Figura 19 Cartão-Postal, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos..... 140

Figura 20 Na gare, aguardando a chegada de sua Rvma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922..... 164

Figura 21 Chegada de Sua Excia. (Estação da Estrada de Ferro). Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922..... 167

Figura 22 A chegada de Sua Revma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922..... 174

Figura 23 O préstito sahindo da estação. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922..... 176

Figura 24 Chegada do Dr. Assis Brasil em Pelotas, 1923. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez..... 180

Lista de Tabelas

Tabela 1 Tabela das Estações da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé 50

Sumário

Introdução 13

Revisando a bibliografia sobre as estradas de ferro 16

Fontes e Metodologia 20

Capítulo 1. Formalidades: A ferrovia como mudança, técnica e evento 25

1. Os impactos ferroviários e a esperança da modernidade 26

1.1.1. A modernidade vem com os trilhos? 31

1.2. Traçando os trilhos no sul da Província: o projeto da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé 37

1.2.1. Motivações e condições..... 38

1.2.2. Debates sobre o traçado 42

1.2.3. O traçado definitivo 49

1.3. “Catedral do século XIX” pelotense: a inauguração da Estação Férrea 52

1.3.1. O evento 54

Capítulo 2. Visualidades: a construção da paisagem urbana ferroviária 72

2.1. O traçado urbano e as paisagens ferroviárias 79

2.2. Paisagem-ícone: A Estação da Estrada de Ferro 84

2.3. O ferro sobre as águas: a ponte do São Gonçalo 103

2.4. Locomotivas e vagões: construção visual de monumentos móveis 118

2.5. A visualidade ferroviária 141

Capítulo 3. Sociabilidades: o espaço praticado socialmente 146

3.1. A Estação Férrea: local de partidas e chegadas 151

3.1.1. E o trem se aproxima: saudações e despedidas na gare 158

3.2. “A funesta ferrovia”: incidentes e conflitos no espaço ferroviário 183

3.2.1. Acidentes e atrasos no caminho de ferro 186

3.2.2. A Morte também anda de trem... 189

3.2.3. Sobre os trilhos, mas fora da linha: contravenções e contraventores 196

3.3. A categoria social dos ferroviários 204

3.3.1 Os senhores do espaço: reclamações sobre a atuação dos empregados ferroviários 211

Considerações Finais 224

Locais de Pesquisa 229

Referências 230

Fontes 230

Bibliografia 240

INTRODUÇÃO

As ferrovias, com seus trens e trilhos, inegavelmente, exercem um fascínio na imaginação de quem entra em contato com elas. O barulho constante dos vagões em atrito com os dormentes e o apito do maquinista, ouvidos ao longe, são como um aviso de que o mundo passará para exibir suas maravilhas, sua velocidade e seu progresso. As estações, situadas em grandes centros, ou em pequenos vilarejos, convidam à admiração desse espetáculo da modernidade.

A chegada do trem se transforma em motivo para o encontro, onde pessoas dos mais distintos grupos compartilham o mesmo espaço, apropriando-se dele e lhe dando significação. Acompanhando o caminho dos trilhos, as ferrovias criam uma espacialidade própria, a qual vai muito além das estações de chegada. No Brasil, desde meados do século XIX e, principalmente, no século XX, elas são consideradas sinônimo de desenvolvimento, vetores do capitalismo, da industrialização e da urbanização.

O presente trabalho possui por tema a ferrovia na cidade de Pelotas, no período específico de 1884, momento da inauguração da Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé e da estação ferroviária pelotense, até as primeiras décadas do século XX – entre os anos de 1910 e 1920. O título “Nas asas do vapor... Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (final do séc. XIX e início do séc. XX)”, assim, faz alusão a uma matéria publicada no jornal *Onze de Junho*, em 2 de dezembro de 1884, dia da inauguração da linha. O objeto central da pesquisa são as relações e os conflitos sociais que vieram com os trens e ultrapassaram o espaço da estação, construindo o que pode ser chamado de “espaço ferroviário urbano”. O foco, assim, direciona-se para a elaboração visual e para a constituição de sociabilidades específicas nestas espacialidades.

Focalizou-se a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé por sua importância na região de Pelotas e por ser a primeira via férrea a passar pela cidade. Ao longo dos anos, esta linha foi sendo conectada com outras, por meio da construção de novos trechos, e chegando a outras cidades, com a instalação de ramais. Uma vez que este trabalho se concentra nos espaços urbanos relacionados à ferrovia em Pelotas, pensa-se não ser imperativo neste momento abordar questões relativas ao caminho dos trilhos, mantendo-se a preocupação somente com a estrada pioneira na região.

Pelotas, sul do Estado do Rio Grande do Sul, está situada às margens do arroio Pelotas e do canal São Gonçalo. Ao fim da década de 1880, juntamente com Rio Grande e a capital Porto Alegre, era uma das cidades fortemente urbanizadas da Província de São Pedro, com o traçado urbano planejado, alta demografia para o período, casarões imponentes e diversas praças e locais de lazer. O historiador pelotense Mário Osório Magalhães chega mesmo a considerar o ano de 1890 como simbólico do fim de um período de expansão e auge sócio-cultural – iniciado em 1860 –, o qual só teria sido possível em virtude das boas condições urbanas e econômicas propiciadas pela produção charqueadora (MAGALHÃES, 1993, p.11).

O autor, assim como muitos outros, dá ênfase em seu trabalho às novas sociabilidades surgidas com o desenvolvimento de oportunidades e eventos culturais, artísticos e educacionais. Acredita-se não ser necessário, nesta pesquisa, retomar os dados específicos sobre a cidade, tão bem abordados por tantos pesquisadores. O que cabe salientar é que, no momento da instalação da estrada de ferro e da estação, Pelotas vivia o auge de sua economia, usufruindo os resultados de anos rentáveis da exploração de charqueadas.

O objeto desta pesquisa, como já apontado, é o espaço ferroviário pelotense, entendido não somente como a estação, ou os trens e trilhos, mas como todo o complexo que acompanha as estruturas características. Por outro lado, acredita-se que a compreensão do que são as ferrovias precisa ir muito além da morfologia física. Falar em espaço ferroviário implica mencionar o desenvolvimento, a urbanização e a dinâmica dos grupos e imagens que percorrem esse conceito; é reconhecer que a ferrovia traz e persegue conflitos e relações de classe construídas

> em uma ordem social capitalista urbano-industrial, por meio das múltiplas formas de resistência e de um “fazer-se” da cultura do ferroviário ou da ferroviária, enquanto funcionários, trabalhadores e participantes de uma cotidianeidade impressa pelo ritmo cadenciado das locomotivas, que

> emitem fagulhas e tudo embaralham com sua névoa, num jogo de faz-de-conta dos vultos e personagens que é necessário distinguir. (POSSAS, 2001, p.44)

A ferrovia, neste sentido, caracteriza-se para além da simples existência da estação e dos trabalhadores ferroviários. Constitui-se em toda uma conjuntura que acompanha – e se faz acompanhar – do desenvolvimento urbano, da transformação das relações de trabalho, da criação de novos hábitos, ritmos, paisagens e da própria constituição de identidades.

O estudo do espaço, no âmbito historiográfico, foi por muito tempo demarcado pelas pesquisas de Fernand Braudel, referentes à obra *O Mediterrâneo*, em uma perspectiva da longa duração e das continuidades. Acredita-se, contudo, que elencar o espaço como objeto não requer, necessariamente, uma abordagem do tempo longo, ou das permanências, mas pode também abarcar as mudanças, a criação de práticas específicas e a transformação pelo cotidiano. Da mesma forma, o espaço não precisa ser compreendido somente como o ambiente físico e material, pois como aponta José d'Assunção Barros, "a noção de *espacialidade* foi se alargando com o desenvolvimento da historiografia do século XX: do espaço físico ao espaço social, político e imaginário, e daí até a noção do espaço como 'campo de forças' que pode inclusive reger a compreensão das práticas discursivas" (2006, p.463).

Barros ainda retoma a questão de se definir a espacialidade de acordo com sua posição geográfica, ou adequação a alguma região pré-estabelecida. Para o autor, a realidade em qualquer época é sempre complexa e o espaço não pode ser encarado como algo fixo e totalmente delimitado. Sugere, assim, que

> a idéia de tratar sob o ponto de vista das "espacialidades superpostas" a materialidade física sobre a qual se movimenta o homem em sociedade, incluindo sistemas diversificados que vão da rede de transportes à rede de conexões comerciais ou ao estabelecimento de padrões culturais, aproxima-se muito mais da realidade vivida do que o encerramento do espaço em regiões definidas de uma vez para sempre, e associadas apenas aos recortes administrativos e geográficos que habitualmente aparecem nos mapas. (BARROS, 2006, p.472-473).

Neste sentido, ainda que a delimitação espacial deste trabalho seja a cidade de Pelotas, os locais específicos elencados para a análise, relacionados à presença da ferrovia, não são estanques. Embora algumas destas espacialidades sejam incontestes – como a estação ferroviária, a ponte férrea, os próprios trens – a forma como são vivenciadas e apropriadas pelas pessoas que nelas elaboraram suas

práticas é mutável. Em relação ao urbano, conforme lembra Sandra Jatahy Pesavento (1995, p.282-283), mesmo que as construções e espaços obedeçam à intencionalidade de quem os produziu, a função e projeto atribuídos podem se distanciar das construções simbólicas feitas pelos usuários daquele espaço transformado.

Milton Santos, em seu clássico livro *Técnica, Espaço, Tempo* (1997) refere a uma possível distinção entre a história do urbano, referente às atividades que na cidade se realizam, e a história da cidade, relativa a questões específicas de um determinado lugar, situado geograficamente e sua "produção continuada". O autor defende, então, que para se chegar ao urbano conciliado com a cidade, é necessário considerar a cidade como "um verdadeiro espaço-tempo", situando-a historicamente e conceituando a noção de espaço. Dessa forma, pode-se chegar não somente à constituição física e organizacional dos espaços urbanos, mas compreender, no contexto, as práticas sociais e representações que neles ocorrem.

O espaço pode ser encarado como o que propicia a ação do homem, mas também como aquilo que é construído por meio desta mesma ação. O espaço é dinâmico. De acordo com Ana Fani Alessandri Carlos, a sociedade, como condição de sua existência, produz-se em um espaço determinado e "através dessa ação, ela também produz, conseqüentemente, um espaço que lhe é próprio e que, portanto, tem uma dimensão histórica com especificidades ao longo do tempo e nas diferentes escalas e lugares do globo" (2011, p.53). A (re)produção da vida social está intimamente ligada com a (re)produção do espaço.

"A história de uma cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar" (SANTOS, 1997, p.71). Analisar a constituição da cidade de Pelotas enquanto ferroviária implica reconhecer quais foram os aspectos relativos à estrada de ferro que se tornaram próprios do urbano e, por outro lado, como esta urbanidade se apropriou do aparato ferroviário para reconsiderar sua prática social na cidade.

Revisando a bibliografia sobre as estradas de ferro...

O sentimento de pertencer e ser agente da cidade é um processo, uma construção que ocorre ao longo do tempo e, nesta direção, existem diversas

maneiras de se “habitar” um lugar e se relacionar com ele. Os indivíduos não reconhecem e não conferem significação às mesmas coisas do mesmo modo; os grupos sociais, em suas convivências e conflitos, formulam as suas particularidades e contribuem para a constituição do urbano.

A escolha do tema de pesquisa, assim, tem sua razão de ser, primeiramente, por uma afinidade pessoal com o tema, baseada em uma intensa preocupação pessoal e profissional com o estado de conservação dos bens materiais ferroviários. A escolha do centro ferroviário de Pelotas como tema e objeto de pesquisa justifica-se por sua posição econômica e cultural central na região no período elencado, é certo; mas, também, por ser, dentre os principais locais que constituem a linha Rio Grande – Bagé, a cidade em que a estação ferroviária e seu entorno se encontram em maior estado de deterioração e abandono. Acredita-se que o estudo histórico sobre a ferrovia em Pelotas é o olhar inicial e indispensável para serem pensadas políticas patrimoniais em relação a este espaço. Somente a partir da análise de seus usos e significações ao longo do tempo é que sua situação atual pode ser compreendida de forma aprofundada.

Nesta direção, outro fator que impulsionou a escolha do tema é averiguação de pouca pesquisa e bibliografia referente à ferrovia no Rio Grande do Sul, principalmente na região meridional. Grande parte dos estudos se concentra na figura do trabalhador ferroviário e sua atuação e ligação política com as Companhias ou com o Estado; por outro lado, a ferrovia é somente apresentada como plano de fundo para a modernização e progresso de cidades. Destaca-se, assim, a falta de abordagens ligadas às representações e sociabilidades que se desenvolveram na espacialidade específica das ferrovias, principalmente quando da inauguração das estações.

Neste viés, defende-se que todo e qualquer trabalho de cunho historiográfico não surge espontaneamente, mas mantém sempre relações intertextuais com pesquisas, escritas e narrativas que o antecederam. Dessa forma, uma pesquisa em História requer uma revisão bibliográfica relativa ao tema e, mais especificamente, ao objeto propostos. Ressalta-se que não se pretende, aqui, esgotar todas as obras que tratam do tema das ferrovias.

Como esta pesquisa se situa no estado do Rio Grande do Sul, optou-se por elencar alguns trabalhos que analisem a ferrovia dentro deste espaço geográfico específico. Observa-se, assim, uma tendência na historiografia ferroviária do Estado

voltada para os estudos sobre a profissão de ferroviário e seu viés político, dentre os quais se pode citar as obras de João Rodolfo Flôres (2009), Marluza Harres (1994) e Fabrício de Moura (2007). A ferrovia, neste viés, é representada pela atuação dos trabalhadores ferroviários e pela VFRGS.

Um trabalho referente à materialidade produzida pela presença da estrada de ferro no Rio Grande do Sul é a tese de Caryl Eduardo Jovanovich Lopes (2002), a qual possui como tema central a influência da *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer du Brésil* na arquitetura da cidade de Santa Maria, centro ferroviário do Estado. Em São Paulo, tem-se o trabalho de Beatriz Kühl (1998), onde aborda a arquitetura ferroviária e de ferro. No mesmo sentido, a dissertação de Rita de Cássia Francisco (2007), orientada por Kühl, trata da arquitetura das oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Em uma perspectiva um pouco diferenciada, há a tese de Silvia Helena Passarelli (2005), que além da arquitetura, se debruça sobre a constituição de paisagens – atualmente – nos espaços cruzados pelos trilhos em São Bernardo.

As ferrovias, de uma forma geral, historiograficamente são vinculadas ao conceito de modernidade, caracterizando grande parte dos estudos que se concentram na temática. Neste trabalho, contudo, não se pretende focalizar a questão, ainda que muitas vezes as fontes direcionem para tanto. Assim, em um viés da bibliografia analisada, o espaço material da ferrovia é citado sempre tangencialmente, sendo sua presença na maioria das vezes relacionada à modernidade e ao progresso. Um exemplo é a dissertação de Alexandre Karsburg (2007), onde coloca a rede férrea como plano de fundo e como “acontecimento criador” dos conflitos entre religiosos e políticos em virtude da demolição da Igreja Matriz católica, em Santa Maria, no período de 1885-1897.

A vinculação da modernidade trazida pela ferrovia com o urbano é fato geralmente presente nos trabalhos que visam compreender o desenvolvimento de cidades. Cita-se, nesta direção, as dissertações de Alberto Tomazoni (2009), sobre as reformas urbanas fotografadas nos álbuns da cidade de Caxias do Sul; de Leila Nesralla Mattar (2010), relativa à arquitetura e aos espaços plurifuncionais da área industrial do 4º distrito de Porto Alegre; e de Remís Alice Perin Schmidt (2009), sobre o poder simbólico na conquista do espaço urbano de Erechim pelos imigrantes. Os três trabalham em várias passagens a importância da ferrovia para o

desenvolvimento urbano, o progresso, o fortalecimento do comércio, de áreas residenciais e de novas sociabilidades.

A ferrovia cria, inegavelmente, uma espacialidade e as sociabilidades que ocorrem nestes locais precisam ser observadas abarcando esta particularidade. Neste sentido, algumas pesquisas que vinculam o "mundo ferroviário" ao espaço da ferrovia podem ser citadas. Entre elas, a dissertação de Luiz Mantovani (2007), na qual o historiador aborda a função da ferrovia na manutenção da cidade de Ouro Preto como capital da Província, dentre os anos de 1885-1897. Pablo de Souza Oliveira aborda em sua dissertação (2009) questões relativas à ferrovia na cidade de Novo Cruzeiro, em Minas Gerais, onde passava a Estrada de Ferro Bahia-Minas. A problemática central diz respeito aos significados da experiência com a ferrovia e sua desativação em Novo Cruzeiro e à forma como isto se relaciona com a identidade coletiva na cidade. A lógica do autor é identificável com a ideia central da tese de José Giffoni (2006), também sobre a EFBM. Neste trabalho é abordada a história da Bahia-Minas, de 1878 a 1966, onde o autor objetiva o entendimento do processo de como esta estrada de ferro se estabeleceu como signo do progresso e redenção de uma região e foi erradicada sob o signo do atraso.

Observa-se uma tendência temática a aliar a ferrovia, sua história e materialização no espaço com as memórias que sua desativação traz à tona. Outros trabalhos que seguem nesta linha ainda podem ser citados, dentre os quais se destaca a dissertação de Fabiano Andrade (2010), sobre o Ramal de São Braz ao jardim Público – o qual adentrava o centro da cidade de Belém de Pará – que procurou mostrar sua relação cotidiana com os habitantes da cidade, suas interfaces com o espaço e com a urbanística da cidade e, a partir disto, compreender as possíveis causas do esquecimento ao qual o Ramal da EFB foi submetido até os dias atuais.

Falando especificamente sobre as sociabilidades no espaço ferroviário, tem-se a obra de Lidia Maria Vianna Possas. Seu livro intitulado *Mulheres, trens e trilhos*, de 2001, trata sobre a ferrovia no sertão paulista, especificamente a linha Noroeste do Brasil (NOB), nas décadas de 20 a 40, observando a presença feminina neste espaço marcado pelas locomotivas e por um universo amplamente masculinizado. O trabalho de Fábio Paride Pallotta (2008), por sua vez, aborda a relação entre a ferrovia, o automóvel e a cidade, com a constituição de sociabilidades e representações.

A questão da construção de espaços urbanos relacionados à ferrovia foi encontrada em duas produções acadêmicas recentes, fora do âmbito historiográfico. A dissertação em Arquitetura e Urbanismo de Rodrigo Medeiros (2006) se concentra na constituição de espaços construídos na cidade de Tubarão/SC, em virtude da ferrovia. Fábio de Macedo Barbosa (2008), em uma perspectiva mais geográfica, por sua vez, analisa a relação entre o urbano e a estrada de ferro, buscando a paisagem, o espaço geográfico e o ordenamento urbano em Araguari/MG.

Possas (2001, p.32-33) aponta que inúmeras representações – históricas e historiográficas – percorrem a ferrovia. Cita as visões gerais de 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.

A autora já alentava para o fato de poucas pesquisas se dedicarem a não reforçar estes estereótipos. É partindo, portanto, destas considerações – sem negar a relevância das outras perspectivas – e observando as lacunas historiográficas ainda existentes, que esta pesquisa sugere focalizar as experiências e relações sociais no âmbito ferroviário, lançando o olhar para as apropriações e significações elaboradas por quem viveu este espaço tão peculiar.

Fontes e Metodologia

Para a elaboração deste trabalho, a análise ocorreu, principalmente, por meio de jornais e fotografias do período que representassem o espaço da ferrovia, somados a relatórios e regulamentos técnicos, correspondências e memórias escritas. Dentre os locais de pesquisa, destaca-se o acervo da Bibliotheca Pública Pelotense, denominado Centro de Documentação e Obras Valiosas (CDOV), onde foram levantados e reproduzidos os periódicos, relatórios e memórias relacionados ao planejamento e construção da estrada de ferro e fotografias. Em relação às fotografias, foi realizado também o contato com José Eugênio Antunes Perez, morador da cidade de Pedro Osório, dono de um acervo pessoal de materiais sobre ferrovia. Outro local importante de pesquisa foi o Museu do Trem, localizado na

cidade de São Leopoldo; foi possível identificar no seu acervo alguns relatórios, livretos, croquis e plantas de extrema utilidade para o trabalho. As correspondências oficiais sobre a estrada de ferro do Rio Grande a Bagé foram encontradas e reproduzidas no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, situado em Porto Alegre.

A não exatidão do recorte temporal da pesquisa final deu-se em virtude da dificuldade de lidar, seguindo uma cronologia linear, com fontes primárias diversas e oriundas de períodos diferentes. Exemplificando: muitas das fotografias são provenientes de um período próximo à década de 20; no entanto, sabe-se ser inviável, no tempo disponível para a realização do trabalho, cobrir o mesmo período com a pesquisa nos periódicos.

No mesmo sentido, verificou-se uma repetição do conteúdo das notícias veiculadas nos periódicos, revelando não ser necessário o prosseguimento da pesquisa nesta fonte. Assim, em virtude da longa periodização exigida pelo objeto, optou-se por mesclar os volumes consultados entre um periódico e outro. Desta forma, levantou-se as matérias do jornal *Diário de Pelotas* de 1885 até 1889 (último ano de publicação) e a partir de 1890 até 1910 intercalou-se os anos entre o *Diário Popular* e *A Opinião Pública*. Em alguns anos pós-1910, realizou-se a consulta de datas específicas nestes jornais, seguindo indicação de outras fontes.

Todo trabalho de cunho historiográfico segue um caminho a fim de chegar às possíveis respostas para os questionamentos colocados. Juntamente com o esclarecimento dos conceitos que norteiam a pesquisa, é fundamental que se encontre um método, uma forma de interrogar as fontes. Já é consensual que não existem “fórmulas” fechadas e definitivas para tanto; a metodologia é algo construído ao longo da pesquisa, conforme os objetivos propostos e as implicações colocadas pelos documentos.

O principal problema metodológico deste trabalho diz respeito ao estudo das imagens, por possuir uma “linguagem” específica, com a qual muitas vezes os historiadores não estão acostumados, ou não conseguem decodificar. Partindo de trabalhos como de Ana Maria Mauad (1990), ao analisar imagens sobre o Rio de Janeiro na primeira metade do século XX e Zita Possamai (2005), ao estudar os álbuns de vistas urbanas de Porto Alegre no início do mesmo século, dividiu-se as imagens em categorias temáticas, a fim de observá-las na sua relação com as outras. Após, seguindo as contribuições de Canabarro (2011) – autor que trabalhou com álbuns de famílias de imigrantes no noroeste gaúcho – optou-se por um

esquema de análise que focaliza os diversos planos de uma imagem, seja em relação ao que está representado, ou aos sentidos que a representação evoca. Por fim, a linha interpretativa teórico-metodológica principal partiu dos três focos sugeridos por Ulpiano Bezerra de Meneses em seus artigos (primeiramente em 2003 e novamente em 2005, de forma mais aprofundada), ao pensar a relação da história com as imagens: o visual, o visível e a visão.

Acredita-se que a metodologia de análise de fontes escritas – como relatórios oficiais, memórias, correspondências – é de domínio do historiador, não necessitando de um maior esclarecimento. O mesmo vem ocorrendo com o trabalho com os periódicos impressos, como os jornais, os quais já se tornaram uma fonte amplamente utilizada pela História. Tânia Regina de Luca (LUCA, In: PINSKY, 2005, p.138-139), no entanto, alerta que, antes de se fazer uma análise das representações contidas no conteúdo veiculado nas páginas, faz-se necessário um reconhecimento da própria materialidade do impresso, sua aparência física, disposição do conteúdo, aliadas às relações que manteve com o mercado, publicidade e, principalmente, o público que visava atingir.

Após esta compreensão inicial é preciso, então, reconhecer as próprias motivações que levaram a dar publicidade a alguma coisa, atentando para o destaque e o local conferidos na publicação, bem como identificar os responsáveis pela linha editorial, os colaboradores e analisar a forma como o texto e os discursos são representados. Os jornais, como qualquer outra fonte, são construções históricas, inseridas em um determinado contexto do qual não podem ser desvinculadas na pesquisa; sendo assim, "à analise da materialidade e do conteúdo é preciso acrescentar aspectos nem sempre imediatos e necessariamente patentes nas páginas desses impressos" (LUCA, In: PINSKY, 2005, p.140). De certo modo, o tratamento dos periódicos não diferiu muito daquele dado às imagens, sendo também classificados por categorias temáticas, para após prosseguir-se com uma análise centrada na forma como as narrativas eram expostas e no seu conteúdo.

Relevando-se as características e a “linguagem” própria de cada fonte, houve uma tentativa de relacionar todos os dados, sem considerar uma como superior à outra, independente do foco abordado. Assim, mesmo no caso das visualidades, que por excelência seria relacionado às fontes imagéticas, procurou-se elaborar a análise de forma que outras informações pudessem adquirir “voz” e contribuir para a compreensão. A utilização das narrativas descritivas trazidas pelos periódicos, por

exemplo, tornou-se de grande valia para o entendimento da construção visual dos espaços ferroviários, acrescentando e confrontando a perspectiva apresentada pelas imagens.

O material levantado, ao contrário do que se imaginou durante a consulta prévia e a elaboração do projeto de pesquisa, acabou sendo enorme. Mesmo sem mencionar as imagens e os documentos de caráter técnico e oficial – dados riquíssimos em detalhes e informações –, o rol de matérias presentes nos periódicos relativos ao tema escolhido mostrou-se extremamente denso e complexo. Muito em virtude disto, acreditando-se que a pesquisa se debruçou sobre questões pouco desenvolvidas historiograficamente, principalmente em relação à ferrovia na região meridional do Estado do Rio Grande do Sul, optou-se por não privar os capítulos de uma profunda descrição e análise, tanto das fontes, quanto das práticas sociais identificadas.

Partindo destas considerações – de ordem teórica, metodológica e do caráter das fontes –, o principal objetivo que se coloca para a execução desta pesquisa diz respeito a compreender a construção material e imagética do espaço ferroviário da cidade de Pelotas, bem como as representações e relações sociais que nele se desenvolveram, no período constituído entre o ano de 1884, até as primeiras décadas do século XX.

Como se deu a inserção no espaço urbano destes novos elementos materiais ferroviários? Considerando a particularidade da paisagem produzida e (re)produzida através da ferrovia – com as estações, movimentação de cargas e pessoas, passageiros, curiosos, simples passantes, crescimento do comércio, ruas de ligação com outras partes da cidade, as próprias locomotivas com seu barulho e fumaça, entre tantos outros elementos – de que forma o ambiente ferroviário foi apropriado pelos variados grupos sociais da cidade? Qual a significação dada por estes à paisagem e quais as diferentes formas de representações visuais dos elementos que a constituíam? Quais as sociabilidades e práticas sociais construídas, desenvolvidas e “sentidas” pelas pessoas e grupos que viveram este espaço ferroviário?

Nesta direção, o primeiro capítulo trata sobre as *formalidades* e visa situar como se deu o princípio dos caminhos de ferro, indo de um foco mais geral, até chegar à cidade de Pelotas – delimitação geográfica do tema de pesquisa. O

primeiro subtítulo tem um caráter de revisão bibliográfica sobre algumas temáticas concernentes à implantação de ferrovias – como o sentimento de mudança e a modernidade. O segundo seguiu uma perspectiva mais “técnica”, buscando traçar o histórico da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, os projetos e os conflitos sobre seu traçado. Por fim, concentrou-se a análise no evento da inauguração da linha e da Estação Férrea de Pelotas.

No segundo capítulo a discussão está concentrada, principalmente, nas possibilidades e potencialidades do estudo de *visualidades*, bem como com o uso de fontes que impliquem o sentido da visão. Baseando-se na ideia de paisagem, o primeiro subtítulo analisa a construção visual do espaço da Estação Férrea; o segundo, da Ponte Férrea sobre o rio São Gonçalo; e o terceiro, sobre os trilhos e os trens.

O terceiro e último capítulo adentra a observação dos usos do espaço ferroviário em Pelotas e das *sociabilidades* ali desenvolvidas. Os subtítulos versam sobre: as práticas de partidas, chegadas e despedidas na gare da Estação; as práticas de caráter tido como não tão positivas, como roubos, mortes, acidentes, transporte de cadáveres, doentes no espaço ferroviário; as relações entre os grupos sociais de Pelotas e a diretoria e os empregados ferroviários, ressaltando os conflitos e congruências nos interesses da urbanidade e da companhia ferroviária.

Foi a partir do levantamento prévio do material histórico e dos referenciais bibliográficos que ocorreu a elaboração dos conceitos e temas norteadores de cada ponto da pesquisa. As *formalidades*, as *visualidades* e as *sociabilidades*, apesar de parecerem focos distintos, são absolutamente interligados. Todos auxiliam, a partir de perspectivas complementares, a analisar e compreender como se deu a construção material e sensível do espaço urbano ferroviário em Pelotas no fim do século XIX e início do XX.

1. FORMALIDADES: A FERROVIA COMO MUDANÇA, TÉCNICA E EVENTO

A centralidade temática e conceitual desta pesquisa é o espaço urbano ferroviário. Urbano, logicamente, por se inserir no contexto de uma cidade, relativamente povoada, organizada e desenvolvida. Ferroviário, por priorizar os elementos que surgem e fazem parte da materialidade e do imaginário que advém com as estradas de ferro.

O “espaço urbano ferroviário” é tido como o lugar físico onde se desenrola a ação das pessoas – como a estação, suas ruas adjacentes com hotéis e comércio próximos, as oficinas, as casas de trabalhadores ferroviários, os trilhos, as pontes, os próprios vagões e todo local que tenha surgido ou se interligue aos elementos da via férrea. Em outra perspectiva – não contraditória, mas complementar – este também é o lugar abstrato: imaginado, sentido e vivenciado pelas pessoas, as quais realizam nele suas práticas sociais, lhe conferindo representações. Ambas as características são intrinsecamente ligadas: o sensível depende do material, assim como o material se nutre do sensível. O conceito, apesar de poder ser separado nestas categorias a fim de uma maior compreensão metodológica, é um só; a materialidade não existe deslocada dos sentidos que lhe são dados, ao mesmo tempo em que os próprios sentidos modificam a forma como esta materialidade é apresentada e vista.

As espacialidades formadas a partir da chegada de uma estrada de ferro são, acima de tudo, datadas. Elas se originam durante o século XIX e XX, contendo especificidades que não podem ser buscadas, ou referenciadas fora deste contexto: o espaço, a zona, o centro ferroviário possuem particularidades e se constituem enquanto objeto histórico a partir desta característica peculiar.

Este primeiro capítulo visa, nesta direção, situar como se deu o princípio dos caminhos de ferro, indo de um foco mais geral, até chegar à cidade de Pelotas –

delimitação geográfica do tema de pesquisa. Demonstrar-se-á que, embora possa parecer uma noção clássica, romântica ou até nostálgica, a construção das primeiras ferrovias e estações pelo mundo realmente causaram um clima de transformação, acelerando o tempo e a vida. É fundamental levar em consideração esta característica, principalmente para possibilitar uma melhor compreensão das práticas sociais elaboradas neste ambiente.

Posteriormente, serão apresentados os conflitos e discussões provenientes da instalação da estrada de ferro no sul do Rio Grande do Sul. Mesmo em uma escala mais reduzida, a possibilidade de realização deste novo empreendimento mexeu com os interesses, motivações e esperanças das pessoas. Por fim, chegando ao âmbito específico de Pelotas – a qual também não deixa de ser contemplada nos focos anteriores – será desenvolvida a análise de como se deu a "abertura oficial" da ferrovia na cidade e a inauguração de um novo tempo e de novas práticas naquele local. A conexão entre todos estes pontos e abordagens, assim, é justamente a característica de "evento" que a ferrovia evoca, com o novo que surge e que modifica o que lhe antecedeu.

A ênfase dada neste momento foi para a elaboração de uma espécie de "histórico" da ferrovia na região em estudo. Acredita-se ser fundamental essa construção e que ela anteceda a análise das visualidades e das sociabilidades – temáticas dos próximos capítulos. Somente ao compreender, minimamente, a instalação da estrada de ferro e sua inserção no ambiente urbano é que outros questionamentos poderão ser colocados. A documentação principal analisada se consistiu de decretos, correspondências oficiais, relatórios de engenheiros, memórias e jornais. Buscou-se sempre o cruzamento dos dados de documentos variados provenientes de origens diversas, relacionando e refletindo sobre estes à luz da literatura historiográfica existente sobre o tema.

1.1. Os impactos ferroviários e a esperança da modernidade

O século XIX, de forma geral, pode ser considerado um momento de transformação, mais do que de estruturas políticas ou econômicas, das 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 desta "virada moderna", assim, podem ser citados, como os motores a vapor para a indústria, a iluminação a gás, o telégrafo, o telefone, a eletricidade, a fotografia, as estradas de ferro. Acelerando a comunicação e o transporte e criando confortos que a nova classe média requisitava, estes melhoramentos são representantes de um novo modo do ser social e cultural no ocidente.

Peter Gay (2002), em seu estudo sobre a formação cultural da classe média na Inglaterra vitoriana, ressalta o quanto este século se mostra como sendo de transição, característica percebida por seus contemporâneos. A palavra-chave do momento era então a mudança.

> Toda mudança tem um lado traumático, inclusive a mudança para melhor. O apetite pela aventura, a busca do que ainda não foi provado, a ânsia de experimentação, que cada vez mais davam o tom a partir do Iluminismo, tudo isso desafiava o conservadorismo, tão inerente à natureza humana quanto o prazer da novidade. As vertiginosas invenções e descobertas, as desconcertantes idéias que invadiam todos os aspectos da vida vitoriana davam a sua cultura burguesa um ar de tensão, de esperançoso empreendimento atrás do qual a ansiedade seguia como uma sombra. Não admira que a visão de contínuo aperfeiçoamento, a teoria do progresso (erroneamente atribuída aos filósofos do século XVIII), fosse uma ideologia do século XIX. (GAY, 2002, 161)

Os oitocentos foram anos de contínuos saltos, choques sociais e culturais, ou, ainda, de mudanças que ocorriam, mas que já passavam a ser costumeiras. Como afirma o autor, a mudança passa a ser a norma, porém sendo ela mesma atingida pelo poder da transformação. Daí, então, as cada vez mais recorrentes teorias aliadas à ideia de progresso e de avanço. A mudança é também promessa. À medida que é promessa, contudo, pode vir a ser ameaça, pois alenta sempre para o que há de vir, para o desconhecido, para o ainda indomável (GAY, 2002, p.162).

Conforme aponta Marshall Berman, o século XIX foi marcado pela surgimento de uma nova paisagem, "altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica", a qual foi atacada por todos os grandes modernistas, que se esforçaram "por fazê-lo ruir ou explorá-lo a partir do seu interior". Apesar disto, para o autor, "todos se sentem surpreendentemente à vontade em meio a isso tudo, sensíveis às novas possibilidades, positivos ainda em suas negações radicais, jocosos e irônicos ainda em seus momentos de mais grave seriedade e profundidade" (2007, p.28).

Reconhecendo que a transição se apresenta – e se representa – por meio de variados símbolos, Peter Gay defende que, de todas as invenções do século XIX,

são as estradas de ferro as que melhor exemplificam a “sensação vertiginosa” que possuíam as pessoas “de viver numa tempestade de prodigiosas transformações daquilo a que estavam habituados” (2002, p.164). Era preciso, sobretudo, lidar com estas vertigens e transformações, o que em absoluto se procederia de forma tranqüila, ou imersa em puro encantamento. Não é à toa que o autor dá espaço à sua análise sobre as estradas de ferro – e sua entrada no mundo da burguesia inglesa – no capítulo dedicado à ansiedade, ou à neurastenia, nome técnico do que os vitorianos consideraram uma doença moderna. O século XIX foi até mesmo nomeado por vários oitocentistas como o “nosso século dos nervos” (GAY, 2002, p.152). O nervosismo, ao que tudo indica, andava também sobre trilhos.

> A estrada de ferro transformou-se numa metáfora triunfante dessa generalizada sensação de surpresa e insegurança a que me referi; não foi ela que acelerou a vida além do que se poderia supor? E não se tratava simplesmente de uma metáfora. A ferrovia arrancou dos lugares em que viviam, e das formas pelas quais viviam, cada vez mais burgueses e também operários. Modernizou radicalmente o transporte de mercadorias e pessoas. Arruinou algumas cidades e fez progredir outras. Aquela formidável novidade, a viagem de trem, foi tão responsável quanto qualquer outra coisa pela sensação de ser obrigado a absorver mais estímulos do que era possível assimilar com facilidade – numa palavra, o nervosismo. (GAY, 2002, p.164)

As ferrovias ocasionaram transformações não somente por sua existência física e “real”, desenvolvendo o transporte, propiciando ou impedindo a urbanização. Os trens passaram a adentrar a imaginação das pessoas, metaforicamente ou não, modificando a forma como estas se afinavam com o tempo, com a velocidade e seus estímulos e com o próprio espaço. O nervosismo, ao que o autor se refere, pode ser simplesmente o sentimento de incapacidade ao lidar com uma nova situação, a qual ainda não se domina totalmente; contudo, também indica o quanto a invenção do homem – a coisa, o artefato – muitas vezes escapa ao controle do seu próprio imaginário, tomando dimensões que interferem social e culturalmente muito além do projetado.

Peter Gay (2002, p.165) ainda aponta como a imagem da estrada de ferro invade a imaginação literária, sendo a locomotiva ao mesmo tempo identificada com o próprio homem, em uma espécie de antropomorfismo, e apresentada por uma visão demoníaca e mortal. Lembra, até mesmo, que durante algumas décadas havia uma doença específica, a chamada “espinha da estrada de ferro”, que podia causar fortes dores nas costas após um acidente. Dessa forma, percebe-se a grande

importância cultural que a ferrovia vai adquirindo: “dava muita alegria, mas também causava bastante ansiedade” (GAY, 2002, p.165).

A análise do autor sobre as estradas de ferro e sua influência em uma cultura de classe média vitoriana do século XIX não é fortuita. Embora o princípio das estradas de ferro e das locomotivas existisse desde o século XVI – trilhos e vagões feitos em madeira, puxados por tração animal ou humana –, de acordo com Márcia Espig (2011), a ideia das ferrovias começou a ganhar força com a invenção da máquina a vapor, ocorrendo a viagem inaugural de uma locomotiva justamente na Inglaterra, em 1825.

A partir de então, contando com o pioneirismo inglês, seguido pelos Estados Unidos (1827), França (1828), Alemanha e Bélgica (1835), os projetos de redes férreas se expandiram pelo mundo. Em 1855 todos os continentes 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. Em 1870 o mundo 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 quantidade de mercadorias e pessoas e, sobretudo, com velocidade” (ESPIG, 2011, p.164).

André Rouillé parte na mesma direção, ao afirmar que foi na “época da primeira revolução industrial, da estrada de ferro, da navegação a vapor, do telégrafo – que, juntos, contribuem para expandir a área do comércio (portanto, do real e do visível) para dimensões mundiais” (2005, p.39). Francisco Foot Hardman é outro autor que aponta para a concretização do mercado mundial a partir da ferrovia e da navegação a vapor, processo que resultou na “liberação” do encantamento produzido pelo fetiche das mercadorias a toda humanidade.

Sendo assim, mais do que simplesmente a invenção técnica dos trilhos e das locomotivas, é o sentimento da mudança, da transição, da “ansiedade” que se expande. Foot Hardman 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”. Estas, com seus espaços amplos, já não conseguiam tornar palpável para os passageiros as ligações concretas que outrora davam os portões que ligavam as cidade às vilas (HARDMAN, 2005).

De forma geral, é possível resumir este primeiro momento da ferrovia – ao se consolidar institucionalmente associada aos projetos do Estado burguês –, nas

palavras de Lidia Maria Vianna Possas, como “uma das exigências primordiais da Revolução Técnica e Científica, agilizada pelo capital em movimento, sempre associada à concepção de modernidade em gestação” (2001, p.29). Esta última característica, a modernidade, é local comum ao se falar sobre estradas de ferro; seja nos documentos históricos, ou nas narrativas historiográficas, a esperança no progresso é um ponto que sempre se faz presente. Para a autora, é imprescindível que se reflita sobre como a representação da expansão do maquinismo se transformou no espetáculo da indústria moderna e que se analise como o “encontro” propiciado pelas estações ferroviárias é capaz, ao mesmo tempo, de moldar as diferenças e contradições sociais e ser a ilusão de um “maravilhoso progresso” (POSSAS, 2001, p.41).

Acredita-se, para além disto, que um questionamento pertinente seria o que remete ao fato deste “imaginário moderno” permear as estradas de ferro em todos os lugares. As linhas férreas foram sempre esperança de progresso? Esta “modernidade” era necessária e imperativa independente do local onde fosse instaurada? Onde está o cerne da construção desta imagem?

Uma possível tentativa de resposta a estas questões é apontada por Possas quando afirma que: “potencializado por algumas nações mais ricas e perseguido por outras na periferia do grande concerto internacional, esse progresso produziu uma retórica extraordinária, capaz de lhe dar justificação e sustentação” (2001, p.41). Isto significando que ao ser pensado mais profundamente, tendo sido desenvolvidas técnicas capazes de efetivá-lo, o progresso – principalmente o industrial e científico – pôde ser relativamente levado a cabo na Europa do século XIX, especificamente em países como a Inglaterra, a Alemanha e a França. Após este momento de euforia, imagens e representações foram sendo criadas para concretizar esta modernidade como o padrão a ser seguido – negando-se, propositalmente, as contradições, as desigualdades sociais, os efeitos de sua implantação.

Dentro deste cenário, a ferrovia torna-se o símbolo maior do progresso, muito em virtude do fato de que “ela reforçou a confiança nos trilhos realizadores desse progresso e na civilização que por eles se irradiava” (POSSAS, 2001, p.60). Inegavelmente, sua força urbanizadora, a rapidez que deu ao comércio e à indústria com o transporte de mercadorias, sem mencionar o impacto social das viagens de trens de passageiros, são características propícias a esta construção discursiva. Consagrando-se nesta imagem, “a burguesia difundiu, com velocidade e concretude,

o papel civilizador do europeu, ao mesmo tempo que impunha seus valores como universais e indiscutíveis" (2001, p.60).

O Brasil não ficou imune e, como afirma, Pablo Luiz de Oliveira Lima:

> É possível dizer que, no campo das ideologias eurocêntricas do século XIX como um todo, predominou a crença na inevitabilidade do progresso e na possibilidade de os mesmos elementos levarem a resultados semelhantes em locais diferentes, como no caso da ferrovia. Assim, muitos membros da elite brasileira acreditavam que o trem de ferro poderia ser implantado ao Brasil e que levaria ao desenvolvimento econômico semelhante ao de outros países que também possuíam vias férreas, como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos. (LIMA, 2009, p.16)

O ideal de modernidade do século XIX foi formulado, assim, nas condições práticas dos países industrializados, mas passou a ditar os parâmetros para o resto do mundo – pelo menos de sua parte ocidental. Um clássico exemplo de como esta noção foi, literalmente, apresentada ao público foram as chamadas Exposições Universais, palco para a mostra das maiores inventividades técnicas, científicas, artísticas – em suma, modernas. Mais do que isto, a participação nelas acabou se tornando pré-requisito para os países que se queriam modernos. Dentre eles o Brasil, que chegou mesmo a realizar inúmeras exposições internas regionais e nacionais, as quais funcionavam como uma espécie de fase "classificatória" para as Exposições Universais – e que não raras vezes oneraram demasiadamente os cofres públicos (HARDMAN, 2005; POSSAS, 2001).

1.1.1. A modernidade vem com os trilhos?

Não é o objetivo deste trabalho realizar uma discussão acerca da relação das ferrovias com a chamada modernidade. Acredita-se, entretanto, que não seja possível falar sobre as estradas de ferro sem levar em consideração que este conceito, inevitavelmente, permeará o tema. Seja nos relatórios oficiais, nas narrativas, nos artigos de jornais, nas representações imagéticas, a noção de progresso e de avanço, a esperança em um futuro moderno em virtude da presença dos trilhos e dos trens, se colocam. Cabe, então, ao historiador, observar e reconhecer, muitas vezes nas entrelinhas, o quanto esta percepção é discurso do período em estudo, ou fruto de uma tradição historiográfica.

Defende-se a ideia de que a ferrovia cria uma espacialidade específica, mas também adquire sentidos que são determinados pelo local de sua instauração. Por mais que os motivos das construções das linhas férreas possam ser classificados basicamente em políticos, econômicos e estratégicos, inegavelmente, existem fatores, via de regra, que foram determinados pelas especificidades sócio-culturais de cada lugar e pelos interesses próprios de quem projetou, financiou e construiu os caminhos de ferro.

A modernidade é uma forma de ser e estar própria do período em questão, mas o fato de ser defendida e afirmada não significa que existisse e fosse vivenciada na concretude do real. Neste sentido, a esperança no progresso pode estar presente nos discursos oficiais, nas impressões, nas opiniões e falas de quem pretende legitimar um ponto de vista coadunado com esta lógica; é preciso atentar, contudo, para como os recursos discursivos modernos se efetivam na prática, ou melhor, qual é o sentido que adquirem na experiência social e cultural cotidiana dos espaços ferroviários.

É possível sustentar a argumentação exemplificando estudos sobre a instalação de estradas de ferro em diferentes lugares do Brasil. Fica observável, mesmo a partir de uma breve análise, o quanto as motivações são diversas e, principalmente, o quanto essa interferência material “moderna” no espaço social é sentida e representada de acordo com as especificidades locais e circunstanciais.

Falar em ferrovia no Brasil, de forma geral, remete diretamente ao Estado de São Paulo e à relação dos caminhos de ferro com a produção cafeeira. Em uma observação, ainda que talvez superficial, pode-se afirmar que é justamente em virtude da influência desempenhada pela ferrovia nesta região que o ideal de “modernidade pelos trilhos” se consolidou no país. Silvia Passareli (2005) – em sua tese sobre a paisagem ferroviária na localidade da atual Santo André – aponta que a cidade de São Paulo, na primeira metade do século XIX, era modesta em suas dimensões e que na região do ABC havia apenas pequenos povoados ao longo de estradas. Para a autora, o principal fator de bloqueio ao crescimento e desenvolvimento de São Paulo era a falta de uma ligação com o porto de Santos. A ferrovia, assim, ao propiciar esta ligação, foi o impulso necessário para a alteração da paisagem e para o fortalecimento da centralidade da cidade paulista, a qual então pôde “abrigar as famílias dos cafeicultores e, além dos negócios do café, ver nascer fábricas e indústrias que se tornaram importante marca da metrópole paulistana”

(PASSARELI, 2005, p.13-14), em uma espécie de “segunda fundação” urbana (2006, p.364). Não se pode esquecer ainda a construção arquitetônica que provavelmente seja o maior ícone ferroviário brasileiro, a Estação da Luz, a qual abriga em si toda a representação do moderno, incorporando a noção clássica de “catedral do século XIX”.

Se a imagem da cidade que se moderniza e se mostra para o mundo a partir da presença ferroviária é diretamente associada a São Paulo, outra representação tradicional das estradas de ferro se consolida no Estado paulista: a dos povoados e núcleos urbanos que tem seu nascimento com os trilhos. A ferrovia na região Noroeste paulista, apresentada por Lidia Maria Vianna Possas em sua tese, é exemplo desta característica, onde os caminhos de ferro precederam à formação das cidades e das lavouras de café, sendo pioneiros na ocupação das terras (2001, p.141). Bauru, foco da pesquisa da autora, foi uma das cidades criadas em função da ferrovia, a partir das diversas frentes de trabalho que provocaram o crescimento urbano pela grande presença de operários, mulheres e de pessoal técnico. Possas ressalta o fato de que o local já era habitado, tendo a urbanização ocorrido sob a dizimação da população indígena. A imagem que se perpetua, no senso comum, entretanto, é a da vocação ferroviária citadina, ponto estratégico político-militar: modernidade forjada sobre trilhos.

O caso de Ouro Preto, em Minas Gerais, por sua vez, demonstra o quanto a noção de que a linha férrea poderia garantir a esperança no progresso foi diversas vezes adotada. Luiz Mantovani (2007), em sua dissertação, apresenta como a ferrovia adquiriu um papel de possível “salvação” para a cidade. Com o declínio da atividade mineradora, Ouro Preto perde sua importância no cenário econômico e também político, sendo cogitada a mudança da capital provincial para outra cidade. A implantação da estrada de ferro foi, assim, um instrumento utilizado por determinadas elites locais na tentativa de sua manutenção como Capital, contando com o desenvolvimento e progresso que a linha férrea traria. Entre debates acalorados e melhoramentos urbanos, por fim, Belo Horizonte passa a ser o centro das decisões em Minas Gerais e a promessa da modernidade pelos trilhos, que suplantaria o caráter “histórico” ouropretense acabou não se concretizando.

Outro exemplo marcante na História da ferrovia no Brasil – e que demonstra como o ideal de modernidade pode adquirir contornos diversos na prática – é o da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em seu trecho na região do Contestado.

De acordo com Valentini, a ferrovia foi inaugurada no ano de 1910 e, até então, aquela região era habitada por comunidade indígenas, caboclos e mestiços pioneiros (2009, p.56). Construída a cargo da empresa *Brazil Railway Company*, controlada pelo norte-americano Percival Farquhar, esta estrada foi palco para a ação dos interesses estrangeiros, para a exploração das terras e das matas locais e teve grande influência para um dos principais eventos do início do século XX na Brasil, o movimento do Contestado.

Márcia Espig (2011) em seu estudo analisa justamente a suposta participação de trabalhadores ferroviários como líderes do Movimento. A autora afirma que a construção da EFSPRG foi concedida com finalidades econômicas e estratégicas. O primeiro objetivo não foi alcançado, sendo a ferrovia dispendiosa e pouco eficiente e não tendo a colonização ocorrido como o planejado. Quanto à função estratégica, teria tido o seu "teste" justamente com o Contestado, em virtude do transporte do grande número de homens, animais e recursos bélicos; entretanto, os problemas novamente se apresentaram, com insuficiência de trens, os quais estavam em más condições e não preparados para uma utilização tão intensa. Em contrapartida aos prejuízos e perdas humanas advindos dos inúmeros ataques durante a Guerra, o único "retorno" dado pela Estrada de ferro aos seus responsáveis foram provenientes, assim, do grande volume de transporte solicitado pelo Exército (ESPIG, 2011, p.378)

A expectativa do progresso econômico, apoiado também em uma localização estratégica, demonstra-se não concretizada. Ao contrário, o preço pago por um projeto dessa envergadura se deu às custas de especificidades locais e da vida de trabalhadores oriundos de diversos lugares. A suposta modernidade, ao invadir determinados espaços causou, assim, efeitos que não se constituíam somente de esperança e encantamento.

Com certeza, um dos maiores casos de tentativa de "forçar" a entrada da modernidade no país foi a implantação da estrada de ferro Madeira – Mamoré, estudada de forma bastante interessante na obra de Francisco Foot Hardman (2005). Projetada na selva Amazônica, a fim de garantir a fronteira com a Bolívia e dar maior infra-estrutura à extração da borracha, foram várias as investidas para sua construção. Acabou sendo instalada, de 1907 a 1912 também por Percival Farqhuar. Dominada pelo ambiente insólito, por condições de trabalho altamente abusivos e desumanos, sua concretização levou consigo muitas vidas (apesar de contar até

mesmo com a presença do médico e higienista Oswaldo Cruz) e imagens, como as fotografias de casas luxuosas e quadras de tênis em meio à floresta retratadas pelo fotógrafo Dana Merril.

Foot Hardman, analisando as situações da Madeira – Mamoré e a do Contestado, chega a afirmar que “mais do que destruição que não deixa vestígios aparentes, são essas obras ‘incólumes, embora abandonadas’ os maiores testemunhos do caráter fantasmagórico de determinadas experiências humanas na modernidade” (2005, p.169). Esses intentos, assim, são “fantasmagóricos” não por deixarem ruínas, fantasmas, ou sombras maléficas. O termo, para o autor, dá a ideia justamente das ilusões criadas pelo ideal moderno, onde as imagens e as coisas são aumentadas, ou diminuídas, conforme o modo pelo qual – e de onde – são vistas e interpretadas.

Vários casos, alguns exemplos, complexas histórias. Muitas outras poderiam ser integradas a esta lista, cada qual deixando ver – ou melhor, escancarando – suas particularidades, as circunstâncias, suas relações com outros acontecimentos, suas ligações com um imaginário “universal” do mundo ferroviário. Sim, pois, de certa forma, ele deve existir. Certas imagens, como a locomotiva ganhando paisagens ainda supostamente intocadas, o barulho das rodas dos trens em atrito com os dormentes, o cheiro da fumaça, o apito, o movimento da gare são representações que permeiam todos os lugares e estão na lembrança da maioria das pessoas que entraram em contato com as estradas de ferro – como demonstrado em inúmeras pesquisas sobre a memória de trabalhadores ferroviários, ou de pessoas que viveram em locais onde a presença do trem se fazia sentir.

Algumas destas imagens, inevitavelmente, sugerem o tema da modernidade. A exposição dos casos de implementação de estradas de ferro, como os acima citados, se faz necessária então não somente para satisfazer – talvez – uma mera curiosidade sobre a História ferroviária no Brasil. É fundamental conseguir reconhecer a heterogeneidade das funções e papéis que os caminhos férreos desenvolveram, a fim de não encarar de forma superficial, ou mesmo como sendo a normalidade, os variados discursos que apresentam argumentações baseados na modernidade e no progresso. Ambos os conceitos abrangem muito mais do que a esperança em um futuro melhor, mais científico e tecnológico. Eles escondem nas entrelinhas e mostram nos silêncios interesses, motivações, sentidos que somente

um olhar mais apurado pode identificar; é nas relações e comparações que as redes férreas tecem entre si que certos jogos de poder e enigmas sociais podem ser desvelados.

A documentação primária acerca da ferrovia na cidade de Pelotas e, principalmente, da estrada de ferro Rio Grande – Bagé, é recheada destes discursos: o progresso, o desenvolvimento, a união dos espaços. Mesmo que não seja intenção deste trabalho realizar uma análise sobre a relação ferroviária entre cidade e modernidade, é partindo da (des)construção desta questão, em um primeiro momento, que se acredita ter, então, aptidão a adentrar outros tipos de práticas sociais, como a constituição de representações visuais (a ser analisada no Capítulo 2) e o desenvolvimento de sociabilidades (tema do terceiro e último capítulo).

É importante assinalar, contudo, que não há uma História escrita consistente sobre a Viação Férrea na cidade de Pelotas, nem mesmo da região sul do Estado do Rio Grande do Sul – há alguns trabalhos monográficos, ou menções em algumas obras mais gerais, como o importante estudo do Instituto do Patrimônio Histórico do Estado (IPHAE) sobre o inventário das estações (2002). Dessa forma, quando se afirma que é preciso romper com o estereótipo ferrovia-modernidade não se está combatendo alguma historiografia clássica local, ou tradicional, mas tão somente evitando uma análise que, a partir da leitura de algumas narrativas contidas nas fontes, pode se demonstrar demasiadamente "confortável", encobrindo as contradições e os ângulos não tão belos e sedutores. No dizer de Lidia Maria Possas, é preciso olhar de novo:

> Sem perder a mania do historiador pelas origens dos fatos e das coisas e pela busca de totalidade; estar atenta às singularidades, particularidades que permitam perceber algumas diferenças essenciais, minúcias que compõe o mundo desses artefatos de ferro, como suas locomotivas, seus trens e seus trilhos, que se interagem com a história, através de outras narrativas, outras figuras até então silenciosas, como se estivessem fora do lugar e fora de um tempo. (POSSAS, 2001, p.41)

Sem esquecer o contexto, as relações de poder e as implicações do geral que estão contidas no particular, busca-se também a particularidade do caso da ferrovia em Pelotas. Como se dá a inserção da cidade na primeira e principal estrada de ferro a cruzá-la, a Rio Grande – Bagé? Qual é o papel, indo além, desta linha dentro da rede ferroviária da Província – e depois Estado – do Rio Grande do Sul?

Partindo destes questionamentos mais gerais, está feito o convite para se desenhar o traçado da implantação da via férrea no sul do Estado. Um caminho realizado sobre trilhos de projetos, argumentos e polêmicas, onde interesses estatais e particulares se articulam, tornando tênue a linha entre o privado e o público.

1.2. Traçando os trilhos no sul da Província: o projeto da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé

A história das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, de acordo com o inventário das estações ferroviárias elaborado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), tem início em 1866, com os debates na Assembléia Provincial acerca da construção de uma linha que interligasse a zona de colonização alemã, no vale do Rio dos Sinos, com a capital Porto Alegre (IPHAE, 2002, p.19). O direito de construção foi cedido a uma empresa inglesa, sendo inaugurada a primeira seção da estrada em 1874. De acordo com o historiador Caryl Eduardo Jovanovich Lopes, “o assunto dos transportes era a tônica na pauta da Assembléia” e seguindo a febre dos trilhos de ferro que varria o Império brasileiro, a solução encontrada foi a fundação de uma estrada de ferro até Hamburger-Berg – atual Novo Hamburgo (2002, p.70).

Posteriormente a esta linha pioneira, foi sendo implantada na Província uma rede de estradas de ferro, seguindo quatro linhas principais: as Estradas de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, Rio Grande – Bagé, Santa Maria – Marcelino Ramos e Barra do Quarai – Itaqui. “A ferrovia rio-grandense era estratégica e de incontestável poder político, importante elemento de repressão ao contrabando nas fronteiras do Uruguai e Argentina, valioso instrumento para a atenção as colônias de imigrantes e, por isso, meta do governo gaúcho” (LOPES, 2002, p.70).

A linha que vai do Rio Grande à Bagé fazia parte do projeto inicial da rede ferroviária para a Província, apresentada em 1872 pelo engenheiro J. Ewbank da Câmara, sendo aquela denominada por ele de “Tronco Sul”. Sua construção foi autorizada a partir de um decreto imperial, em 1873, juntamente com a linha Porto Alegre – Uruguaiana.

A concessão de sua construção passou por vários nomes, começando pelo empresário Hygino Corrêa Durão, que a princípio parece ter desistido dos direitos. A concessão passa para a *Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul*, de origem belga, a qual em 17 de fevereiro de 1883 foi autorizada a fundir-se com a *Southern Brasilian Rio Grande do Sul Company*. Foi a partir desta fusão que, afinal, ocorreu a construção da linha (IPHAE, 2002, p.20). A *Southern Brasilian Rio Grande do Sul Company* deteve os direitos da estrada até 1905. Neste ano, o controle passa para a *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*, até ser encampada pelo governo estadual em 1920, federalizada em 1957 e desestatizada, voltando ao capital privado, ao longo da década de 1990.

Infelizmente, não foi possível localizar os documentos provenientes do período em que a estrada ficou sob o controle das empresas estrangeiras, os quais seriam fundamentais para a pesquisa em virtude da periodização escolhida. Estima-se que a documentação possa ter retornado aos países de origem das companhias, como a Bélgica e França e acredita-se que este possa mesmo ser o motivo de uma História da rede ferroviária gaúcha em seus primeiros anos de funcionamento ainda não ter sido aprofundada. A saída encontrada para contornar a falta de acesso a fontes que ajudariam a entender o período elencado – a partir de 1884 – foi "voltar" mais alguns anos no tempo. Os primeiros contratos, projetos e discussões datam da década de 1870 e podem ajudar a compreender as dinâmicas que de certa forma determinaram o próprio trabalho das companhias que prosseguiram na concessão.

1.2.1. Motivações e condições

Como afirma Lopes, a rede ferroviária gaúcha, ao contrário da tendência geral brasileira, foi fruto de um planejamento. Ela "não nasceu da união ocasional de vias, mas, sim, como resultado de um projeto fundamentado que se tornou realidade nas últimas décadas do século XIX e princípios do XX" (2002, p.70). A ideia das vias férreas como uma rede é abordada também por Lidia Maria Possas, no seu estudo sobre a Noroeste paulista, aonde esta aparece como discurso somente nas décadas de 30 e 40:

> Ela [a rede férrea] deveria ser pensada como "artérias" que conduzem o fluxo sanguíneo, alimentando todo o organismo nacional. Essa idéia

> compartilhava também com a possibilidade de os trilhos energizarem o papel das cidades grandes, alimentando, provendo as menores e assim realizando as trocas comerciais e econômicas, intensificando a propagação de idéias e alargando progressivamente o horizonte nas localidades mais isoladas, pela penetração de focos de civilização. Era a completa racionalidade em prol da domesticação do sertão selvagem e bárbaro. (POSSAS, 2001, p.88)

Se na Europa ocidental de meados do XIX, a ferrovia solidifica um ideário de mudança, acompanhando uma série de transformações técnicas e científicas, no Brasil as estradas de ferro ganham ares de "energizadoras", literalmente transportando os benefícios e a civilização pelos locais mais incautos. Houve uma crença muito fortalecida de que os caminhos de ferro, ao adentrarem sertões, selvas e regiões pouco habitadas, poderiam levar em seus trilhos a cultura, os modos e a condição de vida das "civilizações".

E na região sul da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul não seria diferente. A atuação esperada das linhas férreas era em relação principalmente ao fortalecimento comercial, industrial e econômico. Ao lado disto, evidentemente, o desenvolvimento das localidades, fossem elas cidades consolidadas, ou povoações necessitando de um impulso. Não faltavam, assim, motivações bem fundamentadas para a construção da estrada de ferro.

> As pessoas ainda as menos versadas nos conhecimentos econômicos e administrativos não desconhecem que as fáceis vias de communicação marítimas, fluviaes e terrestres são no presente século um dos principais elementos do desenvolvimento das industrias e progresso da riqueza das nações.
> É, portanto, certo, e incontestável que se devem promover e auxiliar todas as vias de communicação entre os centros productores e os mercados commerciaes e consumidores, e principalmente em paizes novos como o Brasil, onde o systema de viação agora é que se começa a ensaiar.[1]

Este fragmento foi retirado de um pequeno livreto, *Considerações sobre a directriz da Estrada de Ferro da cidade do Rio Grande a Alegrete na província do Rio Grande do Sul*, editado em 1874 no Rio de Janeiro e assinado somente como "Um Rio-Grandense na corte". As razões específicas de sua publicação serão abordadas mais adiante, mas neste momento já se pode perceber a coadunação do autor com a noção que permeava o tema das ferrovias e dos transportes neste

[1] UM RIO-GRANDENSE na corte. **Considerações sobre a directriz da Estrada de Ferro da cidade do Rio Grande a Alegrete na província do Rio Grande do Sul.** Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1874. p.3. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

período. A interligação dos territórios era a tônica do momento, visando fortalecer o ideal de nação e de Império.

Em seu livro *Estradas de ferro no Brazil*, José Gonçalves de Oliveira aponta também esta característica. Particularmente, coloca as linhas do Rio Grande do Sul, ao lado da que liga São Paulo e Matto Grosso, como as que merecem a atenção do governo mais do que todas as outras, "por interessarem directamente a integridade da nação"[2]. Lidia Maria Vianna Possas explica de certa forma esse ideário:

> No Brasil, no entanto, esse conjunto de artefatos de ferro, os trens, os trilhos e as locomotivas com suas estações feitas de vidro e ferro não foram associadas à arte, como "monumentos móveis", exaltação estética do espetáculo fabril da modernidade urbano-industrial. Para justificar o alto custo de seus investimentos e defender traçados na maioria das vezes decididos pelas particularidades e interesses pessoais, o projeto era ajustado a imagens fortes de integração nacional e continental e de uma civilização que chegava para libertar o país da condição de atraso e distribuir condições de riqueza. (POSSAS, 2001, p.70)

No Brasil, a ferrovia e todos os seus elementos não chegam para consolidar e fortalecer o momento industrial e urbano. Pelo contrário, por muito tempo foram a esperança do desenvolvimento desta condição moderna para o país, de possibilitar a criação de uma indústria interligada à produção agrícola e, por conseqüência, estimular o crescimento de cidades. Mas estas escolhas não se davam de forma aleatória, ou baseadas no que possivelmente poderia ser "o melhor para a nação"; como todo empreendimento, muitos interesses pessoais e privados se encontravam em jogo, os quais necessitavam forjar ideários e discursos que os legitimassem de forma a ser aceitos pela massa populacional.

Se esta noção apresentada é mais genérica, as peculiaridades locais da Província não deixam de receber ênfase nos escritos:

> Não há uma só pessoa que, tendo viajado pelo centro do Brasil, deixe de admirar a fertilidade do nosso sólom que produz todas as espécies de cultura nas diversas zonas que o atravessão; ao mesmo passo que observa a carestia dos gêneros mais communs da nossa alimentação, porque os lavradores deixão de planta-los em grande escala por ser difficil e caro o seu transporte para as cidades populosas e commerciaes, e por isso não chega o producto das vendas paras despezas dos fretes: todos são unanimes e concordes em que a mais urgente necessidade do Brasil é traçar e construir vias férreas, e de rodagem em todas as direções dos centros populosos das nossas cidades centraes e marítimas.[3]

[2] OLIVEIRA, José Gonçalves. **Estradas de ferro no Brazil**. 2ªed. São Paulo: Casa Vanorden, 1912. Acervo do Museu do Trem, São Leopoldo.

[3] Um Rio-Grandense na corte. **Considerações sobre a directriz...** p.4.

Comparando o solo gaúcho ao restante do país, o autor consegue tornar a produção agrícola da Província o principal motivo para a construção de uma ferrovia e, ao mesmo tempo, o grande problema a ser solucionado por ela. Demonstra que a região tem as condições para suprir as necessidades comerciais de uma estrada de ferro, mas ao mesmo tempo necessita dela – é uma motivação – para que efetive tal capacidade.

No relatório publicado pelo engenheiro chefe Eduardo José de Moraes, o tema produtividade também é apresentado. Ele aponta que em um relatório do Ministério da Agricultura do ano de 1877 foi afirmado que a região sul, ao contrário da zona norte da Província, por mais que parecesse rica, criadora e industrial por ora, não teria condições de manter uma estrada de ferro futuramente. Sendo assim, a construção desta deveria se dar com base não nos critérios produtivos, mas somente como meio de defesa territorial. Ao que o engenheiro Eduardo José de Moraes rebate:

> ...a região entre Pelotas e Bagé, por Cangussú, póde manter na actualidade uma estrada de ferro, da mesma bitola adoptada na linha do Norte, por ser ella immediatamente productiva, o que aliás nunca foi demonstrado para a denominada estrada de ferro do Norte.
> A construcção da estrada de ferro entre Pelotas e Bagé (...) se é grande a sua utilidade sob o ponto de vista commercial, maior é ainda sua necessidade sob o ponto de vista militar.[4]

Há uma combinação, nesta perspectiva, das condições comerciais produtivas e estratégicas militares. Ainda que os pontos de vista não concordem quanto ao grau de efetividade de cada um deles para uma estrada de ferro no sul, ambos são sempre citados e levados em consideração nos motivos da construção da linha. A comparação entre Norte e Sul mostra que os interesses pela ferrovia estavam presentes em toda a Província, buscando sua relevância e muitas vezes se confrontando. O discurso, no entanto, acaba sempre pendendo para a união dos territórios e José Eduardo de Moraes termina seu ponto argumentando que, após a construção de ambas as vias, um ramal que as interligue poderia – e deveria – ser efetivado.

Chama a atenção na citação acima, ainda, o adendo “por Cangussú” como ligação entre as cidades de Pelotas e Bagé. O fato da localidade ter sido

[4] MORAES, Eduardo José. **A estrada de ferro de Pelotas a Bagé** (Memória apresentada á consideração do governo imperial). São Paulo: Typographia de Jorge Seckler, 1878. p.4. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense.

mencionada pelo engenheiro, mesmo não sendo um ponto considerado nos projetos iniciais, leva a análise para outra questão: a do traçado que deveria tomar a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé e os inúmeros debates e interesses que permearam esta escolha.

1.2.2. Debates sobre o traçado

O primeiro contrato para os estudos e construção da linha do sul da Província foi firmado entre o Governo Imperial e o empresário Hygino Corrêa Durão, em 10 de setembro de 1873, sendo comprovado por decreto em março de 1874:

> DECRETO N. 5565 - DE 14 DE MARÇO DE 1874
> Approva o contracto para explorações e estudos da linha ferrea da Cidade do Rio Grande até a Cidade de Alegrete.
> Hei por bem Approvar o contracto celebrado com Hygino Corrêa Durão, para explorações e estudos relativos á projectada linha ferrea de que trata a Lei nº 2397 de 10 de Setembro do anno passado, na parte que se dirige da Cidade do Rio Grande até a Cidade de Alegrete, sob as clausulas que com este baixam, assignadas por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenho entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em quatorze de Março de mil oitocentos setenta e quatro, quinquagesimo terceiro da Independencia e do Imperio.
> Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.
> José Fernandes da Costa Pereira Junior.[5]

Por sua relevância e percebendo que toda a história subsequente da linha acabou partindo e sendo delineada por este ponto inicial, optou-se por assumir, então, o decreto imperial que firma a concessão de Hygino Corrêa Durão como o documento norteador da pesquisa. Ao lado do relatório (1874) e da memória (1876) justificativa elaborados pelo empresário, o decreto é de suma importância no contexto documental e histórico sobre a linha Rio Grande – Bagé. Seguiu-se, assim, um método de análise que visou confrontar e comparar a posição de Durão em suas principais questões – perspectiva que teoricamente seria a "oficial" – com a abordagem dada a estas por relatórios, impressões e correspondências de outras origens. Ao fim e ao cabo, espera-se conseguir perceber as circunstâncias, tensões

[5] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**, o qual approva o contracto para explorações e estudos da linha ferrea da Cidade do Rio Grande até a Cidade de Alegrete. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=57089&norma=72941>> acesso em jan. 2012.

e posições que envolveram este empreendimento férreo, pelo menos de forma a clarificá-lo um pouco.

Quanto ao traçado da linha do Rio Grande a Bagé, este estava pré-delimitado, pelo menos quanto aos principais pontos, no próprio decreto de 1874. Diz o contrato firmado por Durão e o Ministério da Agricultura, na condição II:

> A estrada dividir-se-ha provisoriamente em duas partes. A primeira parte será da Cidade do Rio Grande á Cidade de Bagé constando de cinco secções, sendo a 1ª do Rio Grande á Cidade de Pelotas, a 2ª de Pelotas á margem do rio Piratinim, a 3ª do Piratinim ás Pedras Altas, a 4ª das Pedras Altas a Candiota, a 5ª do Candiota a Bagé; a segunda parte será de Bagé ao Alegrete constando de tres secções, sendo a 1ª da Cidade de Bagé a D. Pedrito, a 2ª de D. Pedrito a Santa Maria do Rosario, e a 3ª de Santa Maria do Rosario a Alegrete. O Governo fará neste plano as modificações que julgar convenientes.[6]

Percebe-se que a parte que vai do Rio Grande até Bagé, nesse momento, ainda segue uma determinação semelhante aos primeiros projetos apresentados na assembléia provincial por Ewbank da Câmara. Constituiria nominalmente uma parte da estrada maior até Alegrete, a original "Tronco Sul", que percorreria as fronteiras meridionais da Província. Hygino Corrêa Durão ficou incumbido pelo decreto de fazer "todos os estudos technicos necessarios" e apresentar "planos definitivos de toda a linha em condições que habilitem para encetar a locação e as construcções", entregando posteriormente "a construcção de plantas e perfis das linhas estudadas" e organizando os "orçamentos e memorias descriptivas do projecto". De modo geral, os pontos denominados no decreto acabaram se mantendo nestes relatórios e memórias.

É importante dar ênfase à última frase: "O Governo fará neste plano as modificações que julgar convenientes", o que abriu brechas para contestações ao projeto delineado pelo contratante. Fato este percebido e utilizado como justificativa para a elaboração do já mencionado *Considerações sobre a directriz da Estrada de Ferro da cidade do Rio Grande a Alegrete na província do Rio Grande do Sul* (1874). Ao deixar clara a possibilidade de mudanças no trajeto, o Governo autoriza e incita as diferentes opiniões a se manifestarem.

Mesmo amenizando sua posição, ao afirmar que não censura a concessão feita pelo Governo Imperial ao empresário, o autor das *Considerações* visa com estes escritos comprovar que o traçado escolhido por Durão não responde aos

[6] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**...

interesses comerciais, industriais, estratégicos e militares da Província. Afiança sua posição alegando ser esta a "nossa opinião e a de todos quantos conhecem aquellas localidades" e "o que a plena luz tem sido demonstrado na imprensa do Rio Grande de todas as cores e credos políticos". Comprovar que esta não seria uma ideia simplesmente pessoal, mas consensualmente aceita, foi uma tentativa de lhe dar certo respaldo social.

> As vias de communicação nas províncias limitrophes com os Estados confinantes devem ser muito estudadas pelo Governo antes de determinar-lhes a direcção que devem seguir, porque nessas estradas se devem attender as conveniências dos transportes e aos meios de defesa nas occasiões de guerras com os Estados limitrophes; e nos parece que o Sr. Conselheiro Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas não cogitou destes princípios quando firmou o contracto com o Sr. Durão.
> O Governo Imperial, sem oppôr embaraços ao systema de viação terrestre, deve ser muito cauteloso na concessão de caminhos de ferro para a província do Rio Grande, e para as outras que com esta limitão o Imperio com as Republicas que o circumdão; jamais se deve decidir sómente em vista das informações e planos apresentados pelos pretendentes de semelhantes emprezas, porque assim procedendo evitará complicações futuras e prejudiciaes aos interesses que lhe cumpre salvaguardar.[7]

O autor dá forte ênfase ao caráter eminentemente bélico da região escolhida por Hygino Durão e não poupa críticas, mais do que a este, ao Ministro da Agricultura, por ter aceito tais termos. Este fato, somado à possível fraca capacidade de atendimento comercial e industrial, atestaria que a diretriz escolhida não compensa nenhum dos princípios de uma via férrea. Chega mesmo de forma irônica a afirmar que o Ministro não teria nenhum conhecimento sobre os territórios em questão – ainda que tivesse sido presidente da Província alguns anos antes – e que, portanto, provavelmente teria se deixado convencer de tal traçado pelo empresário.

O interesse de Hygino Côrrea Durão em manter este trajeto, na perspectiva "de simples intuição" das *Considerações*, se justificaria pelo desejo de que a estrada percorresse próxima às minas de carvão de Candiota, de cuja exploração também era o concessionário. O desgosto do autor parece ser tão profundo que não lhe permite evitar o cômico comentário de que o empresário "parece que não calculou bem os seus interesses", não sendo o traçado a melhor escolha até mesmo para esta motivação[8]. Sugere, então, que seria

> muito melhor que S. Ex.(...) não devia sómente ouvir a parte interessada, porém sim as pessoas mais competentes e praticas dos municípios que

[7] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.5-6.
[8] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.11.

> tinha de percorrer a estrada, e até mesmo, encontrando divergência de opiniões, lhe cumpria mandar examinar os pontos divergentes por engenheiros ao serviço de seu ministério, ou pelos engenheiros da província; e as despezas que fizesse com estes estudos, devião correr por conta do Sr. Durão, que requeria esse privilegio.[9]

Recorrer ao governo imperial, nos termos do contrato, parece ser a única alternativa legal para quem buscasse alterações no projeto. Os pedidos para que outras partes e interesses fossem ouvidos eram constantes, mas os pedintes não se limitavam a isto. O autor das *Considerações*, assim como outros, sugeriu sua própria noção de melhor traçado: "os homens mais considerados e práticos dos municípios de Pelotas, Cangussú, Piratiny e Bagé são unanimes em pensar que a estrada de ferro de Pelotas á Bagé deve seguir a directriz da antiga estrada de rodagem"[10], uma vez que "os negociantes de Bagé sempre conduzirão as mercadorias compradas em Pelotas em carretas puxadas por bois por uma estrada geral, que em qualquer estação do anno offerece fácil trajecto"[11]. A ideia era fazer com a estrada de ferro seguisse pelos mesmos territórios percorridos pela estrada de rodagem, os quais eram mais habitados e com uma produção agrícola fortalecida. Eis o traçado sugerido:

> Esta estrada, que é percorrida há mais de meio século, se dirige da cidade de Pelotas atravessando as 38 ou 39 leguas que as separão de Bagé sempre por cima de collinas que se ligão entre si nos municípios de Pelotas, Cangussú, Piratiny e Bagé.
> Começa por cima da coxilha (collina) que principiando nas proximidades de Pelotas vai passar junta da Villa de Cangussu, e desta continuando pela coxilha de Santo Antonio, que passa a uma légua de distancia da Villa de Piratiny, e á mesma distancia da freguezia da Luz das Cassimbinhas até encontrar a coxilha das Velledas, e por esta segue até despontar o arroio de Candiota, entrando depois na coxilha da Bolena e d'ahi até Bagé.[12]

A principal justificativa para tal trajeto é reforçada várias vezes ao longo do tempo: a supremacia comercial e estratégica frente ao projeto de Hygino Corrêa Durão. E o "rio-grandense na côrte" termina sua proposição pedindo que o Ministro da Agricultura "nomeie uma Comissão de Engenheiros de sua confiança para irem fazer um reconhecimento sobre as directrizes que apontamos"[13] a fim de verificar os argumentos.

---

[9] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.11-12.
[10] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.20.
[11] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.24.
[12] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.11.
[13] Um Rio-Grandense Na Corte. **Considerações sobre a directriz...** p.31.

Neste ponto, novamente se observa o conhecimento que possui o autor do decreto que delimita os termos da concessão. Diz a condição XI do Contrato: “É' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar Engenheiros de sua confiança acompanhar os trabalhos a fim de examinar se são executados com proficiencia e methodo, e a precisa actividade”[14]. O governo, desta forma, realmente detinha o poder de inspecionar os estudos e nomear uma equipe de engenheiros responsável para tanto.

O livreto analisado acima foi publicado com a data de 1º de julho de 1874. Já no fim do mês de março, no entanto, encontram-se correspondências entre a Repartição de Obras Públicas da Província e o governo imperial, falando sobre um suposto pedido de acompanhamento dos trabalhos, onde o assunto principal é justamente a probabilidade do traçado que passasse pelas localidades de Canguçu e Piratini ser mais vantajoso do que o que cruzaria o Passo de Maria Gomes, Pedras Altas e Candiota. Percebe-se que Rio Grande, Pelotas e Bagé são pontos incontestes, ficando a discussão centrada no trecho que ligaria estas duas últimas cidades.

Em correspondência do dia 28 de março de 1874, expedida pela Repartição em Porto Alegre, têm-se detalhadas as duas possibilidades:

> Há duas únicas direcções a seguir, e são aquellas que vem na planta designada com as cores carmesim e azul. (...)
> Se partindo de Pelotas seguisemos a direcção carmesim iremos passar o rio Piratinim no ponto C. (passo de Maria Gomes). Seguindo pela direcção da estrada d’aquella cidade a de Jaguarão até o ponto em que ella muda de direcção para tomar a Freguesia do Herval ou suas proximidades a buscar uma subida suave para a serra dos Tapes pela ramificação conhecida pelo nome de Pedras Altas e por ella decaer ao passo do arroio Candiota. Si se toma outra direção sobe-se a serra dos Tapes no ponto em que ella mais se approxima da cidade de Pelotas, segue se pelo seu dorso passando pela Villa de Cangussu e em ponto próximo á Villa do Piratinim até a Capella da Luz, ponto de inserção da serra dos Tapes com o seu contraforte Coxilha Grande, podendo d’ali ou descer para Candiota ou seguir pelo contraforte até a cidade de Bagé. Esta ultima hypothese tem a seu favor a ausência completa de rios e arroios, mas tem contra si não só um maior desenvolvimento de estrada como também o afastamento d’ella do arroio Candiota, ponto interessante por estar n’elle situado o mais importante jasigo carbonífero da Provincia.[15]

Observa-se que a dúvida a pairar pela Província era praticamente a mesma, o que pode atestar a afirmação do “Um rio-grandense na corte” de que o assunto

[14] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**...
[15] CORRESPONDÊNCIA. Repartição das Obras Publicas Provinciaes em Porto Alegre 28 de março de 1874.

vinha sendo fortemente discutido pelos interessados e entendidos, bem como pela imprensa. A correspondência, infelizmente, não identifica os responsáveis pela explanação dos dois traçados e também não estava acompanhada da planta mencionada.

A partir destas breves explanações, pode-se observar que o fato da necessidade da construção de uma estrada de Ferro que ligasse Pelotas a Bagé – podendo partir de Rio Grande – era unânime nas opiniões. O que ainda divergia era o melhor traçado, as localidades a serem atendidas, os interesses que possuíam maior força nos cenários político e econômico. Como afirma Possas, "os caminhos de ferro venceram as resistências dos incrédulos sem, no entanto, eliminar a constante oposição perante os gastos e privilégios que eram concedidos e que, na maioria das vezes, tinham caráter eminentemente político" (2001, p.69).

A condição XXXVI do Contrato firmado por Hygino Corrêa Durão pode auxiliar a pensar sobre esta questão, ao tratar sobre as indenizações dos terrenos:

> O emprezario fica obrigado a pagar aos proprietarios dos terrenos atravessados pela via-ferrea todas as indemnizações a que tiverem direito na fórma da Lei.
> Assim responderá sempre pelas bemfeitorias que estragar e pelo valor do solo, quando o proprietario provar com documentos authenticos que o primitivo titulo de dominio directo ou util expressamente o isentava de prestar-se ás servidões publicas.
> Cede-lhe o Governo gratuitamente os terrenos nacionaes que fôr necessario occupar com o leito da estrada, estações, depositos e mais accessorios indispensaveis ao trafego.[16]

O empresário, pelo decreto, teria livre acesso aos terrenos nacionais, ou seja, aos que já eram de posse do Império – ou de posse de ninguém. A questão se complexificaria quando, para efetivar a construção da linha, fosse necessário expropriar terras de particulares, os quais nesta região da Província eram geralmente grandes proprietários estancieiros. A escolha do traçado – sendo uma hipótese que não se pode comprovar por enquanto – poderia ter, assim, relação também com quais eram estes proprietários que viriam a receber as indenizações. Teriam grandes influências políticas e econômicas, a ponto de conseguir fazer a estrada passar por suas terras? Possuíram relações fraternais e amigáveis com Hygino Corrêa Durão? Ou ainda, por outro lado, essas terras não teriam sido apropriadas por ninguém que pudesse atestar a posse, podendo o empresário diminuir o valor total das indenizações? No momento, são somente perguntas. A

[16] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**...

falta de respostas conclusivas não significa, porém, que elas não ajudem a pensar e atestar o quanto os interesses particulares influenciavam no empreendimento público.

Se as motivações privadas eram visíveis, as de caráter público também se faziam manifestar. As câmaras municipais de Canguçu e Piratini aplicaram, assim, seus esforços a fim de mudar a traçado da linha férrea. Em correspondência do dia 19 de maio de 1874, assinada por José Francisco dos Santos Queima – ajudante da comissão fiscal das estradas de ferro –, fica-se sabendo que os engenheiros José Maria dos Campos e Alexandre da Silva Brandão realizaram seus estudos a fim de comprovar a superioridade do traçado alternativo, a passar por aquelas localidades.[17]

Em 23 de julho do mesmo ano, segue outro ofício também de Santos Queima com o pedido das duas câmaras para que se mude efetivamente o traçado[18]. Alegam, sobretudo, que Hygino Corrêa Durão deve ser obrigado a realizar os estudos efetivos naqueles territórios. Baseiam-se na condição VIII do Contrato, a qual determina que quando se apresentassem duas ou mais direções que oferecessem vantagens proximamente iguais, o empresário ficaria incumbido de realizar os estudos em cada um delas, submetendo os respectivos planos e orçamentos[19]. Não foram encontradas fontes que demonstrem que estes estudos foram realizados por Hygino Corrêa Durão. Ao contrário, em 1874 é publicado seu relatório e em 1876 Suas memórias, ambos tratando somente do traçado originalmente proposto.

A discussão pela linha, como se observa, segue na mesma direção. Contudo, aqui outra questão pode ser levantada: o papel dos engenheiros na validação dos argumentos. De acordo com Possas,

> Como entre os europeus, os trilhos no Brasil vieram reforçar a crença nas virtudes da técnica e da ciência, e esses profissionais, identificados como “doutores”, com seus argumentos competentes , passaram a subordinar tudo e todos, assumindo, tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo, a condução da hierarquia administrativa da ferrovia, das oficinas ao controle de toda a extensão da linha com seus homens e mulheres. (POSSAS, 2001, p.85)

[17] CORRESPONDÊNCIA. 19 de maio. Porto alegre 18 de Maio de 1874. Illmo. Exmo Srº Dr. João Pedro de Carvalho Moraes. Presidente da Provincia. Jose Francisco dos Santos Queima, Ajudante da Commissão fiscal das estradas de ferro

[18] CORRESPONDÊNCIA. Repartição das obras públicas provinciaes em Porto Alegre 20 de Junho de 1874. Officio do Bel José Queima em 23 de julho de 1874. Officio ao Mº da Agricultura em

[19] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**...

O engenheiro chefe da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, nesse momento, era Eduardo José de Moraes, que de acordo com o contrato, em sua condição VI, foi nomeado perante aprovação do governo[20]. Estes profissionais da construção, "bacharéis", adquiriram com sua formação um status de conhecimento indiscutível. Praticamente todos os argumentos em prol de um ou outro traçado levavam em consideração o aval de um engenheiro – para validá-lo – ou a falta de estudos com a presença de um, para contestá-lo. Esses homens, ao longo do tempo, sempre fizeram parte das diretorias ferroviárias, não só em São Paulo e Rio de Janeiro, mas também no Rio Grande do Sul. As estradas de ferro acabaram por criar novas categorias sociais a partir de funções trabalhistas, com as quais adviriam também novos conflitos e relações sociais – questões estas que serão retomadas ao longo dos próximos capítulos.

1.2.3. O traçado definitivo

Mas afinal, como ficou o traçado da estrada de ferro de Rio Grande a Bagé?

José Gonçalves de Oliveira, na publicação Estradas de ferro no Brazil, apresenta esta descrição:

> Estudando-se os pormenores do traçado na planta da exploração, vê-se que de Pelotas a linha procura a margem do rio Piratinim, que deságua na Loga Mirim, e sobe-o até as cabeceiras; transpõe pouco acima d'ellas a cumiada da Cochilha das Pedras Altas; corta os valles dos rios confluentes Candiota e Jaguarão; vae passar por uma garganta da Cochilha Grande; atravessa o Rio Negro e quatro arroios affluentes d'elle, attingindo na altitude de 214 metros a cidade de Bagé situada na encosta de uma cochilha.[21]

Efetivamente, percebe-se que a construção do caminho de ferro seguiu o projeto inicial proposto no contrato entre governo imperial e Hygino Corrêa Durão, consistindo-se o trecho, outrora em dúvida, pelos pontos de Passo das Pedras, Maria Gomes e Candiota. Nas memórias de Alberto Coelho da Cunha – cidadão pelotense autor de vários textos sobre assuntos da cidade no final do século XIX e início do XX – intituladas "Viação Pública", há comentários sobre esta estrada de ferro que trazem informações sobre o traçado final. Conforme tabela apresentada, a

[20] BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**...
[21] OLIVEIRA, José Gonçalves. **Estradas de ferro...** p.74.

linha em 1884 contava, em toda a sua extensão, com 16 estações, “collocadas ás seguintes distancias kilometricas, a partir da Estação Marítima” – esta última construída em 1888, elevando o traçado até o litoral da cidade do Rio Grande:

Tabela das Estações da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé

Estações	Distância kilometrica
Central do Rio Grande	2,8
Quinta	19,9
Povo Novo	35,8
Pelotas (Central)	55,3
Capão do Leão	70,0
Passo das Pedras	89,8
Piratiny	104,4
Basílio	126,8
Cerro Chato	156,3
Nascentes	182,2
Pedras Altas	196,7
Candiota	225,3
Santa Rosa	243,2
Rio Negro	258,8
Bagé	283,0

Fonte: CUNHA, Alberto Coelho da. Viação Pública. s/d. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.[22]

Contando com pouco mais de 280 quilômetros de extensão de trilhos, cada parada se localizava a uma média de 20 km de distância da próxima. Detalhe para as estações de Pelotas a Capão do Leão (14,7 km) e Nascentes a Pedras Altas (14,5 km) com as menores distâncias e de Basílio a Cerro Chato (29,5 km) e Pedras Altas a Candiota (28,6 km) com a maior quilometragem entre si. O aumento ou diminuição das distâncias entre estações ajuda a pensar quais territórios eram mais

[22] CUNHA, Alberto Coelho da. **Viação Pública** (memórias). Fundo Alberto Coelho da Cunha. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense.
Este documento foi encontrado no local de pesquisa na forma manuscrita, sendo a tabela reproduzida pela autora.

povoados – ou se eram de propriedade de pessoas influentes –, justificando a presença das paradas. De forma geral, a zona com as menores distâncias se concentra na região que inicia em Rio Grande e vai até a localidade de Maria Gomes (atual Pedro Osório). A cidade de Pelotas, assim, é o ponto médio desta abrangência (52,5km de Rio Grande e 49,1km da estação Piratiny), indicando sua centralidade na região.

De acordo com as memórias de Alberto Coelho da Cunha, a construção da estrada de ferro de Rio Grande a Bagé foi por decreto nº 7.056 de 23 de outubro de 1878 concedida a James Gracie Taylor e Miguel G. da Cunha. Pelo decreto 7.934 e 7.941 de 11 de Dezembro de 1880 foram os referidos concessionários autorizados a transferir a concessão à Companhia *Chemins de Fer de Rio Grande do Sul*[23].

Pelo decreto nº 8.887 de 17 de fevereiro de 1883, a construção foi transferida para a *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, "com cessão completa de todos os direitos, privilégios e garantias de juros"[24]. Os trabalhos teriam sido iniciados na cidade do Rio Grande em 27 de novembro de 1881, e concluídos em 27 de novembro de 1884, sob a direção do engenheiro francês Bonafous. Cunha frisou, ainda, que no ano de 1901 se inaugurou um ramal, "que partindo de Bagé, vai entroncar em Cacequy com a estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguayana, ficando por essa forma ligado este município a todos aquelles por onde passa, não só essa estrada, como a que vae de Santa Maria ao Passo Fundo"[25].

O manuscrito de Alberto Coelho da Cunha não possui datação, parecendo ser a compilação de escritos analíticos feitos sobre a cidade de Pelotas e região ao longo de anos. A parte relativa à via férrea, contudo, parece ter sido redigida aproximadamente no ano de 1903, estimativa feita a partir de dados apresentados em algumas tabelas e afiançada pelo fato de ainda não haver menção à *Compagnie Auxiliare*, responsável pela linha a partir de 1905. Para Marluza Harres, foi através de um acordo com a companhia belga que buscou-se "a constituição de uma rede ferroviária ligando os diferentes centros econômicos do estado" (1994, p.11). A região sul estava, afinal, relacionada ao restante da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul por uma projetada e ordenada rede de caminhos de ferro.

---

[23] CUNHA, Alberto Coelho da. **Viação Pública**...
[24] CUNHA, Alberto Coelho da. **Viação Pública**... p.86.
[25] CUNHA, Alberto Coelho da. **Viação Pública**...

1.3. “Catedral do século XIX” pelotense: a inauguração da Estação Férrea

> **Inauguração da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé**
> O dia de hoje assignala para o sul da província um facto que, pelo seu incalculavel alcance, deve ser saudado por todo o bom riograndense. (...)
> Abstrahindo de qualquer consideração sobre se a estrada devia ou não partir d’esse ou d’aquelle ponto, isto é – do Rio Grande ou de Pelotas – consideramos esta inauguração como inicio de uma phase promettedora de prosperidade e progresso. (...)
> Collocamo-nos hoje acima de tudo isso, porque acima do amor próprio irritado campeia uma ideia de progresso, realisada em nossa heróica e bella província: quem saúda o progresso, applaude o bem estar do gênero humano, entoa um hymno aos esplendidos louros de que se horna a humanidade em meio d’esse nobre e grandioso lutar pela vida. (...)
> Dado esse passo nas azas do vapor, outro e mais outro se lhe deverá seguir na interminal e infatigavel esteira do progresso.
> Tudo dependia do primeiro impulso, e hoje é o dia que marca esse poderoso impulso que, para assim dizer, descerra as portas de novos horizontes á imperiosa sede das aspirações rio grandenses.
> Ao primeiro arranco da locomotiva na parte meridional da província, cincoenta léguas de distancia desparecem hoje, como por encanto, ao prestigio da sciencia – d’essa que tem brindado á humanidade a bussola, a imprensa, a pólvora, o vapor, a electricidade, e tantas outras conquistas assombrosas.
> Hoje são cincoenta léguas que se devoram em meia dúzia de horas, amanhã serão cem, e depois duzentas; finalmente, toda a província de S. Pedro do Rio Grande do Sul relacionada e communicando-se em poucas horas, graças a uma bem combinada rede de caminhos de ferro.
> É tudo isto que faz com que, nos colloquemos acima dos pequenos incidentes partidários, das pequeninas invejas, das mesquinhas paixões do bairrismo, para tão somente saudarmos o grande acontecimento da inauguração da estrada de ferro a Bagé.[26]

02 de dezembro de 1884. Data apresentada pelo jornal pelotense *Onze de Junho* como o marco de uma nova fase para a província de São Pedro do Rio Grande do Sul, propulsora de um progresso do qual ninguém poderia escapar. E nem deveria: todo bom rio-grandense saberia a importância do momento e seu significado para o desenvolvimento da região. Reconhecendo isto, os anos de conflitos de projetos e interesses e a disputa pelo ponto inicial que dá “nome” à estrada poderiam ser deixados de lado, suplantados pela conexão maior entre as cidades, propiciada pela rede de caminhos de ferro.

A narrativa apresentada pelo artigo remete o imaginário do leitor à viagem cadenciada do trem, onde a locomotiva – de cinqüenta a cem e a duzentas léguas – vai ganhando o território, domando-o, consumindo-o. Até o momento em que, na velocidade da conquista, adquire as “asas do vapor”, levando seus vagões a

[26] Inauguração da estrada de ferro do rio grande a Bagé. **Onze de Junho**, Pelotas, 02 dez. 1884. nº 1556, Onze de Junho, p.1.

brindarem todas as conquistas da humanidade pela ciência. As lutas regionais pelo domínio político e, principalmente, cultural são encobertas e adormecidas pelo impulso desenvolvimentista que se iniciaria.

A leitura desta “ode ao progresso”, veiculada na cidade Pelotas no dia da inauguração da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, pode tornar o momento analisado como a perfeita representação do ideário moderno que chega com a ferrovia: o impulso ocasionado pelos trens e o futuro progresso urbano. Uma visão descontextualizada – tanto do momento histórico pelotense, quanto da relação do artigo com os outros publicados neste e em demais periódicos –, no entanto, não deixa perceber o quanto esta é uma construção discursiva repleta de imagens “prontas”, clássicas, mas que não transparecem todas as experiências ocorridas com o evento.

Primeiramente, mesmo que de forma breve, é preciso retomar a periodização exposta por Mário Osório Magalhães, onde considera os anos situados entre 1860-1890 como um período de expansão e auge sócio-cultural (MAGALHÃES, 1993, p.11). Vale ressaltar, se for tomada como base a periodização elaborada por Magalhães, que é exatamente no contexto de “apogeu” urbano pelotense que se dá o planejamento e construção da estrada de ferro Rio Grande – Bagé. Mesmo que este não seja considerado, pela historiografia local, como o principal melhoramento que atingiu a cidade, com certeza sua implantação é coadunada com uma lógica em voga no período.

A população pelotense – muito em virtude também de ser um pólo cultural, com seus teatros, biblioteca e eventos literários e artísticos – usufruía havia algumas décadas da boa condição advinda com as charqueadas e já se percebia como “moderna”, ou pelo menos, detentora de todas as condições para tanto. Considerar, conforme a publicação pode sugerir, a inauguração da via férrea como a propulsora de uma fase totalmente nova, seria minimizar esforços que vinham sendo colocados em prática há algum tempo.

Observando nas entrelinhas, contudo – principalmente ao se ter em conta as discussões sobre qual cidade seria o início da linha – percebe-se que a ênfase do artigo é na demonstração de como a rede férrea irradiaria o progresso para o sul da Província. Assim, essa nova fase se expandiria a partir de um local específico – Rio Grande, mas passando por Pelotas – para então atingir os diversos pontos do

traçado. A cidade de Pelotas, como analisado, sempre foi um ponto obrigatório na linha e sabia se fazer representar, também, como fundamental e imprescindível.

Um caminho de ferro, ao cruzar cidades, povoados ou qualquer aglomeração populacional, traz a possibilidade do mais fácil escoamento de produtos, incentivo à indústria, geração de empregos, locomoção e comunicação mais rápidas e constantes. Características estas sempre lembradas – e repetidas em várias passagens deste trabalho. Há uma intervenção, entretanto, que se acredita ser ainda mais impactante, por seu caráter a princípio permanente, físico e concreto: a Estação Ferroviária. Conforme Caryl Eduardo Jovanovich Lopes, durante o século XIX, as estações ocuparam um lugar de destaque no quadro das transformações arquitetônicas ocorridas. Elas passaram a representar "a constante reflexão sobre um tipo destinado a servir um meio de transporte mecânico da era industrial por excelência" (2002, p.177).

De forma geral, em sua materialidade, as chamadas "catedrais do século XIX" podem realmente fazer jus a esta imagem, sendo criações grandiosas de vidro e ferro; construções imponentes, seguindo um estilo coadunado com um padrão urbano ou da própria companhia responsável pela linha; ou ainda, simples "capelinhas", edificações de pequeno porte, sem grandes princípios arquitetônicos. Da mesma forma como sua constituição arquitetônica, ainda que siga princípios básicos, pode diferir de um local para outro, uma estação férrea pode adquirir diversos sentidos, de acordo com as variadas funções que vem a assumir: de marco fundador de vilarejos, local de encontros e sociabilidades à simples ponto de passagem.[27] Neste momento, a prioridade da análise se concentrará nas primeiras impressões e na entrada desta intervenção no espaço urbano de Pelotas.

1.3.1. O evento

Nada melhor para tanto do que focalizar o evento que cria um marco no tempo e neste espaço da cidade em relação à ferrovia. Como uma espécie de ritual, no dia 02 de dezembro de 1884, em meio à efervescência das eleições provinciais – ocorridas ao primeiro dia do mês – além de ser inaugurada a estrada de ferro,

[27] Estes diversos sentidos e representações envolvendo a Estação e o espaço ferroviário de Pelotas serão abordados nos próximos capítulos.

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 os debates políticos e o imaginário das populações.

De que forma, então, perceber as impressões sobre este acontecimento? Optou-se pela leitura dos artigos, matérias e notas dos jornais pelotenses do período. A análise passa agora das fontes com caráter técnico e oficial para os debates, informações e formações de opinião do cotidiano da imprensa pelotense.

> Inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras no século XIX. Relatos jornalísticos e outros discursos contemporâneos ajudam a imprimir o clichê desse herói coletivo e anônimo, de nítida extração romântica, que assume com destemor a conquista do desconhecido.
> Pouco importa, aqui, discutir a fidelidade historiográfica das fontes, em geral suspeitas e comprometidas com a intenção de fazer projetar a grandeza nacional. De resto, as palavras e gestos daqueles homens, mulheres e crianças estão definitivamente perdidos. A imagem do jornal, ambígua e carregada em seu acento de pieguice, em sua exploração caricata e banalizadora do fato, poderá servir, a despeito disso, de foco aproximador do drama. (HARDMAN, 2005, p.133)

A inauguração, fato que toma uma proporção ao mesmo tempo de acontecimento isolado, determina no imaginário a sequência que o lugar, ou coisa inaugurada carregará consigo. Como afirma o autor, são momentos-clímax, por não serem realmente o início – já trazem consigo toda a preparação e a construção do momento – e significarem uma espécie de coroação: a passagem do que “ainda não era” para o que passa efetivamente a ser.

A ação das pessoas naquele instante, ao chegarem à estação, sua ansiedade na espera, a reação ao ver a passagem do trem, o que falaram, comentaram, ou sentiram não poderá, infelizmente, ser recuperado. Recorrer aos relatos dos jornais, assim, significa tentar uma aproximação com os discursos que chegaram – e possam até ter sido enunciados – nas casas, nas ruas, nas conversas de bar, de café, na gare. Os periódicos elencados para a análise foram o *Onze de Junho*, *A Discussão* e *A Nação*, todos editados e publicados na cidade de Pelotas. Consultou-se os dias anteriores à inauguração, até o fim do mês de dezembro e, consequentemente, do ano de 1884. Cabe ressaltar que estes não são os únicos jornais a circular pela cidade no período, mas são os disponíveis no acervo da Bibliotheca Pública Pelotense, local onde se realizou a pesquisa.

Vale lembrar, ainda, como aponta Andréa Sanhudo Torres em seu trabalho sobre imprensa e cidadania, que

> a prática do jornalismo político-partidário gaúcho estava ligada ao processo pelo qual a classe política transformou a imprensa em agente orgânico da vida partidária. Os partidos encarregavam-se de montar suas próprias empresas e lançar periódicos pelos quais assumiam inteira responsabilidade. (...) Na verdade, o jornalismo político-partidário desenvolveu a concepção de que o papel dos jornais é essencialmente opinativo, visa veicular organizadamente a doutrina e a opinião dos partidos na sociedade civil. (TORRES, 1999, p.144)

Os jornais no Rio Grande do Sul possuíam uma forte inclinação partidária, sendo veículos de transmissão da ideologia de seus donos, diretores e financiadores. Dessa forma, é preciso considerar que todas as matérias trazem em si uma visão dos fatos parcial, objetivando principalmente à formação de opinião.

Se os projetos do traçado da linha causaram discussões, como os variados exemplos apresentados no subtítulo anterior, com os preparativos da inauguração não foi diferente. A primeira das dúvidas que começou a inquietar os jornais pelotenses foi a própria escolha da data, a qual nos 10 dias anteriores, aproximadamente, ainda não estava publicamente definida.

A primeira informação surge na edição do dia 5 de novembro do *Onze de Junho*, afirmando que a inauguração se daria em duas etapas. Uma no dia 02 de dezembro na "secção da estrada de ferro até as Pedras Altas" e depois, no dia 15, em toda a extensão da linha, destacando a presença confirmada do Ministro da Agricultura[28]. Nesta notícia, não se tem certeza se a primeira seção se iniciaria na cidade do Rio Grande, ou de Pelotas. A dúvida se justifica ao observar as chamadas "Missivas Rio-Grandenses"[29] do jornal *A Discussão*, em 24 de novembro, onde se aponta a existência de um boato de que a inauguração se daria em Pelotas e não em Rio Grande, início da linha – rumor logo desmentido.

Por meio de um telegrama do Ministro da Agricultura, noticiado pelo *A Discussão* de 10 de novembro, fica supostamente confirmado o evento para o dia 02 do próximo mês, excluindo-se a hipótese de ocorrer também no dia 15. A data é novamente posta em dúvida pelo *Onze de Junho* de 22 de novembro, mas confirmado outra vez dois dias depois pelo *A Discussão*.

---

[28] Estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 05 nov. 1884. nº 1533, Notícias, p.2.
[29] Missivas Rio-Grandenses. **A Discussão**, Pelotas, 24 nov. 1884. nº 279, Correspondência, p.1. As "Missivas Rio-Grandenses são uma sessão de notícias advindas da cidade do Rio Grande, publicadas sempre um dia após o seu recebimento.

Se o dia inicial da inauguração fica oficializado para 02 de dezembro de 1884, a sua forma e organização ainda se encontram em debate. O principal problema diz respeito ao tempo de duração dos festejos e da permanência do comboio riograndino em Pelotas. A princípio, os convidados do Rio Grande partiriam na data estipulada, permanecendo em Pelotas para no próximo dia seguir em direção a Bagé[30]. Esta decisão não teria sido bem aceita por determinado grupo do Rio Grande, que por meio do periódico *O Artista*, emite sua opinião ao *Onze de Junho*: para aqueles, a resolução prejudicaria a população riograndina, que mesmo sendo o ponto inicial da linha, não teria oportunidade de assistir às festas. Ao que o periódico pelotense rebate:

> Não achamos rasão n'este protesto, porque entendemos que o comboio demorando-se um dia nesta cidade não tira o brilho dos festejos que o Rio Grande projecta fazer, e nem difficulta e impossibilita os convidados do Rio Grande a tomarem passagem no trem.
> Nas festas da inauguração da estrada de ferro a Bagé, todos devemos unir-nos e deixarmos de parte as questões de bairrismo.
> Só assim terá a festa todo o brilhantismo.[31]

A posição do *Onze de Junho* dá ênfase novamente ao espírito de união entre as cidades, observado no primeiro artigo exposto neste sub-capítulo. Entretanto, percebe-se a defesa ao interesses pelotenses, aos quais os festejos riograndinos deveriam se adaptar, pois, de toda a forma, estes ainda poderiam participar dos festejos, ao "tomarem passagem no trem" e se dirigirem à inauguração na cidade de Pelotas.

A data da mudança dos planos não foi informada por nenhum jornal pesquisado, mas o fato é que, em 27 de novembro, o *Onze de Junho* noticia uma reunião realizada no dia anterior pela Comissão organizadora da inauguração em Pelotas (escolhida pela Câmara Municipal). O encontro possuía por mote a decisão tomada pela companhia responsável pela linha de que Pelotas não possuiria lugar privilegiado nos festejos, sendo apenas um ponto de parada do trem inaugural. Indignados com a deliberação, os membros da citada comissão, liderados pelo presidente comendador Bernardo Souza, debatem e votam se iriam realizar, ou não, os festejos na cidade. Segue parte do relato feito pelo jornal:

---

[30] Missivas Rio-Grandenses. **A Discussão**, Pelotas, 24 nov. 1884. nº 279, Correspondência, p.1.
[31] Estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 22 nov. 1884. nº 1548, Notícias, p.1.

> Usou da palavra o Sr. Benito Maurell Filho, declarando-se contra qualquer manifestação de regosijo uma vez que a companhia da estrada de ferro não dispensava á cidade de Pelotas a consideração, a que tinha jus pela sua importância e desenvolvimento.
> Disse que a camara municipal havia nomeado aquella commissão de festejos convencida, como estava pela declaração do engenheiro fiscal Dr. Nicolau Barcellos, que, no dia 2 se inaugurasse a estrada de Rio Grande a Pelotas e no dia seguinte d'esta cidade a Bagé.
> E n'estas condições entendia que a população de Pelotas devia corresponder á fineza da companhia com festas que estivessem na altura de seus créditos e do melhoramento em questão.
> Mas que tendo se resolvido o contrário: que tendo-se lançado Pelotas á margem e somente considerado as duas cidades que marcam o termo da estrada, os pelotenses não tinham motivo nenhum de regosijo e antes deviam mostrar-se completamente indifferentes diante da injustiça com que eram feridos.
> N'esse sentido foi coadjuvado pelo Sr. Dr. Brito, que citou vários exemplos de inaugurações e estradas de ferro em que, pelo simples facto de o povo querer promover manifestações em pequenas localidades mesmo, as directorias d'estas estradas mandavam demorar o trem durante o tempo necessário para a sua realisação.
> Accrescentou o Sr. Joaquim Teixeira da Costa Leite não haver no Brazil exemplo algum de innauguração de uma estrada de 280 kilometros n'um só dia.
> Estas proposições foram secundadas pelo Exmo. Sr. barão do Arroio Grande que via n'este facto uma descortesia com a commissão, generosamente empenhada nos festejos e que por conseguinte optava pela sua não realisação.
> Ainda oraram os Srs. Alfredo Moreira, Dr. Alexandre Cassiano do Nascimento e commendador Heleodoro Souza abundando nas mesmas considerações.
> Contrariaram-nos os Drs. Álvaro Chaves e Nunes Vieira, argumentando com a importância do facto social que se ia festejar deixando de parte as pequenas questões de localidade que em nada deviam influir nas justas expansões de enthusiasmo de todo rio grandense.
> Disseram mais que haviam acceitado um lugar na commissão como filhos desta heróica província, enxergando um progresso para ella e não especialmente para esta ou aquella cidade.[32] (*Onze de Junho*, 27/11/1884, p.1)

A comissão se mostra contrariada pelo fato de que a cidade de Pelotas não teria recebido a "consideração" devida em relação à sua "importância e desenvolvimento". Os principais motivos alegados podem ser sintetizados em: falta de "palavra" da empresa para com a comissão; o não reconhecimento que Pelotas possuía um papel central para o desenvolvimento e produtividade da linha, mesmo não sendo o início ou fim do traçado; e a anormalidade de uma inauguração tão rápida. Já através dos argumentos levantados em prol dos festejos, é ressaltado o desenvolvimento da Província como um todo. Por outro viés, mas na mesma direção, percebe-se que a animosidade com a cidade vizinha também possuía espaço nesta posição. Os mesmos argumentos, defendendo a união das localidades

[32] Reunião. **Onze de Junho**, Pelotas, 27 nov. 1884. nº 1552, Notícias, p.1.

e uma ação pelo “bem maior” da Província, podem ainda significar uma resistência em ceder este espaço de vitrine para a cidade. De todo modo, com a justificativa de que Pelotas foi posta à margem dos pontos que marcavam o termo da estrada, a comissão opta, assim, por não realizar os festejos.

A mesma edição contém outra notícia, acerca de um telegrama enviado pelo engenheiro responsável pela linha, Dr. Augusto Duprat, pedindo aos organizadores pelotenses que mudassem sua posição. Foi respondido, de acordo com o jornal, com um pedido de revisão do plano da inauguração, condição indispensável para a realização dos festejos. O texto encerra com a seguinte frase: “Não queremos favores, queremos tão somente a justiça e mais consideração”[33], o que indica uma posição do jornal favorável à determinação da comissão em garantir um relevo maior à cidade de Pelotas.

Em meio à discussão, a cidade do Rio Grande, indiretamente um dos “culpados” da situação na perspectiva pelotense, manifesta-se na voz de sua associação comercial. O periódico *Onze de Junho*, em 30 de novembro, reproduz o telegrama enviado por esta em 28 de novembro para a câmara municipal e a praça do comércio de Pelotas:

> A commissão nomeada pela associação commercial desta praça para deliberar sobre os festejos pela inauguração do trafego da estrada de ferro, achando-se reunida manifesta unanime o melhor desejo de cooperar por todos os meios ao seu alcance para dar maior brilho possível ao faustoso acontecimento; – e convencida de que este desejo só será alcançado com a completa harmonia entre estas duas cidades interessadas, tem a distincta honra de pedir a V. S. e aos demais membros desta illustríssima corporação, para que se dignem transmitir aos seus dignos communicipes, que esta commissão, em nome do commercio desta praça, aceitaria com a maior satisfação qualquer indicação da briosa população dessa cidade, no sentido de chegar-se a um completo accordo para a realisação dos festejos em ambas as localidades.[34]

A comissão responsável pela inauguração riograndina se mostra disposta a um acordo, mas a ênfase final recai sobre a “realização dos festejos em *ambas* as cidades”, significando uma não concordância com os termos propostos inicialmente pela comissão de Pelotas. De forma velada e sutil, Rio Grande deixa clara sua posição e busca uma solução que não prejudique os seus interesses. Para além do dilema, a partir destas correspondências é possível perceber qual é o grupo social diretamente relacionado e interessado na implantação da estrada de ferro. Tanto em

[33] Reunião. **Onze de Junho**, Pelotas, 27 nov. 1884. nº 1552, Notícias, p.1.
[34] Inauguração da estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 30 nov. 1884. nº 1555, Notícias, p.2.

Rio Grande, quanto Pelotas e Bagé, a responsabilidade pelos festejos recaiu para a associação comercial, a qual provavelmente não se disporia a tanto por simples reconhecimento do "progresso", mas certamente haveria muito a ganhar com as facilidades comerciais e industriais provenientes da passagem dos trens.

Assim como *Onze de Junho*, o periódico *A Nação* manifesta sua posição favorável à decisão da comissão da inauguração, baseando-se no fato apresentado pelo jornal *Correio Mercantil* de que "*muitos pelotenses*", por honra às suas tradições, se opunham aos festejos. Novamente, ao denominar os responsáveis de "comissão do comércio" torna observável o envolvimento dos comerciantes com a estrada de ferro. Com um artigo de primeira página, intitulado "O Sr. Maciel e a estrada de ferro do Rio Grande a Bagé", o jornal relega a culpa da situação à ação do conselheiro Maciel, ao qual denomina "incumbido dessa missão" e "um dos mais estrênuos defensores da construção do lanço dessa estrada".

> Só a elle devem, pois, caber todas as glórias d'essa construcção, que agora tanto indigna a *Muitos pelotenses*, á grande commissão, e especialmente a seu cunhado o Sr. Alfredo Gonçalves Moreira, que em termos eloqüentes condemnou – "esse absurdo, esse roubo feito aos cofres públicos, esse attentado feito a Pelotas."
> Em justificação dos direitos que assistem ao Sr. conselheiro Maciel, como patrono e defensor – "d'esse absurdo" – reproduzimos parte do discurso pronunciado na Assembleia Provincial, na sessão de 16 de Maio de 1881, pelo Sr. Dr. Ramiro Fortes Barcellos, impugnando, e os apartes do Sr. conselheiro Maciel – defendendo e justificando a conveniência da construcção do trecho d'essa estrada, do Rio Grande a Pelotas.
> A elle, pois, cabe inteira gloria desse "roubo feito a Pelotas" na phrase autorisada do *Correio Mercantil*, a elle agradeçam os pelotenses.[35]

Segue a este trecho, então, a reprodução de uma ata de assembléia provincial, onde o deputado S. Ramiro procura convencer o Sr. Maciel da inconveniência do traçado iniciar em Rio Grande – e não em Pelotas, como seria mais prudente – enquanto o conselheiro se mantinha convicto no projeto. O que interessa na citação destacada, entretanto, é a clara ironia d'*A Nação* e a denúncia do suposto "mal" que o conselheiro e a estrada de ferro estariam causando à cidade.

O mesmo artigo é publicado nos dias 27, 28 e 29 de novembro e em 5, 9 e 10 de dezembro (ressaltando que não houve publicação do periódico entre os dias 30 de novembro e 02 de dezembro). Este fato não é fortuito, nem tampouco oriundo de uma preocupação exacerbada com os festejos inaugurais da via férrea. As eleições provinciais para deputado geral e para deputado na Assembléia Provincial

[35] O Sr. Maciel e a estrada de ferro Rio Grande a Bagé. **A Nação**, Pelotas, 27 nov. 1884. Mofina, p.1.

ocorriam nos dias 1º e 03 de dezembro, sendo o Sr. Maciel um dos candidatos. *A Nação*, como órgão do Partido Conservador, tinha como seu representante o Sr. Dr. Francisco da Silva Tavares. Ligar a figura do conselheiro Maciel ao caso dos festejos e do descaso com Pelotas, publicando o artigo várias vezes, foi uma forma de construir uma imagem negativa do candidato adversário, criando uma espécie de "escândalo eleitoral".

Se o *Onze de Junho* e *A Nação* se colocam ao lado da comissão, o jornal *A Discussão* contesta a decisão tomada. No número de 29 de novembro de 1884, provavelmente em resposta à negociação ocorrida, afirma que "é digna de toda a censura semelhante resolução". Para o periódico, "o capricho de poucos e a teimosia de outros, que entendem bem representar esta cidade, não poderam ser vencidas apezar das mais claras e convincentes explicações, provas de attenção e pedidos constantes e leaes"[36]. Percebe-se a relutância em aceitar a decisão de poucos nomes como representante da vontade de toda a população pelotense. Por outro lado, pode-se inferir uma inclinação deste jornal para com alguns membros da comissão que votaram a favor dos festejos, como os Srs. Álvaro Chaves, Nunes Vieira e Julio Martins Correa.

Favoráveis, ou contrários aos festejos, o fato é que no dia 02 de dezembro ocorre afinal a inauguração da estrada de ferro e das estações. Como indica a maioria das fontes, no trecho da cidade de Pelotas e na sua estação o evento se deu sem grande entusiasmo. O *Onze de Junho*, em pequena nota no dia 04 de dezembro, considerou o momento como de "maior frieza"[37]. O relato de todos os "Festejos da inauguração da estrada de ferro" aparece no dia 06 de dezembro, então como artigo de primeira página:

> Os festejos, realisados pelo facto da inauguração da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, não estiveram na altura do grande melhoramento para os povos do sul e para a província.
> Excepção feita de Bagé que soube brilhantemente desempenhar-se n'esta solemne emergência, nenhuma das outras cidades Rio Grande e Pelotas, tomou parte saliente no grandioso facto.
> De Rio Grande veio meia dúzia de pessoas no primeiro trem, que partiu ás 6 horas e d'esta cidade seguiram outras tantas inclusive a commissão nomeada pelo commercio para represental-o em Bagé.
> Da primeira cidade não veio sequer uma banda de musica, notando-se um desanimo contristador. (...)
> E' lamentável o indifferentismo das duas cidades, principalmente da nossa visinha que tinha todos os motivos para regosijar-se.

[36] Não há festejos. **A Discussão**, Pelotas, 29 nov. 1884. nº 284, Correio do Dia, p.2.
[37] Estrada de ferro do sul da província. **Onze de Junho**, Pelotas, 04 dez. 1884. nº 1558, Notícias, p.2.

> Quanto á companhia só temos a censurar pelo desprezo manifestado com relação ao paiz, que não lhe mereceu a honra de ver o seu pavilhão ostentar-se no vagão que conduzia a primeira autoridade da província.
> A companhia está acostumada a fazer o que entende sem dar satisfação a ninguém; seus empregados resam pela mesma cartilha de grosseria e falta de consideração.
> E' assim que a maior parte dos convidados se nos queixaram do mau tracto que tiveram no trajecto, por parte dos empregados da companhia.
> A consideração, a attenção que se devem aos convidados foram postas de parte, salientando-se o procedimento grosseiro que desgostou a quase todas as pessoas.
> Justiça a confessar-se, segundo nos affirmaram alguns convidados que esses factos não se deram no trem em que ia o Dr. Nicolau Chaves Barcellos, engenheiro fiscal nem na volta em que a amabilidade d'aquelle cavalheira foi secundada pela do seu ajudante dr. Chaves Faria.
> Rendendo preito aos dous illustres representantes do governo, temos em vista em não confundir aquelles cavalheiros com essa troupe incivil e grosseira, salvo mui raras excepções.[38]

Não se tem a informação da decisão final da comissão organizadora pelotense, mas a partir do relato do *Onze de Junho*, a inferência possível é de que a resolução de não se fazer grandes festejos foi mantida. Há uma pequena crítica aos pelotenses, quando o jornal aponta o "indiferentismo das duas cidades", mas o foco maior claramente é a cidade do Rio Grande, quando é acusada de ter poucos representantes e nem uma única banda de música. A impressão que se pode tomar é de que, quando a comissão pelotense se recusa a elaborar os festejos, em função da ênfase dada ao ponto inicial da linha, é construída uma imagem de "responsabilidade forçada" para os riograndinos; ao mesmo tempo, imersos em uma rivalidade mal resolvida, qualquer festejo elaborado pela cidade inicial do traçado seria alvo de críticas.

Se Rio Grande foi capaz de "roubar" o espaço de Pelotas na inauguração – e no traçado – e não fez jus à sua conquista, o espírito patriótico e a crença na união das localidades novamente se manifestam. Na visão das matérias, os riograndinos podem não ter agido à altura do momento na visão do jornal, porém, pior teria sido a atuação da companhia responsável pela estrada de ferro. Estrangeira, de origem francesa, a citada indiferença para com os símbolos nacionais e a falta de educação dos funcionários – a maioria deles provenientes de outras partes da província, do país, sendo muitos imigrantes – teria sido o ponto máximo das falhas na inauguração. Na edição do dia seguinte, o *Onze de Junho* reserva uma matéria especial para o caso, denominando-a "Incivilidade":

---

[38] Festejos da inauguração da estrada de ferro, **Onze de Junho**, Pelotas, 06 dez. 1884. nº 1559, Onze de Junho, p.1.

> **Incivilidade** – A companhia *Estrada de Ferro Southern Brazilian Rio Grande do Sul*, na inauguração da estrada de ferro do Sul, commeteu uma incivilidade, senão affronta a nação brazileira, deixando de hastear nos edifícios de suas estações a bandeira brazileira, ao passo que se viam em abundancia a bandeira franceza.[39]

Além de não embandeirar os vagões, a companhia deixou de expor a flâmula brasileira nas estações, substituindo-a pela francesa. De forma simbólica, se tem a representação de quem realmente detinha o controle e, provavelmente, usufruiria da maior parte dos lucros: a empresa destinada a construção e gestão da estrada. O discurso de progresso da nação se vê ameaçado pelo descaso da própria responsável por fazê-lo acontecer. A companhia é personificada em seus empregados, pois a matéria protesta não só contra "a afronta ao pavilhão", mas pela "maneira insólita com que a companhia da estrada de ferro retribue a hospitalidade que seus engenheiros e empregados têm recebido das populações do Rio Grande, Pelotas e Bagé"[40]. Nesta perspectiva, percebe-se outro conflito que começa a se formar, a partir da entrada do novo elemento social, o dos trabalhadores dos ferroviários – relação esta a ser analisada nos seus impactos na sociabilidade urbana de Pelotas posteriormente.

As considerações do *A Discussão* sobre o evento inaugural segue na mesma linha do *Onze de Junho.* Na edição de 03 de dezembro, publicou o seguinte artigo:

> Inaugurou-se hontem, de uma fórma fria e contristadora para nós, a estrada de ferro do Rio Grande a Bagé.
> Ás 8horas chegou á estação o primeiro trem, conduzindo as commissões representantes do Rio Grande e mais algumas pessoas em numero muito limitado.
> Na *gare* achava-se um regular concurso de povo, que para lá se dirigia atrahido tão somente pela curiosidade e não pelo entusiasmo que um facto tão transcendente como seja a inauguração do livre transito de uma estrada de ferro, occasiona em toda a parte.
> O primeiro trem, depois de ter recebido os poucos passageiros que daqui seguiram para Bagé, partiu como tinha chegado, - sem uma saudação, sem um *hurrah* ao progresso do sul da província !
> A este seguiram-se mais três ou quatro trens, que chegaram e partiram como o primeiro.
> E assim passou, na mais completa indifferença, á vista de alguns milhares de rio-grandenses, o symbolo de mais um factor poderoso de seu progresso material, a manifestação latente de um avanço de sua civilisação.[41]

[39] Incivilidade. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.2.
[40] Estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.2.
[41] Estrada de Ferro. **A Discussão**, Pelotas, 03 dez. 1884. nº286, Correio do Dia, p.2.

A imagem narrada pelo jornal mantém a perspectiva de que os festejos não estiveram “à altura” do fato que reverenciavam. Sem menção à companhia, para *A Discussão*, os participantes das festas também negligenciaram a importância do progresso para a Província. Na visão transpassada na matéria, o principal culpado do fato, “o gerador desta indifferença que atrophia” foram as “discórdias bairristas que desmembram e anniquilam relações e interesses de duas populações irmãs”[42].

Se os dois primeiros periódicos apresentam uma perspectiva negativa da inauguração, o número d’*A Nação*, também de 03 de dezembro, classificou a estação como muito concorrida:

> Affluiram á *gare* mais de 800 pessoas, apezar da impropriedade da hora, e do calor que já então fazia.
> Durante todo o dia esteve muito concurrida a estação, trabalhando com toda a regularidade a nova linha de *bonds*.
> Devido ás eleições provinciaes, a que se tinha de proceder hoje, deixou muita gente de aproveitar-se dos convites feitos pela respectiva directoria.
> Ás três horas, em trem especial, seguiram os Srs. Presidente da Província, Bispo Diocesano, senador Silveira Martins e outros cavalheiros.
> Amanhã devem regressar os convidados, sendo isso motivo para affluencia de curiosos na *gare*.[43]

A Nação traz o dado de aproximadamente 800 pessoas que foram à estação assistir à primeira chegada e partida oficiais do trem, destacando o horário e um suposto calor de quase verão; infelizmente os outros jornais não trazem estimativas de números, para que se possa comparar o quê poderia ser considerado um grande movimento de pessoas. Um interessante ponto apresentado pela notícia, que merece destaque, é a “nova linha de *bonds*”. A construção desta linha, inaugurada oficialmente a 07 de dezembro, conforme o *Onze de Junho* deste dia, ocorreu justamente para fazer a ligação entre o centro da cidade, a partir da estação central da Companhia Ferro Carril, e a estação da estrada de ferro, localizada mais perifericamente. O próprio jornal *A Nação*, então em 03 de março de 1885 atestou esta ligação, ao publicar os novos horários da linha de *bonds*, os quais se adequavam aos dos trens.

Acredita-se, mesmo não tendo como balizar os números informados, que o contingente de 800 pessoas talvez não fosse um número tão elevado. Entretanto, ao apresentá-lo como significativo e só não sendo maior em virtude da ocorrência das eleições provinciais, o destaque acaba sendo dado exatamente a este último fato.

---

[42] Estrada de Ferro. **A Discussão**, Pelotas, 03 dez. 1884. nº286, Correio do Dia, p.2.
[43] Estrada de ferro. **A Nação**, Pelotas, 03 dez. 1884. Noticiário, p.2.

Lembrando da forte ligação do jornal com o partido conservador e, consequentemente, seu envolvimento nas eleições, o fato de usar a inauguração da estrada para realçar a importância do ato eleitoral, acaba sendo coerente com o discurso e com a linha editorial que vinha apresentando.

A partir de uma comparação geral entre os dados fornecidos pelos três periódicos, observa-se que o primeiro trem da viagem inaugural partiu da cidade do Rio Grande aproximadamente às 6 horas da manhã, chegando a Pelotas entre 7 horas e 30 minutos e 8 horas. Dali partiu rapidamente, assim que a comitiva pelotense embarcou. As principais paradas da viagem foram em Maria Gomes, para o almoço comemorativo e em Candiota, onde a primeira locomotiva parou a fim de esperar o trem no qual estava o engenheiro chefe Augusto Duprat. Este último ponto de parada ainda presenciou um caso peculiar, quando os trabalhadores ferroviários da construção da linha fizeram uma "greve", reivindicando seus pagamentos. A chegada em Bagé aconteceu em torno das 7 horas da noite, totalizando uma viagem de aproximadamente 13 horas. Este número, comparado aos 5 dias a cavalo e os 3 dias pelas diligências, estimados pelo engenheiro José Eduardo de Moraes em sua M*emória* intitulada *A estrada de ferro de Pelotas á Bagé* (1878), certamente impressionou e deu mostras do ritmo ferroviário que começava a se instaurar.

Encerrada a viagem inaugural, engana-se quem pensa que a cidade de Pelotas voltou à sua "acostumada atonia", como notícia vinda de Rio Grande para o *A Nação* declarou sobre esta cidade. Poucos dias após o evento, começam os chamados festejos entre as praças comerciais de Pelotas e Bagé em homenagem à inauguração da estrada de ferro. Em meio às polêmicas sobre as festividades, discorridas anteriormente, pode-se considerar esta como a "verdadeira" comemoração promovida em virtude do início do tráfego – independente do planejamento da Companhia e da presença da cidade do Rio Grande.

O novo ato inaugural, conforme os relatos dos três periódicos, foi agendado para o dia 07 de dezembro[44]. Constituir-se-ia de uma viagem comemorativa dos comerciantes pelotenses para Bagé, quando seriam recepcionados e de onde regressariam acompanhados pelos representantes da praça do comércio local:

> Amanham, uma numerosa comissão, representando todos os differentes ramos do commercio, em trens especiaes, fretados por somma superior a

[44] Como a intenção deste trabalho é focalizar o espaço ferroviário e suas relações na urbanidade de Pelotas, priorizar-se-á a parte dos festejos ali ocorridos.

> cinco contos de réis, se dirigirá a cidade de Bagé, no intuito de saudar e felicitar o commercio baggense pela inauguração da estrada de ferro entre as duas cidades, estrada que, mais os approximando, não só estreitará e ampliará suas relações commerciaes, como também será o pronuncio de seu futuro engrandecimento.[45]

O primeiro ponto a ser destacado é o fretamento do trem, o que indica a possibilidade de negociação com a empresa que realizava o transporte. Em seguida, a velha questão das relações inter-urbanas é posta novamente: o periódico dá ênfase à ligação entre Pelotas e Bagé proporcionada pela estrada, ignorando as outras cidades e, principalmente, Rio Grande. A crença do estreitamento – comercial – do elo entre as localidades é visível, demonstrando a crença nos melhoramentos proporcionados pela linha férrea. As festividades, assim, são a forma de concretizar cultural e socialmente o que os trilhos materializam no espaço.

O *Onze de Junho* de 07 de dezembro reafirma a perspectiva apresentada pelo *A Discussão*, enaltecendo o patriotismo da ação e acrescentando detalhes do procedimento festivo:

> A manifestação partirá desta cidade ás 6 horas da manhã, em trem especial, composto 2 carros de primeira classe e 1 de 2ª e mais dous wagons, cujo trem terá capacidade para receber 100 passageiros e uma banda de musica, regressando de Bagé amanhã ás 10 horas do dia.
> Pelos preparativos que se tem feito, essa festa de amisade e consideração vae ser esplendida e digna não só dos manifestantes como dos manifestados.
> Honra, pois, ao distincto corpo commercial de Pelotas, que tão bem soube interpretar os sentimentos da nossa população.[46]

A viagem festiva de ida e volta dos comerciantes pelotenses durou, aproximadamente, dois dias. Sendo dois carros de primeira classe e um de segunda, infere-se não somente a condição social da maioria dos manifestantes, mas sua intenção em aparentar elegância e prosperidade para o evento – uma vez que os vagões foram fretados por sua iniciativa. O número limitado de 100 passageiros indica uma seleção prévia de quem poderia participar da comitiva. Ao afirmar, entretanto, que esta soube "interpretar os sentimentos de nossa população", o jornal transforma o número restrito de pessoas no emissário de todos os pelotenses. A viagem dos comerciantes de Pelotas representaria, assim, o sentimento da população – mesmo que boa parte desta nem possuiria condições de se deslocar até a estação para ver o trem, muito menos tomar lugar no expresso.

[45] Á Bagé. **A Discussão**, Pelotas, 06 dez. 1884. nº289, Correio do Dia, p.2.
[46] Inauguração. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.1.

Esta última afirmação pode soar demasiado genérica, ou superficial, mas alguns dados apresentados a seguir podem ajudar a pensar na assertiva.

Ainda que nem todas as pessoas tenham se dirigido à Estação, os festejos mexeram com a rotina da cidade, pelo menos na área central e comercial. Tanto *A Nação*, quanto *A Discussão* de 09 de dezembro ressaltam o pedido da comissão de comércio de Pelotas, feito de Bagé, para que neste dia todas as casas comerciais da cidade fechassem seu expediente à 1 hora da tarde, a fim de se dirigirem a gare duas horas depois. Este periódico reproduz o manifesto do Clube Caixeiral pelotense:

> "O corpo caixeiral de Pelotas convida a todos os seus collegas e aos habitantes d'esta cidade para as manifestações que devem effectuar-se para recepção das commisões do commercio de Bagé e de Pelotas, hoje esperadas d'aquella cidade.
> "A´s 3 horas da tarde, em bonds collocados na estação central, seguirão as famílias convidadas para o acto, uma banda de muzica e as mais pessoas que queiram assistir á manifestação.
> "Os bonds dirigir-se-hão á estação da estrada de ferro e ahi serão recebidos as commisões do commercio de Bagé e de Pelotas e acompanhadas até o *Club Commercial*.
> "A's 8 ½ da noute novamente se reunirão em frente á estação central dos bonds, e d'ahi encorporados, irão saudar as mesmas distinctas commissões, no *Club Commercial* – A COMISSÂO"[47]

O convite se dirige a toda a população. Ou, poder-se-ia reduzir, a toda a população letrada com acesso ao pedido e ao jornal. A partir da leitura deste, também a ênfase que a divulgação dá à presença das "famílias convidadas" e à banda de música – responsável por dar o tom e a animação do evento – torna visível o caráter seletivo do evento. Mesmo a extensão para "as mais pessoas" interessadas acaba se restringindo a quem pode pagar a passagem do bonde, ou está suficientemente perto para se dirigir caminhando à Estação. Direcionados para a comemoração de um lugar público, a organização e o convite da manifestação criam zonas de privilégios, pré-delimitando a ocupação do espaço ferroviário.

A partir das 3 horas, seguiram nove bondes para a Estação da via férrea, precedidos por duas bandas de músicas. Os bondes percorreram a linha entre as estações durante toda a tarde e entre 5 e 5 e meia, apontou, completamente embandeirado, o trem especial vindo de Bagé. Estima-se que aproximadamente 5 ou 6 mil pelotenses se tenham feito presentes, irrompendo em entusiasmadas manifestações e "representando todas as classes sociaes", em uma manifestação

[47] Festas e manifestações. **A Discussão**, Pelotas, 09 dez. 1884. nº 290, Correio do Dia, p.2.

considerada imponente e brilhante[48]. “A *gare* da estação da estrada de ferro e mais circumvisinhanças estavam apinhadas de povo, sendo difficil o transito, parecendo até que toda a população desta cidade se tinha dado *rendez-vouz* para aquelle local”[49]. Para *A Nação*, publicada no mesmo dia, o movimento era tanto que “a cidade parecia deserta”[50].

Pelotas contava, em 1890, com 41.591 moradores no perímetro urbano (MAGALHÃES, 1993, p.108). Provavelmente a cidade não pareceria deserta, mas a média de cinco a seis mil pessoas movimentando o espaço ferroviário pode ser considerada expressiva, ainda que somente como simbólica de uma ideia a ser passada pelos periódicos. Quanto à constituição do povo presente, se a leitura do convite publicado pelo Clube Caixeiral – por sua possível circulação e apropriação – levaria a crer em certa limitação do público na comemoração, na prática isto certamente não se efetivou.

O espaço público presume a movimentação de pessoas de todos os grupos e categorias sociais. Por mais que haja uma tentativa de controle por parte de uma elite que se apropria do local como vitrine, as classes populares se fazem presentes. Esta presença, muito em virtude do caráter das fontes utilizadas, nos chega de forma silenciosa, tangencial. A afirmação “de todas as classes sociaes” funciona como um atestado da abrangência do evento e sua “real” representância em relação a toda população de Pelotas; deixa entrever, por outro lado, a presença popular, que não possui voz direta neste meio de expressão impresso. Para observá-la, assim, é necessário atentar para os detalhes, para as pistas que revelam o indizível.

Ritmadas pelas bandas de músicas *Santa Cecília*, *União* e *Apollo* e pelo barulho dos foguetes ocorriam as saudações de progresso e amizade entre as cidades. Os ventos, a poeira e a chuva de quase fim de primavera não teriam afetado o “brilhantismo” da festa, pois o entusiasmo pelotense seria “ofuscante”. Após, o préstito seguiu em direção ao centro da cidade, para o encontro no Clube Comercial.[51]

Os festejos relacionados à inauguração da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé não se encerraram com a recepção na gare. Os jornais passam mais alguns

[48] Manifestação. **Onze de Junho**, Pelotas, 10 dez. 1884. nº 1561, Notícias, p.2.
[49] Festejos. **A Discussão**, Pelotas, 10 dez. 1884. nº 291, Correio do Dia, p.2.
[50] Festejos em Bagé. **A Nação**, Pelotas, 10 dez. 1884. Noticiário, p.1-2.
[51] Festejos. **A Discussão**, Pelotas, 10 dez. 1884. nº 291, Correio do Dia, p.2; Festejos em Bagé. **A Nação**, Pelotas, 10 dez. 1884. Noticiário, p.1-2;

dias noticiando as novidades sobre um “suntuoso baile” que ocorreria depois de alguns dias, em 13 de dezembro, na Câmara Municipal[52]. Uma reunião social assim seria a melhor coroação no estilo pelotense para o evento.

A relação entre a ferrovia e o baile a princípio pode parecer simples “curiosidade histórica”, não contribuindo para os objetivos do trabalho. Contudo, o fato auxilia a compreender – e verificar – como a estrada de ferro e seus serviços conseguem adentrar a lógica urbana, ganhando um significado que transcende sua localização espacial na cidade. Realizar um baile em homenagem à inauguração pode ser somente um artifício para colocar em evidência a importância que a classe comerciante dava a si e às suas relações. Ao aliá-lo à ferrovia, porém, cria uma imagem que, para a população citadina, têm necessariamente ligação com as mudanças que vivenciavam.

As negociações da “elite” pelotense com a nova categoria dos responsáveis pela estrada de ferro também já se fizeram perceber. Destaca-se o fato de a companhia ter colocado “a disposição das pessoas do Rio Grande, convidadas para o baile offerecido ao commercio de Bagé (...) um trem especial para os conduzir para aquella cidade na madrugada de hoje ás 3 ½ horas”[53] (Onze de Junho, 14/12/1884, 2p). Se a lógica consensual diria que as pessoas, no século XIX, tiveram de se adequar ao tempo da locomotiva, aqui vemos um caso onde a situação se inverte e a empresa ferroviária se coloca ao serviço e à disposição de determinado grupo social – os comerciantes. Ressalva-se que isto não é privilégio da população pelotense em si, mas está relacionado ao poder – seja econômico, ou simbólico – que uma parcela poderia exercer.

Voltando às minúcias das relações entre cidades, percebe-se que Rio Grande não foi excluída de todo da comemoração: o nome da cidade claramente não esteve vinculado ao evento, mas isto não impediu que determinadas famílias e pessoas ligadas ao comércio de Pelotas e Bagé se fizessem presentes ao baile. Se os riograndinos regressaram logo após a festividade social, a comitiva de Bagé partiu somente dois dias depois, em 15 de dezembro. O *Onze de Junho* informa que

[52] Baile Imponente. **A Discussão**, Pelotas, 06 dez. 1884. nº289, Correio do Dia, p.2; Baile. **A Discussão**, Pelotas, 12 dez. 1884. nº 293, Correio do Dia, p.2; Festejos. **A Nação**, Pelotas, 09 dez. 1884. Noticiário, p.2; Festejos em Bagé. **A Nação**, Pelotas, 10 dez. 1884. Noticiário, p.1-2.
[53] Acção louvável. **Onze de Junho**, Pelotas, 14 dez. 1884. nº 1565, Notícias, p.2.

"na *gare* da estação havia para mais de quatrocentas pessoas que foram despedir-se d'aquelles nossos distinctos hospedes"[54].

No entanto, o retorno não se deu de forma totalmente tranqüila. *A Nação* traz o dado de que muitos bageenses não puderam seguir viagem, privados de "regressarem a seus lares" pela companhia, por falta de vagões. Se a empresa da estrada de ferro ganhou pontos com sua ação de disponibilizar uma locomotiva para os visitantes de Rio Grande, acabou se comprometendo na volta dos bageenses. Como aponta o periódico, ela "assim sacrifica não só os próprios interesses, como as conveniências do publico". A nota termina com um apelo: "esperamos que o Sr. Duprat não consentirá que se repitam factos d'esta ordem, que tanto desabonam os créditos da companhia"[55].

As tensões entre os comerciantes e a diretoria da *Southern* – apresentados na perspectiva dos periódicos –, passados alguns dias da inauguração oficial, ainda não estavam arrefecidas. A entrada em cena desta categoria, dos diretores, engenheiros e, até mesmo, dos trabalhadores ferroviários, como maquinistas, guarda-freios, chefes de estação, certamente abalou a estrutura social urbana pelotense. Não há como afirmar seguramente, por falta de fontes que atestem neste momento a hipótese, mas os detentores do conhecimento e do controle da via férrea e deste espaço urbano novo e peculiar poderiam ter se constituído em uma ameaça simbólica para hegemonia social do grupo comerciante em Pelotas. Por isso, tantos atritos e tentativas de escancarar toda e qualquer falha proveniente daqueles.

O regresso dos participantes da manifestação comemorativa marca o término do ciclo inaugural. Considera-se esta partida como o ponto final de uma espécie de "rito de passagem" vivido pela urbanidade pelotense em relação à promessa de modernidade advinda dos trens e trilhos. Estava oficialmente aberta uma nova fase da vida citadina, baseada nos tempos ferroviários: do relógio que controla o horário de ir para a estação ou chegar com a locomotiva, o tempo do deslocamento centro-estação, o tempo da espera, o tempo da viagem. A inauguração oficial inicia com o movimento de pessoas para a saudação à comitiva vinda de Pelotas e encerra com o adeus aos bageenses.

Adeus, não. Melhor do que isto: um até logo. Afinal, era somente o início da ligação do sul da província. Muitas léguas seriam percorridas, muitas trocas

[54] Para Bagé. **Onze de Junho**, Pelotas, 16 dez. 1884. nº 1566, Notícias, p.2.
[55] Regresso. **A Nação**, Pelotas, 15 dez. 1884. Noticiário, p.2.

comerciais efetuadas, muitos passeios, viagens de negócios e aproximação de pessoas. O regime do tempo mudaria, as pessoas mudariam e a cidade se transformaria. Novas formas de esta ser vista e sentida por seus habitantes e visitantes começavam a ser elaboradas, em virtude do espaço público da Estação, ao mesmo tempo uma porta da cidade e um local de circulação. Novas visualidades e sociabilidades estariam por ser construídas no espaço ferroviário pelotense.

2. VISUALIDADES: A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA FERROVIÁRIA

O que eu vim fazer aqui!...
Qual a razão de todos esses mortos internacionais que renascem
na bulha da locomotiva e vêm com seus olhinhos de cor fraca
me espiar pelas janelinhas do vagão?...
Mário de Andrade, *O turista aprendiz*

Sandra Pesavento (1995, p.16) apresenta a noção de que o real é ao mesmo tempo concretude e representação. Para a autora, a própria sociedade é instituída imaginariamente, uma vez que se expressa simbolicamente por meio de um sistema de ideias-imagens que constituem a representação do real. "O imaginário é sempre referência a um 'outro' ausente. O imaginário enuncia, se reporta e evoca outra coisa não explícita e não presente" (PESAVENTO, 1995, p.15).

Se não há – como afirma Chartier – "prática ou estrutura que não seja produzida pelas representações, contraditórias e em confronto, pelas quais os indivíduos e os grupos dão sentido ao mundo que é o deles" (2002, p.66), a principal questão que se coloca, então, é como estas representações do mundo social se articulam com este, uma vez que não são o seu reflexo (PESAVENTO, 1995). Para o historiador francês, torna-se imprescindível ultrapassar a divisão tradicional entre as estruturas sociais – tidas como objetivas – e a subjetividade das representações enquanto aspectos isolados e independentes de uma sociedade.

> Tentar superá-la exige, a princípio, considerar os esquemas geradores dos sistemas de classificação e de percepção como verdadeiras "instituições sociais", incorporando sob a forma de representações coletivas as divisões da organização social (...), mas também considerar, corolariamente, estas representações coletivas como as matrizes de práticas construtoras do próprio mundo social. (CHARTIER, 2002, p.183)

As representações não são, assim, somente o reflexo do imaginário, ou das mentalidades. As próprias estruturas sociais só são percebidas objetivamente por

meio de representações coletivas construídas – como as divisões em classes, ou grupos –, as quais adquiriram sentido na prática social, passando a classificá-la. Da mesma forma, as representações, no momento em que interpretam a realidade, passam a agir sobre ela, criando novos significados sociais e transformando-a.

Em se tratando de construções visuais, esta articulação entre realidade-objetiva e realidade-representação parece se tornar ainda mais complexa, em virtude do forte caráter representacional que a imagem traz, seja por sua "natureza", ou pela incapacidade que os historiadores ainda têm em lidar com sua linguagem. Pensando na relação entre História e imagem, Rafael Rosa Hagemeyer (2011, p.41-42) coloca vários questionamentos: não seria a imagem uma forma específica de representação? Ou existiriam várias maneiras de se representar uma imagem não apenas visualmente? Quais seriam os domínios da imagem?

Paulo Knauss aponta que, ao se trabalhar com a imagem, ela pode ser caracterizada como expressão da diversidade social, exibindo a pluralidade humana (KNAUSS, 2006, p.99). De forma genérica, uma imagem é aquilo que, visualmente, expressa e representa aspectos sociais os mais diversos, não se limitando a determinados campos da experiência humana – como a cultura, ou arte. Ela é plural e histórica, remetendo sempre ao social.

Por este viés, a potencialidade da imagem enquanto fonte não é, em absoluto, diminuída ou contestável. De acordo com o autor, essa característica – que de certa forma é inerente a todos os documentos históricos – amplia as possibilidades de estudo, abarcando a própria construção cultural dos fatos e das práticas, admitindo que o social não é resultado de visões e ações homogêneas e coadunadas.

> Toda a imagem origina-se na mente humana, nas reações frente ao mundo, mais do que no mundo mesmo. Nenhuma imagem é, então, "verdadeira" ou "falsa", é apenas adequada a uma cultura ou momento de expressar significados. Entender uma imagem pressupõe distintas interpretações visuais, as quais se baseiam num jogo de construção e leitura entre o artista e o espectador. (LEHMKUHL, 2010, p.58)

Luciene Lehmkuhl parte na mesma direção, reforçando que a imagem é um produto cultural, vinculado a uma necessidade social de representar o mundo e as coisas que fazem parte dele e lhe dão sentido. Toda e qualquer imagem, sendo construção, não admite juízos de valor, mas pressupõe diversas interpretações, conforme o olhar e as formas de construção e recepção visuais. A produção da

imagem inclui intencionalidades e interesses que são próprios de seu produtor; já as recepções que podem ocorrer escapam a uma lógica concreta e abarcam tantas interpretações quantos forem seus espectadores – ou melhor, “tradutores”.

Sendo assim,

> Não se pode deixar de reconhecer o potencial de comunicação universal das imagens, mesmo que a criação e a produção delas possam ser caracterizadas como atividade especializada. A imagem é capaz de atingir todas as camadas sociais ao ultrapassar as diversas fronteiras sociais pelo alcance do sentido humano da visão. (KNAUSS, 2006, p.99)

Uma imagem, mesmo que produzida a partir de técnicas específicas para certo perfil de espectador dotado da forma “correta” do olhar, tem uma abrangência que escapa a estas determinações. A imagem pressupõe, unicamente, a capacidade do olhar.

Por outro lado, como aponta Paulo Knauss, baseado nas contribuições do estudioso da cultura visual W. J. T. Mitchell, é necessário não tomar a visão como um dado natural e questionar a universalidade da experiência visual. Para o autor, trata-se de abandonar a centralidade da categoria de visão, admitindo a especificidade cultural da visualidade para caracterizar as suas transformações históricas e, assim, contextualizar a visão (KNAUSS, 2006, p.107). A visualidade, neste sentido, vai além da produção de imagens, ou da capacidade de ver. Ela “se refere ao registro visual em que a imagem e o significado visual operam” (KNAUSS, 2006, p.115), isto significando uma percepção dialética destes dois âmbitos visuais, ou seja, entre a produção imagética e o sentido que a produção evoca – e quer evocar.

Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (2005), pensando os estudos visuais, aponta que conviria à História incorporar a visualidade como dimensão possível de ser explorada em qualquer um dos seus segmentos correntes. Ele afirma isto por considerar que a “cultura visual”, ou “História visual”, não constitui um campo especializado da disciplina histórica – como mais uma “migalha” – mas é um aspecto do mundo social e, portanto, histórico reconhecível e passível de compreensão em qualquer período temporal e espacial. O objetivo dos estudos visuais, assim, sempre é entender como, por meio da visão, o social é constituído e sentido.

Meneses (2005) faz esse alerta porque considera que a História não definiu uma problemática visual específica. Para o autor, as pesquisas de história na área visual ainda privilegiam o tratamento da imagem – suas “leituras” deslocadas de um

significado visual maior dentro do contexto – deixando de margem sua múltipla presença na vida social. Além disso, o visual não é constituído somente por imagens no sentido estrito, ou seja, artefatos constituídos em sua superfície de características que são produzidas para provocar a visão. Defende que o estudo deve se cercar de inúmeros documentos, não somente os imagéticos, pois o visual pode ser apreendido de diversas formas.

Nesta direção, este capítulo visa tratar especificamente da construção de visualidades relacionadas ao espaço e aos elementos ferroviários. O conceito de visualidade, assim, é compreendido como uma construção social e cultural direcionada e propiciada pela educação do olhar e das sensibilidades. Interliga-se diretamente com a ideia de cultura visual, onde o que se pretende analisar não é a parte "visual" de uma cultura, mas a forma como a cultura se manifesta e é construída visualmente. Acredita-se que o conceito de imagem não precisa ser necessariamente definido por seu caráter ou suporte visual, mas pode ser abrangido para as descrições e narrativas que façam "imaginar visualmente". O principal ponto a ser ressaltado, assim, é a utilização de vários tipos de fontes, intercaladas, relacionadas e interpretadas à luz de um referencial teórico específico sobre o visual.

Como já afirmado, considera-se que o espaço ferroviário pode ser constituído de aspectos físicos e representacionais. Esta forma de encará-lo – sendo tanto material como elaborado abstratamente –, no entanto, ainda mantém a definição um tanto ampla e generalizante para um trabalho de pesquisa histórica, pois seria impossível abarcar todas as características inerentes à construção espacial. O aspecto elencado aqui, assim, é a construção visual, que embora possa parecer unicamente do domínio do abstrato, interfere diretamente na forma como a própria materialidade é vista e percebida.

> Ver o espaço como fruto de uma construção social de imagens e imaginários significa admitir que os espaços diferem de cultura para cultura, ou seja, que estamos lidando no campo do significante e não apenas do significado. (...) Múltiplo, objeto de construção de sentido e de leitura, o espaço nessa compreensão estimula o olhar, exigindo um espectador ativo. O espaço se dá aos nossos sentidos, principalmente, pelo olhar, embora os demais sentidos contribuam para as trocas que se efetuam nele e com ele. (GASTAL, 2006, p.82)

Entender o espaço sob esta perspectiva significa encará-lo de forma não naturalizante, percebendo sua condição cultural e histórica. O espaço é

fundamentalmente constituído de imagens e imaginários, pois, em função de sua materialidade, é impossível que ele não provoque a visão. O reconhecimento visual é fundamental para a compreensão de seu arranjo, suas funções e seus significados, embora evoque o uso também dos outros sentidos.

Em sua obra, Susana Gastal parte de princípios marcadamente semióticos, buscando relações diretas entre os signos e significados constituintes do espaço que pesquisa. Ressalta-se, aqui, que a semiótica não será utilizada como solução metodológica, uma vez que se concorda com Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses quando este afirma que um método como a semiótica não irá trazer respostas às perguntas da pesquisa:

> Essas devem ser produzidas a partir das hipóteses formuladas pela interpretação histórica. O auxílio principal [da semiótica] 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.)

Duas autoras que são referências para a leitura de imagens no campo da História se baseiam justamente nos princípios semióticos para a elaboração de suas categorias e séries analíticas. Na leitura de Ana Maria Mauad, 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), por sua vez, ao realizar em sua tese o estudo de imagens fotográficas de vistas urbanas da Porto Alegre do início do século XX, utilizou-se de metodologia semelhante. A historiadora atenta para a necessidade do diálogo entre abordagens qualitativas e quantitativas na leitura fotográfica. Procedeu, assim, a partir da composição de séries fotográficas formais e temáticas, seguida da diferenciação entre forma e conteúdo (aspectos da técnica e aspectos da cena/vista/objeto representado) e da definição de categorias de análise para o cruzamento das informações obtidas pela leitura das séries e, individualmente, das fotografias que as compõem.

Foi por meio da leitura do trabalho de Possamai (2005) que o problema metodológico da análise das fontes para este capítulo se apresentou. A autora exclui de sua pesquisa todas as imagens avulsas (não pertencentes ao mesmo

álbum/acervo), em virtude da impossibilidade de ser feito o mapeamento de sua circulação social e de serem incluídas em séries. Como este é o caso da maioria dos documentos desta pesquisa, a aplicação específica do método histórico-semiótico se demonstraria repleto de lacunas e inferências pouco seguras.

Isto não impede, contudo, que certos preceitos e discussões inerentes a esta forma de analisar a imagem possam ser levados em consideração. Um ponto interessante, por exemplo, é a própria contribuição que as séries interpretativas trazem. Optou-se, assim, por ampliar a sua aplicação enquanto instrumento metodológico, criando as categorias não a partir da origem arquivística ou do produtor, mas pelas temáticas representadas. Desta forma, pôde-se agrupar documentos de suportes diversos – como fotografias, desenhos, croquis, matérias de jornais – e origens diferentes, a fim de compreender a construção visual dos vários elementos que constituíram os espaços ferroviários em Pelotas.

Ulpiano T. Bezerra de Meneses, pensando a relação da história com as imagens e a possibilidade de uma História visual, propõe alguns feixes de questões analíticas. O primeiro deles concerne ao campo do *visual*:

> É preciso identificar os sistemas de comunicação visual, os ambientes visuais das sociedades ou cortes mais amplos em estudo. Assim também as instituições visuais ou os suportes institucionais dos sistemas visuais (...), as condições técnicas, sociais e culturais de produção, circulação, consumo e ação dos recursos e produtos visuais. Enfim, é necessário circunscrever o que vem sendo chamado de *iconosfera*, isto é, o conjunto de imagens-guia de um grupo social ou de uma sociedade num dado momento e com o qual ela interage. (MENESES, 2005, s/p.)

O visual seria, assim, uma "iconosfera", com seus sistemas de comunicação visual, os ambientes visuais, a produção/circulação/consumo/ação dos recursos e produtos visuais, as instituições ou os suportes institucionais dos sistemas visuais, as condições técnicas, sociais e culturais (2005). O autor alerta, contudo, que a iconosfera não corresponde diretamente ao rol de imagens *disponíveis*, mas àquelas que possuem um caráter de referência, que são recorrentes e identitárias.

A utilização da noção do "visual" enquanto possibilidade metodológica não é, contudo, fortuita. A instalação das ferrovias ao longo do século XIX acabou por criar imagens ícones, que muitas vezes são tomadas, até mesmo, como a-espaciais e atemporais. Pode-se dizer, assim, que as estradas de ferro, como um todo, vivenciaram a construção de uma *iconosfera* própria, elegendo *ícones* representativos e recorrentes.

Foi partindo desta noção que se procurou elaborar as temáticas a serem abordadas em relação ao espaço ferroviário de Pelotas. Avaliando os elementos citados na documentação levantada, percebeu-se a recorrência de quatro itens: a Estação ferroviária, a Ponte do São Gonçalo, os trilhos e as locomotivas e vagões. Optou-se, assim, por classificar cada qual em uma categoria específica, buscando compreender a construção visual destes elementos na sua especificidade e em sua relação uns com os outros. Após esta delimitação e divisão da documentação nas séries, passou-se à descrição individual das fontes. Acredita-se que, embora seja difícil mapear a produção, circulação e recepção destes artefatos, ao se entender a construção visual que trazem dos espaços, de certa forma é possível uma aproximação de como estes foram percebidos.

A metodologia utilizada para análise das imagens (tanto das gravuras quanto fotográficas) seguiu alguns parâmetros propostos por Ivo Santos Canabarro (2011), inspirado pelo trabalho de Miriam Moreira Leite (1993). Partindo de reflexões relativas ao que ele denomina de *história social da fotografia*, o autor analisa as imagens produzidas – consideradas como os elementos pertencentes mais diretamente ao que se define como *espaço fotográfico* – juntamente às suas relações com as demais dimensões espaciais e culturais. Assim, para a análise mais detalhada do *espaço fotográfico*, sugere seguir a noção de *planos*, a qual permite o entendimento da conjunção dos dispositivos técnicos com os saberes específicos dos fotógrafos e remete à percepção da composição interna da imagem (CANABARRO, 2011, p.43). Faz-se aqui, então, uma reapropriação dos planos de análise construídos por Canabarro, adequando-os ao objeto de estudo – o espaço ferroviário.

O **primeiro plano** é composto pelos elementos ferroviários que fazem parte da cena retratada, sua disposição no enquadramento da imagem (o autor define este plano como o do composto pelas figuras humanas). O **plano de detalhes** foi "criado para enfatizar detalhes significativos ao leitor da imagem, permitindo a análise direcionada ao objeto de investigação" (2011, p.44). Busca-se identificar as angulações, as ênfases, a presença de outros elementos urbanos e de pessoas, enfim, o que a imagem deixa evidente e o que esconde. O **plano de fundo** é composto pela área que fica atrás dos elementos retratados, em que o fechamento da lente utilizada permite aprofundar este plano, ou seja, a profundidade de campo. Por fim, o **plano geral** é a "conjunção de todos os planos anteriores, permitindo

analisar a harmonia ou a disjunção entre a cena, o cenário e os dispositivos técnicos utilizados pelo fotógrafo" (CANABARRO, 2011, p.44). Ressalta-se o primeiro plano e o plano de fundo como instrumentos essencialmente descritivos – o que se considera fundamental para um maior entendimento da imagem – enquanto o de detalhes e o geral fazem parte da decodificação e interpretação visuais.

2.1. O traçado urbano e as paisagens ferroviárias

A Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, ao adentrar o espaço dos campos gaúchos, deixou sua marca, seja material e física, seja imaginária e por vezes mítica. Seus trilhos foram domando os terrenos, burlando o relevo, cruzando as águas. Criou e modificou paisagens, em um misto do moderno com o antigo, de fumaça e ferro com o verde. Estreitando a perspectiva, no espaço do urbano sua presença também se fez sentir, modificando a organização da cidade e interferindo na morfologia desta com seus novos elementos.

A Estrada de Ferro, na planta urbana[56] (fig.1), se constitui da linha que segue o contorno da cidade ao lado esquerdo da imagem. Tem-se representado, além do traçado desta, o espaço da Estação, como uma espécie de reentrância na área urbana e a ponte férrea. A área ocupada pela via férrea em Pelotas se concentrou na periferia do espaço urbano. A Estação, os trilhos – inclusive o ramal portuário – e a própria Ponte do rio São Gonçalo, caracterizavam-se como itens limítrofes da cidade.

[56] A planta foi publicada nas primeiras páginas do *Album de Pelotas*. Este foi editado pelo senhor Clodomiro C. Carriconde, levando a data de sete de setembro de 1922, sendo mais uma edição comemorativa ao centenário da independência como os produzidos em várias outras cidades. Conforme Nadia Leschko, o álbum apresenta formato 62x44cm de página aberta, sendo impresso em tipografia com clichês fotográficos e encadernação de livro com capa dura e aplicação de dourado; o papel é acetinado, levemente brilhoso e de espessura delicada. Esta produção teve por finalidade apresentar um panorama da cidade no período, divulgando aspectos culturais, econômicos, geográficos, históricos e personalidades em destaque (LESCHKO, 2011, p.174). Buscava retratar em suas páginas as qualidades naturais e artísticas da cidade, os nomes ilustres, as instituições, empresas e espaços que demonstrassem como a sociedade pelotense era desenvolvida e imersa em progresso, cultura e modernidade. Observa-se pela leitura textual e visual que o *Álbum* procurava passar uma noção de desenvolvimento na urbe, ao figurar prédios suntuosos e dar destaque a determinadas entidades – como clubes festivos e esportivos, associações beneficientes (exemplificando o orfanato de meninas e o abrigo para mendigos), Santa Casa de Caridade – espaços públicos – a Catedral de Nossa Senhora da Conceição, a Praça da República, as próprias ruas do centro da cidade – e pessoas ilustres, como políticos, religiosos e literatos. Em relação a estes últimos, destacam-se também os inúmeros contos, crônicas e poemas presentes no impresso, o que enfatiza a ideia do povo pelotense como letrado e culto.

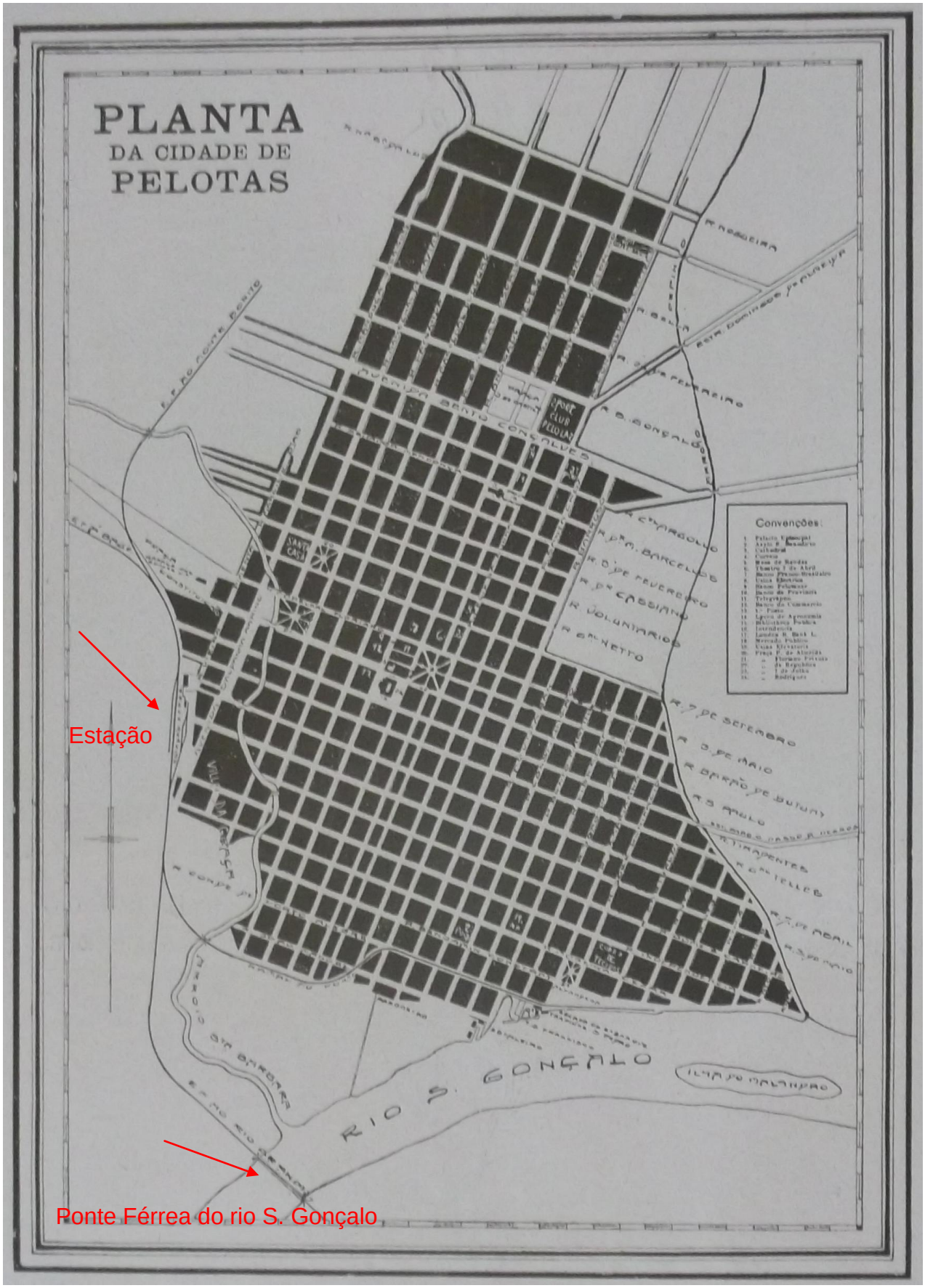


Fig.1. Planta da cidade de Pelotas. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. **Álbum de Pelotas.** Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Como apontado pelo Inventário das Estações do IPHAE, em um momento em que o município vivia um grande desenvolvimento, a Estação ferroviária foi ao mesmo tempo propiciadora desta expansão, impulsionando a cidade em direção ao porto e à mancha ferroviária, e limitadora, constituindo-se em uma barreira física para o crescimento citadino (IPHAE, 2002, p.61). Esta situação só foi superada quando Augusto Simões Lopes utiliza um terreno para a construção de algumas casas, formando um novo bairro do outro lado dos trilhos, um pouco acima da Estação Férrea. O *Almanach de Pelotas* de 1918 descreve que as obras no local iniciaram no ano de 1914, sendo que em dezembro algumas moradias já se encontravam edificadas.

> Verificando a optima aceitação e preferência por essas casas construídas relativas e alugueis módicos, foram a seguir, em 1915, edificadas mais 17 habitações, ou seja o total de trinta e um prédios, elegantes e confortáveis, com frente a longa avenida fronteiriça á estação da Viação Férrea.[57]

É interessante apontar que esta planta foi publicada no *Album de Pelotas* de 1922, quando este novo bairro já existia. Apesar disto, ele continua excluído da representação e a Estação e a linha férrea continuam sendo marcos delimitadores da área urbana.

Henri Lefebvre (2001) considera a cidade não somente um conjunto de estruturas morfológicas, mas como um espaço onde se desenrola a sua própria produção: produção, *obra,* realizada pelos homens nas condições históricas. Nesta perspectiva, o urbano é feito de disputas e compartilhamentos, evidenciando os sentimentos de pertencer. Segundo o autor,

> a vida comunitária em nada impede as lutas de classe. Pelo contrário. Os violentos contrastes ente a riqueza e a pobreza, os conflitos entre os poderosos e os oprimidos não impedem nem o apego à Cidade, nem a contribuição ativa para a beleza da obra. No contexto urbano, as lutas de facções, de grupos, de classes, reforçam o sentimento de pertencer (...). Esses grupos rivalizam no amor pela sua cidade. (LEFEBVRE, 2001, p.7)

A cidade, ainda que controlada econômica e politicamente por determinados setores, é local de ação dos mais diversos grupos sociais que nela se inserem. Cada qual lhe confere significações diferentes, “amando-a”; não no sentido de contemplação passiva e deslumbrada, mas agindo a fim de validar seu pertencimento e auxiliar na construção da *obra.*

[57] O Bairro Dr. Augusto Simões Lopes. In: **Almanach de Pelotas**, 1918. p.183

A elaboração da *obra* da cidade, assim, não se dá somente pelo viés da construção civil. Claro que é preciso reconhecer os lugares e os espaços. Entretanto, mais do que saber como se constituem fisicamente – sua localização, dimensão, arquitetura, funcionalidade – faz-se necessário compreender as disputas de sentido que percorreram as espacialidades, disputas estas que, em última instância, foram o que legitimou seus usos e apropriações.

Uma noção que responde bem às indagações de ambos os vieses, assim, é a da paisagem. A paisagem tida não como um dado, mas como um processo cultural e, principalmente, enquanto uma estrutura de interação – que não é somente material por um lado e abstrata por outro. O conceito não pode ser considerado como pura natureza apreendida por um observador, mas também não precisa ser reduzido e entendido somente a partir da noção de construção cultural: deve ser trabalhado como registro de uma interação, da relação do homem com o ambiente natural, sobre o qual atua (HARRES, 2008, p.238).

Como indica Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses, não se deve pensar em duas faces de um mesmo fenômeno, uma material, inerte, e a outra mental, criadora. É preciso reconhecê-la como "um dado tal qual é percebido, um fragmento do mundo sensível tal qual está dotado de personalidade por uma consciência" (Lenclud apus MENESES, 2002, p.32). É nesta interação que se tem sua verdadeira natureza cultural.

O mesmo autor, ao realizar o balanço crítico de um colóquio sobre Paisagem e Arte em suas relações históricas, aponta que a utilização do termo para estudos do urbano – como aqui se sugere – é uma tendência bastante acentuada. Na maioria das pesquisas, o foco é em concepções de paisagem que a tomam como ação, interação, às vezes se confundindo com a própria ação; que a consideram objeto da apropriação humana, mas também espaço afetivo, de pertença; e, principalmente, aquela que advém de questões sobre “viver a paisagem” como sinônimo de “viver o urbano” (MENESES, 2000, p.432).

Thiago Sayão (2011) acrescenta que o conceito é fortemente permeado por duas vertentes: a primeira, mais geográfica, encara-a como o resultado das ações dos homens e das práticas socioculturais humanas no meio ambiente. A segunda concebe a paisagem como arte, como um fazer que envolve sensibilidades, técnicas e conhecimentos historicamente situados.

A partir desta *aparente* divisão do saber, defende-se que uma abordagem que pretenda abarcar a construção das visualidades dos espaços a partir da ideia paisagem precisa reconhecer que estes dois aspectos são interligados e estarão presentes nas fontes. Dessa forma, considerando ambas as possibilidades e ampliando-as – ou melhor, remetendo-as à sua caracterização mais simples – é possível tratar a paisagem "como documento histórico, composto e compositor de práticas culturais, integrante da rede de produtos e pensamentos que circulam em uma sociedade" (SAYÃO, 2011, p.55).

Nesta perspectiva, a qual Meneses coloca como sendo próxima da vertente do estudo das paisagens no urbano, a historicidade não é vista como simples contextualização, "mas como referência à dialética da transformação, o que faz com que a arte seja, também ela, em parte plena, constituinte do 'fato social'" (MENESES, 2000, p.432). O foco deste trabalho não é a Arte, em um sentido estrito; no entanto, é possível considerar as construções imagéticas do espaço ferroviário como representações de cunho artístico.

Aldo Rossi refere-se às construções urbanas – sejam grandes palácios, ou uma simples rua – como *fatos urbanos*. Nesta perspectiva, defende que "*na natureza dos fatos urbanos há algo que os torna muito semelhantes, e não só metaforicamente, à obra de arte*, eles são uma construção na matéria e, não obstante a matéria, de algo diferente; são condicionados mas condicionantes" (grifo do autor. ROSSI, 1998, p.18). As gravuras, fotografias, descrições narrativas podem não ter sido elaboradas com um fim plenamente artístico, mas engendram por um caminho que é também do âmbito da arte.

Quando se adere a este tipo de abordagem, as construções visuais deixam de ser somente a representação abstrata de algo concreto: elas próprias, enquanto artefatos – objetos que foram produzidos, que circularam, que foram apropriados – são constituintes do jogo social. O circuito cultural deixa de ser somente contextualização, possibilitando que a análise da relação que possuem com o espaço representado vá além do "signo e significado" inerentes à imagem, abarcando as influências recíprocas entre esta e o próprio espaço material. Assim, utilizando as palavras de Meneses, se pode identificar e compreender como a construção visual "em diversos contextos e situações históricas, participou da produção material e cultural da paisagem e como, em conseqüência, se formou e

transformou o olhar com que as sociedades se apropriaram da natureza, especialmente pela representação" (2000, p.436).

Na medida em que se torna um "documento histórico", o objeto de estudo da História nunca será a paisagem em si – na sua realidade concreta e pura – mas as representações que se fez/fazem acerca dela. O fazer historiográfico não conseguirá apreendê-la e descrevê-la em sua totalidade, pois, como dizia Gaddis, o próprio "passado é uma paisagem e a história é a maneira pela qual a representamos" (2003, p.49). A paisagem, então,

> Consiste na representação que dá a ver uma visualidade do espaço por meio de um artefato (imagem ou texto). Nesse sentido a paisagem é considerada uma composição sensível de acesso a cultura, uma forma de representação carregada de sentimentos, memórias e conhecimentos. Ela constrói laços de afinidade entre pessoas e ambiente; atribui sentido estético ao mundo que nos rodeia ao mesmo tempo em que age como verdadeira pedagogia do olhar. A paisagem é partícipe do que entendemos por cultura visual. (SAYÃO, 2011, p.27)

A paisagem, nesta perspectiva, é representação do espaço que age neste mesmo espaço, intermediando a relação entre pessoas e destas com a representação e o referente. Antonio Campar de Almeida (apud FERREIRA, 2011) define a paisagem como sendo sempre o resultado de um fluir de acontecimentos sobre um determinado espaço, isto significando que nela "está inscrita de modo indelével a marca das ações das comunidades humanas que ai estiveram ou viveram".

Felipe Nóbrega Ferreira (2011), ao pensar sobre esta concepção, acrescenta que além de estar ou viver, as pessoas "praticam" a paisagem, a qual é sempre dinâmica. É a partir, portanto, desta noção que se pretende dar rumo à análise de dos elementos do espaço urbano ferroviário de Pelotas.

2.2. Paisagem-ícone: A Estação da Estrada de Ferro

A imagem da locomotiva como "coisa indomável", algo que não poderia ser facilmente controlado, ao chegar em pontos determinados, acalmava seu ritmo e fazia sua parada. Entrava, então, em uma área onde seu *poderio* não era absoluto, sendo acolhida por uma estrutura onde o barulho do apito – apesar de triunfante – se confundia com a movimentação e a conversa das pessoas: a Estação Ferroviária.

As estações das principais cidades da linha do Rio Grande a Bagé eram praticamente idênticas, diferindo somente em suas dimensões. Rio Grande, Pelotas e Bagé contavam com edifícios de grande porte, enquanto a Estação Piratiny (atual Pedro Osório) se caracterizava como de médio.

> São prédios térreos longitudinais com corpo central em dois pavimentos, onde se situa o acesso principal, protegido por marquise de ferro. Apresentam platibanda vazada com balaústres e frontão central, cunhais e pilastras. As aberturas têm verga em arco abatido, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Os quatro prédios possuem águas furtadas com cobertura curva nas alas laterais, para iluminação e ventilação de espaços pertencentes à residência do agente, situados sob o telhado em forma de mansarda. (IPHAE, 2002, p.31)

Todas possuíam corpo central com dois pavimentos e duas alas laterais, seguindo a padronização francesa dos construtores da linha[58]. Ana Paula Wickert lembra que as estações não foram simplesmente edificadas, mas pensadas de forma aprofundada. Assim, vários tratados de arquitetura foram produzidos a partir da metade dos oitocentos, abordando as questões estéticas e funcionais dos seus novos usos e influenciando diretamente nos projetos e na produção arquitetônica. Os primeiros estudos sobre estações se baseavam na análise dos edifícios construídos até o momento, sendo a ideia de composição fortemente direcionada para as necessidades e critérios de economia, "como sinônimo de simetria, regularidade e simplicidade, e comodidade, equivalente aos conceitos de solidez, salubridade e bem estar" (WICKERT, 2003, p.34).

Os principais pensadores foram os franceses: "enquanto a Inglaterra liderava o avanço tecnológico e a expansão industrial do sistema ferroviário durante o século XIX, a França encabeçava a produção teórica sobre o tema" (WICKERT, 2003, p.34). Um exemplo é citado por Wagner do Nascimento Rodrigues (2011), quando fala sobre o tratadista F. L. Reynaud que, em 1850, recomendava que a distribuição dos edifícios ferroviários em um pátio deveria facilitar o máximo de amplitude e rapidez de movimentos.

Outro tratadista foi Cloquet (1900), que classificou as estações conforme sua posição na linha e organizou os princípios básicos para sua construção, como:

[58] O Inventário das Estações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, além de um breve histórico, traz a ficha catalográfica de cada um destes prédios. Quanto ao prédio de Pelotas, sua construção foi concluída em 1884, sendo inicialmente igual à Estação Central do Rio Grande. Os projetos de aumento e de modificações desta estação datam de 1929 e 1933, quando foram acrescentados depósitos de bagagens nas duas extremidades da edificação e terraços descobertos na parte superior, denominados *sotéias* nas plantas originais (IPHAE, 2002, p.31).

separar a movimentação de passageiros das bagagens, encomendas postais, caldeiras e da circulação dos funcionários do escritório; agrupar os ambientes de acordo com a ordem das operações efetuadas pelo viajante; facilitar as relações entre os veículos urbanos e os trens; prever uma extensão possível dos ambientes; relegar os escritórios ao pavimento superior, o que ofereceria vantagens do ponto de vista da utilização da superfície e do aspecto exterior do edifício (WICKERT, 2003, p.34-35). Toda uma teoria construtiva, assim, voltada para a otimização do trabalho e da utilização do espaço.

Beatriz Mugayar Kühl (1998), ao pesquisar os tipos de estações no Estado de São Paulo, lembra que as estas muitas vezes contavam com mais do que um edifício destinado aos serviços para os passageiros e à administração, podendo contar com cabinas de sinalização, depósitos, oficinas, reservatórios de água e carvão, escritórios, constituindo uma verdadeira usina. A todo este conjunto de instalações, na França, denominava-se de *gare*, sendo as *stations* pequenas paradas ao longo das linhas.

Com o tempo, houve a expansão de algumas estradas e o reequipamento de várias *stations*, fazendo com que os dois termos se mesclassem, sendo aplicadas indistintamente (KÜHL, 1998, p.138). No Brasil, o termo *gare* foi muito aplicado para designar o hall coberto das plataformas (1998, p.139). Essa distinção pode ser observada nos periódicos pelotenses, onde a denominação *estação* diz respeito a todo o complexo, enquanto *gare* se refere à área de espera.

A gravura subsequente (Fig.2) é a primeira imagem encontrada na imprensa local retratando a Estação Férrea de Pelotas. Observa-se que o prédio ocupa praticamente todo o quadro, tendo representado os dois pavimentos com vista para a sua frente. No pavimento inferior têm-se as alas laterais, com quatro aberturas cada (ainda que ao lado direito uma delas não apareça em função da perspectiva); o corpo central com as entradas principais; uma porta na lateral esquerda do prédio; e um pedaço da cobertura da gare também ao lado esquerdo.

No pavimento superior são visíveis as janelas dos cômodos; o telhado, parcialmente encoberto pela platibanda; e alguns poucos adornos arquitetônicos (balaústres). Todas as aberturas têm verga em arco, caixilhos de vidros e bandeira fixa, como apontado pelo inventário do IPHAE. Como elementos adicionais, têm-se um pedaço do largo e um céu com muitas nuvens. Percebe-se que a intenção da gravura é representar o prédio, dando ênfase à arquitetura e aos detalhes.

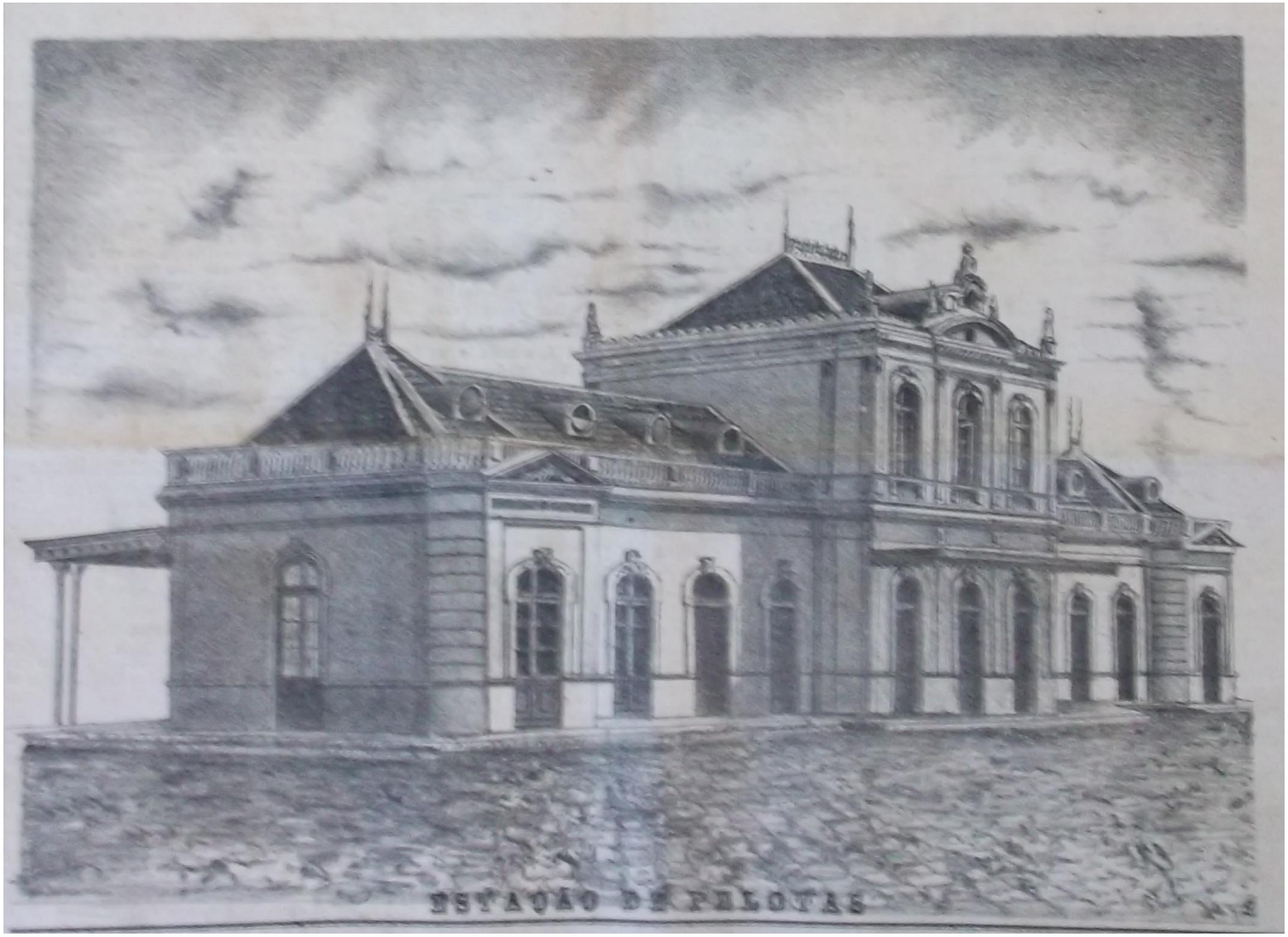


Fig.2. Estação de Pelotas. Fonte: **Diário de Pelotas**, Pelotas, 08 abr. 1886, n.77, p.1

> **Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé**
> Como nosso primeiro trabalho de gravura, apresentamos este edifício que, na verdade, dá uma idea lisongeira do progresso e adiantamento da cidade de Pelotas.
> Carecendo de tempo para darmos agora um histórico completo da estrada de ferro que liga esta cidade á de Bagé, limitamo-nos a apresentar alguns dados que lhe dizem respeito.
> A construção d'esta obra importante foi principiada a 24 de Junho de 1881 e foi inaugurada a 24 de dezembro de 1884.
> Actualmente, esta empreza acha-se a cargo da Companhia Ingleza *Southern Brazilian Rio Grande do Sul*.
> A estação de Pelotas que agora damos á estampa, contém os seguintes compartimentos:
> - Estação (gare) para passageiros. – Armazém para cargas. – Depósito de wagons. – Casa para o conductor. – Casa para o guarda.
> Opportunamente daremos uma resenha succinta d'esta grande empreza que é a prova mais eloqüente do quanto tem esta província caminhado na senda do progresso.
> É nosso propósito, como já promettemos, apresentar successivamente á apreciação de nossos leitores, trabalhos d'esta ordem, relativamente á sempre bella Princeza do Sul.
> Na próxima semana apresentaremos a gravura do edifício onde funcciona a Praça do Commercio.[59]

Publicada aproximadamente um ano e meio após a inauguração (ainda que a data apresentada na matéria não esteja correta), a Estação Férrea se consolida como símbolo do progresso e das belezas pelotenses. A própria escolha de ser o tema da primeira gravura do jornal, quando este passa a ser ilustrado, não é sem significação; a ferrovia, neste momento, estava permeada pelo ideal de modernidade e desenvolvimento.

Este simbolismo poderia ser unicamente relacionado ao fato da presença da ferrovia. Ao se analisar a imagem juntamente com a matéria, contudo, fica evidente que o ideal de progresso diz mais respeito aos vários avanços modernos que têm sido feitos – "prova mais eloqüente do quanto tem esta província caminhado na senda do progresso" – do que a um único fator, que seria a Estrada de Ferro. Da mesma forma, a publicação deixa clara a intenção do jornal em "apresentar à apreciação dos leitores", ao longo do tempo, outros pontos da cidade que se coadunam com a imagem de uma Pelotas bela e moderna. Atreve-se mesmo a dizer que a sequência da Estação de Pelotas ser a Praça do Comércio não se deu ao acaso: afinal – como visto no capítulo anterior –, a relação entre os comerciantes pelotenses e a ferrovia era intensa. Indiretamente, esta sequência de gravuras criaria também uma lógica relacional entre os espaços da cidade.

[59] Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas 08 abr. de 1886, n., p.1

Em outra perspectiva, fica evidente o fato de o prédio da estação ser representado sozinho. Alienado de suas conexões com outros elementos, sejam urbanos, ou do próprio espaço ferroviário – como, por exemplo, os depósitos de vagões mencionados pelo texto – reforça a ideia de que sua imagem é catalisadora desta noção progressista. A ausência de passageiros, funcionários, mercadorias, carros e, até mesmo, do trem, indica a construção de um significado que é inerente ao edifício: a Estação Férrea adquire o caráter de uma paisagem-ícone.

Observa-se na matéria que acompanha a imagem, também, um enfoque para a "história" da construção da Estrada de Ferro e da Estação, embora acuse falta de tempo para expô-la naquele momento. O que chama a atenção é como a construção/inauguração do prédio adquire uma significância simbólica. Este aspecto, já abordado no capítulo anterior, não deixa de aparecer também na forma imagética.

A primeira imagem fotográfica que se tem da Estação de Pelotas é do fotógrafo Augusto Amoretty, em papel albuminado e, aparentemente, data do ano de 1884, quando da finalização de sua construção (Fig.3). Na fotografia, a estação aparece mais ao lado direito, ao fundo da imagem. Ao seu lado esquerdo vê-se outro prédio, provavelmente um armazém, e na sequência três (ou quatro) construções, com a aparência de casas e pequenos galpões. Observa-se que a fotografia foi tomada de certa distância, pela proporção que o céu adquire na imagem. Por fim, dominando metade do quadro, tem-se o terreno que circunda a estação, com predominância de plantas, solo arenoso e vegetação rasteira. No momento desta imagem, a estação ainda não estava finalizada.

Ao se observar a fotografia, percebe-se a técnica de um fotógrafo profissional. Ampliando o plano de visibilidade, abarca grande parte da paisagem que circunda a estação. Mesmo que a centralidade da fotografia seja o vazio do terreno em frente à construção, esta recebe maior luminosidade. O prédio, 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.

Fig. 3. STATION de Pelotas, 1884. Fotógrafo: Augusto Amoretty. Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional. Disponível em: http://bndigital.bn.br/redememoria/galerias/clueng/FTS-1964

Fig.3b. Estação de Pelotas, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, 1884. Fotógrafo: Augusto Amoretty.
Fonte: Acervo do Itaú Cultural/Fundação Biblioteca Nacional.

O fotógrafo Augusto Amoretty possuía um estúdio próprio na cidade de Pelotas, sendo famoso por seus retratos – alguns estudos acadêmicos foram realizados analisando este viés de seu trabalho[60]. Foi conhecido, entretanto, também por percorrer a zona sul do Estado, registrando a construção das estradas de ferro. Estima-se que a compra, a circulação e a recepção de suas imagens sobre a ferrovia foram veiculadas a partir de seu atelier, da mesma forma que os retratos. Esta hipótese ganha força ao se identificar duas matérias sobre um deslizamento de trilhos na linha do Rio Grande a Bagé:

> **Photographias**
> Seguio hoje para o interior o hábil photographo Sr. Augusto Amorety, no intuito de tirar as photographias dos desmoronamentos da estrada de ferro.[61]

> **Photographias**
> Pelo hábil photographo Sr. Augusto Amorety, foram tiradas as photographias das ruínas occasionadas no leito da estrada de ferro, no Basilio.
> Acham-se á venda no *atelier* d'aquelle cavalheiro.[62]

Relevando a atração que a tragédia e o desastre exercem sobre as pessoas, acredita-se que se as fotos de um desmoronamento na linha foram expostas na vitrine de seu estúdio para venda, foi porque havia um público disposto a vê-las e a comprá-las. Sendo a construção da linha férrea e da estação um fato importante e de impacto no meio urbano, provavelmente esta imagem tenha sido usada com o mesmo intuito.

Ao ser posta à disposição do olhar em uma vitrine, a imagem escapa do circuito da simples compra e venda, ficando disponível para a apropriação de todos os passantes. Ulpiano Bezerra de Meneses lembra que as implicações comerciais no consumo, seja de imagens, seja de suvenires, sempre tiveram um peso acentuado. Assim, "complementando os passeios pelos bulevares e tendo como suporte fotografias e gravuras expostas em vitrinas ou impressas em jornais, a paisagem se transformou num espetáculo que facilmente deslizava para a retórica do consumo da cidade" (2002, p.54).

---

[60] Ver: SOARES, Taís Castro. **Memória da fotografia em Pelotas/RS** na produção dos ateliês de Lhullier e Amoretty (1876-1906). Pelotas, 2009. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Universidade Federal de Pelotas.
[61] Photographias, **Diário de Pelotas**, Pelotas, 21 ago. 1888, n.192, p.2.
[62] Photographias, **Diário de Pelotas**, Pelotas, 27 ago. 1888. n.197, p.2

Em um momento em que a estação ainda não estava em uso, a elaboração de sua paisagem, via técnica fotográfica, cria também um forma “pré-determinada” de a olhar. Os citadinos, no período de produção desta imagem, ainda não possuíam as condições para imaginar o trem chegando à gare, nem mesmo a movimentação que isto acarretaria. Semelhantemente à gravura anteriormente analisada, esta fotografia reforça um simbolismo inerente ao prédio, que neste ponto independe de sua função prática. A imagem age para construir uma representação de ideais que ainda estão latentes – seja da transformação, do novo, da espera do progresso – e que acabariam por influenciar a forma como este espaço passou a ser reproduzido visualmente.

Nesta direção, se a Estação Férrea de Pelotas aparece como um ícone recorrente, reconhecer que esta recorrência não é aleatória, natural ou descompromissada é essencial para um maior entendimento de sua visualidade. É preciso considerar, assim, outro feixe de questões apontado por Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses: o *visível*.

> O visível (com naturalmente, sua contrapartida, o invisível) representa o domínio do poder e do controle, do ver/ser visto, dar-se/não se dar a ver, os objetos de observação obrigatória assim como os tabus e segredos, as prescrições culturais e sociais e os critérios normativos de ostensão, ostentação ou discrição – em suma, de visibilidade e invisibilidade. (MENESES, 2005, s/p.)

Identificar as imagens – ou paisagens – que passam a representar visualmente determinado espaço implica também questionar essas representações. O que elas mostram? O que escondem? Qual o significado destas escolhas visuais? O visível, ou seja, o que é exposto ao olhar, acarreta sempre aquilo que relega às sombras: o invisível, o encoberto, o que deve ser deixado em segundo plano, ou até mesmo, em plano nenhum.

O autor aponta como temas centrais neste tópico os “regimes escópicos”, a espetacularização da sociedade e o oculocentrismo[63], os dois últimos pertencentes principalmente à sociedade capitalista. Quando se fala em espetáculo, para Guy Debord, este “é o capital a um tal grau de acumulação que se torna imagem (2003, p.27). É nesta relação que a possibilidade de se examinar as visibilidades/invisibilidades se acentua.

[63] “O oculocentrismo é o privilegiamento epistemológico da visão, cuja hegemonia caracteriza a modernidade” (MENESES, 2005).

A construção das ferrovias, inclusive a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, dá-se justamente em meio a esse período de revolução industrial e fortalecimento da sociedade baseada no capital e no espetáculo. Acontece neste momento 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”, assim, adquire um maior estranhamento e com a pulverização do tempo em “instantes inacessíveis”

> é desta forma 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 dos espaços, mas ao próprio ambiente social e cultural que passa a marcar as relações entre pessoas e lugares. As ferrovias são exemplo dessa forma vaporosa, fluida e volátil do mundo moderno, 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 imageticamente o espetáculo moderno.

André Rouillé lembra 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” (2009, p.31). Conforme o autor, “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” (2009, p.41).

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. A fotografia e a técnica fotográfica não exerceram atração, contudo, somente sobre grandes artistas ou fotógrafos. Como indica Anateresa

Fabris, a partir de 1880, ocorre a massificação da fotografia e, com a invenção da primeira câmera portátil em 1885, ela atinge públicos cada vez maiores, possibilitando também uma maior produção de imagens (FABRIS, 2008, p.17).[64]

Do ano de 1900 tem-se, então, uma imagem tomada pelo fotógrafo amador pelotense Henrique Patacão (Fig.4). Fixada em papel albuminado, em preto&branco, tem dimensões de 11,8x17,5cm e cartão suporte de 19,7x25cm. 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 fato deste homem ter acesso a técnicas fotográficas e de revelação, as quais, apesar de terem se popularizado, continuavam sendo bastante dispendiosas. A imagem da Estação se inclui dentre uma série de tomadas de vistas urbanas da cidade de Pelotas feitas por ele.

A Estação é o objeto central da fotografia. Retratada de um ângulo diferente das duas imagens anteriores, observa-se o lado da entrada em sua totalidade. Há a presença de alguns carros puxados por tração animal, em ambos os lados. No centro – entrada de passageiros – a movimentação de algumas pessoas. No pavimento superior, na primeira abertura, uma pessoa observa o pátio, enquanto na segunda se tem algo semelhante a um tecido pendurado sobre a sacada.

Em relação ao entorno do prédio, da mesma forma como nas outras duas imagens, o céu ganha espaço. No solo, ao lado direito da fotografia há uma árvore e, próximo a esta, algo que poderia ser uma pedra. O terreno se caracteriza por uma área aberta nas proximidades da entrada e, mais ao sul da imagem, grande quantidade de vegetação rasteira e banhado.

[64] A primeira etapa estende-se de 1839 aos anos 50, quando o interesse pela fotografia se restringe a um pequeno número de amadores, provenientes das classes abastadas, que podem pagar os altos preços cobrados pelos artistas fotógrafos (...). O segundo momento corresponde à descoberta do cartão de visita (*carte-de-visite photographique*) por Disderi, que coloca ao alcance de muitos o que até aquele momento fora apanágio de poucos e confere à fotografia uma verdadeira dimensão industrial, quer pelo barateamento do produto, quer pela vulgarização dos ícones fotográficos em vários sentidos (1854). Por volta de 1880, tem início a terceira etapa: é o momento da massificação, quando a fotografia se torna um fenômeno prevalentemente comercial,sem deixar de lado sua pretensão a ser considerada arte" (FABRIS, 2008, p.17).

Fig.4. Estação da Viação Férrea, 1900. Fotógrafo: Henrique Patacão.
Fonte: Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Observa-se na fotografia que a Estação Férrea ocupa o primeiro plano. O plano de fundo, da mesma forma como na imagem de Amoretty, é tomado pela vegetação e pela área banhada, denunciando as contradições entre um terreno não domado e a suntuosidade de uma construção de grande porte. Pode-se considerar a possibilidade de esta contradição ser proposital na imagem, sugerindo uma espécie de isolamento do prédio. Por outro lado, não se pode ignorar a alternativa da impossibilidade de excluir a área banhada da fotografia, por ser o objetivo desta captar todo o prédio da estação em uma perspectiva frontal.

Analisando as recorrências e diferenças entre as imagens, deduz-se que Patacão teve acesso à fotografia de Amoretty. Ambos seguem uma mesma visualidade: dão ênfase ao prédio e ao colocarem-no em uma posição de superioridade visual, acabam o contrapondo ao terreno que o circunda, ainda marcado por um aspecto mais natural, ou até mesmo "campestre". Não se pode negar, entretanto, que Henrique Patacão dá visibilidade para a movimentação de pessoas e carretas, a qual, somada a um maior enquadramento do prédio, permite um ar mais urbano à imagem.

A presença desse terreno que contrasta com os ideais de uma cidade moderna aparece também nos jornais, como no exemplo do Diário de Pelotas de 14 de dezembro de 1887, ao relatar uma tentativa de suicídio: "hoje, nos matos em frente a estação da estrada de ferro, um filho do Sr. João Felizardo da Silva, de 16 annos de idade, tentou suicidar-se dando um tiro no lado direito, abaixo da costella".[65] A vegetação serve, nesse caso, como um ponto de referência no espaço. Outro exemplo é a frequência com que este espaço era afligido pelas enchentes, principalmente pela proximidade do arroio Santa Bárbara, como em abril de 1895, quando "a empresa auxiliar de construções, situada perto da estação da *Southern*, teve um de seus armazéns impedido de funcionar por algumas horas, devido á invasão das águas"[66].

A propensão da área da estação a ser tomada por enchentes em virtude das chuvas, ou da cheia do arroio se esclarece pela comum escolha de terrenos mais baratos – e periféricos – pelas companhias arrendatárias. Além da vantagem econômica, pode-se pensar na explicação de Nilson Ghiraldello, quando este estuda alguns núcleos urbanos que surgiram com a Estrada de Ferro Noroeste Paulista:

---

[65] Tentativa de suicídio. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 dez. 1887, n.137, p.2.
[66] Enchente. **Diário Popular**, Pelotas, 06 abr. 1895, n.81, p.2

> Ao aproximar-se do local indicado para a implantação da estação e em razão das características dos serviços desta, procurava-se assentar o feixe de trilhos, linha tronco e desvios, em terrenos planos que permitissem uma longa linha reta. A direitura era importante para melhor observação, por parte do agente da estação, do movimento geral da esplanada. Era também necessário que os guarda-chaves, que ficavam postados no início e fim do feixe de desvios, controlando os aparelhos de mudança de via, tivesse completa visão em direção à estação, bem como entre si. Áreas assim, planas e que possibilitavam longo desenvolvimento retilíneo dos trilhos, eram frequentemente encontradas juntos aos cursos d'água, e foram elas as escolhidas para essas relevantes instalações. (GHIRARDELLO, 2002, p.170)

Apesar da região da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé no seu trecho de Pelotas ser de modo geral muito plano, a escolha da localização da estação férrea pode ter se dado, também, por motivos lógicos e funcionais da própria ferrovia. A necessidade de um espaço amplo e retilíneo justificaria a decisão.

De todo modo, a representação da paisagem da estação enquanto um espaço que é dividido pela construção moderna e pela presença de matos e de um banhado que facilitava a inundação da área, assim, tinha sua referência na vivência das pessoas em relação àquele local. Por outro lado, como no caso do suicídio, esta visualidade acaba por interferir na forma como as pessoas se referem e agem em relação ao espaço: o suicida ao escolher aquele local – provavelmente mais retirado e escondido – e o jornal ao referenciar para o leitor onde ocorreu o caso. Essa situação causava também um incômodo à população. No dia 11 de junho de 1895, tem-se, então, a notícia do calçamento desta área: "Está se procedendo ao calçamento do terreno situado em frente á estação da estrada de ferro. Era esse um dos melhoramentos que mais urgência reclamava".[67]

Aos poucos, esta estação que parecia isolada, vai adquirindo elementos que a ligam a um mundo do urbano e da comunicação. O primeiro desses itens é relativo à locomoção das pessoas entre o centro da cidade e a área ferroviária. A linha de bondes se tornou, assim, uma espécie de ligação entre os espaços ao permitir a integração dos elementos férreos, sendo inaugurada menos de uma semana depois do início do funcionamento da ferrovia, "partindo da estação central da Companhia Ferro Carril, segue pela rua Andrade neves e 7 de Abril e termina na estação da estrada de ferro"[68].

A construção da avenida que ligava o centro à estação, na época denominada Bernardo Souza e depois 7 de abril, da mesma forma, teve seu contrato

[67] Calçamento. **Diário Popular**, Pelotas, 11 jun. 1895, n.134, p.1
[68] Inauguração. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884, n.1560, Noticias, p.1.

firmado em 21 de abril de 1885, quatro meses após a inauguração da estrada de ferro[69]. Por esta, transitavam os carros, particulares ou de aluguel, que realizavam o traslado. Narra o Diário de Pelotas que "o trem de Bagé chega as 4 horas da tarde, (...) ás 2 horas, porém, já está na estação agglomerada uma extraordinária quantidade de carros"[70], o que indica, além da movimentação na Estação, a circulação destes mesmos carros da área ferroviária para a cidade – e vice-versa.

As ligações, no entanto, não se davam somente pelo transporte: a presença da Estação Férrea possibilitou uma maior comunicação entre lugares. Dois exemplos a serem citados são os do telégrafo, ficando a principal estação telegráfica da cidade neste prédio, e o telefone, "com os novos aparelhos telephonicos collocados na estação da *Southern*, n'esta cidade, e nas de Rio Grande e Bagé, tem-se falado perfeitamente entre essas estações"[71].

Se a presença da ferrovia acarretou mudanças na morfologia urbana, ou na forma de comunicação, outro aspecto ainda é fundamental e se interliga diretamente à imagem da Estação Férrea: o tempo. "Independentemente do porte ou classe da estação, um elemento sempre presente e característico foi o relógio, um componente ao mesmo tempo funcional e simbólico, tendo uma conotação de regularidade e precisão dos horários das ferrovias" (WICKERT, 2003, p.37). Nas palavras de Thompson, este "pequeno instrumento que regulava os novos ritmos da vida industrial era ao mesmo tempo uma das mais urgentes dentre as novas necessidades que o capitalismo industrial exigia para impulsionar o seu avanço" (1998, p.279). A chegada e a partida do trem regularam novos tempos da cidade, seja nos horários do trânsito dos bondes, ou no tempo certo de afluir para a estação para partir ou chegar, ou ainda receber e se despedir dos passageiros.

As viagens ferroviárias, assim, possuíam horários de partida e o de chegada, os quais demarcavam a duração do passeio e a forma como o trem dominava o espaço e o tempo. A relação ferrovia–relógio é sempre posta. O observatório de Greenwich chegou mesmo a mudar a forma de contar o tempo – passando o dia a ser marcado da meia-noite até 24 horas – com a expectativa de que o novo sistema seja bem aceito, principalmente em virtude das estradas de ferro...[72]

---

[69] Camara municipal. **A Discussão**, Pelotas, 21 abr. 1885, n.88, p.2.
[70] Carros na estação. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º dez. 1887, n.127, p.2.
[71] Pela Southern. **Diário Popular**, Pelotas, 07 fev. 1902, n.31, p.2
[72] Observatório de Greenwich. **A Nação**, Pelotas, 12 jan. 1885, n.229, p.2.

Fig.5. Estrada de Ferro. Estação de Pelotas/RS, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos. Disponível em: http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2012/01/estacao-ferroviaria-de-pelotas-duas.html

Neste cartão-postal, datado de 1911 (Fig.5), já se percebem as novas características do espaço da estação. Para Ulpiano Bezerra de Meneses, analisar cartões-postais é de grande riqueza para o estudo de paisagem, uma vez que ele "vai também disciplinar os modos de ver a paisagem urbana, os pontos de vista, as angulações adequadas, os componentes (espaço, estruturas, mobiliário urbano, veículos circunstantes - ou sua ausência)" (2002, p.47).

A Estação Férrea novamente é o objeto central da imagem. Em uma perspectiva quase frontal, vê-se de forma clara suas características arquitetônicas. O largo se constitui de uma área limpa, provavelmente calçada. Há a presença de carros de tração animal à esquerda da imagem, em frente à entrada principal. A linha do bonde está visível, enquanto este parece estar pronto para sair do local. Duas pessoas caminham no centro no quadro, dando a impressão de serem crianças. Um funcionário da ferrovia está parado na primeira abertura à direita, onde provavelmente se situava um armazém ou depósito. O cartão-postal sofreu técnicas de pintura sobre a imagem original, dando a impressão de um céu bastante limpo e cores claras ao prédio.

A ordenação visual apresentada segue a mesma direção das imagens anteriores. A Estação se situa no plano principal, com ênfase ao domínio que exerce sobre o resto do espaço. O cartão-postal, assim como a fotografia de Patacão, possui a presença de pessoas, sendo o diferencial deste a representação que traz da paisagem enquanto um espaço totalmente dominado e construído. Os matos, a água e o terreno não ocupado desaparecem, dando a impressão de ser um lugar amplamente movimentado.

As quatro imagens apresentadas – a gravura no jornal, as fotografias de Amoretty e Patacão e o cartão-postal – seguem uma mesma visualidade, tendo a Estação como foco central, a presença do céu e do entorno, deslocados de outros elementos, sejam estes urbanos, ou próprios do espaço ferroviário (como os trilhos e trens). Percebe-se um desenvolvimento na forma como a paisagem da Estação foi sendo construída: primeiramente isolada, com ênfase na sua condição de ícone simbólico, seguida da inclusão de pessoas no espaço (o que pode ter sido inevitável, em função do uso do local) e, por fim, de uma representação completamente urbanizada.

Neste jogo de construção visual, quanto mais as imagens se distanciavam de uma afirmação do prédio enquanto símbolo moderno em si, passando para o

efetivo usufruto desse “progresso” que seria a ferrovia, consequentemente, mais as contradições entre esta suposta modernidade e o espaço iam sendo atenuadas. Nos primeiros anos da estação na cidade foi necessário contrapô-la ao terreno ainda não urbanizado, a fim de afirmar a inovação que trazia e a mudança que se iniciava. Conforme a utilização desta espacialidade foi se tornando uma prática citadina comum, sua representação tendeu também a ser modificada, “naturalizando-se” enquanto uma paisagem que era própria do urbano.

Rouillé afirma que, para ver, precisamos de razão. Desta forma, considera que as visibilidades fotográficas, no século XIX, são inseparáveis de dois fenômenos principais da modernidade, dos quais ela é produto e instrumento: a urbanização e o expansionismo. Sendo assim, “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 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 história da fotografia relaciona-se com a da ferrovia, não só por terem surgido praticamente na mesma década, mas por estarem intimamente ligadas, uma fortalecendo a 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, houve um grande número de fotógrafos contratados para acompanhar a construção de diversas linhas – como o caso de Augusto Amoretty –, 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 que evidencia estas tensões é a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a qual contou com a presença do fotógrafo Dana Merril. Francisco Hardman analisa a modernidade na selva 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 absolvidora de suas lacunas:

> É como se, acima de tudo, 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, a sociedade brasileira a toma como ícone e instrumento de construção imagética de si, na qual pode representar o espetáculo de uma promessa e uma crença de modernidade – muito mais do que sua realidade. Meneses (2002) aponta que no “mar de imagens” que cristalizaram as fisionomias e os significados da paisagem, é preciso ressaltar a importância da fotografia. As imagens da Estação Férrea de Pelotas, assim, mais do que representar visualmente um espaço que já estava materialmente constituído, auxiliaram a transformar o *lugar* em *paisagem*, demarcando seus contornos e limites. Ao elaborar representações mentais e “imaginárias” do que era físico, estas mesmas imagens deram um sentido próprio à espacialidade, elevando-a a um estatuto de ícone simbólico e criando um modo específico de olhá-la. Esta visualidade, então, passa a interferir na forma como o espaço é sentido e futuramente representado; as próprias recorrências e modelos de enquadramento que são detectados nas imagens analisadas podem atestar estas influências.

2.3. O ferro sobre as águas: a ponte do São Gonçalo

“A introdução e a progressiva extensão das vias férreas, como fruto da revolução Industrial, impuseram, uma nova visão de paisagem” (MENESES, 2002, p.46). Se a Estação Férrea, no caso de Pelotas, serviu como um elemento morfológico que delimitava os contornos urbanos (pelo menos até a metade da década de 1910), houve outro item do espaço ferroviário que agiu no mesmo sentido: a ponte férrea. Construída sobre o rio São Gonçalo, localizava-se no limite entre Pelotas e Rio Grande, sinalizando a entrada, a saída e o encontro das duas cidades.

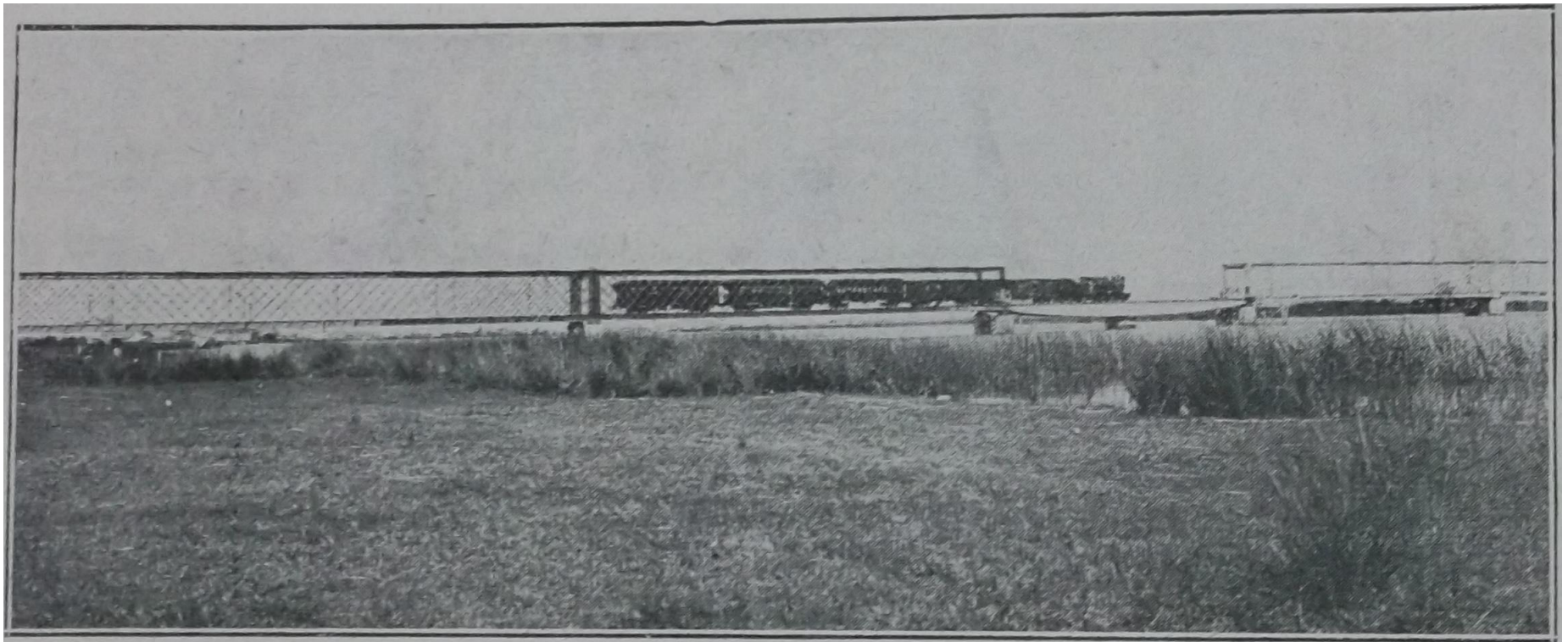


Fig.6. Vista da ponte sobre o rio São Gonçalo, construída em 1882, por occasião da passagem do trem.
Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. **Álbum de Pelotas.** Pelotas, 1922.
Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Na fotografia (Fig.6), publicada no *Álbum de Pelotas* de 1922, vê-se a ponte em quase todo o seu comprimento. O trem realiza a passagem, sendo que a locomotiva e os primeiros carros estão sobre a parte giratória da estrutura. À frente, vê-se uma grande extensão de vegetação e, mais ao fundo, o rio São Gonçalo. Esta imagem dá uma percepção geral do espaço onde estava localizada a ponte férrea. O enquadramento frontal dado à fotografia passa, claramente, a ideia da constituição de uma paisagem.

A ponte, centro da imagem, propositalmente foi focalizada em uma perspectiva que a deixa ao fundo, possibilitando deixar *visível* sua grandeza e a forma como estava realçada em relação ao entorno. Conforme aponta Rouillé,

> 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 – a imanência. (ROUILLÉ, 2009, p.39)

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.

Beatriz Kühl, pesquisando sobre a arquitetura de ferro, demonstra que as pontes foram uma das primeiras construções na qual este material foi empregado, valendo-se das inovações técnicas de sua produção e dos métodos de cálculo e sua resistência. Assim, as pontes foram alvo de experimentações dos desenvolvimentos técnicos e teóricos do emprego do metal. “Os ensaios se sucediam e um fator muito importante para o florescimento deste tipo de construção foi o crescimento, em tempo relativamente curto, das linhas ferroviárias” (KÜHL, 1998, p.38).

Em outra imagem (Fig.7), datada de 1922, sem indicação do fotógrafo, a Ponte ocupa o plano central. Construída em ferro, observa-se sua parte fixa e, ao meio, o sistema giratório, o qual permitia a passagem dos navios para o porto.

Fig.7. Ponte sobre o Rio São Gonçalo – 1922, E.F. Rio Grande – Bagé.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem (item de exposição), São Leopoldo/RS

Uma pessoa está parada, em pose para a foto, na entrada da ponte. Ao lado, em nível um pouco abaixo, há a casa de controle. No entorno visualiza-se o rio e a vegetação, sobrepostos pelo céu. Nesta imagem, a estrutura tomada em perspectiva dá a ideia de continuidade. Da mesma forma como as primeiras imagens da Estação, fica evidente o seu domínio sobre o que é natural, estando acima da vegetação e fincando seus pilares na água.

A presença da casa de controle e do homem postado na sua entrada, entretanto, dá o tom de que o uso deste espaço é comandado – por pessoas, por uma instituição, por agentes especializados. A própria forma como a pessoa posou para a fotografia – braços cruzados, uma perna arqueada – demonstra uma atitude de poder, de domínio sobre o local. Pode-se, então, pensar em três alternativas: se fosse um funcionário da estrada de ferro, a atitude se justificaria pelo conhecimento técnico, pela responsabilidade em fazer o serviço funcionar; se for uma pessoa "comum" (um citadino, um turista, um passante), a imagem demonstraria a escolha de se tomar este lugar específico como cenário da fotografia, indicando que, de alguma forma, ele possuía uma significação especial; por fim, a presença humana poderia ter servido somente como uma escala para a representação da ponte. Seja qual for o caso, há a evidente apropriação do espaço, representando-o e o constituindo em uma paisagem específica.

Uma das formas como a paisagem é narrada nos periódicos se coaduna bastante com as primeiras imagens descritivas da Estação: a questão do solo e das enchentes. O *Diário de Pelotas*, dentre a narrativa de vários estragos ocasionados pelas enchentes, dá lugar especial à região da ponte, indicando que de lá até a Estação de Pelotas são 280 metros de "aterro fora d'agua, porém bastante danificado do lado esquerdo; seguem-se 800 metros de linha submergida com um pequeno intervallo de 100 metros em que os trilhos apparecem a flor d'agua. O aterro em toda essa extensão parece ter resistido a correnteza"[73]. O tráfego, nesse caso, seria restabelecido assim que as águas baixassem, o que era esperado. Dois dias depois, entretanto, a diretoria da estrada de ferro teria solicitado à comissão de melhoramentos da barra o restabelecimento da bóia junto à ponte, a qual havia sido arrebatada pela enchente. Percebe-se, assim, uma recorrência nas primeiras representações em remeter ao inóspito, às "forças" da natureza e a áreas que antes

[73] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas,** Pelotas, 19 jun. 1889, n.138, p.1.

não eram tão ocupadas, mas que haviam passado a ser cenário principal do espaço ferroviário.

A ponte giratória, como também era chamada, possuía a característica de "abrir" a fim de permitir a circulação de embarcações pelo São Gonçalo. A mudança na forma como a estrutura modificava sua posição, conforme sua funcionalidade exigia, influenciou também na visualidade que provocava. Muito disso em virtude de seu encontro, literalmente, com elementos "externos" a esta paisagem. O ano de 1889, em particular, foi emblemático destas disputas.

O *Diário de Pelotas* de 07 de março de 1889 narra que, "em viagem de Jaguarão para o nosso porto, o vapor *Piratiny* chocou a noite passada sobre a ponte da estrada de ferro, devido á forte correnteza das águas. Do choque resultou ficar a caixa de uma das rodas bastante estragada".[74] Apesar de todo o sistema existente, como pode se perceber, a ponte agia como um empecilho na travessia, como uma espécie de barreira para a ação da natureza – a forte correnteza das águas.

Em maio de 1889 já aparecerem reclamações sobre os acidentes. O *Diário de Pelotas* comunica que o capitão do porto da cidade do Rio Grande emitiu um ofício ao ministro da marinha, o qual o transmite para o da agricultura, propondo "medidas no sentido de acautelarem-se os prejuízos a que estão sujeitos os navios, em conseqüência de sinistros que tem sofrido na ponte metálica da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, sobre o rio S. Gonçalo"[75]. Neste momento, percebem-se as dicotomias que começam a se formar em torno do espaço da ponte: o Ministro da Marinha, que responde pelos interesses portuários, transmite o ofício ao Ministro da Agricultura, responsável pela estrada de ferro. O elemento ferroviário da ponte, assim, torna-se espaço de "litígio" entre ambos os interesses.

Sendo um lugar controlado pela empresa ferroviária, logo as justificativas para os transtornos recaem sobre os funcionários da mesma:

> O *Jornal de Noticias*, de Rio Grande, assim se ocupa com um facto, para o qual já temos tido palavras de censura e occasião de pedir providencias a direcção da *Southern*.
> "O actual empregado da companhia *Southern*, encarregado de abrir e fechar a ponte do S. Gonçalo cumpre mal, ao que nos informam, os seus deveres, retardando, sem motivo plausivel, a passagem dos navios.
> Ainda em sua ultima viagem, o vapor *Mirim* teve de esperar 1 ½ hora, até que o empregado se resolvesse abrir a ponte, dando por pretexto a espera dos trens que deviam correr entre esta e a cidade visinha.

[74] Vapor "Piratiny". **Diário de Pelotas**, Pelotas, 07 mar. 1889, n.53, p.2.
[75] Ponte sobre o são Gonçalo. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 maio 1889, n.98, p.1.

> O tempo maximo para a passagem do vapor, com todas as exigidas formalidades, é de 10 minutos; entretanto, fazem-no esperar 1 ½ , sem attenção aos prejuízos causados pela demora.
> Estamos convencidos de que o honrado Sr. Dr. Augusto Duprat, director da *Southern*, dará sobre o caso as necessárias providencias.[76]

O jornal do Rio Grande, claramente, se posiciona a favor do transporte fluvial, cobrando soluções da empresa ferroviária. O que chama a atenção, sobretudo, é a ênfase na culpa do funcionário responsável pelo controle da passagem das embarcações e dos trens e da suposta "preferência" que este daria para as locomotivas, em detrimento das necessidades do outro tipo de transporte. O tom utilizado pela publicação sugere que a decisão do funcionário teria sido tomada com base somente em sua vontade, não atentando para o que seria lógico, ou oficialmente exigido.

A empresa *Southern*, entretanto, também se utilizou de meios para defender seus interesses. Em 8 de setembro de 1899, o diretor geral Dr.º Augusto Duprat, envia um memorial para o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, buscando soluções para os constantes acidentes que vinham ocorrendo:

> (...) levam esta companhia a respeitosamente recorrer a V. Exª, reclamando providências que protejam aquella ponte contra esses accidentes que acabarão por deslocar a parte giratória da mesma, interrompendo o trafego da Estrada e quiçá interceptando a própria navegação e isso por longo tempo, porque, para repol-a em seu lugar, serão necessários apparelhos especiaes que só na Europa talvez se possa encontrar.
> O interesse é de ordem publica, o perigo serio e os prejuízos communs a todos.[77]

O diretor sugere, então, que o governo e a capitania dos portos colocassem um funcionário para controlar a passagem das embarcações, a colocação de bóias de espera e o reforço das amarras destinadas à manobra de espia. As negociações, assim, não se davam diretamente entre os responsáveis por um transporte e outro, mas eram sempre intermediadas por algum órgão ou ministério governamental. Chama a atenção os argumentos utilizados por Duprat, em um sentido de convencer que os prejuízos causados por uma possível avaria da ponte prejudicariam não só o transporte ferroviário, mas também as embarcações, além de que todos teriam que arcar com o prejuízo.

---

[76] Com a Southern. **A Opinião Pública**, Pelotas, 04 abr. 1899, n.77, p.1.
[77] Memorial ponte do S. Gonçalo, 1899. Acervo do centro de Documentação e Obras valiosas da BPP. Fundo Prefeitura de Pelotas, envelope "Estrada de Ferro Southern Brazilian R.G.S.".

Não é possível, nem mesmo cabível, tomar partido por um dos lados da disputa; o caso, entretanto, lança luz novamente para a questão deixada pela fotografia anteriormente analisada. Se a pessoa que aparece na imagem for um empregado ferroviário, sua posição corporal se coadunaria com a representação feita dos funcionários pelo artigo do periódico: o controlador da ponte agiria como um "dono" do espaço, detentor do poder de tomar as decisões. Esta hipótese não pode ser comprovada, mas indica como a representação visual do espaço tem influências recíprocas sobre o imaginário em relação aos trabalhadores da ferrovia. Os espaços ferroviários, assim, cada vez mais se tornariam relacionados à presença de uma categoria de trabalhadores específica: fariam parte de um urbano, mas de um urbano que é dominado por agentes "externos"[78]

Em maio de 1889, tem-se outra notícia:

> Hontem ás 11 ½ horas da manhã, quando vinha em direcção ao nosso porto o hiate *Olinda*, em viagem de Jaguarão, aconteceu, devido a grande correnteza, desgovernar, atravessando-se na ponte da *Southern*.
> Após grandes esforços, foi o *Olinda* retirado daquelle lugar, livrando talvez assim a interrupção dos trens daquella estrada.
> Communicando o facto para o Rio Grande, ao respectivo director Sr. Dr. Augusto Duprat, S. S. fez-se transportar, em trem expresso, ao lugar do incidente, dando as providencias requeridas pelo caso.
> Também estiveram presentes ali o nosso digno amigo Sr. Dr. Mendes Diniz, engenheiro fiscal, e todo o pessoal da direcção da S*outhern*.
> O Sr. Dr. Duprat regressou hontem mesmo, para a cidade vizinha.
> A ponte nada soffreu, tendo o *Olinda* recebido pequenas avarias. [79]

Outro acidente, portanto, pelo mesmo motivo indicado no primeiro caso aqui exposto: a ação das águas. Quando a matéria do jornal indica que o fato de os esforços para tirar o iate foram grandes e eficientes, "livrando" a interrupção dos trens na estrada, ela enfatiza o quanto estes dois meios de transporte estavam interligados. O sucesso da passagem dos trens, pela ponte, dependia da travessia das embarcações e vice-versa.

O fato de toda a cúpula central da direção da *Southern*, empresa que controlava a Estrada de Ferro, ter se deslocado para o local do incidente demonstra ainda a importância que a estrutura representava para o funcionamento dos trens. Relacionando aos casos anteriores, entretanto, percebe-se que, gradativamente, a companhia precisou se ocupar mais em resolver diretamente estes casos, muito em virtude das queixas que apareciam na imprensa. Se os periódicos são o principal

[78] Discutir-se-á mais sobre esta afirmação no terceiro capítulo, ao se tratar da presença da categoria ferroviária entre os grupos sociais urbanos.
[79] Incidente. **Diário Popular**, Pelotas, 30 ago. 1902, n.199, p.2.

veículo de reclamação das irregularidades cometidas na estrada de ferro, neste caso, o jornal passa também uma ideia de eficiência da companhia, relegando a "culpa" do ocorrido às causas naturais e não à ponte, ou ao iate.

Pode-se citar, ainda, outros casos parecidos com estes, como os de junho de 1889, agosto de 1904 e junho de 1905. Em abril de 1913, tem-se uma matéria n'*A Opinião Publica* que, claramente, vai contra a forma como a companhia ferroviária vinha tentando tratar do problema. O periódico traz um manifesto dos representantes da navegação de Jaguarão, que reclamam da recusa havida por parte do funcionário da ferrovia em abrir a ponte para uma embarcação à noite, causando grandes transtornos[80]. Apesar de não serem tão frequentes, esses incidentes acabaram por exigir regulamentações mais hábeis.

No ano de 1913, assim, tem-se a publicação do "Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções especiais sobre o sistema de Bloque", publicado pela *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil*, concessionária da estrada de ferro desde 1905. Acredita-se que este documento, de caráter oficial, auxiliou a determinar os usos e os olhares sobre a paisagem da ponte do São Gonçalo. O regulamento divide-se em duas partes, o que se refere ao sistema de Bloque – para passagem dos trens em ambas as direções da ponte – e as instruções especiais sobre a ponte giratória do São Gonçalo, que regulava a passagem dos trens em sua relação com as embarcações.

O primeiro seria o de "Bloque Absolute", governado pelo sistema de sinais do "Bloque Semafórico". Os empregados responsáveis pelo serviço se localizariam nos dois lados da ponte e os semáforos se instalavam nos marcos das passagens das linhas (vide planta mais adiante). A posição normal dos braços dos semáforos era a horizontal, indicando a palavra – PERIGO –.

> O trem chegará á juncção alem do rio com cuidado promtpo a parar antes de passar o semaphoro. O machinista pedirá o Semaphoro com 4 apitos curtos. Si a linha estiver livre e o empregado tiver obtido licença, elle baixará o signal competente – SEGUIR – o qual permittirá ao trem seguir sua marcha sempre cuidadosamente e sem ter necessidade de parar. Depois da passagem completa do trem pelo Bloque Semaphorico do lado opposto, licença pode ser concedida para a passagem de outro trem sobre a linha simples entre os dois lados da ponte, – só um trem será permittido sobre a linha simples e entre os dois semaphoros.[81]

[80] Ponte do s. Gonçalo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 08 abr. 1913, n.78, p.2

[81] COMPAGNIE AUXILIARE DE CHEMINS DE FÉR AU BRESIL;VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções**

Com o regulamento, foi criado um sistema de códigos para organizar o tráfego dos trens – apesar de que o próprio documento assinala que os semáforos já eram utilizados e que seu manuseio não mudaria muito. O espaço da ponte, assim, é dividido e racionalizado de acordo com as necessidades do serviço. Antes de chegar ao semáforo, a locomotiva precisa parar, observar o aviso de PERIGO deste, dar o sinal com 4 apitos e esperar o empregado responsável mudar o aviso para SEGUIR. Assim que o trem passasse, o semáforo deveria voltar para o sinal de PERIGO. Somente após este processo seria permitida a passagem do trem da direção oposta. Enfatiza-se, aqui, a função dos letreiros – "perigo" e "seguir" – marcadores visuais que regulavam a atividade.

> O machinista deve ver a mudança dos signaes nos Semaphoros, e para provar que vio, deverá dar um apito curto, depois de tel-o pedido com os 4 apitos curtos, e o Semaphoro não deve ser manipulado antes que o Machinista o tenha pedido pelos 4 apitos curtos. Os Chefes de trem deverão certificar-se que o signal foi regularmente trocado antes de entrar com o trem no Bloque. O trem não será permittido passar para a ponte antes que a mesma não esteja nas devidas condições. Os empregados dos bloques deverão tomar notas em impressos que serão opportunamente distribuídos para esse serviço, incluindo datas, numero dos trens, numero das locomotivas, horas e minutos da chegada e da partida.[82]

Neste ponto, a função do olhar é inegável. O maquinista, ao dar os 4 apitos requerendo sua passagem e ao *ver* a mudança do sinal, deveria *provar que viu* com um apito curto. A visão do maquinista, assim, serve como atestado de que a travessia pela ponte iria ocorrer da forma correta; por outro lado, o empregado responsável pela mudança do sinal, deveria estar com os olhos atentos, anotando o número dos trens, das locomotivas e do horário de sua passagem. Tem-se, então, por parte do governo federal e da companhia concessionária uma regulamentação do transporte e, por outro lado, uma interferência na visualidade da paisagem da ponte do São Gonçalo. Com a implementação dos semáforos e dos pontos demarcados para as paradas, o regulamento influenciou na forma como o espaço estava organizado e, consequentemente, em como era apropriado e utilizado.

Conforme aponta Fábio Barbosa, a paisagem, expressa pelos diversos objetos espaciais que a formam, constitui a parte que abrange as propriedades dos sentidos.

---

especiais sobre o sistema de Bloque. Porto Alegre: Filial da Liv do Globo, julho 1913. (anexo). Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS. p.3.

[82] COMPAGNIE AUXILIARE;VIAÇÃO FÉRREA. **Regulamento sobre...** p.3.

> Segundo Santos (1996), “esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a visão abarca. Não é formada apenas de volume, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc.” (SANTOS, 1996, p. 61). A partir daquilo que é mostrado, do visível, é possível buscar significados; assim, chega-se ao entendimento e à compreensão dos aspectos aparentes. (BARBOSA, 2008, p.90)

O entendimento da paisagem da ponte férrea, a partir deste sistema, consistia de uma conjunção de variados sentidos, como a visão – com os semáforos – e a audição, com os apitos. A segunda parte do documento, sobre a ponte giratória, segue no mesmo sentido:

> I - É prohibida a passagem na ponte a todas as pessoas extranhas ao serviço da estrada.
> II - A ponte do São Gonçalo é constantemente vigiada e manobrada por dois guardas que devem sempre achar-se nos respectivos logares de vigilância, quer de dia quer de noite, (...)
> V - A ponte é protegida por dois semaphoros collocados á distancia 345 metros e por duas taboletas postas junto ás entradas, em cada extremidade da ponte. Além disso, um sigeal electrico automático está installado nas estações de Pelotas e nas juncções para indicar aos chefes daquellas estações a posição da ponte a cada instante.[83]

Da mesma forma como os semáforos para o controle dos trens, há outros próximos às entradas da ponte regulando a abertura da mesma. Chama a atenção o fato de ser proibida a presença de pessoas estranhas e a constante vigilância sobre o local. Cada vez mais, a ponte se torna responsabilidade e é controlada pela empresa ferroviária, que determina “o ir e vir” nesta passagem.

O controle destes semáforos se dava desta maneira:

> VI - Durante o dia, emquanto a ponte estiver aberta, os braços dos semaphoros devem indicar LINHA IMPEDIDA (posição horisontal) e as taboletas nas cabeceiras da ponte devem apresentar a ***Côr Vermelha***.
> VII - Estando a ponte fechada e na posição de dar passagem aos trens, no lado por onde elles devem entrar, o semaphoro deve indicar LINHA IMPEDIDA (braço horizontal) e a taboleta na cabeceira da ponte deve mostrar a ***Côr Verde***. Depois de o guarda ter visto que o trem tem que parar em frente ao semaphoro, o semaphoro deve ser mudado indicando linha livre e o trem a seguir.
> VIII - Durante a noite os signaes feitos pelos semaphoros e pelas taboletas serão substituídos por outros nos mesmos lugares, feitos com lanternas apresentando respectivamente as cores ***Vermelha*** ou ***Verde***, conforme a ponte estiver aberta ou fechada.
> IX - Quando a ponte estiver aberta, o disco electrico das estações de Pelotas e das juncções deve apresentar a ***Côr Vermelha***, e quando estiver fechada deve despertar uma campainha e apresentar a ***Côr Branca***.[84]

[83] COMPAGNIE AUXILIARE;VIAÇÃO FÉRREA. **Regulamento sobre...** p.6.
[84] COMPAGNIE AUXILIARE;VIAÇÃO FÉRREA. **Regulamento sobre...** p.6.

Seguindo a mesma lógica do sistema de bloque, o trem deveria parar antes do semáforo, observar a situação da linha, a cor indicando se a ponte está aberta ou fechada, para então, aguardando o sinal do guarda, prosseguir. As cores vermelha e verde davam as instruções na ponte – destacando-se um estratagema com lanternas para suprimir a escuridão noturna –, enquanto nas estações, que deveriam estar ligadas a este controle, eram as cores vermelha e branca. Para os dias de cerração, o regulamento acrescenta, "uma capsula deve ser posta nos trilhos em frente ao semaphoro, no lado do machinista, para indicar o local do mesmo e também indicando o lugar onde o trem deve ser parado e onde o trem não póde seguir sem signal ou piloto"[85]. Seguindo o mesmo procedimento, ao se aproximarem do semáforo, o maquinista deveria dar 4 apitos e, ao ser mudado o sinal, dar outro apito curto indicando sua compreensão.

O sistema da ponte giratória visava, especialmente, coordenar a passagem dos trens e das embarcações. Para tanto, o regulamento indicava que, quando se aproximassem, ao mesmo tempo, um trem e um navio de vela, este tivesse a preferência, ficando a ponte aberta e o trem parado. Quando fosse um vapor, no entanto, este deveria esperar a passagem do trem, permanecendo a ponte fechada. Caso se aproximasse um navio qualquer e não houvesse trem esperado, a ponte imediatamente deveria ser aberta.

Toda esta regulamentação foi sistematizada, ao fim do livreto, com a seguinte planta (Fig.8). Nesta, estão resumidos todos os itens explicativos que contém o regulamento. A linha central na horizontal representa a estrada de ferro. As primeiras linhas tracejadas, ao lado direito e ao esquerdo, indicam o ponto onde os trens deveriam diminuir sua marcha, vindos ou de Pelotas, ou do Capão Seco. As linhas tracejadas próximas às entradas de ambos os lados da ponte, indicam o local onde as locomotivas deveriam parar e esperar a autorização para prosseguir. Ao centro, na vertical, têm-se a representação da ponte do São Gonçalo, com indicação do vão giratório. Toda a planta possui demarcações das distâncias. Ao lado esquerdo inferior, tem-se a legenda dos semáforos.

[85] COMPAGNIE AUXILIARE;VIAÇÃO FÉRREA. **Regulamento sobre...** p.8.

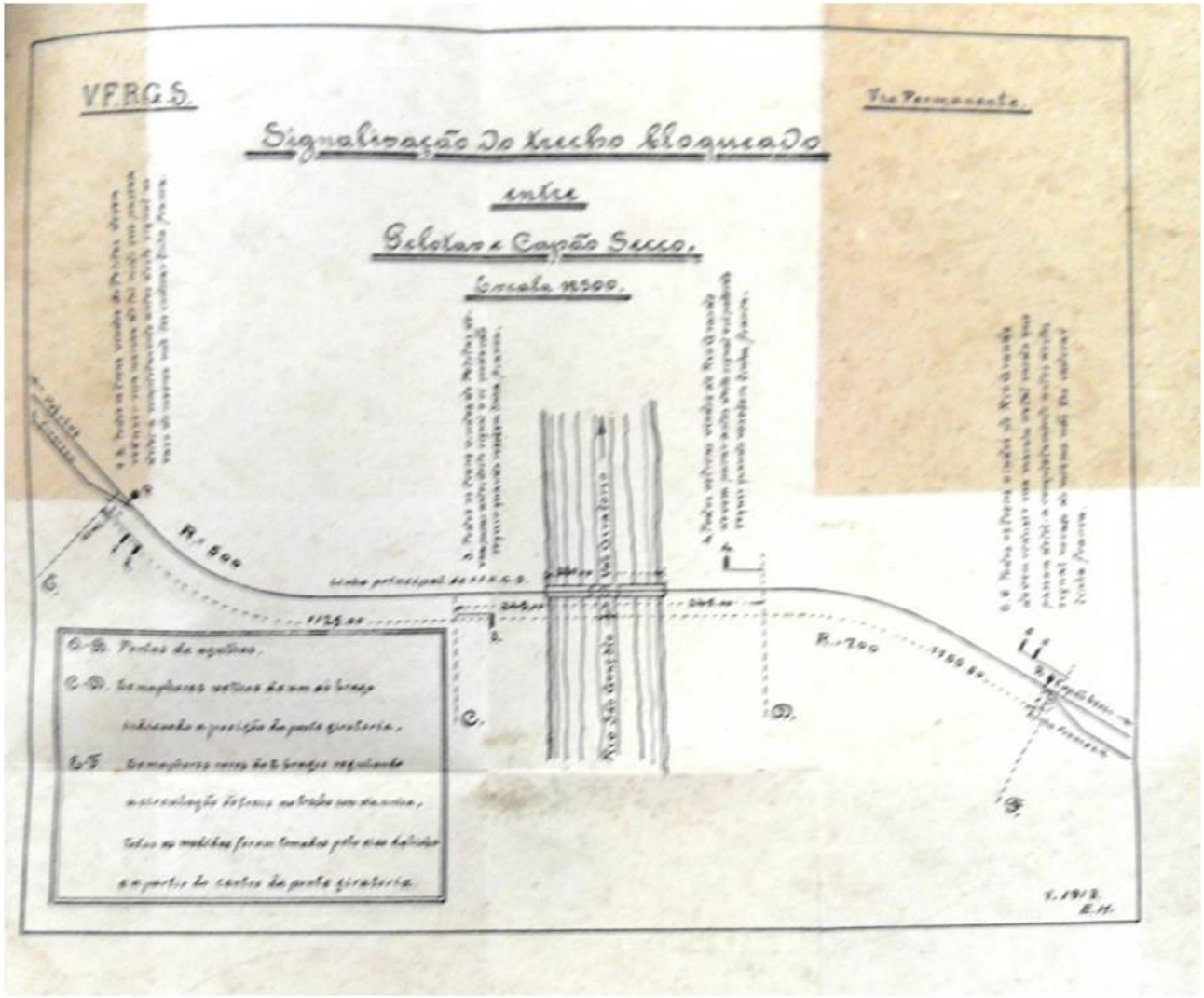


Fig.8. Signalização do trecho bloqueado entre Pelotas e Capão Secco. Fonte: COMPAGNIE AUXILIARE DE CHEMINS DE FÉR AU BRESIL;VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções especiais sobre o sistema de Bloque**. Porto Alegre: Filial da Liv do Globo, julho 1913. Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Se a capacidade contida nas fotografias anteriormente analisadas de representar o espaço da ponte férrea como uma paisagem seria pouco contestável – em função do próprio caráter do fotográfico – acredita-se que a normatização apresentada pelo regulamento e pela planta contribui, por outro viés, para a construção da visualidade deste espaço. Ambos trazem demarcada, com princípios lógicos e codificados, a organização desta espacialidade.

Mais do que isto. Além de classificar e determinar a posição de cada item, implica na forma de apropriação do espaço físico, enquanto sua funcionalidade prática, e na própria apropriação da visualidade. Ao se ter especificado exatamente os pontos de parada, as cores, os movimentos que deveriam ser observados não foi somente o espaço material do espaço que mudou visualmente: seu uso também passou a ser organizado de acordo com essa percepção. Foi elaborado para o espaço ferroviário da ponte do São Gonçalo, claramente, assim, um modo de olhar – e o regulamento foi um instrumento de pedagogia, de educação deste olhar.

Nesta direção – retomando as questões relativas à visualidade apresentadas por Meneses –, após reconhecer as imagens recorrentes e significativas de uma temática e identificar as intenções de exposição (o visível e o invisível), é preciso atentar para os “modos de ver”. Esta questão, o autor denomina de “visão”.

A visão são os instrumentos e técnicas de observação, os papéis do observador, os modelos e as modalidades do “olhar” (MENESES, 2003). Esta ideia remete à noção de visualidade, sendo sempre construção histórica. Não havendo universalidade e estabilidade na experiência de ver, uma história da visão depende de muito mais do que de alterações nas práticas representacionais (MENESES, 2005). Assim, detectar o significado de alguns ícones e sentidos nas representações visuais não é o suficiente para compreender a construção de uma visualidade. É imprescindível que se abarque, além da criação da imagem, a elaboração da “forma de olhar” para essa imagem. Não só a representação dos espaços, as paisagens, são construções culturais de um determinado período; quando criadas, elas implicaram também em modos de ver.

Neste sentido, a ponte do São Gonçalo é um ótimo caso para se compreender a construção do espaço ferroviário enquanto uma visualidade. O regulamento foi criado com objetivos específicos: ensinar aos maquinistas, guardas e, porque não, tripulantes das embarcações, a ver da forma correta a espacialidade pela qual estavam passando. O olhar correto era imprescindível para também uma

correta execução do serviço. A primeira parte do livreto, até mesmo, traz a *obrigação* dos empregados de entenderem perfeitamente as instruções e, caso não conseguissem, de procurarem ajuda. Era necessário, assim, que ao se aproximar da ponte, o maquinista parasse, *olhasse* para os semáforos, *olhasse* para a mudança de avisos, *olhasse* para a abertura ou fechamento da ponte, de acordo com o caso. A educação formal do modo de ver obrigava a enxergar aquela paisagem como o determinado.

Por outro lado, como apontam inúmeros historiadores que trabalham com imagens, a recepção de uma representação visual escapa às intencionalidades do produtor, não sendo sempre observada como o esperado. Neste sentido, pode-se abranger o alcance das normatizações – criadas pela companhia para o uso dos empregados – a todas as pessoas, dotadas da capacidade da visão, que entrassem em contato com o espaço da ponte férrea. Para os moradores das proximidades e passageiros dos trens, provavelmente, a troca constante de luzes indicativas, de letreiros nos semáforos, adquiriram sentidos diversos do que uma mera técnica de controle sobre a travessia. Talvez instigassem sentimentos de medo sobre a atuação correta do empregado e um possível acidente, ou somente, ao soarem os 4 apitos curtos, criariam a expectativa da passagem de um trem, ou de uma embarcação.

Ou ainda, para alguns, esta não fosse uma paisagem de modernidade, de disputas entre formas de transportes pelo espaço físico. Devido aos inúmeros casos – não só nas proximidades da ponte, mas em todo o leito do São Gonçalo –, talvez fosse um local da efemeridade da vida humana, com os muitos corpos que, a qualquer momento, poderiam aparecer nas águas. Um exemplo foi o do menino Vicente, filho do dono do iate *Novo Trindade*, o Sr. Francisco de Paulo Santos, encontrado afogado nas imediações da ponte da estrada de ferro em 1889[86]. Ou então, o caso do suicídio do empregado da estrada de ferro, o telegrafista Astrolábio Sebastião Coriolano da Silva, que em fevereiro de 1898, depois de abrir sua repartição e ter dado sinal às estações telegráficas, “dirigiu-se, calmamente, á ponte do S. Gonçalo” e “ao chegar ahi, deu um tiro de revolver na cabeça, cahindo á água o inditoso jovem, que contava apenas 24 annos e era muito estimado”, sendo encontrado já morto pelo guarda da ponte. Soube o *Diário Popular*, pouco antes de

[86] Menor afogado. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 19 mar. 1899, n.63, p.2.

fechar a edição do jornal “que moradores próximos á ponte, com auxílios de anzoes, conseguiram tirar do fundo da água o cadáver, que está sendo velado no quarto que residia Astrolabio, no *Hotel Oliveira*, próximo a estação”[87].

Assim, entre semáforos que mudam de cor e corpos que quebram o habitual da paisagem, as possibilidades de observação dessas visualidades são variadas. Nesta perspectiva, efetivamente, a paisagem foi dinâmica: habitada e “praticada” pelos diversos olhares que lhe foram lançados.

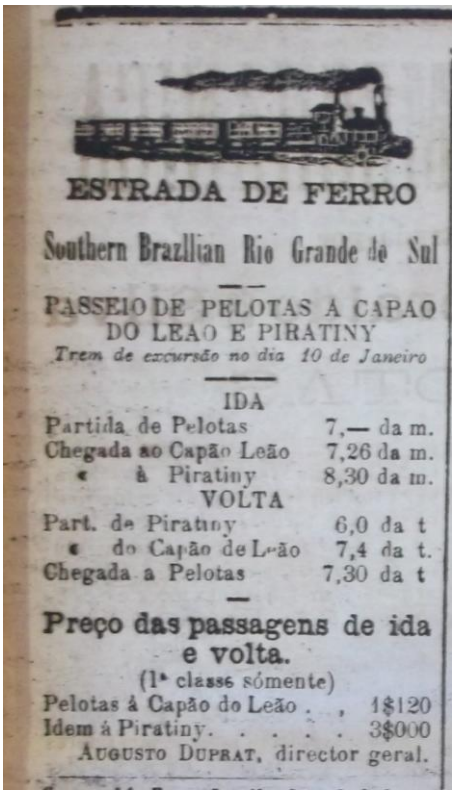
2.4. Locomotivas e vagões: construção visual de monumentos móveis

A Estação Férrea e Ponte do rio São Gonçalo foram, cada qual a seu modo e de acordo com sua funcionalidade, representadas de forma geral como contrastes do moderno em relação a espaços que haviam sofrido pouca interferência anteriormente, solidificando novos usos, imagens e contradições na espacialidade urbana. É preciso considerar, entretanto, dois fatores que possibilitavam a ligação entre estes espaços: os trens e, como cenário para estes, os próprios trilhos. Nas palavras de Lidia Maria Possas, “o encantamento da presença da locomotiva cortando e aproximando o espaço físico e as pessoas, permitindo concretizar uma visão de progresso, enfim materializado, se impôs, mesmo que na época já provocasse uma possível alteração da natureza” (2001, p.55).

Pablo Luiz de Oliveira Lima, em seu trabalho, percebeu que a imagem de “locomotivas saindo de túneis, subindo serras, soltando fumaça e vapor representam os resultados dos processos de trabalho e a realização de transformações concretas na paisagem do sertão durante sua modernização” (2009, p.144). O caso de Pelotas não se dá de maneira tão diferente: de um modo geral, analisar paisagens como a da Estação e da ponte permitem um entendimento da construção de espaços ferroviários que, independente da movimentação e apropriação das pessoas, são fixos materialmente. Para se perceber, efetivamente, a aproximação dos lugares e o tom do movimento e da marcha é preciso *olhar* também para a presença – ao mesmo tempo efêmera e constante – das locomotivas e vagões: monumentos móveis que passaram a interferir no tempo e na velocidade urbana.

[87] Suicídio. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1898, n.27, p.2.

Possas indica que, na construção das regionalidades onde a ferrovia teve papel fundamental, há que se considerar a função da imprensa, com sua linguagem jornalística, seletiva e interpretativa do real. “Ao fazer parte dos espetáculos de signos e emblemas (...), apesar do discurso de neutralidade e preocupação informativa, a imprensa cristalizou o imaginário social, ou seja, foi um dos instrumentos de espetacularização” (POSSAS, 2001, p.113-14). Assim, algumas das primeiras representações visuais que se têm das locomotivas são veiculadas nos periódicos pelotenses (Fig.9 e Fig.10).



ESTRADA DE FERRO

Southern Brazilian Rio Grande do Sul

PASSEIO DE PELOTAS Á CAPAO DO LEAO E PIRATINY

Trem de excursão no dia 10 de Janeiro

IDA

Partida de Pelotas	7,— da m.
Chegada ao Capão Leão	7,26 da m.
« á Piratiny	8,30 da m.

VOLTA

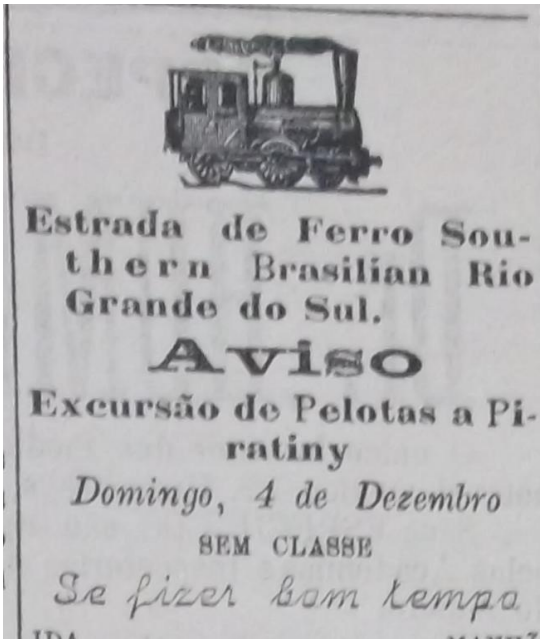
Part. de Piratiny	6,0 da t
« do Capão de Leão	7,4 da t.
Chegada a Pelotas	7,30 da t

Preço das passagens de ida e volta.

(1ª classe sómente)

Pelotas á Capão do Leão . .	1$120
Idem á Piratiny.	3$000

AUGUSTO DUPRAT, director geral.



Estrada de Ferro Southern Brasilian Rio Grande do Sul.

Aviso

Excursão de Pelotas a Piratiny

Domingo, 4 de Dezembro

SEM CLASSE

Se fizer bom tempo

Fig.9 (à esquerda). Fonte: Annuncio. **Diario de Pelotas**, Pelotas, 08 jan. 1886, n.5, p.3.

Fig.10 (à direita). Fonte: Declarações. **Diario Popular**, Pelotas, 04 dez. 1898, n.277, p.3.

Nesta primeira imagem, do *Diário de Pelotas*, tem-se a representação de um trem, composto de locomotiva, tender[88] e cinco vagões. À frente, a chaminé solta fumaça e, no compartimento do maquinista, em tom de branco, há uma figura que poderia ser uma pessoa. Os trilhos estão somente esboçados, em preto esfumaçado. Na segunda gravura, do *Diário Popular*, há uma locomotiva. Seu eixo de rodas é perfeitamente visível e a chaminé, como na anterior, está soltando

[88] Veículo colocado imediatamente após uma locomotiva a vapor e que transporta a água e o combustível (carvão) necessários à alimentação da máquina.

fumaça em forma de espiral. No interior da locomotiva, há uma sombra negra que poderia, também, indicar o maquinista. O trilho se compõe de uma linha.

Ambas as imagens foram publicadas, cada qual no respectivo periódico, quase que diariamente – em geral de terça, ou quarta a domingo – figurando nos avisos dos horários de trens e, principalmente, nos anúncios dos trens de excursão. Em alguns casos, estavam presentes também em recados gerais solicitados pela companhia ferroviária. No *Diário de Pelotas*, a imagem aparece desde o ano de 1885, até 1889, último ano de publicação do jornal, enquanto a gravura do *Diário Popular* é inserida desde o início de funcionamento do periódico – ano de 1890 – começando a escassear em 1898, até não ser mais inserida.

As duas figurações seguem um mesmo padrão de representação, embora uma mostre um trem completo e outra só a locomotiva – princípio motor que possibilita o movimento. Desenhadas em tom escuro, ambas dão o aspecto do ferro com que eram construídas estas máquinas. O que chama a atenção nas imagens, depois da estrutura principal, contudo, é a forma da fumaça que sai da chaminé: em espiral, alongada, chegando na primeira figura a alcançar quase todo o comprimento do trem. Este conjunto visual de “ferro e fumo” passa claramente a ideia de velocidade – o vento deixando a fumaça ao longo do trajeto – e de força – principalmente na segunda imagem com o eixo de rodas visível.

Associadas à posição figurativa nos anúncios das viagens, ou nos avisos da empresa *Southern*, estas construções visuais possuíram a função de fortalecer, visualmente, o ideal perpassado pela ferrovia: movimento, grandeza, força e desenvolvimento técnico. A locomotiva e os vagões nos periódicos, dessa forma, sintetizam a presença ferroviária e os serviços que esta presta: o leitor, ao se deparar com a imagem do trem, saberia de antemão a quê se refere o anúncio.

O *Diário de Pelotas*, no ano de 1886, traz uma reapropriação deste padrão (Fig.11). Na gravura, no primeiro plano há um trem, composto de locomotiva, tender e cinco vagões, saindo fumaça da chaminé. Os vagões são desenhados de forma bastante detalhista, deixando ver suas entradas e janelas. Os eixos das rodas e os trilhos - na parte anterior do trem - são visíveis. A máquina está passando sobre uma ponte. No plano de fundo, observa-se uma árvore em frente ao último vagão e várias outras em um morro ao fundo da imagem. Neste, tem-se ainda a presença de uma casa. O restante do entorno, na parte frontal da locomotiva, assemelha-se a um campo.

Fig.11. Fonte: Trem de excursão. **Diario de Pelotas**, Pelotas, 24 jul. 1886, n.21, p.3.

Esta imagem, como se pode observar, estava vinculada no periódico a um anúncio de trem de excursão, sendo este um pouco mais elaborado do que o de costume. Percebe-se que a gravura é bem mais estilizada do que as anteriormente analisadas, embora o trem continue na mesma padronização. A inclusão de elementos paisagísticos, neste caso, inseriu o trem – enquanto ícone simbólico – em uma espacialidade, dando-lhe um significado e função específicos no contexto. Os trens de excursão, promovidos pela *Southern* possuíam um caráter de divertimento, de encontro, de contato com locais campestres ou litorâneo. Esta imagem, assim, catalisa a noção do "sair da cidade" e adentrar outras paisagens, sendo o trem representado enquanto o propiciador de tal fato.

A representação da máquina atravessando uma ponte, nesse sentido, também não se dá ao acaso. Como visto com o caso da ponte do São Gonçalo, estas possuem um significado especial dentro do contexto ferroviário, principalmente na Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, a qual era repleta delas. Uma ponte simboliza o encontro, a passagem, mas também – e este é o apelo da imagem – a superação das barreiras. O morro posicionado ao fundo da gravura completa esta noção: a locomotiva, em sua velocidade, ganha o terreno, deixando-o para trás.

Como anteriormente abordado, uma representação pode, ainda, servir para vários propósitos, para várias apropriações. Assim, alguns meses depois, esta mesma imagem aparece redirecionada no Diário de Pelotas (Fig.12):

Carrion & C.

Agentes do Commercio.

140 RUA ANDRADE NEVES 140

Offerecem seus serviços para transportes de mercadorias, bagagens, encommendas, valores, etc., pela estrada de ferro — *Southern Brazilian Rio Grande do Sul*, — para o Rio Grande, Bagé, estações intermediarias e todos os pontos da campanha, mediante modica commissão. Tambem se encarregam de expedições e despachos por vias maritimas.

Encarregam-se de recebimentos e distribuição de fructos do paiz.

Succursaes: Rio Grande, Aureliano Espirito Santo; Bagé, Alfr. do Augé.

Fig.12. Fonte: Annuncio – Agentes do Commercio. **Diario de Pelotas**, Pelotas, 05 out. 1887, n.80, p.2

Da representação simbólica de um aviso de viagem de recreio, a mesma imagem passa a ter um caráter “publicitário”, figurando o anúncio de uma agência de comércio, expedidora e despachante de encomendas pela via férrea. Observa-se que o sentido de transposição de espaços permanece e a construção visual agora remete à competência da agência: a imagem, de certa forma, transpassa a ideia de segurança na viagem. Isto, associado à descrição dos serviços – especificando todos os pontos onde os agentes atuam – fortalece a representação de eficiência e velocidade, além de associá-los a uma imagem visual ferroviária que já vinha sendo construída.

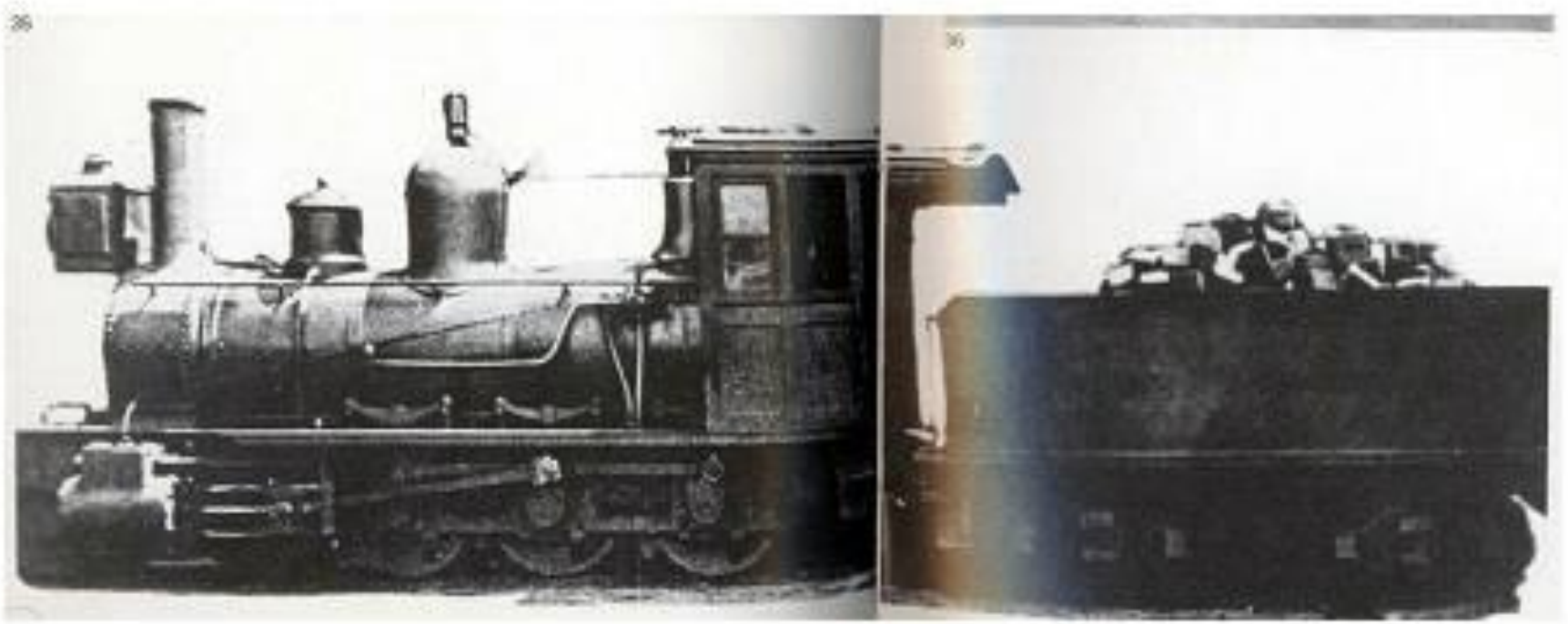
Percebe-se, assim, que os periódicos, ao publicarem as imagens sobre os trens, constroem uma forma de os representar visualmente que acaba por se tornar um “modelo”. Estas representações, além de criar formas do leitor perceber e se apropriar da figura dos trens, possuem relações entre si, sendo republicadas para diversos fins. O caso da última imagem, até mesmo, pode indicar a criação destes desenhos por um autor, o qual o “vende” ou o fornece de acordo com a procura. Em outro sentido, pode-se inferir que a contínua publicação destas imagens nos jornais influenciou também a forma deste mesmo leitor olhar para o “modelo real” da representação.

Não se pode afirmar que as representações contidas nos periódicos pelotenses foram originais, ou pioneiras, sendo responsáveis pela *criação* de um modelo visual específico para os trens. No entanto, encontram-se recorrências do mesmo padrão em algumas fotografias, com período de produção estimado entre os anos de 1884-1925.

Na próxima fotografia (Fig.13), tem-se a imagem de uma locomotiva e de um tender. A informação contida de que esta teria sido a locomotiva nº1 da estrada de ferro indica que, provavelmente, foi uma das primeiras a circular na linha do Rio Grande a Bagé, em função da numeração. O foco da representação é a estrutura, dando ênfase para seus detalhes mecânicos, como a chaminé, o eixo de rodas, a cabine do maquinista e o carvão como combustível. Fica evidente a semelhança desta imagem com a gravura publicada no *Diário Popular*, seguindo uma mesma visualidade. A única diferença seria o lado da tomada da fotografia, embora não se possa descartar a hipótese de que esta tenha sido espelhada.

Para Lidia Maria Vianna Possas, a ferrovia tornou-se

> Um espetáculo-síntese repleto de imagens que se generalizaram pelo planeta como uma verdadeira religião terrena e material, em que os homens acreditavam serem governados por algo que, na realidade, eles próprios inventaram. Mas acabaram por ser arrastados pela sua criação, um poder que ao mesmo tempo alienava e suprimia a condição do real, que se empobrecia e se fragmentava pelo consumo de imagens e mais imagens. Tudo isso, porém, os surpreendia. (POSSAS, 2001, p.53)



LOCOMOTIVA Nº 131,ANTIGA Nº 1 DA E.F.RIO GRANDE /BAGÉ

Fig.13. Locomotiva nº131, antiga nº1 da E.F. Rio Grande/Bagé. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez

A produção de imagens sobre as locomotivas na Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, especialmente em Pelotas, pode ser interpretada à luz desta definição dada pela autora. Os trens, enquanto máquinas modernas, novidades da era do vapor, surpreenderam por seu tamanho, força, barulho e velocidade. Esses "monstros" de ferro instigaram, assim, a imaginação e os sentimentos das pessoas.

O *Álbum de Pelotas*, de 1922, traz um exemplo de representação dos trilhos e do trem em um conto literário[89], o qual se encerra com a morte do personagem, quando "o infeliz fixou o olhar no pharol que vinha sobre elle rápido, cruel, assassino. (...) E o trem avançava, num fragor de ferros que se chocam, vencendo distâncias, tendo já feito passar sobre o infeliz o jacto obliquo da lanterna fatal". O trem é retratado como algo "do inferno", vingativo, sendo que a luz emitida consegue se sobressair aos eventos da natureza, como o temporal que acontecia, além do efeito do clarão nos trilhos – "duas paralelas que fugiam".

Observa-se que esta representação denota o clássico sentido do trem como algo que não pode ser controlado; e o que não tem controle sinaliza o perigo. Essa perspectiva do conto do *Álbum de Pelotas* se coaduna com muitas outras, como a de muitos religiosos da época que pensavam que "os trens seriam sinais precursores de vingança do céu contra a incredulidade dos homens e da chegada do Anti Cristo ou mesmo que o trem era obra do demônio" (POSSAS, 2001, p.55).

Sendo comumente definidas como algo diabólico, demoníaco, *incontrolável*, a constante representação visual de locomotivas – isoladas, paradas, enquadradas – poderia ser um instrumento (intencional ou inconsciente) de "dominação" sobre uma máquina ainda não totalmente apropriada pelo homem como invenção sua. Talvez nem todas as reações evocadas pelos trens nas pessoas fossem tão acentuadas, mas algum estranhamento elas causaram. Cita-se o exemplo, então, do caso ocorrido próximo a estação Nascentes, onde o trem da *Southern*, em sua passagem no quilômetro 174, fora "apedrejado por diversos indivíduos"[90].

---

[89] Para Sandra Pesavento, mais do que possível, é necessário que o historiador lance o olhar para a literatura, pois esta, como fonte privilegiada, dá "acesso ao imaginário, permitindo-lhe enxergar traços e pistas que outras fontes não lhe dariam" e porque "dá a ver, de forma por vezes cifrada, as imagens sensíveis do mundo" (2006, s/p.). Assim, "parte-se do pressuposto de que este real é construído pelo olhar enquanto significado, o que permite que ele seja visualizado, vivenciado e sentido de forma diferente, no tempo e no espaço" (PESAVENTO, 2006, s/p.)

[90] Trem apedrejado. **Diário Popular**, Pelotas, 12 jul. 1902, n.158, p.1.

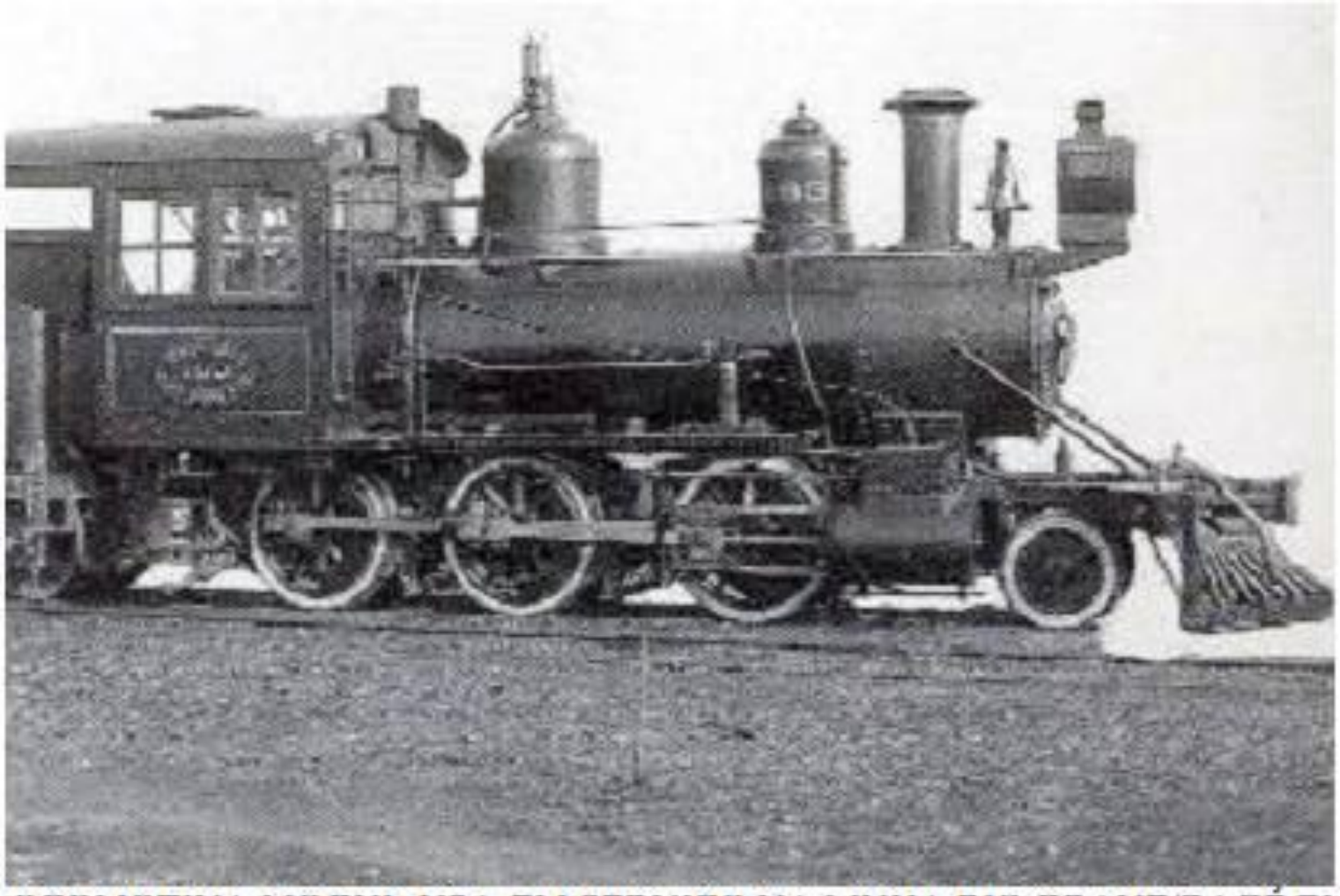
De certo modo, também o modelo de locomotiva que a empresa dispusesse para o serviço, afetaria a percepção da população – ou pelo menos na visão dos periódicos – da eficiência dos serviços prestados. No *Diário de Pelotas* de 11 de junho de 1886, lê-se a seguinte notícia, retirada pelo jornal do *União Liberal*, de Bagé: “Informou-nos pessoa importante, chegada ultimamente do Rio Grande, que a companhia da estrada de ferro fez encommenda para a Europa, de uma importante machina de extraordinária força, que possa conduzir 40 carros, para mais facilmente subir o trecho das Pedras Altas”[91].

A figura da locomotiva, assim, resume o princípio de todo o trem, uma vez que esta é responsável por puxar o comboio. Da mesma forma como ocorre com o prédio da Estação, ela acaba – ao sintetizar as características de velocidade, força e grandeza – tornando-se um ícone dessa simbologia. Pode-se observar que a encomenda de locomotivas se torna um evento importante para a cidade, na questão do melhoramento urbano. O desenvolvimento do transporte, principalmente o de cargas, fica condicionado à existência de máquinas capazes de o realizar com eficiência e garantia.

Tem-se o caso, nesta direção, da locomotiva do modelo *Mogul* e o início do transporte de gado em pé no ano de 1904, acompanhado de perto pelo *Diário Popular*:

> O digno superintendente geral da *Southern*, Sr. Dr. Augusto Duprat, communicou, hontem, ao illustre intendente, nosso amigo Dr. Barbosa Gonçalves, que a directoria d’aquella estrada havia lhe participado ter recebido aviso da fabrica Baldwin Locomotivas Works, nos Estados Unidos, de que as locomotivas Mogul, por ella encomendadas e destinadas ao transporte de gado em pé, iam ser expedidas para aqui, no corrente mez.
> É com satisfação que damos ao publico essa agradável noticia, em vista de constictuir este facto o benéfico inicio das medidas, em prol da nossa principal industria[92].

[91] Estrada de ferro, **Diário de Pelotas,** 11 jun. 1886, n.129, p.2.
[92] Gado em pé. **Diário Popular**, Pelotas, 14 fev. 1904, n.86, p.2



LOCOMOTIVA MOGUL-USA-EM SERVIÇO NA LINHA RIO GRANE/BAGÉ EM 1925

Fig.14. Locomotiva Mogul – USA – em serviço na linha Rio Grande/Bagé em 1925. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez

O início dos anos 1900, para a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, marcou o primeiros esforços para implementar o transporte de gado em pé da região da campanha para Pelotas e Rio Grande. Apesar de esta linha ser sempre colocada como responsável do eixo gado-charque-porto, este serviço se deu, efetivamente, somente vinte anos após a inauguração da via férrea. A ênfase colocada pelo periódico na encomenda das locomotivas como o início das medidas em benefício à indústria local, reforça a simbologia que a máquina passa a carregar. O fato de serem construídas e trazidas dos Estados Unidos, país que se tornou referência nos caminhos de ferro, fortalece ainda mais esta confiança depositada.

Esta fotografia (Fig.14), a princípio datada de 1925, retrata o modelo *Mogul*, a qual teria sido encomendada pela *Southern* para o transporte de gado em pé. Postada sobre trilhos, é o único objeto representado, dando destaque, como na imagem anterior, para os detalhes técnicos de sua estrutura. Observa-se o símbolo da companhia ferroviária, ainda que não possa ser claramente identificado. Novamente a visualidade é a mesma, atestando que as locomotivas foram objetos de um determinado modo de olhar e de representar. O *Diário Popular* segue na sua "cobertura" sobre a encomenda das locomotivas:

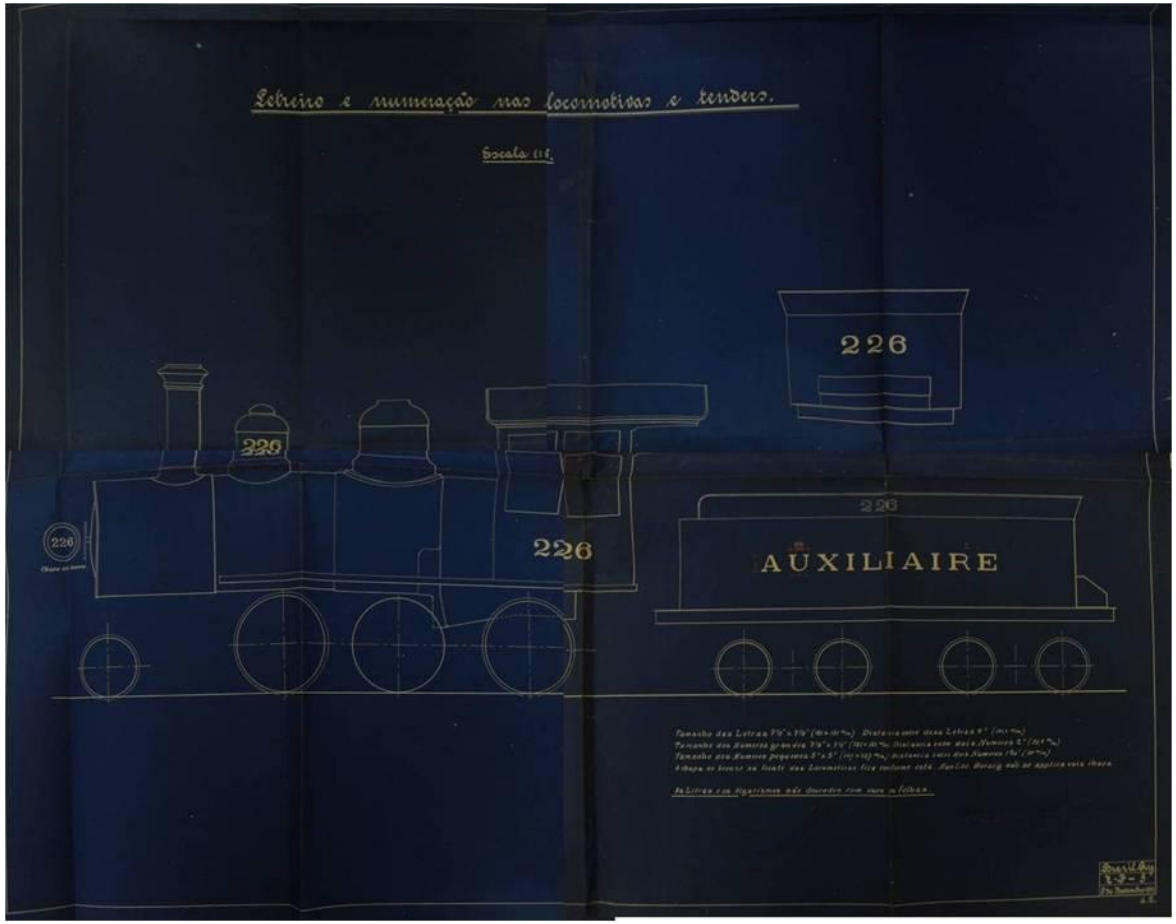
> O digno director geral da *Southern*, Sr. Dr. Augusto Duprat, participou ao illustre intendente, nosso amigo Dr. Barboza Gonçalves, haver recebido carta da directoria em Londres, communicando que embarcaram, a 12 de Abril, em New York, com destino ao nosso estado, as três locomotivas para ali encommendadas.
> Quanto aos carros para o transporte de gado em pé, carros também para ali encommendados, a directoria já deu providencias no sentido de serem os mesmos pintados, numerados, etc., para serem expedidos com urgência para aqui.[93]

Uma expectativa se forma em torno da chegada das máquinas para a estrada de ferro. Percebe-se uma rede de comunicações sobre o assunto, onde a diretoria geral da *Southern* informa o diretor da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, que por sua vez comunica o intendente municipal. Nesta matéria, o diferencial é a atenção dada também para os carros, os vagões do trem, os quais já andam mais adiantados, começando a ser pintados e numerados.

A numeração dos carros e locomotivas, assim, consistia fase importante na preparação dos trens. Em 1911, a *Compagnie Auxiliare de Chémins de Fer au Brésil* instituiu um modelo:

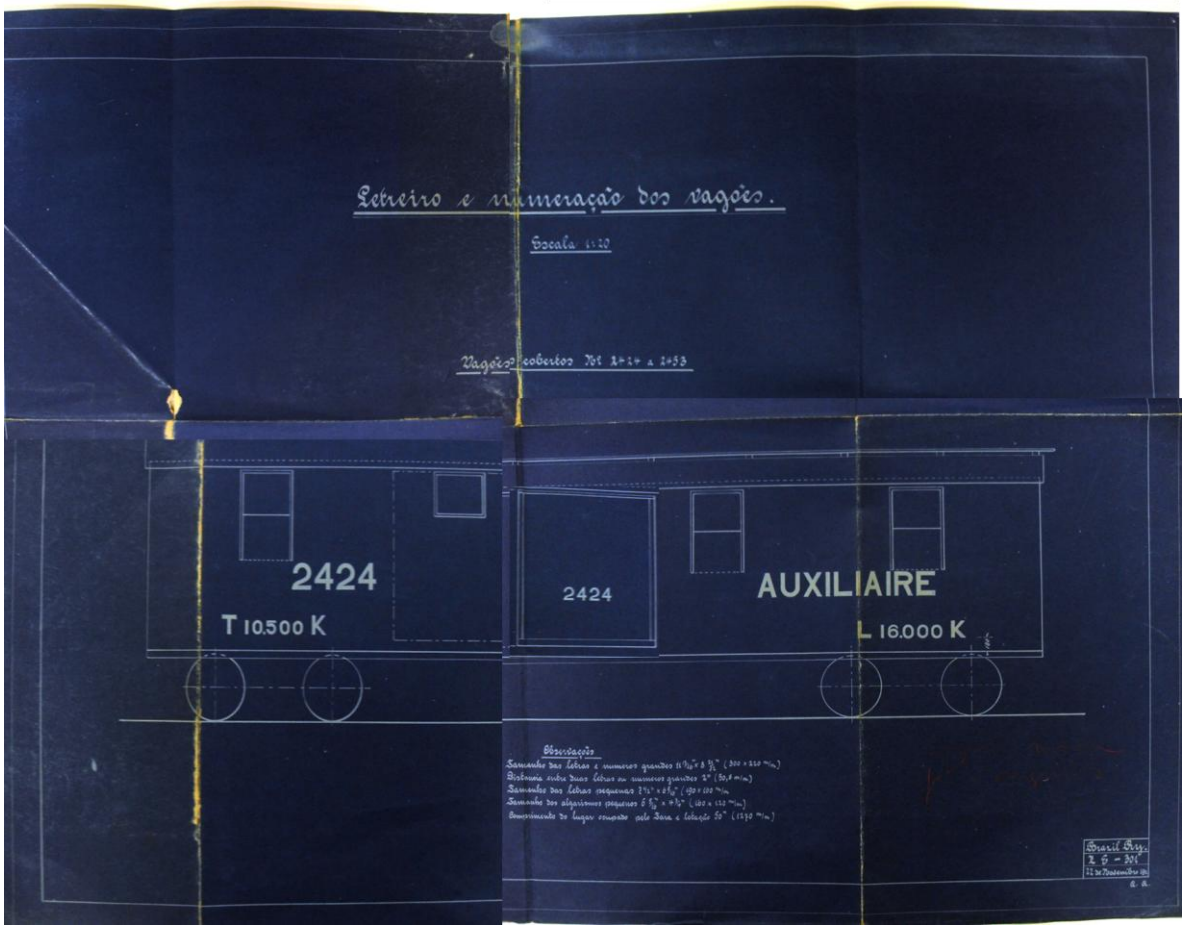
---

[93] Gado em pé. **Diário Popular**, Pelotas, 13 maio 1904, n.109, p.1



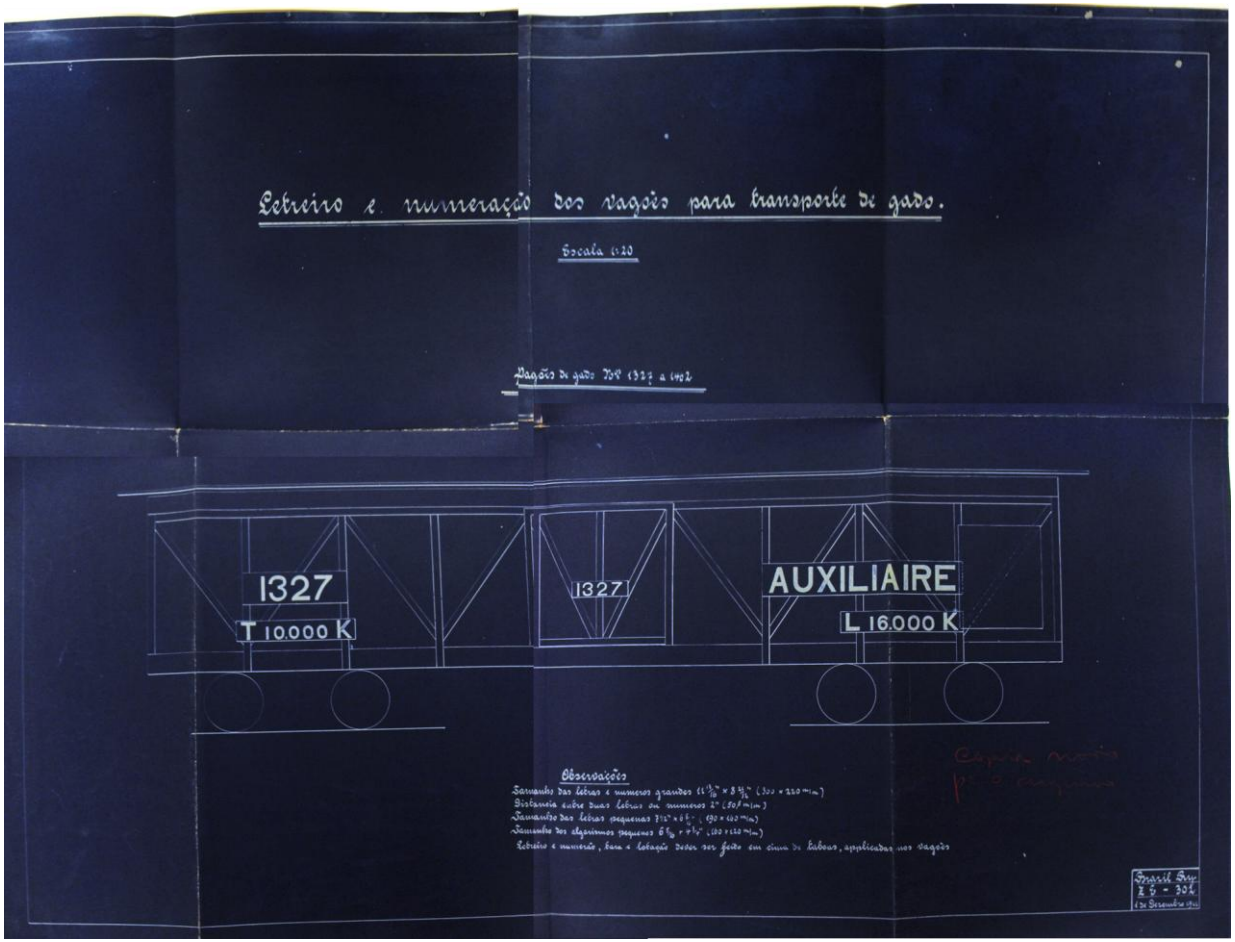
Descrição: Tamanho das Letras 7'/8" x 7'/8" (181 x181 m/m) Distancia entre duas Letras 4" (101,6 m/m)
Tamanho dos numeros grandes 7'/8" x 7'/8" (181 x181 m/m) Distancia entre dois numeros 2" (50,8 m/m)
Tamanho dos numeros pequenos 5"x5" (127 x 127 m/m) Distancia entre dois Numeros 13/16 (30 m/m)
A chapa de bronze na Frente das Locomotivas fica conforme está. Nas Loc. Borsig não se applica esta chapa.
As Letras e os Algarismos são dourados com ouro em folhas.

Fig.15. Letreiro e numeração nas locomotivas e tenders. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem. São Leopoldo/RS



Observações
Tamanho das letras e numeros grandes 11 13/16" x 8 26/32" (300x220 m/m)
Distancia entre duas letras ou numeros 2" (50,8 m/m)
Tamanho das letras pequenas 7 6/2" x 6 5/10 (190 x160 m/m)
Tamanho dos algarismos pequenos 5 5/10 x 4 3/9" (160x120 m/m)
Comprimento do lugar ocupado pela tara e lotação 50" (1270 m/m)

Fig.16. Letreiro e numeração dos vagões. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem. São Leopoldo/RS



Observações
Tamanho das letras e numeros grandes 11 13/16" x 8 26/32" (300x220 m/m)
Distancia entre duas letras ou numeros 2" (50,8 m/m)
Tamanho das letras pequenas 7 1/2" x 6 5/10 (190 x160 m/m)
Tamanho dos algarismos pequenos 5 5/10 x 4 3/9" (160x120 m/m)
Letreiro e numeração, tara e lotação dever ser feito em cima de taboas, applicadas nos vagões

Fig.17. Letreiro e numeração dos vagões para transporte de gado. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem. São Leopoldo/RS

Os croquis (Fig. 15, 16, 17), datados do ano de 1911, foram elaborados pela Companhia para normatizar a apresentação visual dos trens e seus elementos. Há uma forte orientação matemática, onde cada letra e número precisava estar metricamente organizado, tanto em seu tamanho, quanto em sua disposição em relação aos outros. Em todos os itens, o nome da *Auxiliare* ganhava destaque, sendo os números uma forma de identificação do trem. A legenda do croqui sobre as locomotivas e *tenders* traz ainda um dado importante, ao indicar que os letreiros e numeração deveriam ser em dourado com folhas de ouro. Assim, tem-se uma noção da cor que apresentavam e a escolha desta fortalece o ideal de grandeza ferroviária.

Abaixo, tem-se outra imagem de uma locomotiva do tipo Mogul (Fig.18). A fotografia está indicada pela catalogação do acervo do Museu do Trem como datada de 1884, embora possa se pensar em alongar esta datação para a década de 1900, quando aparentemente chegam os modelos à Rio Grande. A imagem focaliza a locomotiva e o tender, deixando aparecer o símbolo da companhia e sua numeração.

Percebe-se que ela está situada em algum ponto onde há cruzamento de trilhos, talvez um depósito de locomotivas, ou pátio ferroviário. Ao lado direito da imagem, tem-se próximo à máquina uma pessoa, provavelmente em empregado ferroviário (da *Southern* ou da *Viação Férrea/Compagnie Auxiliare*, conforme a datação que se presuma).

A representação, assim, segue o mesmo padrão das imagens anteriores, reforçando o modo como as locomotivas eram mostradas e vistas. Semelhantemente à fotografia da ponte do São Gonçalo, a presença de uma pessoa no quadro possibilita uma estimativa do tamanho da máquina, além de simbolizar o conhecimento e controle técnico sobre os princípios ferroviários.

Fig. 18. Locomotiva tipo Mogul da Baldwig – USA da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, 1884.
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem (item de exposição), São Leopoldo/RS.

De maio a junho de 1904 ocorre a chegada das locomotivas encomendadas, armadas e preparadas para a inauguração do transporte de gado em pé e do ramal ferroviário ao porto de Pelotas. No início de julho, tem-se, então, a viagem inaugural:

> **Primeira experiência**
> Ante-hontem, ás duas horas da tarde, o zeloso intendente, nosso amigo Dr. Barboza Gonçalves, teve a agradavel surpresa de receber communicação do digno Dr. A. Duprat de que achavam-se na estação de Pelotas, completamente montadas, as duas locomotivas que foram encommendadas para servir no transporte de gado em pé.
> (...) Após detalhado exame nas duas machinas, tomaram um vagon (?) puchado pela de n.24, os conduziu até a estação Theodósio, em cujo percurso a locomotiva deu as melhores provas.
> Na volta, dirigiu-se este mesmo trem, um pouco augmentado com carros de carga para a nova linha do ramal, afim de ser experimentada a ponte, recentemente construída. (...)
> Apezar da surpresa, como acima dizemos, era grande o numero de curiosos em todo o percurso, certamente determinado pelo apito das machinas, que, pela primeira vez, ali chegavam. (...)[94]

Assim como na inauguração da linha, "testar" as locomotivas em uma viagem serviu como um ritual, uma entrada das máquinas no cotidiano do serviço ferroviário. Mais do que isso, a primeira viagem marcava a criação efetiva de um novo espaço da ferrovia na cidade de Pelotas: o ramal do porto. Pela matéria, observa-se a importância que a numeração possui na identificação destas, o que, juntamente com o apito, possibilitou aos "curiosos" reconhecerem as novas locomotivas e *visualizá-las.*

> Conforme noticiamos, foi hontem inaugurado na E. de F. Southern, o transporte de gado em pé, nos novos vagões apropriados aquelle serviço.
> O comboio veio de Bagé, puxado por duas locomotivas, e compunha-se de 14 carros. (...)
> Assistimos a passagem do comboyo na ponte do Piratiny, sendo a sua extensão superior a da mesma ponte, aliás de grande comprimento.
> Foi de imponente efeito a passagem, que ocorreu sem a menor novidade.
> O gado vinha a vontade, graças a largueza dos vagões. (...)[95]

O começo da prestação do novo serviço foi realizado de forma suntuosa, com vários vagões – em um comboio "maior do que a ponte do Piratiny" –, dando provas da eficiência das novas locomotivas e também da comodidade dos carros para os animais. A passagem do trem, nesse sentido, transformou-se em um evento especial, requisitando a atenção e o *olhar* das pessoas, para que estas comprovassem por si próprias o valor e importância do investimento. Por outro lado,

[94] O ramal. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jul. 1904, n.155, p.2.
[95] Gado em pé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 1905, p.2.

ao ocorrer “sem novidade”, esta primeira viagem das locomotivas seguiu o percurso considerado normal para a estrada, sem acontecimentos que fugissem do habitual.

Estas locomotivas, no entanto, eram destinadas ao transporte de gado em pé; sua relação com os habitantes da cidade de Pelotas e usuários da via férrea se dava somente ao nível da observação, ou da encomenda/venda dos animais. Nesta direção, os trens de passageiros, ainda que fossem parecidos – na numeração, na cor, no tamanho –, suscitavam outras relações, mais próximas e pessoais. Era necessário, teoricamente, que estes propiciassem um mínimo de conforto e espaço para os passageiros. Uma das melhorias implementadas pela *Compagnie Auxiliare* foram os vagões-restaurantes, em função de que, nesse momento, as diversas linhas férreas do Estado se encontravam conectadas, fornecendo viagens mais longas e noturnas. Em funcionalidade desde julho de 1909 nos caminhos entre Santa Maria e Uruguaiana e Santa Maria e Passo Fundo, na linha do Rio Grande a Bagé estava previsto para outubro:

> O *service effective* de carros-restaurantes da empreza Bemporat nos trens da *Viação Férrea* entre Rio Grande e Bagé só em outubro p. f. será estabelecido.
> Esse facto é devido entre o contracto existente entre a Estrada de Ferro e o Sr. René Pascal, proprietário do hotel do Cerro Chato.
> - A empreza Bemporat pretende inaugurar dentro em breve um serviço de trens de excursão entre Rio Grande Bagé e vice-versa.
> Esses trens correrão bimensalmente, ao preço reduzido de 19$, ida e volta, estando providos de carros –restaurantes.[96]

À medida que a rede ferroviária no Estado foi ganhando força, principalmente em virtude da união de várias linhas sob a concessão da *Compagnie Auxiliare*, criando a *Viação Férrea*, houve alguns esforços no sentido de melhorar a qualidade das máquinas utilizadas no serviço ferroviário. Nota-se, entretanto, que estas melhorias nem sempre vêm para manter todas as relações: no caso da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, a implantação dos restaurantes nos trens implicou no fim do contrato com o hotel de uma das paradas, o qual possibilitava uma maior movimentação e desenvolvimento local.

A manifestação da empresa responsável por esses carros em assumir os trens de excursão – ou pelo menos organizá-los entre Rio Grande e Bagé – também ocasionaria uma modificação na forma como os excursionistas estavam acostumados a ver e vivenciar estes passeios. Outro exemplo é a implantação dos

[96] Empreza Bemporat. **A Opinião Publica**, Pelotas, 27 ago. 1909, n.196, p.1.

trens noturnos, que modifica a percepção de uma viagem marcadamente diurna para a noite. No mesmo dia em que *A Opinião Pública* noticia sobre os carros-restaurantes, avisa que "o jornal tem na secretaria o traçado da viagem de Porto Alegre a Montevideo e um apello destinado a ser assignado pelos commerciantes que se interessem pelo trem nocturno". Observa-se que as mudanças partem da diretoria ferroviária, mas para que ocorram efetivamente e com sucesso, precisam ser *negociadas* com os grupos detentores de poder local.

Mas nem só de melhoramentos se constitui a representação visual dos trens. As locomotivas e carros gaúchos – e brasileiros em geral – nem sempre eram de última geração, ou o melhor que havia para ser comprado na Europa e Estados Unidos. Usadas constantemente, talvez sem os reparos que exigiam e em função dos inúmeros acidentes, sua condição poderia não ser a ideal em alguns casos. Como narra *A Opinião Pública*:

> O *Echo do Sul*, publicando a noticia abaixo, pede providencias ao novo engenheiro fiscal da *Southern*:
> "Mais uma queixa, para juntar-se as muitas outras já existentes.
> As pessoas que fizeram a travesssia entre a cidade visinha e esta, ante-hontem, á tarde, no trem da *Southern*, passaram um mao bocado.
> Nos carros que vinham no comboio de Bagé, os passageiros foram obrigados a fazer a viagem com guarda-chuvas abertos, pois a água cahia, como se não houvesse cobertura, não eram carros: assemelhavam-se a cestos.[97]

Republicando uma notícia saída na imprensa rio-grandina, o jornal pelotense, mais uma vez, fazia o papel de porta-voz dos passageiros descontentes com o serviço prestado pela companhia ferroviária. A forma como a publicação caracteriza os vagões, como semelhantes a "cestos", deu ênfase ao problema vivenciado, seja de falha na estrutura, ou manutenção dos vagões.

Os casos de descarrilamentos também são constantes. Cita-se a o ocorrido em 26 de abril de 1898:

> O trem da *Southern* que parte desta cidade, as 9 horas e cinco minutos, para Bagé, depois de transpor a ponte sobre o arroio do Fragata, em frente á estância do tenente Ayres de Moraes Ancora, encontrou hontem na linha um animal cavallar.
> Ao apitar a locomotiva o animal assustou-se e investiu contra o aramado; porém, retrocedendo, foi apanhado pela locomotiva, sahindo então dos *rails* o *truc* do limpa-trilhos.
> Em seguida descarrillaram o *tender* e uma plataforma que conduzia vigas para pontilhões e os vagons ns.33 e 44, que levavam animaes e sacos com

[97] A Southern. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 mar. 1899, n.68, p.1.

> mercadorias, ficando todos muito damnificados e a locomotiva deitada sobre o aterro.
> O machinista, Manoel Marques, assim como o foguista, nada soffreu e folgamos em registrar que não houve desgraça pessoal.[98]

Os acidentes em função de animais sobre os trilhos eram comuns. Esta notícia chama a atenção, sobretudo, pela forma como o jornal o descreve. Ao utilizar denominações em inglês, língua do país originário da empresa concessionária, o periódico reforça o caráter estrangeiro da ferrovia, o que implica em dois sentidos: por um lado, ressalta o quanto a região está modernizada, por utilizar do serviço e de termos europeus, por outro, reforço a ideia de que a culpa pelos acidentes não é local, relegando ao *outro* esta responsabilidade. Novamente, ainda, percebe-se a função da numeração dos carros como um marco de reconhecimento e apresentação visual dos trens, somado, neste caso, à descrição de seu conteúdo interno.

Os problemas, principalmente os descarrilamentos, em função da água das chuvas acarretavam também uma modificação da apresentação visual comum dos trilhos. Têm-se, assim, descrições de "trilhos levantados"[99] e até de uma pedra desabada que só teria sido retirada de sobre os trilhos com dinamite[100]. Assim como os problemas com a ponte do São Gonçalo, os eventos naturais parecem ser um agravo para a circulação dos trens nos trilhos da linha.

> Está em maré de caiporismo a nossa estrada de ferro.
> Qualquer chuva um pouco mais intensa interrompe por alguns dias o seu trafego, em prejuízo dos interesses do commercio e do thesouro publico.
> O que se torna censurável é o segredo que se guarda sobre essas e outras interrupções, fazendo-se até, como ainda ultimamente, os passageiros seguirem viagem para voltarem do caminho.
> Se há defeito de construcção, este deve ser quanto antes remediado, pois não é possível que as cousas continuem nesta ordem.
> Não haveria para o governo conveniência de chamar a si essa estrada?
> Parece-nos que sim.
> O governo obtem dinheiro a 5%, paga de juros 7% á estrada, lucraria por conseqüência 2% que dariam para as obras que fossem preciso fazer-se, afim de não serem tão continuas as interrupções.[101]

A imprensa, em virtude dos tantos inconvenientes na linha pelas chuvas, chegou a denominar de "caiporismo" a situação da estrada de ferro; coloca, nesta

---

[98] Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 27 abr. 1898, n.95, p.2.
[99] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 21 abr. 1886, n.88, p.2; Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 jun. 1889, n.131, p.2.
[100] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 16 ago. 1888, n.188, p.1.
[101] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 17 ago. 1888, n.189, p.2.

perspectiva, a cidade de Pelotas e a região acima dos problemas, sendo estes uma anomalia que deveria ser consertada. Esta reclamação traz uma posição que, com o passar dos anos, foi se tornando comum na imprensa pelotense: creditar a culpa da situação à companhia que administrava a ferrovia e questionar sobre a possibilidade de uma encampação governamental da linha. Se a *Southern* "guardava segredos" sobre as reais causas dos acidentes, cada vez mais esta era denominada como inimiga dos interesses regionais, trazendo junto com esta representação uma imagem negativa do espaço ferroviário.

Não só as chuvas, entretanto, eram responsáveis pela interferência na espacialidade dos trilhos da estrada de ferro. Há relatos, por exemplo, de descarrilamento pelos trilhos cobertos de areia – com quebra de uma das peças das rodas da locomotiva e o limpa trilhos[102]; de animais parados nos trilhos, como a vaca que os atravessou, foi atingida, ficando "completamente esmigalhado" e a maquina sofrendo "um pequeno desarranjo"[103]; ou ainda da quebra dos parafusos que sustentavam o limpa-trilhos da locomotiva[104].

De certa forma, estes acidentes passam a ser parte da paisagem do caminho de ferro; havia sempre a expectativa de que a normalidade do espaço fosse interferida por algum trilho levantado, quebrado, obstruído, ou um trem caído. Quando os acidentes não eram causados por forças naturais, ou por falhas no funcionamento, podiam ser instigados pelo próprio homem:

> Lê-se no D*iario do Rio Grande*, de hontem:
> O trem que ante-hontem veio de Bagé, esteve quase a descarrilhar.
> No kilometro 73, entre a estação do Passo das Pedras e a do Capão do Leão, havia dous dormentes atravessados sobre os trilhos, sem duvida collocados ali de propósito por algum malfeitor.
> Devido á curva e á saliência do terreno que há no lugar, os dormentes só foram vistos pelo machinista quando o trem se achava já bastante próximo. Ainda assim, pôde elle parar com bastante rapidez, mas não sem que a machina attingisse os dous pedaços de madeiras, e atravessasse com elles por diante um grande pontilhão, sem felizmente descarrillar. (...)
> É preciso castigar severamente os autores destes actos de malvadez, afim de não termos alguma grande desgraça.[105]

O espaço dos trilhos e dormentes, em muitos pontos contrastando com o terreno que percorria – como único ícone "moderno" em um ambiente marcado por elementos de campanha, plantações, animais, pequenas casas, ou grandes

[102] Trem do Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º fev. 1887, n.177, p.2.
[103] Trem do Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 22 ago. 1887, n.43, p.2.
[104] Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 09 fev. 1887, n.183, p.2.
[105] Malvadez. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 dez. 1887, n.147, p.2.

estâncias – constituía-se em um local que instigava os sentimentos das pessoas, seja de “malvadez”, para interromper o funcionamento de algo que não parecia se adequar ao contexto, ou até mesmo de divertimento.

Paulo de Souza Oliveira (2010), ao entrevistar pessoas que viviam próximas à Estação de Novo Cruzeiro, em Minas Gerais, encontra o caso de um senhor, o qual dizia que “quando nós queríamos que o trem ficasse parado a gente colocava lenha no trilho para o trem desencarrilhar e a gente ficar brincando”. Apesar das diferentes temporalidades – a entrevista rememora fatos da década de 1960 –, esta narrativa aponta para uma possível apropriação do espaço ferroviário como de lazer, de diversão. Nesta perspectiva, ainda, os incidentes poderiam ter se tornado algo usual: ao se realizar uma brincadeira que interferisse na passagem do trem, confiava-se que logo as coisas seriam consertadas e a locomotiva seguiria seu ritmo habitual. Afinal, era o que sempre ocorria.

Nesta direção, pode-se afirmar que as locomotivas, os vagões e os trilhos formam um conjunto característico do espaço ferroviário, muito em função de serem exatamente os elementos que constituem e dão lógica a uma estrada de ferro. Em comparação às paisagens da Estação e da ponte férrea, os trilhos possuem o *bônus* de estarem presentes em toda a extensão do caminho. Os trens, por sua vez, além de constituírem sozinhos um símbolo ferroviário, adentravam e davam sentido a todos os outros espaços. Em determinados momentos, a figura do trem poderia simbolizar ainda toda a expressão do que significava uma ferrovia. Um exemplo foram as medalhas da Exposição Estadual de 1900, onde no verso – ao lado da figura de um moinho, de um arado, de “um estabelecimento rural, onde um gaucho entrega-se aos seus trabalhos” e de “um rio, em que navegam pequenas embarcações” – tinha-se representado um comboio da estrada de ferro[106].

As representações visuais das locomotivas podem ser consideradas também como constituições paisagísticas. Auxiliaram na construção do espaço ferroviário pelotense, na medida em que alargaram a dimensão deste. Ao se incluir os trens na visualidade ferroviária, a noção desta paisagem passou a ser, efetivamente, dinâmica, vivida: uma paisagem que não é fixa geograficamente, mas que se modifica e acompanha o olhar – e os modos de olhar – de quem observa a espacialidade.

---

[106] Medalhas da exposição. **Diário Popular**, Pelotas, 18 nov. 1900, n.262, p.2.

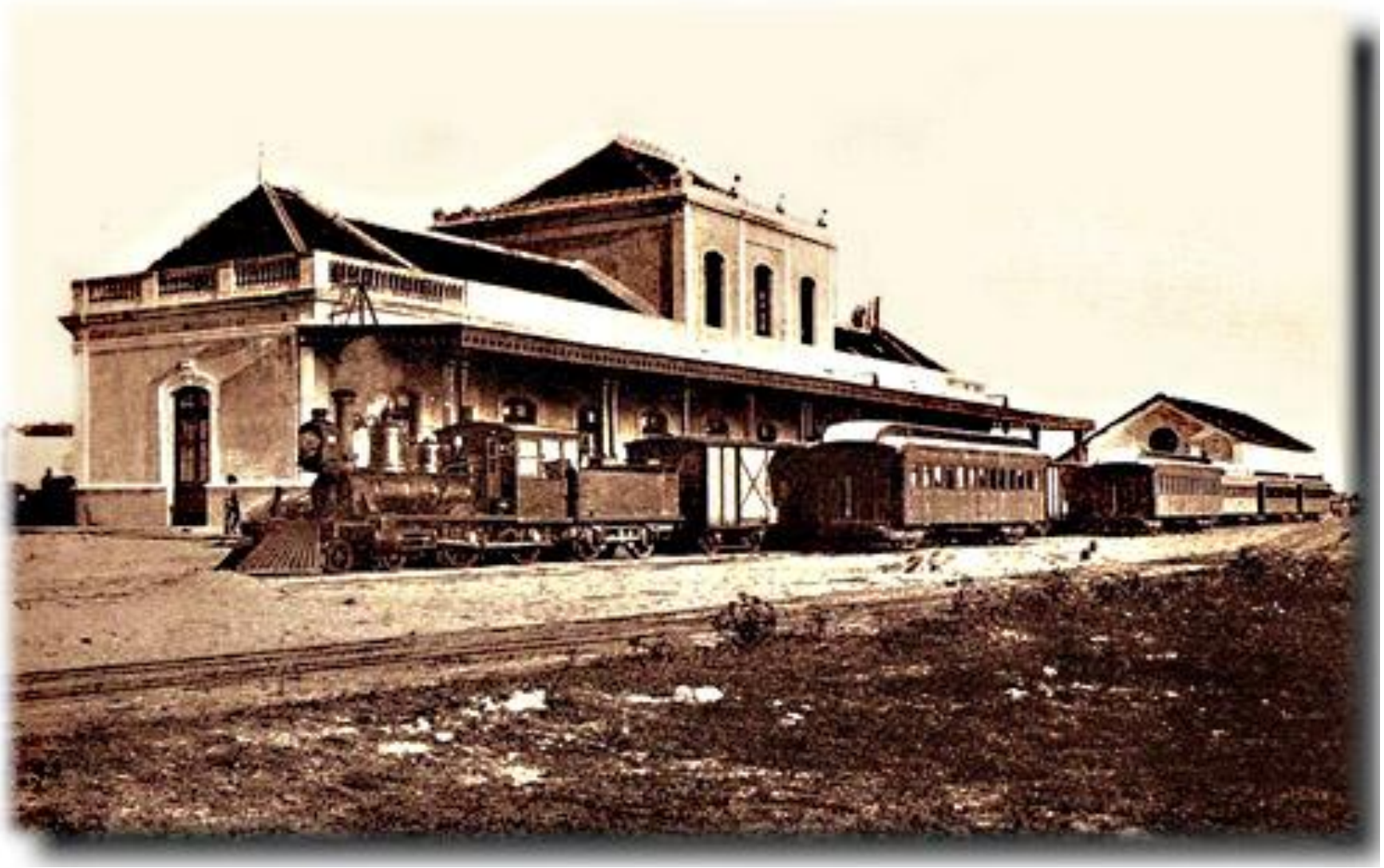


Fig.19. Cartão-Postal, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos.
Disponível em: http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2012/01/estacao-ferroviaria-de-pelotas-duas.html

2.5. A visualidade ferroviária

Este cartão postal (Fig.19), datado de 1911, reúne em si todas as principais representações que caracterizam o espaço ferroviário pelotense – excetuando-se a ponte férrea. Nele tem-se a Estação, um armazém ao fundo e o trem chegando à gare. À frente, um terreno desmatado, com presença de trilhos. Percebe-se uma pessoa caminhando no lado esquerdo da imagem, próxima a uma porta e a sombra de outra no canto esquerdo do prédio. Sendo uma das poucas imagens que retrata o lado da gare, o prédio continua como o foco central do quadro, seguindo a mesma visualidade apresentada pelas outras fotografias. O trem chegando à Estação dá a ideia de movimento no espaço, de vivacidade. A pouca presença de pessoas, contudo, contribui para a ideia de construção de uma paisagem-ícone, dando ênfase aos elementos materiais e não ao uso do local.

Ainda que a Estação de Pelotas não seja representada nos moldes da pintura de Monet, 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" (HARDMAN, 2005), já se percebe indícios da construção de uma visibilidade de certos ângulos, luzes e ícones ferroviários. Vislumbra-se, 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).

O produtor deste cartão-postal, o fotógrafo – como em todas as outras imagens aqui analisadas –, entretanto, não é o criador da nova noção *moderna* de ver este espaço urbano. Como aponta Cavenaghi,

> Ao estruturar o momento visível presente na representação fotográfica, o fotógrafo encontrava-se imbuído de aspectos inerentes à sociedade da qual fazia parte. Esses elementos de *ordem imaterial* são aspectos constitutivos e formulam as bases da representação presente. A cidade é vista pelo olhar do fotógrafo, registrada e eternizada, naquele momento, pelo contexto conduzido pelo autor/ator. A sociedade representada é influenciada ao mesmo tempo que influencia. Assim, a verdade absoluta estampada na fotografia é questionável, na medida em que seu "processo de construção da representação" envolve elementos diversos e possuidores de histórias próprias. (CAVENAGHI, 2003, p.150)

Os criadores das imagens relativas ao espaço ferroviário em Pelotas não foram, sozinhos, os elaboradores deste mesmo espaço, enquanto percepção e apropriação. A própria forma como o representaram fazia parte de um conjunto de símbolos e códigos partilhados pela comunidade que usufruía e vivia aqueles locais. O ideal de modernidade, tão presente, não se fazia sentir somente em função das imagens: estas, ao legitimá-las, davam-lhe forma, sentido e existência. A ideia de considerar o produtor enquanto um autor e um ator das representações e da realidade auxilia, ainda, a acabar com a dicotomia entre o criador que é ativo e o espectador que é passivo.

Assim, se a ferrovia é um símbolo da promessa do futuro moderno, isto não significa que sua visibilidade (e invisibilidade) entre em contradição com outros modos de ver urbanos, ou que por si só concretize a esperança no progresso. 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).

Ao intitular seu trabalho de *O Trem Fantasma*, Hardman empresta a ideia de fantasmagoria (2005, p.35) 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 imagem, assim, diz respeito ao seu poder de ilusão, de criar uma percepção e visibilidade para as coisas.

Assim, "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". Hardman 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 visão “apanhou” o tema e o 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 dos espaços da estrada de ferro se fazia construir, criando também outras visualidades urbanas.

Felipe Sayão lembra que o “estudo da representação da paisagem nos remete a condição imagética da paisagem” e que o trabalho de interpretação consiste “no pleno exercício de leitura de imagem”. Esta posição reforça a ideia, aqui defendida, de que a noção de paisagem é adequada para se compreender a construção visual de um espaço. Contudo, faz-se necessário um cuidado constante com o tratamento das imagens e a forma como se encara seu estatuto. Ulpiano Bezerra de Meneses (2005) é um dos críticos da ênfase excessiva em um caráter de linguagem das imagens, não no seu sentido metafórico, mas técnico, confundindo potencial lingüístico com natureza lingüística.

Como conciliação, assim, adota-se a perspectiva de Nelson Peixoto ao afirmar que “quando o olho dá lugar à vidência [enxergar, no visível, sinais invisíveis aos nossos olhos profanos], a imagem passa a ser tão legível quanto visível. A visibilidade da imagem torna-se uma legibilidade” (1998, p.34). É preciso, portanto, estar atento para os códigos da imagem e como eles se arranjam em um todo coerente, buscando perceber os sinais visíveis e também os invisíveis, perseguindo os modelos e modos de exposição e observação.

Concorda-se com Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (2005), então, quando este afirma que “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 preciso indagar qual o papel social que estas fontes ocupam, para o que foram destinadas, a forma como podem ter ultrapassado seu direcionamento inicial e, principalmente, qual é a sua interlocução com as demais fontes – tanto no momento de sua produção, quanto no trabalho historiográfico.

Nesta direção – ao se considerar a paisagem enquanto uma construção visual que é cultural, mas interligada com os dados físicos e concretos da realidade –, torna-se possível o surgimento de perguntas a respeito do porquê esses modos de ver foram elaborados de determinadas formas. Por que o olhar se adapta e é capaz de aceitar certas visualidades como racionais e lógicas para representar o mundo? Meneses lembra que não é simplesmente o caráter de belo que define a paisagem ideal, mas que o cerne da questão se encontra na apropriação estética.

> Com efeito, a apropriação estética é fundamental na construção da paisagem. Entenda-se o estético como se referindo não à beleza, mas ao universo mais amplo, complexo e rico da percepção. (...) Por isso, as condições de "legibilidade" e "imaginabilidade" da paisagem ou sua capacidade de preencher uma expectativa formal constituem fatores importantes da apropriação estética. (MENESES, 2002, p.31)

A estética, neste caso, não é o mais belo, ou o mais sofisticado. A estética de um tempo se caracteriza pelas formas de se mostrar, de ser visto, de olhar e de se fazer olhar. São quase como “padrões” da visão, os quais trazem à percepção um conjunto que é lógico, que faz sentido e que se adapta com os referenciais anteriormente elaborados e aceitos sem criar grandes conflitos mentais. A percepção se alinha com a ideia que já se possuía do mundo, mas ao mesmo tempo permite que o novo instigue o olhar, construindo novas representações.

Se a paisagem não é universal, o que faz com que se torne necessário elaborar construções visuais e mentais sobre o espaço?

> A paisagem é um bem indispensável para um equilíbrio de vida. A paisagem responde aos imperativos da territorialidade e da pertença, isto é, às necessidades de inserirmos nossa trajetória biográfica não apenas num eixo temporal, mas também espacial. (...)
> Esta necessidade é cultural, isto é, ela atende a requisitos de produção e reprodução material da vida, mas tal resposta a necessidades vem impregnada de sentidos, de valores, de expectativas. (MENESES, 2002, p.59)

A criação de visualidades espaciais, assim, é necessária para que os fatos – como a construção da estrada de ferro e dos elementos ferroviários urbanos em Pelotas – sejam organizados não só historicamente em termos temporais e cronológicos. É preciso ocorrer uma organização mental e representacional também em relação aos locais onde as ações ocorrem, onde as mudanças acontecem. A paisagem e a visualidade, contudo, não são respostas ou reflexos ao que acontece no mundo – seja material, ou abstrato. São sempre relacionais, agindo nesse mesmo mundo e interferindo na forma como ele é visto, sentido, construído.

Acredita-se que a construção visual do espaço ferroviário de Pelotas interliga-se diretamente com as vivências e práticas que ocorreram neste, em influências recíprocas. Partindo das análises realizadas neste capítulo, então, pretende-se adentrar no cotidiano da espacialidade ferroviária, percebendo e analisando a forma como foi apropriado e utilizado. As visualidades, assim, desembocam nas sociabilidades. Estas, por sua vez, dão legitimidade ou até mesmo reformulam as representações visuais. Buscar-se-á, então, compreender quais foram os efeitos das paisagens ferroviárias nas práticas de quem as viveu.

3. SOCIABILIDADES: O ESPAÇO PRATICADO SOCIALMENTE

No caminho de ferro:
Um passageiro deita a cabeça fora da portinha
e de repente geme, com voz estrangulada pelo meio:
- "Ah! Meu Deus! Que desgraça!
Vem ahi um comboio sobre nós, com toda a rapidez
Vamos ficar esmagados!"
- "Oh! Com a breca!" exclama o outro passageiro
"E eu, que tomei bilhete de ida e volta?!"[107]

O espaço ferroviário de Pelotas, ao fim do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, foi marcado por uma constante profusão de imagens, relacionadas à constituição sensível destes novos lugares da cidade. Intencionadas em meio a um ideal de progresso, estas elaborações visuais – sejam imagens ou narrativas – levam à interpretação de serem vinculadas a um desejo do moderno, mais do que à sua real concretização[108].

Para Sandra Pesavento,

> toda sociedade elabora para si um sistema de representação coletiva, constituída de idéias-imagens que formam como que um esquema de referência para a vida e a compreensão do mundo. Este imaginário social, assim constituído, dá legitimidade à ordem vigente, orienta condutas, pauta e hierarquiza os valores, estabelece as metas e constrói seus mitos. (PESAVENTO, 1994, p.14)

As ideias-imagens constituintes do sistema de representações são elaboradas, portanto, para dar sentido e explicar coletivamente a vida social nos seus mais variados meandros e circunstâncias. É a partir deste sistema que os valores, condutas, padrões e utopias das sociedades são construídos e fortalecidos.

[107] **Diário de Pelotas**, Pelotas, 16 abr. 1886, n.84, p.2

[108] A situação se coaduna com a indicação de José de Souza Martins, quando afirma que o estudo da modernidade nos países latino-americanos, como o Brasil, passa pelo reconhecimento de sua anomalia e inconclusividade: "mais se fala de modernidade do que ela efetivamente é" (2011a, p.18). Antes de julgar a intensidade ou veracidade do moderno na cidade de Pelotas durante o período analisado, contudo, considera-se imprescindível entender como a profusão e o desejo desse ideal afetaram a organização – seja mental ou material – da vivência urbana.

Vale ressaltar que o conjunto representacional nunca é homogêneo: os mais variados grupos sociais elaboram e readaptam os esquemas da forma como consideram que estes respondem melhor às suas condições de vivência. Por outro lado, apesar de esta afirmação ser consensual na análise historiográfica, muitas vezes os sistemas representacionais que nos chegam pelas fontes não fornecem uma ampla gama de perspectivas, cabendo ao pesquisador, por meio de inferências e nas entrelinhas, perceber o papel dos mais variados atores sociais.

Helton Estivalet Bello – ao analisar o planejamento urbano na Porto Alegre entre as décadas de 1930 e 70 – afirma que a modernidade, enquanto aspiração social, surgiu a partir de uma *manipulação* cada vez maior do imaginário coletivo.[109] Para o autor, entre outros aspectos, isto se deu justamente pela emancipação das diversas formas de expressão de arte, como a arquitetura, a literatura, a fotografia, as quais teriam passado a ser concebidas segundo uma perspectiva mercadológica. "Estabeleceu-se assim uma ideia de 'moderno' fundamentada na produção e no consumo de imagens pela sociedade" (BELLO, 2002, p.95), o que pode ser sintetizado, no clássico termo de Debord, como a sociedade do espetáculo.

Para Debord, contudo, "o espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediatizada por imagens" (2003, p.14). Nesta perspectiva, não são somente as elaborações visuais, em si mesmas, que dão o tom e o clima do período em questão. É a forma como as pessoas lidaram com os novos referenciais e suas representações e o modo como suas relações foram afetadas ou redirecionadas em função desta noção que permitem compreender o que significou, na prática, a presença desse símbolo: a ferrovia. Assim, nas palavras de Bello, a *modernidade* e o *progresso* implicaram não só na produção crescente de imagens: a "aspiração à modernidade foi traduzida por uma nova maneira de viver na cidade, ou seja, por uma ideia de urbanidade que se contrapôs à imagem da cidade existente" (2002, p.96).

Neste ponto, os estudos de Henri Lefebvre acerca das representações também se fazem pertinentes. Ao se tentar identificar e distinguir o modo como as "diferenças" que constituem a cidade a significam, pode-se ter como premissa a noção de que toda representação possui uma relação dialética com o vivido: a vida

[109] Cabe relativizar a afirmação de que o ideal de modernidade se fortaleceu por meio de uma *manipulação* do imaginário; talvez seja preferível dizer que houve uma *negociação* social, um jogo de apropriações e reapropriações dos signos e significados que estavam sendo construídos por esse mesmo *imaginário coletivo*.

só existe ao ser representada, ao mesmo tempo em que a representação reflete o vivido ou as possibilidades dos grupos sociais. Alguns estudiosos da obra de Lefebvre consideram que

> o estudo das representações destina-se a entender o processo pelo qual a força do representado se esvai, suplantada pelo seu representante por meio da representação, e como essa representação distancia-se do *vivido* e se multiplica, manipulando o *vivido.* As representações interpretam e, ao mesmo tempo, interferem na prática social, fazem parte da vida e dela só se distinguem pela análise. (JAHNEL, LUTFI e SOCHACZEWSKI, In: MARTINS, 1996, p.89)

A relação entre representante e representado, entre o simbólico e o real, entre o que se *fala* sobre as relações sociais e a forma como estas ocorreram, portanto, não seguem uma lógica formal. Um fator não é conseqüência ou causa do outro. As representações e as práticas, sendo sociais, se inter-relacionam, se afetam mutuamente, criando uma percepção e uma ação na sociedade que são resultado de ambas. Separá-las é uma função e um instrumento analítico, com o fim de compreender seus papéis.

De acordo com as considerações de Chartier (2002), é incabível qualificar as práticas culturais seguindo uma lógica imediatamente sociológica, distribuindo-as diretamente de acordo com as divisões sociais – como por exemplo, da ordem de estado (dominantes e dominados), ou de fortuna (elite e povo), ou entre categorias profissionais. Para o autor, é necessário pensar outros modos de articulação entre as obras ou práticas e o mundo social; sugere que a análise parta dos objetos, das formas e dos códigos, e não de grupos pré-determinados. Neste sentido, um estudo sobre a sociabilidade ferroviária não precisa, unicamente, partir dos hábitos culturais e posições sociais dos trabalhadores ferroviários, mas pode – o que aprofunda em muito a questão – elencar como base a interpretação dos símbolos, significações e práticas sociais relacionados aos elementos do espaço da ferrovia.

O presente capítulo, assim, adentra a análise dos usos do espaço ferroviário em Pelotas, das práticas sociais ali desenvolvidas, dos conflitos, tensões e relações entre as pessoas. Busca-se compreender – por meio de fontes impressas, principalmente jornais, e de imagens – quais foram os códigos organizados e as formas constituídas de apropriação destes lugares; as recorrências nas práticas realizadas; e os símbolos e ações que evidenciam as relações entre os grupos sociais.

Sendo o espaço ferroviário por excelência um local público, o intuito é chegar, de um modo geral, na proximidade entre pessoas que só ocorreram em função da presença férrea, não sendo possíveis, de forma tão específica, em outros pontos da cidade. Instiga-se sobre as *interações*, os *encontros* e os *afastamentos* entre os grupos sociais, uma vez que – como aponta Le Goff – é a sociabilidade, o prazer de estar com o outro, que estabelece em definitivo a diferença urbana, ou seja, a urbanidade (LE GOFF, 1998).

Falar em sociabilidade requer indispensavelmente a passagem por um dos primeiros e principais autores a discutir o conceito: Georg Simmel. De acordo com Heitor Frúgoli Jr., a sociabilidade de Simmel seria "a modalidade de interação entre indivíduos: o processo geral e os processos particulares de associação" (2007, p.9). O autor lembra que com as várias apropriações do termo – em semelhança ao que ocorre com as "representações" –, este acaba podendo definir "tudo" e, assim, não explicar nada. Aponta, então, alguns direcionamentos possíveis de seu uso, entre os quais opta-se, aqui, pela definição de "formas de sociabilidade enquanto possibilidades de construção temporária do próprio social entre estranhos ou atores sociais de condições diversas, em que a interação em si constituiria o principal intuito" (FRÚGOLI JR., 2007, p.23-4).

A Escola de Chicago, segundo o mesmo autor, aprofunda a noção de sociabilidade de Georg Simmel, considerando-a a partir de uma "concepção 'espacializada' do social e, reciprocamente, socializada do espaço" (FRÚGOLI JR., 2007, p.17). Nesta perspectiva, se a constituição material do espaço ferroviário possibilita novas sociabilidades e práticas sociais, estas também interferem na construção deste como representação. Um dos maiores desafios, assim, é identificar os lugares, em termos espaciais, que permitam a visibilidade destes vários tipos de interação social, cabendo "atentar aos espaços urbanos para onde costumam afluir diferentes grupos" (2007, p.24).

Acredita-se que o principal lugar de visibilidade da sociabilidade urbana no espaço ferroviário de Pelotas foi a Estação Férrea. Isto não só por se constituir como símbolo ferroviário, mas por seu caráter de local público. "Na cidade, a história se constrói no espaço e no edifício público; nesses espaços, instauram-se possibilidades de ação pela presença coletiva dos atores sociais e pelo registro dessa presença dramatizada em espetáculo" (BRESCIANI In: OLIVEIRA [org.], 2002, p.30). A Estação serviu e foi apropriada enquanto um lugar de encontro, de

chegada e de despedida, onde os vários grupos sociais se fizeram presentes, interagindo de formas pouco ou muito aprofundadas. Sendo a Estação – além de um espaço da convivência urbana – também uma entrada/saída da cidade, é necessário somar a ela os próprios trens, os quais durante as viagens se constituíam como lugar de sociabilidade. Assim, a ação coletiva e a individual, em relação às várias formas de viver e tensões originadas pela convivência social, podem ser verificadas de forma peculiar.

Simmel considera que a sociabilidade pode ser subdividida em conteúdos (materiais) e em formas. Designa, assim, como conteúdo, ou matéria da sociação[110] tudo o "que está presente nos indivíduos (que são os dados concretos e imediatos de qualquer realidade histórica) sob a forma de impulso, interesse, propósito, inclinação, estado psíquico, movimento", ou seja, "tudo que está presente neles de maneira a engendrar ou mediar influências sobre outros, ou que receba tais influências" (SIMMEL, 1983, p.166). Estes conteúdos em si mesmos, entretanto, não são sociais; se tornam fatores de sociação somente quando transformam o agregado de indivíduos isolados em *formas* específicas de ser com e para o outro. "Desse modo, a sociação é a forma (realizada de incontáveis maneiras diferentes) pela qual os indivíduos se agrupam em unidades que satisfazem seus interesses" (SIMMEL, 1983, p.166).

Quais seriam, assim, os conteúdos da sociabilidade ferroviária? Baseado nos relatos das fontes coletadas, pode-se citar alguns: a necessidade ou vontade de viajar, ver o trem, despedir-se de quem partia, receber quem estava chegando, buscar passageiros, trabalhar, realizar vendas ambulantes, cometer pequenos roubos, fugir da cidade... Neste sentido, são exatamente as *formas* que esses desejos, motivações e necessidades adquiriram/elaboraram o que se busca descrever e compreender neste capítulo. Pretende-se, assim, perceber de que maneira ocorreram as práticas sociais e quando estas podem ser tratadas enquanto fatores de sociabilidade, identificando, a partir disto, os seus sentidos e suas contribuições para a construção do espaço ferroviário pelotense.

Para tanto, o principal instrumento utilizado continua sendo a leitura e a interpretação dos jornais do período em estudo, aliados a fotografias. A ênfase neste

[110] O termo "sociação" aparece na obra traduzida para o português "SIMMEL, Georg. **Sociologia.** Org: Evaristo de Moraes Filho. Trad: Carlos Alberto Pavanelli et. al. São Paulo: Ática, 1983". Não se descarta a possibilidade de ser um erro de edição ou tradução.

momento será nos periódicos, seguindo a análise por meio das mesmas publicações abordadas no capítulo 2: o *Diário de Pelotas*, o *Diário Popular* e *A Opinião Pública*, com o acréscimo dos jornais *A Discussão*, *A Nação* e *Onze de Junho*, justificado pela relevância de se analisar os primeiros contatos da população, logo após a inauguração da linha.

As categorias analíticas, cada qual correspondendo a um sub-capítulo, seguiram os estilos e assuntos das matérias publicados, os quais facilmente puderam ser divididos como temáticas. Neste sentido, o primeiro subtítulo aborda as apropriações cotidianas do espaço da Estação – as chegadas e partidas, bem como serviços ligados à circulação de pessoas. O segundo identifica alguns usos não convencionais do local e as práticas tidas (pelas fontes) como não tão positivas, a exemplo dos roubos, mortes, acidentes, transporte de cadáveres, doentes no espaço ferroviário. O terceiro e último subtítulo aborda, enfim, as relações entre os grupos sociais de Pelotas e a ferrovia – personalizada na diretoria e nos empregados ferroviários –, ressaltando os conflitos e congruências nos interesses da urbanidade e da companhia ferroviária.

3.1. A Estação Férrea: local de partidas e chegadas

O imaginário que as estações evocam, no senso comum, geralmente está vinculado à imagem de um espaço movimentado, onde com a chegada do trem, várias pessoas se encontram, cargas e malas são transportadas de um canto ao outro, vendedores aproveitam para comercializar seus produtos. Esta aura clássica e por vezes romântica que a ferrovia adquiriu tem seu respaldo – relevadas as nuances e variações de acordo com a temporalidade e o local – no cotidiano destes locais.

Acredita-se, assim, que “é na observação do cotidiano que se torna possível a interpretação do conjunto de vivências dos moradores das cidades” (DOIN et. al., 2007, p.114). Tratar sobre a sociabilidade ferroviária vinculada ao cotidiano, nesta perspectiva, implica buscar as recorrências das apropriações do espaço. Ao se identificar as práticas que se repetiram ao longo dos anos, tem-se a possibilidade de perceber a consolidação destas e sua vinculação direta à espacialidade na qual ocorreram.

Conforme Lidia Maria Vianna Possas, com a implantação da ferrovia, “no campo cultural, vivenciavam-se importantes mudanças de hábitos e valores, pelas alterações das condições materiais de reprodução do cotidiano” (2001, p.30). A chegada da ferrovia na cidade a transformou em uma nova conexão espacial entre os mais variados pontos urbanos – principalmente do centro com a zona periférica onde foi instalada a estação –, mas também entre Pelotas e as cidades e povoamentos da região. Isto acarretou em novas formas de se portar em relação a estes lugares e em relação ao próprio ato de viajar, de se locomover de um local ao outro.

Para tanto, uma nova organização da cidade se fez necessária, como a construção da avenida do centro para a estação, citada no capítulo 2. Uma mudança, podendo ser considerada das mais importantes, foi a instalação da linha de bondes, inaugurada a 07 de dezembro[111], justamente para fazer a ligação entre o centro, a partir da estação central da Companhia Ferro Carril, e a estação da estrada de ferro[112]. O jornal *A Nação*, de 03 de março de 1885 já atestava esta ligação, ao publicar os novos horários da linha de *bonds*, os quais se adequavam aos dos trens[113].

Neste sentido, a primeira transformação nas práticas sociais urbanas em virtude da presença ferroviária foi a preparação para a chegada do trem à gare. Logo após a inauguração da linha, os periódicos da cidade iniciam seu trabalho de comunicar aos leitores, principalmente aos moradores pelotenses, a movimentação das locomotivas. Além da publicação das saídas dos bondes se tem o constante acompanhamento dos horários dos trens, os quais mudavam de acordo com a época do ano, com os feriados e possíveis eventos nas cidades da linha. Cita-se, ainda, a quantidade de anúncios quase diários sobre os trens de excursão, que saíam aos domingos. A imprensa local criava uma estandardização na forma de apresentar as saídas dos trens, acostumando seus leitores com aquele serviço e os informando sobre qualquer eventual mudança.

Outra forma de apresentar as partidas e chegadas das locomotivas pelos jornais da cidade, no entanto, chama ainda mais a atenção. Os periódicos pelotenses, já a partir de janeiro de 1885, ou seja, um mês após o início do

[111] **Onze de Junho**, Pelotas, 7 dez. 1884.
[112] Inauguração. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.1.
[113] Estrada de ferro. **A Nação**, Pelotas, 03 dez. 1884. Noticiário, p.2.

funcionamento da estrada de ferro, começam a publicar notícias relativas às *pessoas* que viajavam. Assim, se tem um grande número de matérias anunciando quem estaria embarcando, ou chegando à cidade pela via férrea, tornando de conhecimento público um fato que, teoricamente, seria pessoal. Esta prática não foi exclusiva dos jornais pelotenses, como se percebe a partir de uma análise semelhante que Fábio Pallotta faz sobre a ferrovia na cidade de Bauru, onde percebe que "os jornais da época noticiavam os deslocamentos constantes das pessoas nos trens como grandes acontecimentos sociais" (2008, p.24). O autor cita como exemplo, então, o periódico *O Bauru*, que dava um tratamento especial aos viajantes, destacando-os na coluna chamada *Hospedes E Viajantes*.

O intuito destas publicações, além de fortalecer o *status* urbano dos passageiros citados, era claramente o de fazer um anúncio, a fim de que os interessados pudessem se dirigir à estação e prestar suas despedidas ou demonstrações de boas-vindas. Esta afirmação é reiterada pelos próprios títulos das matérias: geralmente o nome do viajante, ou apenas a indicação do seu caminho, como "Partida", "Chegada", "Regresso", "Entre nós".

A estação e a estrada de ferro se tornavam motivo e oportunidade para o encontro, para a recepção e a despedida. Não que estas práticas já não existissem, como no cais do porto, mas foram adquirindo novos significados por causa do espaço férreo. No dia 12 de janeiro de 1885, tem-se, então, a primeira destas matérias:

> **Dr. Francisco da Silva Tavares.** – de Bagé chegou hoje S. Ex. o Sr. Dr. Tavares, digno representante d'este circulo.
> Numerosos correligionários e amigos de S. Ex. o foram esperar na estação da estrada de ferro, onde estava postada uma banda de musica.
> O illustre deputado ao desembarcar foi aclamado enthusisticamente, queimando-se n'essa occasião uma enorme gyrandola de foguetes.
> D'alli dirigiu-se S. Ex. acompanhado de numerosissimo concurso de amigos e correligionários á casa do Sr. Joaquim da Silva Tavares, sendo durante o trajecto victoriado estrondosamente.
> Foi uma recepção brilhantíssima e que honra a S. Ex. por provar a popularidade que gosa n'esta cidade, onde todos acatam o seu patriotismo, a sua independência e a nobre altivez de caracter que o torna superior aos ataques desleaes de seus adversários.

Observa-se neste caso a preparação que a chegada do trem exigiu dos moradores, principalmente de seus aliados e amigos, por ter como passageiro um político importante. O espaço da estação, essencialmente construído para um serviço prático de transporte de cargas e passageiros, se transformou em um local

de festa, abrigando bandas de música e explosões de foguetes. A chegada do trem, neste momento, deixou de ser somente um fato que vinha se repetindo há algumas semanas, para ser o cenário de uma manifestação política de apreço a um representante da cidade – claramente também vinculado à posição partidária do jornal.

Este tipo de matéria foi se tornando cada vez mais comum nos periódicos, podendo ser classificadas como de três formas: as que somente anunciavam a chegada ou partida de alguém, de forma sucinta; as que citavam, ou convidavam a ida de amigos, familiares e curiosos à estação para a recepção, ou despedida; ou ainda, como no caso do Dr. Francisco da Silva Tavares, aquelas que tinham a recepção acompanhada de grandes festejos. Todas, entretanto, relacionadas a pessoas importantes na cidade, ou uma espécie de elite urbana. O acréscimo do adjetivo *urbano* é de extrema importância: excetuando pouquíssimos casos – de charqueadores, estancieiros – os passageiros citados faziam parte de categorias profissionais liberais (comerciantes, médicos, advogados, jornalistas), eram membros de igrejas, políticos e representantes de governos, ou ainda estudantes de agronomia, engenharia, direito e medicina. Cabe lembrar que mesmo as personalidades ligadas a trabalhos agropecuários possuíam residências na cidade, sendo parte de um grupo que transitava entre a lida campestre e a vida urbana.

De um modo geral, todas as notícias faziam menção a grupos que poderiam ser considerados como *dominantes* na esfera social pelotense; os únicos grupos fora deste âmbito eram citados de forma genérica: tem-se, assim, os mancebos que se dirigiram a um baile na casa de uma abastado fazendeiro[114], ou os colonos israelitas que, com destino à Santa Maria, fizeram passagem pela Estação da *Southern* em Pelotas[115]. Nestes casos, as matérias eram publicadas sucintamente, sendo vinculadas a acontecimentos mais gerais. De toda forma, a partir destas notícias, a circulação de pessoas entre cidades e localidades passa a ser evidenciada.

Muitas das viagens realizadas eram relacionadas às atividades profissionais dos passageiros, estando a maioria relacionada à figura de políticos e sua atuação, sejam estes “pelotenses ilustres”, ou personalidades que passaram pela cidade. Cita-se então, as idas pelo trem para Rio Grande do Dr. Cassiano –

[114] **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1887**,** Bagé p.2.
[115] Colonos israelitas. **Diário Popular**, Pelotas, 10 ago. 1904, n.183, p.2.

incontestavelmente o passageiro que mais obteve menções nos periódicos – a fim de seguir ao Rio de Janeiro e trabalhar na câmara dos deputados[116]; do Sr. Antonio Martinez, Ministro da Republica Oriental[117]; e do Dr. Bruno Chaves, Ministro do Brasil na Áustria, chamado para resolver questões em Montevidéu[118].

Membros de igrejas também receberam destaque pelos periódicos quando de sua passagem pela cidade ou partida, geralmente associada à profissão de sermões ou participação em festas religiosas. O Dr. Canabarro, "illustre vigário d'esta diocese" se dirigiu para Bagé pela estrada de ferro, neste sentido, em outubro de 1887, a fim de "alli pregar o sermão da festa do espírito santo, que deve realisar-se no próximo domingo, com todo o esplendor". Há o exemplo, ainda, dos bispos Kinsolnying e Every, que chegam pelo trem, em Pelotas, em agosto de 1905; em setembro, *A Opinião Pública anuncia a partida "*pelo primeiro trem para o Rio Grande o Revmº bispo D. Lucien Lee Kinsolvying, da Egreja Episcopal Brazileira, que hontem admnistrou a santa comunhão na capella do Redemptor, desta cidade, e na capella do Espírito Santo, no Areal".

Outra categoria profissional que fez uso do serviço ferroviário para seu trabalho foi a dos médicos. Muitos vinham passar uma temporada na cidade, abrindo seu consultório durante um pequeno espaço de tempo – como o Dr. Hilário de Gouvêa, clínico e oculista, que precisou regressar logo em virtude do início das aulas da faculdade de medicina onde ministrava aulas de oftalmologia[119] – ou, então, se utilizavam dos trens para atender pessoas, a exemplo do Dr. Drummond e do Dr. Brechon, que várias vezes tomaram passagem para prestar socorros a moradores de localidades ao longo da linha.

O transporte ferroviário também passou a ser utilizado pelas mais variadas companhias artísticas que visitavam Pelotas, ou as outras localidades da linha, para suas apresentações. Em janeiro de 1886, a banda de música *Duas* Corôas chega pelo trem da tarde de Rio Grande e se propõe a tocar algumas peças musicais na Praça Dom Pedro II[120] (atual Coronel Pedro Osório); em 1887, o famoso *Club Saca Rolhas*, de Rio Grande, vem à Pelotas em trem especial[121]; no mês de novembro de 1901, o corpo cênico do *Club Caixeiral* regressa para a cidade vizinha no trem da

[116] Dr. Cassiano. **Diário Popular**, Pelotas, 1º abr. 1900, n.75, p.1.
[117] Ministro oriental. **Diário Popular**, Pelotas, 1º maio 1904, n.100, p.1.
[118] Dr. Bruno Chaves. **A Opinião Publica** 08 jul. 1901, n.157, p.2.
[119] Dr. Hilário de Gouvêa. **A Discussão**, Pelotas, 10 fev. 1885, n.32, p.2.
[120] Sociedade Musical. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º jan. 1886, n.1, p.2.
[121] Club Saca-Rolhas. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 03 jan. 1887, p.2.

manhã, juntamente com a atriz Leopoldina Ribas, após se apresentarem nas festas do jubileu[122]; em junho de 1906, o *Circo Francez*, de Bagé, chega em trem expresso[123].

As matérias apresentam, ainda, as constantes viagens dos passageiros a outras regiões do país, como a do "conceituado industrialista desta praça Sr. major Francisco Nunes de Souza" que havia regressado de São Paulo, "onde fora submetter-se ao tratamento do Dr. Eduardo Silva – medico que cura sem remédios"[124]. Outro caso ilustrativo foi o do Dr. Joaquim Osório Luiz, que pegando o trem para Rio Grande seguiu no paquete *Santos* com destino ao Rio de Janeiro, a fim de cuidar de assuntos pessoais[125].

O uso da ferrovia como transporte intermediário, para após seguir a viagem em embarcações era comum. Além de Porto Alegre e Rio de Janeiro, a região do Prata – Montevidéu e Buenos Aires – era o principal destino. As motivações para tal, ainda, poderiam ser diversas, como o Sr. Edgar Ter Bruggen, que seguiu para Montevidéu em viagem de negócios – a fim de contratar uma companhia teatral[126] –, ou a passeio, como o comerciante Eleutherio Pereira Pinto:

> Em trem expresso, seguiu para a cidade visinha, domingo, ao meio-dia, com destino ás republicas do Prata e d'ali á Europa, em viagem de recreio, o creditado commerciante desta praça Sr. Eleutherio Pereira Pinto, um dos proprietários da Livraria Americana.
> Ao apreciável cavalheiro, que recebeu, á *gare* da S*outhern*, cumprimentos de amigos e da Exma. família, desejamos optima viagem e todas as felicidades.[127]

O texto segue a padronização que aparece na maioria das notícias sobre as viagens: informa em qual trem o passageiro embarcou, seu destino e a motivação para a viagem. Há, geralmente, a definição do papel social da pessoa no meio urbano – neste caso, ser proprietário de uma das principais livrarias e editoras de Pelotas. Quando ocorria o comparecimento de amigos e familiares à estação para a despedida, esta geralmente era denominada de *gare*, em itálico, indicando que a palavra estrangeira não estava de todo apropriada e seu uso precisava ser destacado. Esta notícia, do ano de 1902, ainda demonstra uma prática que foi se fortalecendo ao longo dos anos: a de denominar a estação somente como *Southern*.

---

[122] Diversas. **A Opinião Publica**, Pelotas, 11 nov. 1901, n.260, p.2.
[123] Circo Francez. **Diário Popular**, Pelotas, 02 jun. 1906, n.122, p.1.
[124] Dr. Eduardo Silva. **Diário Popular**, Pelotas, 15 jun. 1898, n.135, p.2.
[125] Dr. Joaquim Luiz Osório. **Diário Popular**, Pelotas, 03 abr. 1904, n.77, p.2.
[126] Edgar Ter Bruggen. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 18 out. 1888, n.239, p.2.
[127] A passeio. **Diário Popular**, Pelotas, 23 abr. 1902, n.91, p.1.

Dessa forma, o nome da companhia ferroviária acabou, em um processo metonímico, por personalizar o espaço[128].

Outra espécie de viagem muito comentada pelos periódicos pelotenses eram as de pessoas que, após pegar o trem para Rio Grande, seguiam em direção à Europa, ou vice-versa.

> **Da Europa –** Pelo trem da manhã, chegou hoje da cidade visinha o disctincto cavalheiro Sr. Lucien Jouclá, filho do honrado commerciante d'esta praça, Sr. Leopoldo Jouclá.
> O illustre viajante vem de Marselha onde residiu, durante muitos annos.
> Vem fixar moradia n'esta cidade, abraçando a carreira commercial.
> Á sua família os nossos parabéns.[129]

O trem, nestes casos, foi um facilitador da chegada de comerciantes e pessoas "gradas" da Europa, que viriam somar na sociedade de Pelotas. Observa-se que o jornal se coloca enquanto um porta-voz urbano, dando as boas-vindas ao recém chegado e fixando publicamente a posição que este assumiria na cidade. O caminho inverso, por sua vez, também ocorria: "Conforme noticiamos, seguiu, ante-hontem, via Rio de Janeiro, para a Europa, o estimável commerciante desta praça Sr. Myrtil Franck. Á 'gare' numerosos amigos foram levar-lhe despedidas"[130]. O tom da notícia indica uma naturalização da possibilidade (e facilidade) de chegar à Europa que os pelotenses passaram a adquirir, uma vez que com a ferrovia, o caminho "porto – Europa" se tornou algumas horas mais curto.

Os grupos sociais pelotenses mais abastados, nesse período, usufruíam dos recursos originários principalmente da produção charqueadora e das transações comerciais. Um dos principais investimentos das famílias, assim, era feito nos estudos dos filhos, os quais, de uma forma geral, dirigiam-se a grandes centros, como São Paulo, Bahia e alguns à Europa. Conforme lembra Jonas Moreira Vargas, "tal prática não tinha como único objetivo o encaminhamento de uma formação profissional, mas, sobretudo, a de uma qualificação melhor para intervir no mundo da política" (2012, p.14).

A partida ou chegada destes alunos à cidade, seja para iniciar os estudos, durante as férias, ou após a formatura, era assunto sempre citado pelos jornais. *A Opinião Pública* em 1905 comenta, assim, a ida por trem de Diogo Moreira da Cunha

---

[128] Mesmo após a troca da companhia concessionária, em 1905, os periódicos durante alguns meses continuaram denominando a estação como *Southern.* A mudança para "estação da *Viação*" foi paulatina, se consolidando somente alguns anos depois.
[129] Da Europa. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 jan. 1889, n.9, p.2.
[130] Para a Europa. **Diário Popular**, Pelotas, 17 mar. 1904, n.63 p.1.

para Rio Grande, que “aguardará o vapor que deve conduzil-o á Bahia, onde pretende cursar a faculdade de medicina”[131]. O *Diário de Pelotas*, por sua vez, traz exemplos de dois estudantes – de direito e medicina – que ao concluir o primeiro ano, “pelo trem da estrada de ferro chegaram hoje de manhã a esta cidade, onde vêm descansar de seus estudos”[132] e de outros dois, já então intitulados de “doutores” pela matéria, voltam à cidade, pelo trem da estrada de ferro, formados[133]. Ambas as notícias são seguidas de elogios aos estudantes e felicitações aos pais, demonstrando a importância dada ao fato pelo jornal e fortalecendo a posição destas famílias no meio urbano. A questão do jovem que sai para estudar e volta de trem a sua cidadezinha também aparece no meio pelotense na literatura, como o conto intitulado “Lenita”, de autoria de Marcio Dias, no *Album de Pelotas* de 1922, que narra a história de um jovem que regressa em função da morte de sua mãe.

Os alunos das faculdades rio-grandenses também tiveram destaque em suas viagens pela via férrea, especialmente em relação às atividades acadêmicas efetuadas. Para os alunos da Escola Livre de Engenharia, a própria estrada de ferro virou objeto de estudo, quando seguiram em uma viagem entre Porto Alegre e Bagé, parando em quase todas as estações da linha Porto Alegre – Uruguaiana[134]. Já os alunos do *Lyceu* pelotense, estudantes de agronomia, partiram pelo trem para a Estação Piratiny, a fim de realizar exercícios de agrimensura[135].

3.1.1. E o trem se aproxima: saudações e despedidas na gare

As viagens dos jovens pelotenses eram umas das mais “concorridas” na Estação Férrea. Neste sentido, pode-se usar as notícias relativas a elas como exemplo de transformação da espacialidade em um local de interações sociais:

> No trem da tarde, seguiu hontem para o Rio Grande, onde tomou o *Sirio*, com destino a capital federal, o nosso estimavel conterraneo Leopoldo Netto Gotuzzo, filho do Sr. Caetano Gotuzzo, proprietário do conceituado *Hotel Alliança*.
> O intelligente moço Leopoldo Gottuzzo vae aperfeiçoar-se em Roma na pintura, para o que tem demonstrado decidida vocação.

[131] Estudante pelotense. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 jan. 1905, n.11, p.2.
[132] Estudantes pelotenses. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 23 nov. 1888, n.268 p.2.
[133] Doutores pelotenses. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 maio 1887, n.249 p.2.
[134] Alumnos de engenharia. **Diário Popular**, Pelotas, 09 nov. 1900, n.255 p.1.
[135] Alumnus. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 out. 1901, n.238, p.2.

> Na *gare* foram levar-lhe cumprimentos pessoas de sua extremosa família e amigos.
> Recebemos a visita de despedida do jovem Leopoldo Gottuzzo, a quem desejamos muitos triumphos.[136]

Leopoldo Gotuzzo, futuro famoso pintor da cidade, ao se dirigir à Europa para aperfeiçoar seus estudos de arte, foi acompanhado à estação por seus amigos e familiares, além de ter passado no escritório d'*A Opinião Pública* para se despedir. Percebe-se a formação de uma espécie de "programação" para a saída do trem, onde o viajante, ao ter sua passagem comprada, era levado à gare por pessoas de sua relação. O ato inverso também ocorria, como na chegada do estudante de direito, Francisco de Almeida:

> Pelo trem da tarde de hontem, veio do Rio Grande, com procedência de S. Paulo, em cuja escola de Direito acaba de concluir com distincção o 2º anno, o nosso jovem conterrâneo Francisco F. de Almeida, filho dilecto do nosso saudoso e grande amigo Dr. E. Piratinino de Almeida.
> O talentoso e benquisto moço, nosso prezado collaborador, foi recebido á *gare* da estação, carinhosamente, pela sua illustre família e por numerosos amigos e admiradores da sua louvável e profícua aplicação.
> Em companhia do também nosso estimado collaborador Maciel Junior, amigo e collega do recém-chegado, fomos levar-lhe, ao desembarque, as boas vindas e abraços de verdadeira amizade. [137]

Da mesma forma, houve a ênfase da presença na estação de pessoas das relações do viajante, sendo que neste caso o adjetivo "numerosos" passa a noção de grande movimento e do quanto o jovem era bem quisto no meio social. O jornal se inclui nas boas-vindas à gare, demonstrando que esta notícia, ao ser publicada, também era parte da recepção programada.

A prática de ir à estação, em um primeiro olhar, pode parecer comum, ou sem relevância histórica. No entanto, permite entrever o sistema de significados atribuídos ao espaço ferroviário e ao ato de viajar: é como se, ao tomar o trem, o passageiro passasse a instituir uma relação com a cidade – seja de distanciamento ou aproximação, conforme o sentido da viagem –, necessitando do "ritual" das despedidas ou recepções para que esta ligação se efetivasse. Ressalta-se que a "nova relação" com o espaço, a partir do que se pode denominar de sua cotidianização, não é uma ruptura com a vivência anterior, mas antes uma ressignificação e uma *reprodução* de práticas instituídas.

---

[136] Para a Europa. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 set. 1909, n.218, p.2.
[137] F. Almeida. **A Opinião Publica**, Pelotas, 30 mar. 1901, n.75, p.1.

Para Ronaldo Vainfas, baseado na obra de Duby, o cotidiano diz respeito aquilo que se encontra sob o domínio da longa duração, das estruturas. “Seja no plano da vida material, seja no plano das mentalidades ou da cultura” (1996, p.14) seria composto dos usos e costumes do dia-a-dia, delimitados a um âmbito e a espaços mais individuais e particulares. José de Souza Martins critica a posição de Vainfas, dizendo que “nesse sentido, a vida cotidiana não é um modo de vida, mas algo reduzido aos aspectos repetitivos e rotineiros próprios da vida de todo dia, alheios à história e ao acontecer histórico, sobretudo porque confinados às quatro paredes da habitação” (2011a, p.88). Há, assim, um embate sobre a esfera do cotidiano, transitando entre os costumes fixados no dia-a-dia e a sua inserção enquanto elementos modificadores da sociedade[138].

Martins, neste sentido, interroga sobre quais são os momentos do cotidiano da vida e onde eles se efetivam. E responde:

> No público e no privado. Em casa, mas também na rua e no local de trabalho: nos lugares em que o homem está desencontrado em relação a si mesmo. (...) O cotidiano tende a ser confundido com o banal, com o indefinido, com o que não tem qualidade própria, que não se define a si mesmo como momento histórico qualitativamente único e diferente. E também com o doméstico e o íntimo, com o rotineiro e sem história. O cotidiano aparece, portanto, como uma excrescência da História. No entanto, os historiadores querem capturá-lo, fazê-lo objeto de História, para isso, no fundo, destituindo-o de sua historicidade. (MARTINS, 2011a, 88-89)

Ao considerar o âmbito do espaço ferroviário, que é público, como local passível de sociabilidades cotidianas, faz-se necessário concordar com a noção de José de Souza Martins. O cotidiano, sua reprodução e produção, não ocorrem somente na delimitação do lar, na vida individualizante e rotineira, nas banalidades do dia-a-dia. Ressalta-se: não *somente*. Estes aspectos também constituem a vida cotidiana; a questão situa-se na forma de tratar os dados provenientes desse campo, encarando-os como amplamente históricos. Isto significa que não se constituem exclusivamente das famosas continuidades, das permanências do tempo longo, mas que contêm em si as possibilidades também da transformação do social.

O ato de viajar de trem, sendo acompanhado ou recepcionado na estação por familiares, amigos e admiradores, assim, pode ser tido como uma ação que se

[138] Martins defende que, “para Lefebvre, a *noção* (e não o *conceito*) de cotidiano só tem consistência se se leva em conta as contradições do processo histórico, o cotidiano como contraponto (e alienação) da História. O cotidiano não tem sentido divorciado do processo histórico que o reproduz. A concepção de Lefebvre, de que não há reprodução sem uma certa produção de relações sociais, não há cotidiano sem história, é essencial para discutir-se o tema”. (MARTINS, 2011a, p.89)

tornou cotidiana e – uma vez que na pesquisa com os jornais foi identificado desde 1885 até no mínimo a década de 1910 – foi um tipo de evento que passou a se repetir ao longo dos anos, *corriqueiro*. Os jornais a cada dia que relatavam a chegada, ou partida de alguém, as inseriam como um evento digno de menção e, portanto, que se destacava dentre tantos outros, mesmo que seguissem uma mesma lógica de sociabilidade. Ou seja, a prática do afluir à estação – ainda que não haja a citação direta pelas fontes –, provavelmente fosse comum a vários grupos e níveis sociais na cidade de Pelotas, sendo *realmente* um ato de rotina. Cabe identificar o porquê de alguns desses passageiros adquirirem um lócus especial nas narrativas e qual a diferença que implicavam, a fim de se chegar à realização da prática no seu modo mais habitual.

O fato de ser comumente exposto, descrito e comentado pelos periódicos, contudo, indica que esta repetição cotidiana não passava despercebida, ou sem significado. Pensando nas palavras de Martins, apesar desta prática social se dar, nos seus mais variados casos, de forma muito parecida e naturalizada, estes não eram indefinidos ou iguais: cada um (re)produziu um modo de interação social, o qual é histórico. E por serem delimitados historicamente, legitimaram e influenciaram as transformações mentais e materiais relativas ao seu contexto, ou seja, à construção do espaço – social – ferroviário.

Sobre estas repetições, pode-se refletir à luz da metáfora de Henri Lefebvre:

> O cotidiano se compõe de ciclos e entra em ciclos mais largos. Os começos são recomeços e renascimentos. Esse grande rio, o vir-a-ser heraclitiano, nos reserva surpresas. Não há nada linear. As correspondências desvendadas pelos símbolos e pelas palavras (e suas reaparições) têm um alcance ontológico. Eles se fundem no Ser. As horas, os dias, os meses, os anos, os períodos e os séculos se implicam. Repetição, evocação, ressurreição são categorias da mágica, do imaginário e também do real dissimulado sob a aparência. (LEFEBVRE, 1991, p.11)

Indo além da descrição, os casos já analisados fazem refletir sobre a motivação que originou os encontros no espaço da estação e sua conseguinte publicação nos periódicos. Neste ponto, o público e o privado não são simples momentos separados da profusão da vida cotidiana; é o seu encontro, a possibilidade de se misturarem e um interferir na esfera do outro o principal mote da interação. Conforme aponta Martins, “a cotidianidade é, justamente, o tempo em que o íntimo e o familiar são invadidos por essa dilaceração, pela percepção falseada, deformada, mutilada. O íntimo e o familiar está invadido pelo público, pela

manipulação da percepção" (2011a, p.94). Para o autor, esta entrada do público no íntimo – e, porque não, do íntimo no público –, enquanto um processo que não é de todo percebido e que por isso pode ser considerado cotidiano, se dá principalmente através dos meios de comunicação.

Trazendo a reflexão para o âmbito específico da ferrovia, o caso das idas à estação e sua narrativa nos jornais, expondo uma prática que foi elaborada no privado, mas adquiriu seu sentido ao se tornar pública, é um exemplo profícuo desta relação. Lidia Maria Vianna Possas corrobora com este raciocínio e afirma que a instalação de uma ferrovia torna os limites entre as esferas do público e do privado muito tênues. Ao inserir-se no "processo de sociabilidade dos diversos segmentos sociais ao longo dos trilhos, criava situações de vivência muito próximas, impedindo que os indivíduos delimitassem com clareza onde terminava uma e onde começava a outra" (2001, p.88-89).

Mais do que evidenciar a espera para o trem que partia ou chegava, a prática do afluir à gare se caracterizou em um momento de vitrine social. Como espaço público, a estação ferroviária fez-se somar às ruas na função de lugar da sociabilidade urbana: transformou-se em local de interação, de exposição e fortalecimento de imagens e *status* pessoais. Se, como abordado no capítulo anterior, ocorreu em Pelotas uma construção visual do espaço da ferrovia enquanto paisagem, a movimentação de pessoas na estação contribuiu para esta constituição, efetivando a visualidade também nas relações sociais. O "ir à gare", de ação social, passou a ser imagem; de ato prático, atuação simbólica. Ou ainda, nas palavras de Lefebvre, "os objetos se tornam signos e os signos se tornam objetos" (1991, p.123).[139]

Quando o simples ato do encontro passou a representar um modo de ser urbano, o espaço ferroviário deixou de ser unicamente um cenário de interações pessoais, para se tornar o possibilitador de uma sociabilidade específica, mais ampla e coletiva. As fontes, assim, sejam matérias de jornais ou imagens, mais do que fornecer indícios sobre a ocorrência dessa prática, eram elas próprias – no

[139] Para autor, isto decorreu, por volta dos anos 1905-1910, sob o processo da ação de pressões variadas (ciências, técnicas, transformações sociais), quando os referenciais saltaram uns após os outros. "Essa importante inovação não atingiu apenas a produção industrial; ela penetrou na cotidianidade, modificou as relações do dia e da noite, a percepção dos contornos. Essa mudança não é única, absolutamente, e a entendemos mais como símbolo do que como essencial" (LEFEBVRE, 1991, p.122)

momento de sua produção e circulação – representações que legitimaram e instituíram a sociabilidade ferroviária.

Como já afirmado, não foi somente a materialidade do espaço ferroviário que sofreu uma construção visual na cidade de Pelotas, mas a própria apropriação social deste passou a ser “narrada” enquanto uma imagem. Neste sentido, não se poderia deixar de analisar as fotografias publicadas no *Album de Pelotas*, de 1922. De caráter comemorativo, em homenagem ao centenário da independência brasileira, a edição buscava retratar em suas páginas as qualidades naturais e artísticas da cidade, os nomes ilustres, as instituições, empresas e espaços que demonstrassem como a sociedade pelotense era desenvolvida e imersa em progresso, cultura e modernidade.

A estação ferroviária é utilizada em dois momentos do *Album*, ambas na “sessão” de pelotenses ilustres. A primeira a ser aqui analisada faz menção à passagem pela cidade do Bispo de Pelotas. Sob o título “A chegada de Sua Excia. Revma. D. Joaquim Ferreira de Mello BISPO DE PELOTAS”, a página se compõe de uma narrativa visual, onde, por meio de oito fotografias sequenciais (com acréscimo de quatro conjuntos de adornos), é contada a chegada e a passagem do ilustre pela cidade. As legendas possuem a função de instruir o leitor sobre os locais fotografados.

A primeira imagem, assim, é justamente a da espera na gare. Na fotografia, a estação férrea é representada seguindo os mesmos padrões analisados no capítulo 2. No primeiro plano, como foco central, tem-se o prédio. A fotografia enquadra o lado da gare, onde ocorre o embarque e desembarque, o que é perceptível pela cobertura e pela presença dos trilhos no plano inferior. Há a presença de muitas pessoas, postadas tanto sobre a gare, quanto perto dos trilhos. A julgar pelas roupas, a maioria é masculina. Algumas mulheres são perceptíveis, vestidas em tons claros, no ponto central-direito da imagem. Um homem, vestido de branco e chapéu, está postado mais próximo aos trilhos inferiores, indicando a possibilidade de ser um empregado ferroviário.

Fig. 20. Na gare, aguardando a chegada de sua Rvma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*. Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

A ação de espera da chegada do trem à gare, analisadas anteriormente nas notícias impressas, está representada nesta fotografia. A própria organização corporal de algumas pessoas indica a espera, postadas perto dos trilhos, observando uma possível aproximação da locomotiva. Por outro lado, a interação social fica evidente: o encontro, a conversa, a formação de grupos ao longo do espaço. Olhando para a imagem, vê-se o movimento, *ouve-se* o burburinho. O espaço da estação, assim, é representado e vivenciado como de sociabilidade. Esta, por sua vez, é praticada, mas também se constitui enquanto visualidade: como indica o que parece ser uma criança, parada no canto direito da imagem, braços cruzados para trás, *olhando* a movimentação.

Este movimento na espacialidade da estação poderia se caracterizar de formas diversas, de acordo com a personalidade que estava para chegar, ou partir e das pessoas que para ali se dirigiam. No mesmo sentido, a visualidade deste espaço mudava conforme mudavam também os personagens. A cena, apesar de ter um padrão geral, não era a mesma quando o viajante era um político, ou um religioso, ou um artista: junto com o passageiro, modificava-se o grupo que o recebia e o modo como usufruíam do local.

Como exposto anteriormente, as notícias relativas a essa prática se dividem entre categorias, as quais fornecem dados também sobre a quantidade de pessoas presentes: as que só comentam as viagens, onde a circulação de pessoas não foi acentuada; as que contam com recepções, ou despedidas de amigos e familiares, indicando um movimento relativo; e, por fim, as que contaram com grandes festejos e, consequentemente, um grande número de presentes.

> No trem da tarde chegou hoje o benemerito chefe liberal exmo. Sr. conselheiro Silveira Martins.
> Na gare, além da banda de musica *Appollo*, achava-se presente grande numero de co-religionarios e affeiçoados de s. ex. que o receberam por entre as demonstrações do mais (vivo?) jubilo e enthusiasmo.
> Fizeram-se representar nessa occasião, por commisões, a Camara Municipal, Praça do Comercio, Lyceu de Artes e Officios e alguns [ilegível] dessas associações.
> Á chegada do trem foi S. Ex. saudado por um frenético viva que foi correspondido pela multidão, da forma a mais sorprehendente.[140]

Esta notícia, de dezembro de 1888, traz o relato de um desembarque que contou com grandes festejos. Há, seguindo a mesma narrativa das recepções mais simples, uma ênfase no lugar social dos presentes, situando-os conforme sua

[140] Recepção esplêndida. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 10 dez. 1888, n.281, p.2.

profissão, ou pertencimento a algum órgão e associação. Esta descrição deixa entrever não só a *existência*, mas a *intensidade* da movimentação, perceptível a partir da exposição dos gritos de saudação e do suposto entusiasmo dos que aguardavam. Cita-se, ainda, o comparecimento da banda de música *Apollo*, umas das mais "assíduas" em se tratando dos festejos na gare. A espera, assim, nestes momentos especiais, não se constituía somente do famoso burburinho, mas era ditado pelo ritmo dos instrumentos musicais.

O *Album de Pelotas*, da mesma forma como trouxe a narrativa visual sobre a chegada do bispo, contém uma página dedicada ao Dr. Simões Lopes Netto, político pelotense que foi Ministro da Agricultura. A primeira imagem de sua passagem pela cidade, assim, é da chegada à estação da estrada de ferro.

A estação férrea, nesta fotografia, não é o objeto central, sendo visível somente um pedaço da sua parede frontal; a legenda mesmo possui a função de indicar onde estava se desenrolando a cena. O primeiro plano, assim, é tomado completamente pela movimentação, dentro da qual situava-se o próprio fotógrafo, uma vez que muito próximo da lente já se tem a imagem de pessoas. Provavelmente ele estava postado sobre alguma elevação, a fim de ampliar o seu ângulo. Há a presença de um grande número de indivíduos. Ao lado direito, em meio à população, um automóvel. Ao fundo da imagem, uma aglomeração afastada, que pela organização – em fileiras, olhando todos para o mesmo lado e segurando objetos – indica ser uma banda de música.

A imagem traz a representação da espera na gare totalmente coadunada com o sistema narrativo que vinha sendo construído pelos periódicos. A interação pessoal e entre grupos é inegável; o encontro, a conversa, o cumprimento, estavam todos congelados na fotografia. A posição dos senhores com os chapéus, em sinal de cortesia e cavalheirismo, era típico de um gestual que demonstrava as convenções da sociabilidade. Observa-se, ainda, que pelo vestuário e pela própria maneira de se portar, a maioria dos presentes se enquadrava em um mesmo grupo social.

Fig. 21. Chegada de Sua Excia. (Estação da Estrada de Ferro). Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*. Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Simmel considera o fenômeno da sociabilidade como sendo democrático, uma vez que seu princípio axiomático se caracteriza pelo fato de “que cada indivíduo deveria *oferecer* o máximo de valores sociais (de alegria, de realce, de vivacidade, etc.), compatível com o máximo de valores que o próprio indivíduo *recebe*” (1983, p.172). Isto só pode ser possível no interior de um dado estrato social: grandes diferenças entre classes, ou grupos sociais, tornariam a sociabilidade inconsistente e dolorosa. O autor coloca a ressalva, contudo, de que mesmo entre pares, essa democracia da sociabilidade é algo *jogado*, é *superficial*. A ideia de uma prática composta por indivíduos que não possuem outro desejo além de criar com os outros uma interação completamente pura, não desequilibrada por nada que seja material, é uma situação possível somente em um mundo sociológico ideal, propiciada pelo próprio “espírito” da vida moderna (1983, p.172-173).

> A sociabilidade é o jogo no qual se “faz de conta” que são todos iguais e, ao mesmo tempo, se faz de conta que cada um é reverenciado em particular; e “fazer de conta” não é mentira mais do que o jogo ou a arte são mentiras devido ao seu desvio da realidade. O jogo só se transforma em mentira quando a ação e a conversa sociável se tornam meros instrumentos das intenções e dos eventos da realidade. (SIMMEL, 1983, p.173)

A sociabilidade propiciada pelo encontro na estação pode ser considerada como um espetáculo moderno, uma “encenação”, um *faz-de-conta* que equilibrava os papéis sociais dos indivíduos que apostam a satisfação de seus desejos e interesses nesta prática. Isto não invalida, contudo, o significado simbólico, objetivo e histórico que esta sociabilidade específica representou no período, influenciando também outras práticas e interesses.

A presença da banda, em meio este espetáculo, acabou sendo de fundamental importância para o diferencial do evento. Tem-se, assim, várias narrativas onde sua atuação, juntamente com a animação das pessoas e a explosão de foguetes, dão o tom da festa. Um exemplo foi o da chegada de excursionistas em função do aniversário da banda musical do *Club Caixeiral*, em agosto de 1902:

> **O trem de excursão.** – (...) organisou-se enfrente ao *Club* a columna que devia ir á *gare* da *Southern* receber os excursionistas do Rio Grande.
> A mesma moveu-se para a estação, pouco depois das 8 horas, ao som de alegres dobrados, executados pelas bandas do *Caixeiral* e *União*.
> Ás 8 ½ horas, era assignalada a chegada do trem de excursão, com uma grande salva de bombas reaes.
> Quando o comboyo estacou, junto á gare, romperam as citadas bandas de musica, sendo erguidos calorosos vivas aos forasteiros.

> Esses eram em numero de cento e tantos, entre elles a galharda banda do distincto *Club Saca Rolhas*, membros de sua directoria, a directoria do sympáthico *Club Caixeiral*, Exmas. famílias e muitos cavalheiros.
> Após o desembarque, trocadas as primeiras e effusivas saudações, formou-se longo cortejo, no qual figuravam os estandartes dos *clubs saca rolhas* e *caixeiral*, do rio grande e desta cidade, as bandas de musica saca rolha, do nosso caixeiral e da união e grande numero de pessoas. (...)
> Da estação até a sede do club caixeiral, pelas ruas 7 de abril, 15 de novembro e praça da republica, desfilou o préstito, entre ruidosas aclamações.[141]

A recepção foi algo extremamente organizado, pode-se dizer que até *coreografado*. Os recepcionistas, desde o centro da cidade até a chegada na estação e a espera do trem, sabiam o cronograma dos festejos: saída do Clube Caixeiral e "desfile" até a estação sob o som das bandas; estalo de bombas quando da chegada do trem, gritos de vivas e uma nova erupção de música marcando o início dos cumprimentos aos excursionistas; após, formação de um cortejo e novo desfile pela cidade. Ressalta-se que, neste caso – assim como em vários outros, geralmente relacionados a trens de excursão, houve a presença de bandas de músicas dentro dos próprios vagões, colocando os viajantes também no clima da festa.

A imagem da chegada de Simões Lopes, se comparada com a da espera do bispo de Pelotas, traz ainda outra reflexão: a da presença feminina no espaço ferroviário. Nas palavras de Lidia Maria Vianna Possas, "a questão se coloca à medida que se indaga o porquê do silêncio e da ausência, até figurativa, das mulheres nessas imagens" (2001, p.112).[142]

Analisando-se a quantidade de homens nas fotografias e o diminuto número de mulheres, pode-se pensar qual era a esfera "pública" representada pela estação. As narrativas dos periódicos, da mesma forma, fornecem indícios de que o espaço feminino no local era reduzido, ou na melhor das hipóteses, controlado. As matérias sempre se referem aos "cavalheiros" e às "famílias": mulheres praticamente não são citadas individualmente – com exceção de alguns nomes tidos como importantes na "sociedade", ou que vinham adquirindo uma postura social um tanto "fora dos padrões". Nesta última esfera, há que se citar a viagem da Sr. Revocata Heloísa de

---

[141] Club Caixeiral. **Diário Popular**, Pelotas, 19 ago. 1902, n.189, p.2.

[142] Não seria possível, neste trabalho, abordar profundamente – como seria o ideal – a história das mulheres e até mesmo do gênero no espaço ferroviário. Indica-se, assim, a leitura completa do livro "Mulheres, trens e trilhos", de Possas (2001), o qual é referência no estudo de representações e da presença feminina no mundo ferroviário.

Mello, escritora e editora do periódico feminino *Corimbo*[143], da cidade de Rio Grande, a qual veio a Pelotas a fim de ministrar uma palestra:

> **Na loja Salomão**
> Como estava marcada, realizou-se ante-hontem, no templo da loja maçônica *Salomão*, a conferencia da illustre escriptora e poetisa rio-grandense Exma Sra. D. Revocata Heloisa de Mello, convidada para aquele fim pelo distincto clube beneficiente de senhoras pelotenses.
> A digna conferencista viera de Rio Grande pelo trem da tarde de sabbado, acompanhada pelas commissões – da loja *Salomão* (...) e da loja *Henrique Valladares* (...).
> Na *gare* da *Southern* foi D. Revocata recebida por grande numero de sócias do Club de senhoras, membros da *Salomão* e pela banda musical de 29º, que executou festivas peças.
> Formado um longo cortejo de carros, foi a conferencionista acompanhada até a residência do Sr. José Pedro vieira, onde se hospedou. (...)
> Hoje, pelo trem da manhã, regressou D. Revocata para o Rio Grande, sendo acompanhada por avolumado cortejo até a *gare* e ate aquella cidade pelas mesmas commissões que a haviam trazido.
> Felicitamos a illustre oradora, pelo sucesso alcançado na sua importante conferencia, e o *club* de senhoras, pelo brilhantismo que soube imprimir á esplendida festa que organizou.[144]

Em pelo menos 25 anos de pesquisa nos jornais pelotenses, este foi o único caso de festejos organizados por mulheres e para mulheres. Apesar de ser uma postura *moderna* e incomum para a época, percebe-se que a palestrante não viajou sozinha, mas acompanhada de comissões. No entanto, este foi um dos momentos nos quais a presença feminina mais se acentuou no espaço da estação, sendo provavelmente em maior número do que os homens. De toda forma, as comemorações em virtude da chegada de Revocata seguiram os padrões de outras recepções, compostas de bandas de músicas, cumprimentos e cortejos pelas ruas da cidade; ou seja, este caso específico, embora ressaltasse a presença e ação feminina, seguiu o modelo masculino de apropriação do espaço.

Observando as fotografias hoje, torna-se impossível identificar as pessoas que nela estão presentes. Pode-se afirmar – partindo da análise das roupas, da posição em que se encontram, da formação dos grupos de conversas –, de um modo geral, que todas pertencem a um determinado nível social, ou assim fazem parecer. Em alguns casos, então, a nomeação dos "recepcionistas" na gare, passou ser considerada relevante pelos periódicos pelotenses e, aparentemente, conferia

---

[143] Sobre o *Corimbo* e a vida e trabalho de Revocata Heloísa de Mello, ver a dissertação: BONILHA, Caroline leal. **Corymbo:** Memória e representação feminina através das páginas de um periódico literário entre 1930 e 1944 no Rio Grande do Sul. Pelotas, 2010. Dissertação (Mestrado em memória Social e Patrimônio Cultural). Universidade Federal de Pelotas.
[144] Conferencia. **A Opinião Publica**, Pelotas, 09 set. 1901, n.210, p.1.

uma importância maior ao evento e ao passageiro. Geralmente ocorria quando a notícia se referia a algum político importante, como o caso do senador Pinheiro Machado, em janeiro de 1902:

> Veiu hontem, pela manhã, do Rio Grande o benemerito senador rio-grandense, general Pinheiro Machado.
> Na *gare* da estrada de ferro, receberam o eminente soldado da Republica os Srs. coronel Pedro Osório, presidente da commissão executiva, Dr. Joaquim da Costa Leite, membro da mesma commissão, Dr. Intendente municipal, presidente do conselho, sub-intendente do primeiro districto, Dr. Promotor Publico da Comarca, conselheiros municipaes, redacção do *Diário Popular*, funccionarios públicos, officiaes do exercito e da Brigada Militar e muitos outros amigos, companheiros e admiradores do illustre homem político.
> O Sr. Senador Pinheiro Machado veio em carro especial, acompanhado dos nossos amigos Srs. major Euclydes Moura, sub-chefe de policia, Dr. José Luiz Mendes Diniz, major Candido Miranda e pharmaceutico Pedro Goulart dos Santos.[145]

Ainda que nem todos os casos fossem fotografados, ou que essas imagens estejam disponíveis publicamente, percebe-se que o viajante não é o único foco da prática de ir à estação; as próprias pessoas que iam recepcioná-lo, ou se despedir – considerando-se a "importância social" do caso – eram objeto de atenção. O fato de uma pessoa ilustre no meio urbano – a figura do intendente, de funcionários, detentores de cargos importantes, representantes militares – estar presente vinha a acrescer no "capital simbólico" da sociabilidade.

Como observado anteriormente muitas destas recepções eram organizadas. Os periódicos faziam, neste sentido, o trabalho de comunicar aos leitores a programação dos festejos, a fim de que todos estivessem previamente interados. Cita-se o caso da passagem do Ministro de Portugal pelo Estado, no ano de 1905, a qual rendeu reportagens de página inteira durante dois dias no *A Opinião Pública:*

> **Em Pelotas**
> A comissão directiva da recepção a S. Ex. o Sr. Ministro elaborou o seguinte programa, que será fielmente observado:
> Amanhã, ás 9 horas da manhã, uma grande gyrandola será queimada na Praça da Republica, annunciando a partida do trem expresso, do Rio Gande, e servindo de convite á colônia portugueza, ás autoridades civis e militares e á população em geral para se dirigirem á estação da *Southern*, afim de aguradarem ali a chegada de S. Ex.;
> Outra gyrandola, queimada próxima a estação, onde comparecerão bandas de musica, annunciará a chegada do trem, devendo o Sr. Ministro ser ali cunmprimentado pelo Sr. J. E. de Almeida Peres, vice-consul portuguez, por grande commissão da colônia portugueza, autoridades civis e militares e representantes de associações locaes;

[145] Pinheiro Machado. **Diário Popular**, Pelotas, 31 jan. 1902, n.26, p.2.

> Após, S. Ex. tomará logar em carro especial, collocado permanentemente a sua disposição;
> Outra grande gyrandola será queimada, desfilando então o préstito, acompanhado pelo luziada *União Gaucha*, pelas ruas 7 de Setembro e 15 de Novembro, até ao *Hotel Alliança*, onde uma banda de musica aguardará a chegada de S. Ex. (...)
> - A banda musical e uma sympathica commisão do club caixeiral comparecerão amanhã na estação da *Southern*.
> - Amanhã, ás 9 horas da manhã, começarão a correr Bonds da Praça da Republica para a estação da *Southern*.[146]

Neste caso específico, houve até mesmo a constituição de uma comissão organizadora da recepção. O programa em si segue a mesma forma dos outros festejos, com a banda, préstito, movimentação. O que chama a atenção é o convite feito para que a população compareça à gare, sendo a hora exata de se dirigir à estação anunciada por foguetes, os quais indicariam a saída do Ministro da cidade vizinha. O fato de bondes especiais serem disponibilizados aponta para uma maior diversidade do público que estaria presente, em contraposição ao visível exposto nas fotografias anteriormente analisadas.

Percebe-se, então, que em alguns exemplos as notícias publicadas realizavam a função de convidar o comparecimento da população. O primeiro caso ocorre já nas primeiras semanas de funcionamento da estação, com a chegada da Princesa Isabel e do Conde d'Eu. Há matérias, principalmente no *A Discussão*, do préstito que a segue até a estação para se despedir, quando de sua ida à cidade de Bagé e também da recepção quando de sua volta, onde, conforme o número de 23 de fevereiro de 1885, "desde ás 2 horas da tarde começou a affluir a estação da via férrea, vistosamente embandeirada, grande concurso de povo, em carros, em bonde e a pé"[147]. O interessante do caso da Princesa Isabel, assim como no do Ministro de Portugal, é que o município e o jornal incentivam à ida ao espaço da estação da via férrea, com o convite destinado "a todos os habitantes"[148].

Neste ponto, faz-se necessário enfatizar a presença da multidão durante o festejo. Ela não se dirigia para a estação fortuitamente: esta, enquanto local público, foi projetada e construída para comportar uma grande quantidade de pessoas; ao mesmo tempo, quando a multidão ocupa esta espacialidade, lhe confere e legitima sua função. A estação acolhe porque as pessoas lá se encontravam, mas estas assim faziam justamente por poderem ser acolhidas.

---

[146] O Sr. Ministro de Portugal. **A Opinião Pública**, Pelotas, 27 maio 1905, n.120, p.2.
[147] S.S. A.A. imperiaes. **A Discussão**, Pelotas, 23 fev. 1884. n.42, Correio do Dia, p.1.
[148] Princeza imperial. **A Discussão**, Pelotas, 20 fev. 1884. n.40, Correio do Dia, p.1.

Em 1904, no mesmo sentido, o *Diário Popular*, a pedido do Partido Republicano, "convida os correligionários e a população para compareceram ao acto de recepção" do Dr. Cassiano do Nascimento e afirma que o "convite será correspondido com o maior enthusiasmo pela população, tal a sympathia de que goza entre nós o glorioso homem político"[149]. A chegada da personalidade política, assim, estava prevista; entretanto, fazia-se necessário que o partido ao qual pertencia, a fim de reafirmar a sua importância e de seu representante, garantisse o "público" para a situação. A própria edição do jornal – ligada ao partido – deu um tom de convocatória, ao jogar para a população o dever do comparecimento, em razão dos supostos serviços prestados pelo deputado.

Havia aqueles eventos que, mesmo não organizados, obtinham sucesso. A exemplo da chegada em trem expresso do senador Pinheiro Machado, em 24 de fevereiro de 1904, que "apesar de haver sido annunciada momentos antes, atrahiu grande numero de amigos, á gare da estrada de ferro"[150]. Ou, então, novamente o Dr. Cassiano do Nascimento, com sua chegada inesperada, da qual mesmo sabendo de última hora, "foram á gare da viação férrea esperar S. S. que da cidade visinha veiu em trem expresso, membros da commissão executiva, correligionários, amigos, pessoas de sua Exma. família e uma commissão da praça do commercio".[151]

Os jornais, da mesma forma como possuíam o poder de exaltar algum destes acontecimentos, podiam minimizar seus impactos. Um dos exemplos foi a própria inauguração da estação, analisada no capítulo 1. Quando da chegada do Sr. Silveira Martins, político contrário ao Partido republicano, o *Diário Popular* narra sua recepção assim: "Não houve musicata: apenas alguns foguetes subiram ao ar, annunciando a chegada do tribuno. Á gare, foram os curiosos, e estes em bem diminuto numero, compareceram os amigos pessoaes do ex-conselheiro. E.... mais nada"[152]. O que em outro momento poderia ser definido como uma chegada especial, contando até mesmo com foguetes, neste caso foi descrito como simplória.

Outro dos pontos que se observa nas matérias sobre os festejos na estação faz menção à presença de carros e à formação de cortejos.

---

[149] Cassiano do Nascimento. **Diário Popular**, Pelotas, 18 fev. 1904, n.40, p.2.
[150] Pinheiro Machado. **Diário Popular**, Pelotas, 24 fev. 1904, n.45, p.2
[151] Dr. Cassiano do Nascimento. **Diário Popular**, Pelotas, 23 jun. 1906, n.140, p.2
[152] Emfim... **Diário Popular**, Pelotas, 13 ago. 1898, n.184, p.2.

Fig. 22. A chegada de Sua Revma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*. Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Na segunda fotografia (Fig.22) sobre a vinda do Bispo de Pelotas, no *Album*, o primeiro elemento ganha destaque. Embora esta seja uma reprodução do *Album de Pelotas*, a imagem original foi encontrada no Museu do Trem, em São Leopoldo, na qual se tem a inscrição “José Regina”, podendo ser o nome do fotógrafo. A estação ferroviária, enquadrada nesta fotografia, situa-se em um segundo plano, servindo como cenário para a movimentação no espaço. Tem-se no primeiro plano, a presença de um grande número de carros, enfileirados. No interior dos que localizam mais à frente na imagem, é possível ver a presença de pessoas. São perceptíveis, também, alguns postes, indicando a presença de melhoramentos modernos – talvez energia elétrica. No canto inferior esquerdo, há a presença de duas pessoas.

Nesta imagem, a representação claramente enfatiza o prédio como local onde afluem muitas pessoas. A intenção do fotógrafo foi captar a movimentação, indicando com isso também a importância do passageiro que chegava. Há uma ênfase evidente aos automóveis, símbolos de modernidade e *status* social, e a forma como estes dominam o espaço. Como aponta Victor Andrade de Melo, esses novos artefatos, mais do que determinações de natureza econômica, contribuíram para a reestruturação da forma de viver, facilitando o cotidiano dos indivíduos e explicitando símbolos que expressavam a construção de um novo ideário. Portanto, “idéias caras à modernidade relacionam-se a esses novos objetos, que, na verdade, comumente geram práticas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade, a mobilidade” (MELO, 2008, p.189).

A questão dos carros e a simbologia que carregavam, ao longo dos primeiros anos do século XX, fortaleceram-se. Assim, além do número de pessoas presentes na gare, de seu lugar social no meio urbano, o número de carros também passou a contar nas recepções. Como afirma Pallotta, “esse artefato não deixava de ser, naquele momento, um ator no campo histórico. Portanto, o automóvel enquanto artefato técnico, não era apenas um símbolo de status e riqueza, mas uma presença viva para atingir os ideais de modernização” (2008, p.96).

Fig.23. O préstito sahindo da estação. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*. Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Em abril de 1905, *A Opinião Pública* narrou a chegada do juiz distrital e deputado na assembléia dos representantes, Dr. Joaquim Luiz Osório, acompanhado de sua esposa, destacando a formação de um “organizado extenso e luzido préstito, superior a sessenta carros”.[153] Em 1902, ocorreu a visita dos sócios da sociedade *Fanfarra Garibaldina*, de Rio Grande, quando também, após os cumprimentos e atuações de bandas de música, formou-se o préstito de automóveis em direção ao centro da cidade, o qual “desfilou até a sede das sociedades italianas, sendo durante o percurso erguidos muitos vivas”.[154]

A fotografia, Fig.23, publicada também no *Album de Pelotas*, faz parte da narrativa visual sobre a chegada de Simões Lopes Netto. O objeto principal focalizado pela câmera foi o cortejo de carros, saindo da estação férrea. Esta, ao fundo, age como um cenário para o desenrolar da ação. Observa-se a amplitude da avenida que leva ao espaço ferroviário, contando com uma pequena arborização e alguns postes, indicando a presença de melhoramentos urbanos. Ao lado direito, tem-se um prédio, provavelmente residencial e, ao lado esquerdo, uma fábrica e outros edifícios no mesmo estilo industrial. Há a presença de pessoas ao longo das calçadas. À esquerda da avenida, uma charrete.

A imagem, na sequência das anteriores sobre a espera na estação, representa o esquema padrão das grandes recepções ferroviárias. Esta fotografia, contudo, traz uma perspectiva totalmente diferente sobre o prédio e sua funcionalidade, lançando luz a outra visualidade do espaço. Nas representações, em geral, a estação é o foco, abarcando uma construção visual que a isola de outros fatores, concentrando a simbologia no caráter da chegada/partida e do movimento. Aqui, o prédio está ao fundo, se distanciando. Se, por um lado, ocorre a impressão de a estação estar "ficando para trás", ao ser tomada pela avenida, por outro, ela acaba – finalmente – sendo vinculada à cidade. A questão do cortejo, nesta direção, realiza a ligação entre o transporte férreo – que não vai além da estação – e o espaço urbano. Pallotta, analisando a questão das recepções em Bauru, aponta que outra prática comum era a de oferecer banquetes após a chegada de passageiros. Para o autor, os banquetes se apresentaram como uma prática comum entre as elites políticas e econômicas na cidade, sendo realizadas com certa freqüência. “Essa prática reafirmava os laços de solidariedade entre os participantes, dava

[153] Dr. Joaquim Luiz Osorio. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 abr. 1905, n.86, p.1.
[154] Visita a Pelotas, **Diário Popular**, Pelotas, 09 dez. 1902, n.286n p.2.

status social e servia, também, para a solicitação de reivindicações e vantagens pessoais ou dos grupos interessados" (PALLOTTA, 2008, p.30).

Em relação às pessoas na imagem, a presença de várias situadas ao longo da calçada faz indagar sobre suas origens sociais no meio urbano. Se os recepcionistas que afluem até a gare geralmente são pessoas das relações do passageiro, o espaço da rua provavelmente fosse menos delimitado; embora esta afirmação faça pensar sobre até que ponto a espacialidade da estação fosse assim tão controlada como mostram as imagens fotográficas. Não seriam aquelas representações, repletas de pessoas bem vestidas, em interações perfeitamente harmoniosas, uma escolha visual do fotógrafo? Não estaria aquele lugar, também, repleto de curiosos, moradores das proximidades, parte da população que atendia ao chamado tantas vezes divulgado pela imprensa?

A segunda fotografia sobre a chegada do bispo de Pelotas ajuda a refletir neste sentido. Percebe-se no canto inferior esquerdo a presença de uma pessoa, talvez homem, ou até mesmo uma criança, que aparenta ser negra. Pode-se dizer, entretanto, em comparação às outras imagens, que é a figura de alguém de condição financeira inferior. Sua localização na imagem sugere, ainda, que está ali por questão de segundos, por uma "invasão" não programada pelo fotógrafo.

> Como outras imagens, ela [a fotografia] também pressupõe um jogo de inclusão e exclusão. É escolha e, como tal, não apenas constitui uma representação do real, como também integra um sistema simbólico pautado por códigos oriundos da cultura que os produz. Diferentemente da pintura, do desenho, da caricatura, a representação fotográfica pressupõe uma inter-relação entre o olho do fotógrafo, a velocidade da máquina e o referente. (BORGES, 2003, p.83)

Esta "invasão", portanto, pode ser oriunda não de uma escolha do fotógrafo, mas da impossibilidade de controlar totalmente a velocidade da máquina e a movimentação da cena no real. Isto não explica, contudo, o porquê da inclusão da imagem no *Album*: seria a única disponível? Os limites da representação não são tão rígidos assim? Realmente havia poucas pessoas de origem mais simples no local? Esta questão mostra o quanto a estação se tornou um espaço democrático, tomado pelo público. Ainda que os festejos fossem organizados por parcelas específicas da população, estas não possuíam a autoridade de controlar a movimentação de pessoas estranhas à recepção. Nem sempre as "massas" seguem os ritmos ditados pelos detentores do poder.

Charles Monteiro aponta, ao analisar a modernização das sociabilidades públicas no espaço urbano de Porto Alegre, que

> Há neste processo de modernização dos hábitos e costumes uma elitização da utilização do espaço, as festas populares são substituídas pelos requintes da civilização e as vitrines passam a ser o ponto das rodas elegantes. Porém (...) as classes populares e os marginalizados não estão, de modo algum, ausentes nesta rua, que é a síntese das contradições que envolvem o processo de modernização da sociedade. (MONTEIRO, 1995, p.128)

O ato de ir à estação da estrada de ferro para acompanhar ou receber quem viajava, como se pode afirmar pelo número de matérias publicadas pelos jornais, foi se tornando uma prática comum na vivência urbana de Pelotas. Evidentemente, as notícias e fotografias faziam menção a pessoas importantes, ilustres, de um núcleo social distinto na cidade; entretanto, ao ser uma ação tão comum nesse meio, é possível que fosse praticada, de formas variadas, também pelos outros grupos urbanos

> A realidade do mundo ferroviário traduz-se pela multiplicidade, construindo pertencimentos díspares e experiências complexas, motivando um cotidiano repleto de instabilidades, conflitos e contradições de processos sociais que ela própria gerou. Assim, o espetáculo das imagens fotográficas ou das narrativas também possibilitou quebrar a rotina e perceber as formas visuais da concepção das relações sociais. (POSSAS, 2001, p.117)

Nesta citação, Possas alerta para o caráter múltiplo das relações no âmbito ferroviário. As estradas de ferro, com todo o aparato técnico, social e cultural que implicaram, forjaram novas realidades sociais, as quais requisitaram outras práticas e formas de lidar com estas. As práticas, contudo, foram elaboradas e reelaboradas conforme as necessidades de cada grupo, categoria, ou modo de ligação com o espaço. Muitas vezes, estas construções sociais se coadunaram, ou entraram em choque. As narrativas dos periódicos, ou as imagens fotográficas, assim, servem para perceber qual a forma visual padrão que as interações adquiriram. O adjetivo *padrão*, nesta perspectiva, não implica, necessariamente, que fosse a maneira mais usual, ou comum; entretanto, indica a representação que, dentre tantas, possuía maior respaldo social entre os detentores do poder de criá-las.

Fig.24. Chegada do Dr. Assis Brasil em Pelotas, 1923. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez.

A última imagem (Fig.24) analisada retrata a chegada de Assis Brasil à cidade de Pelotas, em meio à revolução de 1923. Traz a inscrição: “Chegada do Dr. Assis Brasil Pelotas 13/11/23”. A imagem, em tom de sépia, é síntese e hipérbole das considerações anteriores acerca da chegada e espera de passageiros na estação férrea da cidade.

O fotógrafo, posicionado em alguma região alta, provavelmente sobre o poste de luz - a julgar pela proximidade dos fios desfocados na frente da cena - consegue capturar o prédio, a movimentação e a chegada do trem, este apontando no quadro ao lado esquerdo da gare. Observa-se uma grande quantidade de carros, cercando a região do canteiro central. Neste, tem-se a presença de várias pessoas, munidas de guarda-chuvas. O encontro, o movimento, a interação e, principalmente, a espera, estão registrados pela câmera. A construção – tanto de uma prática social, quanto de uma visualidade – se coloca e fortalece.

O registro de um evento de tal magnitude, vinculado a uma figura política importante, em meio a um fato marcante da história, coloca novamente em pauta a questão do cotidiano. É praticamente óbvio – e até mesmo materialmente impossível – que festejos deste porte não ocorriam todos os dias, nem mesmo todos os anos. É viável, então, utilizar da noção de cotidiano para interpretar e compreender a prática das recepções e despedidas? Não seria amenizar as contradições sociais, ou ignorar as diferentes apropriações do espaço, estender uma interação social própria de grupos de elite como a definidora de todo o contingente urbano? As narrativas dos jornais, as imagens fotográficas, realmente dão conta de definir uma prática cotidiana de uso comum?

Chegar ao cotidiano não é tarefa simples, principalmente, como indica José de Souza Martins, com a descoberta de que “a trama das relações sociais que orientavam as ações cotidianas continha ocultações” (2011b, p.42). A sociedade é fenomenicamente fragmentária e cada um, na vida cotidiana, “está exposto à necessidade social de contínua reformulação de suas referências em relação até mesmo ao conhecido e ao íntimo” (MARTINS, 2011b, p.42). Isto implica que nem sempre o pesquisador consegue adentrar nestas ocultações, as quais são, sobretudo, mutáveis e intercambiáveis conforme as circunstâncias.

As pesquisas do autor, realizadas com seus alunos, auxiliam a pensar sobre o papel da fotografia na decifração do cotidiano. Martins (2011b, p.44) constatou que as pessoas, ao fotografar e/ou ao olhar para uma fotografia, raramente prestam

atenção em detalhes propriamente cotidianos, os quais poderiam ajudar a desenvolver a “leitura” das imagens, como os trajes, os objetos materiais e o próprio cenário. Isto ocorre porque a maior parte da produção de imagens, em uma concepção vernacular, destaca as pessoas e, nesse processo, as descotidianiza. O cotidiano, assim, fica por conta do “o que estavam fazendo”, que é indução do cenário.

Pensando as imagens e narrativas textuais – que também podem ser analisadas sob este viés – observa-se que grande parte delas deu destaque, sim, às pessoas e aos elementos transitórios, como as bandas e os cortejos. O cenário, entretanto, foi o mesmo e, ainda que nem sempre descrito ou mencionado com detalhes, foi o espaço da estação o possibilitador destas práticas. A chegada e a partida do trem ocorriam nos horários estipulados – excetuando-se um ou outro atraso... –, a bilheteria funcionava diariamente, os carros de aluguel e os *bolieiros* permaneciam no pátio aguardando, os bondes faziam seu caminho entre o centro urbano e a ferrovia. Elementos estes que atestam a possibilidade de práticas urbanas cotidianas no espaço ferroviário. As imagens e narrativas, por sua vez, indicam a não inércia destas práticas, o quanto eram reelaboradas e adquiriam sentidos diversos em cada momento.

Conforme José de Souza Martins, a fotografia não documenta o cotidiano em si. “Ela faz parte do imaginário e cumpre funções de revelação e ocultação na vida cotidiana. Portanto, as pessoas são fotografadas representando-se na sociedade e representando-se para a sociedade. A fotografia documenta, como atriz, a sociabilidade como dramaturgia” (2011b, p.47). Assim, mais do que *documentar*, ou *comprovar* a existência de práticas sociais cotidianas, as imagens e narrativas fazem parte da elaboração desta realidade, agindo para mostrar ou ocultar determinadas nuances da cotidianidade.

Se a fotografia documenta a sociabilidade como dramaturgia, sendo ela mesma atriz do espetáculo, cabe, neste ponto, voltar à reflexão sobre a noção de sociabilidade. Simmel (1983, p.169) defende que a sociabilidade possui uma relação meramente formal com a realidade, isto não significando que seja uma prática vazia de significado, mas que extrai desta realidade seu suporte, a partir de uma “importância e riqueza de vida” que é simbólica e lúdica.

> Como categoria sociológica, designo assim a sociabilidade como a *forma lúdica da sociação*. (...) Visto que na pureza de suas manifestações a sociabilidade não tem propósitos objetivos, nem conteúdo, nem resultados exteriores, ela depende inteiramente das personalidades entre as quais ocorre. Seu alvo não é nada além do sucesso do momento sociável e, quando muito, da lembrança dele. Em conseqüência disso, as condições e os resultados do processo de sociabilidade são exclusivamente as pessoas que se encontram em uma reunião social. (SIMMEL, 1983, p.170)

Quando o ponto de partida é esta noção apresentada por Simmel, o conceito deixa de ser genérico e aplicável a qualquer prática social. A sociabilidade, enquanto modalidade de sociação, refere-se aos eventos sociais que ocorrem com o único intuito do *encontro*. A espera na estação, enquanto prática programada e organizada com a intenção da reunião social, pode então ser considerada enquanto momento de sociabilidade. Principalmente nos casos de maiores festejos, observa-se que o intuito era, essencialmente, encontrar os pares a fim de recepcionar alguém; a chegada, a motivação da viagem, os atos posteriores da pessoa enquanto de sua estada na cidade, já eram de outro âmbito, exterior à espera. Cabe ressaltar que – embora Simmel coloque como esporádica – no trabalho de pesquisa histórica o que nos chega é justamente a "lembrança" destes momentos.

3.2. "A funesta ferrovia": incidentes e conflitos no espaço ferroviário

Sociabilidade cotidiana no espaço urbano ferroviário. A própria definição desta temática pressupõe a não homogeneidade das interações: as formas de sociação são diversas, o cotidiano é multifacetado, o urbano é composto de multiplicidades. Isto não impede, contudo, que determinadas representações assumam a potencialidade de se referir ao todo, amenizando possíveis contradições, ocultando os contrapontos. Neste sentido, Possas discute o papel da própria ferrovia enquanto um fator *neutralizante*. Para a autora, "a ferrovia conseguia neutralizar a presença dos conflitos perante formas de atuação do poder e também distinções sociais existentes, com uma imagem idealizada, ingênua, de convívio social e das relações de trabalho, que diluía a percepção do cotidiano e das constantes lutas" (2001, p.123).

Se a ferrovia adquiriu este sentido, talvez tenha sido em virtude das representações conciliatórias e positivas terem sido mais influentes e *vitoriosas*. É preciso, assim, atentar também para as ocultações do cotidiano, questionar esta

imagem e buscar perceber a ação dos mais diversos atores neste espaço. Nas palavras de Henri Lefebvre, “lugar de equilíbrio, é também o lugar em que se manifestam os desequilíbrios ameaçadores” (1991, p.39). Cabe, então, sair da zona de conforto e adentrar os outros territórios desta espacialidade.

Muito se tem falado – inclusive neste trabalho – sobre a relação posta entre a ferrovia e a modernidade. Por mais que se tente fugir desta noção, buscando dar voz a outros discursos e atores, a maioria das fontes e representações faz retornar a este ideário, instigando sobre sua função e ação no contexto histórico das estradas de ferro. Para Henri Lefebvre (1991), a aparição da *modernidade* se dá simultaneamente à da *cotidianidade*, sendo esta última o contraponto e a crítica da primeira. Ambas, entretanto, só se tornaram “realidades” conscientes após terem sido transpostas para a linguagem e para o *conceito*, ou seja, a percepção de sua existência se deu a partir da reflexão sobre as mesmas e sua conformação sob ideias projetadas e pensadas. Assim, a fim de entender sua definição e suas relações, em um determinado contexto, é preciso “interrogar os fatos, incluindo as pessoas e seus discursos” (1991, p31).

É preciso ressaltar que este pensador acredita que a emersão do cotidiano só foi possível a partir do mundo industrial, do fortalecimento das relações capitalistas de trabalho e de reprodução da vida – ao contrário de Duby e Le Goff, que o detectam em todos os períodos históricos. Esta posição já lhe rendeu críticas de historiadores, como Fernando Novais e Laura de Mello, citados por Ronaldo Vainfas (1996), principalmente em relação a uma suposta absolutização das transformações, vinculando-as à gênese do capitalismo. De toda forma, relativizando as posições, sendo a ferrovia um produto e ao mesmo tempo criadora das relações capitalistas e industriais, as reflexões do filósofo francês se fazem pertinentes.

Pensando sua relação em meio a um mundo que se queria e dizia moderno, Lefebvre questiona: “Mas e o *cotidiano*?”

> Ai tudo conta, porque tudo é contado: desde o dinheiro até os minutos. Ai tudo se enumera em metros, quilos, calorias. E não apenas os objetos, mas também os viventes e os pensantes. Há uma demografia das coisas, que mede o seu número e a duração da sua existência, assim como uma demografia dos animais e das pessoas. No entanto, essas pessoas nascem, vivem e morrem. Vivem bem ou mal. É no cotidiano que elas ganham ou deixam de ganhar a sua vida, num duplo sentido: não sobreviver ou sobreviver, apenas sobreviver ou viver plenamente. É no cotidiano que se tem prazer ou se sofre. Aqui e agora. (LEFEBVRE, 1911, p.27)

Nesta citação, o autor traz um pensamento acerca da crescente racionalização das coisas e das pessoas e seu fracionamento em função dos novos princípios de tempo e economia. A ferrovia, neste sentido, é símbolo e execução deste ideal, contando o tempo das viagens, o horário marcado, o peso das bagagens, o preço dos fretes e dos bilhetes, a quantidade de pessoas a embarcar e sua divisão por diferentes classes. Conforme lembra Possas:

> Outro aspecto notável desse "arauto" da modernidade – o trem – foi a sensação que a velocidade provocava nas pessoas, o impacto que operava na percepção da paisagem, sem deixar de reforçar o controle do tempo através da rígida utilização dos horários-relógio que confirmavam saídas e partidas e obrigavam os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano, o que leva a reforçar e complementar a disciplina que a aceleração do processo produtivo exigia cada vez mais. (POSSAS, 2001, p.57)

A presença dos trens, assim, causou interferências práticas e cotidianas na vida das pessoas, ao mesmo tempo em que auxiliou a criar essa nova percepção e utilização do tempo, da disposição das horas, da relação entre os espaços e da própria organização mental – seja esta individual ou coletiva. Isto possuía ligações com a própria questão do tempo do relógio, da velocidade das máquinas e do processo produtivo fabril e industrial, do qual a ferrovia não deixava de fazer parte.

O interessante, neste ponto, é ressaltar a noção que traz Lefebvre sobre o significado da crescente "contabilização" da vida, desta "demografia das coisas". Ela não implica – como seria esperado no senso comum, em virtude de Lefebvre ser um estudioso e admirador da obra de Marx – uma dominação da esfera econômica sobre as demais; pelo contrário, o autor é um dos maiores críticos desta teoria. Lefebvre defende que é no cotidiano que se dão as maiores transformações sociais, pois considera que quando as pessoas, em uma sociedade, não podem mais viver a sua cotidianidade é que começam as revoluções: "enquanto puderem viver o cotidiano, as antigas relações se reconstituem" (1991, p.39).

Por isso a preocupação também com o "não sobreviver e sobreviver", com o "apenas sobreviver ou viver plenamente", com o prazer ou o sofrimento. É na quebra de práticas socialmente instituídas que se consegue perceber quais são as normas aceitas e quais interferem na lógica e no ritmo habituais. Edward P. Thompson, ao estudar a cultura e o folclore popular no século XVIII na Inglaterra, traz a importante contribuição de que, geralmente, um modo de descobrir normas surdas é examinar

um episódio ou uma situação *a*típicos (2001). Pode-se dizer, então, que é na quebra do cotidiano que se percebem as contradições da modernidade.

3.2.1. Acidentes e atrasos no caminho de ferro

Considerando o cotidiano do espaço da estação como normatizado pela ação do relógio, a primeira interferência que se pode perceber é a não obediência ao regime do tempo. Uma das maiores críticas e preocupações expostas pelos periódicos pelotenses se relacionavam, então, com o atraso dos trens. Estes poderiam ocorrer por diversos motivos, dentre os quais se destacavam os descarrilamentos[155], os problemas nas locomotivas ou vagões[156], desmoronamentos dos trilhos[157], ou até mesmo problemas na linha telegráfica[158].

Anunciando a quantidade de minutos ou horas que duraram os atrasos, informando a não chegada do trem até o fechamento da edição do dia, os periódicos apontavam sempre como negativa a situação, em um sentido de quem já estava habituado ao tempo demarcado e planejado. A quebra do regime do relógio, assim, causava transtornos e interrompia o compasso:

> O trem que veio hontem, pela manhã, de Piratiny, chegou aqui com 1 hora e 25 minutos de atraso.
> Deu-se, durante o trajecto, um transtorno qualquer que motivou este atraso.
> Mas, o que não se poderá justificar é o facto de não ter a direcção da estrada dado aviso aos passageiros que, durante todo esse tempo, aguardaram o trem na estação!
> Vae nesse facto uma falta de consideração e, para que não se repita essa falta, deve a empresa providenciar, em abono de seus créditos e dos interesses do publico.[159]

---

[155] Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 31 out. 1887, n.102, p.2; Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 10 maio 1898, n.105, p.2; Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 10 jun. 1900, n.131, p.2; Trem atrazado. **Diário Popular**, Pelotas, 10 mar. 1906, n.55, p.1; Trem de Bagé. **A Opinião Publica**, Pelotas, 20 mar. 1897, n.65, p.2; Trem atrazado. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 jan. 1913, n.13, p.2.

[156] Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1898, n.141, p.2; Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 25 jan. 1900, n.20, p.1; Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 15 maio 1906, n.106, p.2; Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jun. 1906, n.126, p.2; A Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 22 fev. 1901, n.44, p.2; Trem atrazado. **A Opinião Publica**, Pelotas, 13 abr. 1901, n.86, p.2; Trem atrazado. **A Opinião Pública**, Pelotas, 14 fev. 1905, n.38, p.1.

[157] Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 ago. 1888, n.187, p.2; Em atraso. **Diário Popular**, Pelotas, 20 maio 1902, n.112, p.1

[158] Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 04 jan. 1895, n.3 p.2

[159] Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 25 jan. 1900, n.20, p.2

Percebe-se com o exemplo desta notícia que o motivo do atraso – “transtorno qualquer” – é praticamente irrelevante, em comparação à demora ocasionada e à espera infligida aos passageiros. Nota-se o surgimento de um sentimento do tipo “perda de tempo”, onde o momento desperdiçado na estação poderia ter sido utilizado em outra função. No mesmo sentido, o atraso do trem, devido aos inúmeros casos semelhantes, já não era mais estranhado; entretanto, o fato de a empresa não haver comunicado aos que aguardavam foi alvo de represálias. O caso, assim, demonstra como o não cumprimento do cotidiano afetou a possibilidade de se elaborar a sociabilidade da espera do trem da forma habitual, tendo esta se tornado um problema.

Os casos de descarrilamentos eram os mais comuns, podendo atrapalhar a circulação de locomotivas pela estrada de ferro por várias horas, ou até mesmo dias.

> Hontem, desde cedo, circulou o boato de que havia ocorrido lamentável desastre na linha da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
> A nossa reportagem, procurando informações seguras, conseguiu saber o seguinte:
> Desta cidade, como de costume, saiu, pela manhã, o trem ordinário conduzindo muitos vagons com carga e passageiros para Bagé e estações intermediárias.
> Entre as estações Passo das Pedras e Cerrito, kilometro n.93, a locomotiva apanhou uma rez, o que deu motivo ao descarrillmento da machina e quatro vagons.
> Tanto a machina quanto o tender tombaram em um grande barranco, ficando aquella inutilisada. (...)
> Daqui saiu, em socorro, um trem conduzindo o Sr. Joaquim Rasgado, estimado medico da *Viação*, que attendeu os feridos.[160]

Os atrasos envolvendo acidentes na linha eram os que mais atenção adquiriam dos periódicos. Neste caso, houve até a “investigação” do jornal, o qual tendo informações extra-oficiais, foi averiguar a veracidade da situação. Destaca-se, ainda, a presença de um médico próprio da companhia ferroviária, logo enviado para atender aos feridos, prática comum nestas situações. Conforme a narrativa do *Diário Popular,* o descarrilamento coincidiu com um dia de muita chuva, motivo para que o restabelecimento da linha ocorresse somente um dia depois e obrigando aos trens fazerem baldeações no ponto do acidente[161].

Os acidentes, nesta perspectiva, podem ser considerados outra quebra no ritmo ferroviário. Mais do que isto, ao interferirem na prática de viajar, ou na materialidade dos locais por onde passavam os trilhos, estes infortúnios intervinham

[160] Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 28 abr. 1906, n.95, p.2.
[161] Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 29 abr. 1906, n.96, p.2.

no horizonte de expectativa dos passageiros em relação ao serviço. Ainda que uma afirmação neste sentido escape da capacidade do historiador, não se pode descartar a aparição de sentimentos como a insegurança e o medo.[162]

Os sinistros originados pela presença de animais nos trilhos eram relativamente comuns, como quando, em uma só noite de maio de 1906, dois trens diferentes atingiram cinco animais na linha – o primeiro uma vaca e o segundo quatro reses –, matando-os[163]. Houve também um caso, no porto de Pelotas, em que o trem, carregando uma tropa de gado, "quase inutilizou uma carroça da fabrica de sabão *Borraz* (...) ficando feridos nas patas dois dos amimaes"[164].

Alguns infortúnios acabavam ferindo pessoas:

> Hontem a tarde descarrillou um trem, que seguia para o Fragata, morrendo o trabalhador Irineu Silveira e sahindo feridos José Guereis e José Rosa, gravemente, e levemente o chefe de trem José Maria e Fulano Costa.
> O descarrillamento deu-se em conseqüência de uma rez, que se atravessara no trilho.
> Os feridos foram recolhidos á Santa Casa de Misericórdia e medicados pelo Sr. Dr. Ferreira Velloso.
> O chefe de trem foi conduzido para sua casa de residência.
> Ao logar do desastre compareceram os Srs. Drs. Augusto Duprat e Mendes Diniz superintende e engenheiro fiscal da *Southern*.[165]

Os acidentes com as locomotivas e vagões, assim, não ocasionavam somente um desconforto em relação aos horários que não se cumpriram, mas interferiam na sociabilidade da cidade, enquanto um fator trágico. A aproximação entre ferrovia e o restante do espaço urbano, nesta perspectiva, não se dava de uma forma positiva, ou física, mas possuía ligação com a ação de médicos e hospitais no socorro às vítimas.

Os principais atingidos pelos acidentes na estrada de ferro eram os empregados ferroviários. Alguns sofriam ferimentos mais leves, como o "empregado de nacionalidade italiana encarregado de prender a machina nos carros de carga" que ficou com a mão direita contundida[166], o brasileiro José Pereira, que enquanto fazia manobras na estação teve o dedo médio da mão esquerda esmagado por dois vagões[167], ou mais graves, como João Baptista Lucas, "que apresentava ferimentos

---

[162] Sobre o medo, ver DELUMEAU, Jean. A História do medo no ocidente. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
[163] Gado morto. **Diário Popular**, Pelotas, 19 maio 1906, n.110, p.2.
[164] Quase desastre. **A Opinião Publica**, Pelotas, 27 jul. 1905, p.2.
[165] Desastre. **Diário Popular**, Pelotas, 30 nov. 1900, n.273, p.2
[166] Desastre. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 27 nov. 1886, n.125, p.2
[167] Desastre. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 nov. 1901, n.270, p.2

na cabeça, braços e outras partes do corpo" depois de tentar, na estação Piratiny "engatar dois carros da Viação[168].

Os casos mais comuns de acidentes com ferroviários, contudo, eram originados pela queda de vagões:

> Hontem, pouco aquem da estação Nascentes, cahiu de um dos vagons do trem que aqui chegou, á tarde, de Bagé, o cidadão José Moraes Madruga, preto, que ficou com a perna direita completamente esmagada pelas rodas do comboio.
> Madruga é empregado guarda freios, da *Viação Férrea*.
> O infeliz trabalhador foi recolhido á Santa Casa, onde medicou-o o Dr. Edmundo Berchon.
> Seu estado é gravíssimo, e hontem mesmo, devia ser feita, a amputação da perna.[169]

Pode-se citar, no mínimo, mais três casos parecidos com este, sendo que um deles resultou em morte[170]. Geralmente o empregado atingido possuía um cargo inferior na hierarquia da empresa, na grande maioria eram guarda-freios. Chama a atenção também a categorização do funcionário pela cor da pele, ou nacionalidade (quando imigrante). Como anteriormente, a matéria enfatiza o atendimento do ferido pela Santa Casa de Pelotas.

3.2.2. A Morte também anda de trem...

Os casos de mortes de funcionários enquanto executavam seu trabalho – a exemplo do empregado Joaquim Antonio Rodrigues, que morreu em função de um acidente enquanto trabalhava no ramal da estrada de ferro de Pelotas, em 1904[171] – apontam para outra contradição trazida pela ferrovia. Se as estradas de ferro adquiriram uma imagem de energizadoras, de desenvolvimento, de um local onde "as pessoas se encontravam para acompanhar a política, para verem e serem vistas no processo de construção de novas sociabilidades" (PALLOTTA, 2008, p.61), por outro lado, a representação do trem como algo "demoníaco" também acabou se fortalecendo. Não se sabe exatamente quando este aspecto se consolidou, porém – como lembra Possas (2009, p.49) – são clássicas as imagens da ferrovia ligada à

[168] Entre dous wagons. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1906, n.139, p.1
[169] Esmagamento. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1906, n.139, p.2
[170] Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 07 out. 1887, n.82, p.2; Desastre e morte. **Diário Popular**, Pelotas, 08 jun. n.130, p.1; Esmagado. **Diário Popular**, Pelotas, 12 jun. 1904, n.134, p.2
[171] Fallecimento. **Diário Popular**, Pelotas, 25 mar. 1904, n.70, p.1

morte, principalmente na literatura, como no suicídio da personagem Ana Karenina, de Tolstoi. Tem-se, assim, a relação posta entre a monumentalidade e o movimento caracterizando a locomotiva.

Como abordado anteriormente, a ferrovia também é representada, no meio urbano pelotense, por meio de manifestações literárias. O *Album de Pelotas* de 1922, assim, traz dois contos que se coadunam com esta perspectiva. Vale lembrar que compreender os símbolos e as imagens sensíveis da cidade, presente nestes escritos, não significa buscar o fato em si, mas perceber as possibilidades latentes, as quais podem auxiliar a expressar o que pensavam e sentiam as pessoas. Significa, então, tomar "o não-acontecido para recuperar o que aconteceu" (PESAVENTO, 2006, s/p.).

Os dois primeiros contos publicados – na ordem de organização do *Album* – trazem representações da ferrovia muito semelhantes. O primeiro deles, intitulado "O trem que passa...", de autoria de João C. de Freitas – já citado no segundo capítulo deste trabalho – narra uma noite chuvosa na cidade de Pelotas, onde um homem é acordado pela esposa que, muito nervosa, pede-lhe que vá ao médico, pois o filho do casal encontra-se enfermo. O homem, trabalhador de uma estância, sai de casa e no meio do temporal tem uma crise de paralisia, fato que lhe acometia às vezes, deixando-o imóvel por horas. No meio do ataque, então, sua preocupação com o filho é agravada por outro evento:

> De repente ficou verdadeiramente apavorado: um relâmpago demorava-se a riscar nas nuvens uns bizarros desenhos copiados á geometria do inferno e o seu clarão, na terra, reflectiu-se em duas parallelas de aço que fugiam para um lado e para outro ao longo do Valle.
> O infeliz cahira no leito da estrada de ferro!
> Tranquilisou-se um pouco: áquella hora não passavam trens alli...
> Elle conhecia uma historieta assim. O protagonista prendêra o pé entre o duplo trilho da linha e... Que horror!
> Nisto, lá longe, na curva, olhou-o, fixo, vingativo, apavorante, o olho congestionado do pharol da machina. Era um expresso!

Ocorre a comparação, aqui, da luz do trem como um relâmpago de um temporal; um relâmpago, entretanto, que demora a passar e toma o céu em formas sinistras, combinado com o seu reflexo nos trilhos do leito da estrada. Outro ponto interessante é o fato de o personagem se tranqüilizar pelo horário em que não deveria haver trens, sendo surpreendido pela passagem do "expresso", o que remete ao possível cotidiano do espaço ferroviário, com os comprovados atrasos frequentes das locomotivas e mudanças de horários.

O conto, então, se encerra com a morte do personagem, quando “o infeliz fixou o olhar no pharol que vinha sobre elle rápido, cruel, assassino. (...) E o trem avançava, num fragor de ferros que se chocam, vencendo distâncias, tendo já feito passar sobre o infeliz o jacto obliquo da lanterna fatal”. A imagem do trem como algo mortal e cruel é reforçada. Enquanto a morte ocorre, o conto traz um diálogo entre mãe e filho, na casa próxima dos trilhos, onde a criança pergunta sobre o barulho ouvido e a senhora responde “nada, meu filho. Socega. É o trem que passa...”. Percebe-se, assim, o conflito entre a representação do trem como algo cotidiano, que sempre passa, e a velocidade e grandiosidade que destrói.

O uso do autor de uma “historieta” comum de morte nos trilhos pode ser somente, é certo, um recurso para dotar o conto de mais suspense. No entanto, faz pensar também sobre a possibilidade destes eventos terem acontecido, ou do próprio medo da morte nestas circunstâncias nutrido por pessoas da cidade. E realmente aconteceram...

No dia 26 de fevereiro de 1902, tem-se a notícia de um desastre ocorrido na linha do Fragata, na entrada da cidade de Pelotas, que resultou na morte de um homem:

> **Homem esmagado por um trem**
> Na noute de sabbado, as 8 horas da noute, um trem de lastro, constando de machina, tender e vinte e cinco vagões carregados de pedra, apanhou, na curva da linha próxima ao Fragata, a um homem, que sobre ella estava deitado, matando-o instantaneamente. (...)
> A victima demonstrava ter trinta annos, era de cor morena e apresentava uma perna esmigalhada, um grande rombo no ventre, além de outros ferimentos.
> Junto ao corpo foi encontrada uma trouxa com roupa, cartas, mechas de cabello e retratos de mulher, alem d’outras miudezas.
> As cartas fazem supor que o desgraçado chamava-se Pedro Gonzalez.
> Quando o machinista pressentiu o corpo, deitado horisontalmente, dentro da linha, não poude, embora a maior soma de esforços empregados, fazer parar o comboyo, devido o mesmo achar-se no seio da curva.
> O corpo, de ordem do activo tenente-coronel delegado de policia foi transportado para Santa Casa e sepultado domingo.[172]

A narrativa não traz a imagem demoníaca do trem, eximindo o maquinista até mesmo de uma maior culpa, em virtude de achar-se o comboio em uma curva e nada poder ser feito porque o homem encontrava-se deitado sobre os trilhos. É interessante a descrição feita pelo jornal *Diário Popular*, fornecendo aos leitores detalhes do atingido – inclusive do estado do seu corpo após o desastre – do

[172] Desastre. **Diário Popular**, Pelotas, 26 fev. 1902, n.46, p.2.

cenário, e dos pertences encontrados. Pensando sobre a questão da sociabilidade e do cotidiano, o lugar que servia para o transporte, para a passagem do trem, adquire um sentido de finalização da vida.

O periódico não traz a informação do que motivou o homem a estar deitado sobre os trilhos: suicídio? Embriaguez? Acidente? De toda forma, a representação que, no senso comum, possui maior força é a que indica o trem e a estrada de ferro como um recurso proposital para a morte. O segundo conto do *Album*, denominado "Paixão Rustica" segue, então, nesta perspectiva. Este narra a história de Giannetto, morador de um local denominado Várzea do Bom Retiro. Filho de peão de estância, o protagonista se apaixona pela filha do estancieiro, em um enredo clássico de dramas gauchescos. O protagonista – ao descobrir que a moça iria se casar com outro homem e que encontraria o noivo na estação – imerso em uma "obsessão de homicídio", parte atrás da amada:

> Todas as estrellas brilhavam... que triste, a noite! Repentino, sentiu nos pés o contacto d'uma frialdade... Lentamente, abaixou-se e, mais com os dedos do que com os olhos, examinou-a: e um contentamento lúgubre entreabriu-lhe os beiços febrentos n'um sorriso, que as estrellas só viram.
> Todas ellas brilhavam...
> Um apito, um silvo estridulo cortou de repente, a sereníssima calma dos montes. Logo, um rumor de rodas e ferragens que rangiam... dois globos de fogo reluziram e, velozmente, começaram de approximar-se. Giannetto lembrou-se de quando esperava o trem da cidade, já pelo crepúsculo, que traria as cartas de Isabelita... Deitou-se ao comprido, repetindo, no seu coração, esse nome, sobre o leito da estrada, abraçado a um dormente, como quem se refaz de um cansaço n'um grande somno...
> Dentro da noite cheia de estrellas, o trem, colleando, qual uma longa e negra cauda de cobra, foi vertiginosamente perder-se nas trevas; e sobre as coxilhas, sobre os capões e sobre todas as cousas do mundo, só ficaram a sombria belleza da noite, as estrellas – e o divino silencio.[173]

Novamente os trilhos são usados como cenário da morte, dessa vez não tendo o caráter trágico do acidente, mas o romantismo triste do suicídio. A imagem da ferrovia continua sendo, contudo, vinculado às trevas, à noite, ao barulho e à escuridão, em contraposição, aqui, à beleza das estrelas e ao silêncio "divino" que substitui a sua passagem. O trem, que outrora era representação da chegada do amor contido nas cartas, transformou-se na sua eternização na morte. Relevando-se os excessos poéticos, observa-se características que poderiam ser cotidianas naquele espaço, como a troca de correspondências, a partida de pessoas conhecidas, a interrupção da calmaria da região da estância pelo barulho do trem. A

[173] CARRICONDE, . **Album de Pelotas. Pelotas, 1922.**

estação, os trilhos e a própria locomotiva se destacam do “normal” da área, sendo escolhidos, portanto, como cenário de uma história não banal.

Não somente os trilhos se tornavam local para o suicídio. Na cidade de Pelotas a própria estação, talvez por se situar em um lugar mais periférico e não ser muito movimentada nos intervalos dos trens, foi escolhida como local para a morte. Em dezembro de 1905, *A Opinião Pública* noticia o falecimento de um homem que, na estação, suicidou-se “ficando debaixo dos wagons n.72 e 202”[174]. O interessante deste caso, conforme o jornal, é que o homem, italiano, sofria de distúrbios mentais, tendo sido encontrado em outra situação dizendo-se engenheiro na estação do Povo Novo. A escolha do espaço ferroviário, assim, talvez não tenha sido fortuita, mas relacionada a questões psicológicas desenvolvidas.

Os outros dois casos de tentativa de suicídio encontrados, também ocorridos na estação, estão mais relacionados com o espaço do que com a simbologia ferroviária. Ambos foram cometidos com arma de fogo, não sendo bem sucedidos. O primeiro, ocorrido em 1887 nos matos em frente da estação, deixou levemente ferido um jovem de 16 anos. O segundo, por sua vez, foi motivado por “questões de amores”:

> Áquella hora, nos mattos da *Southern*, ia um silencio bucólico, de cousas mortas, como diria o poeta.
> Aqui e ali chilreava um gaturamo.
> De quando em vez a aza de ouro de uma vespa, refulgente e aligera, espalmava-se no azul.
> Súbito a quietude do lugar foi quebrada pela detonação de uma arma de fogo, e da ramaria farfalharam azas, apressadas.
> Fora o Victoriano Portilha, um rapagão de 22 annos, solteiro, empregado n’uma fabrica de fumos, que, apaixonado por uma mocinha e desesperançado de ser, um dia, o seu esposo, perante Deus e os homens, alvejara o peito com uma pistola, na barbara e tola tenção de acabar com a vida.
> Valeu-lhe o Sr. comissário do 4º posto, que ali foi ter e encontrou-o com um ferimento, pouco abaixo da mamica esquerda.
> Convincente, o Sr, comissário consolou o desesperado e levou-o para casa, assim como a pistolla, um canivete, um poncho, lenço, piteira e alpargatas, que trazia o mesmo consigo.[175]

A descrição desta tentativa lembra os contos publicados no *Album*, com uma apresentação do cenário que beira ao romantismo. A partir desta, contudo, tem-se algumas sugestões de como poderia ser o espaço da estação durante dias ou horas pouco movimentadas: silencioso, somente com o barulho de alguns bichos e do

[174] Suicídio. **A Opinião Pública**, Pelotas, 27 dez. 1905, p.2
[175] Mau atirador. **Diário Popular**, Pelotas, 04 out. 1902, n.228, p.2

farfalhar dos matos defronte. Se o periódico faz uma narrativa poética sobre o ambiente do suicídio, não foi tão generoso, porém, com o ferido, intitulando a matéria de “Mau atirador”; de certa forma, para que o desfecho da noticia pudesse seguir a dramaticidade desejada, a morte teria sido mais interessante. Ressalta-se, ainda, o fato do comissário de um posto policial ter conseguido acudir o ferido logo, indicando que o local poderia ser frequentemente vigiado.

A morte se relacionava com o ambiente ferroviário ainda de outra forma: o transporte de corpos na estrada de ferro. Prática que ao longo dos anos pareceu se naturalizar e ocorrer com freqüência, as pessoas utilizavam o serviço do trem para trasladar os falecidos de uma localidade a outra, a fim de realizar o enterro.

> Effectuou-se, hontem ás 4 horas da tarde, o sepultamento da inditosa jovem D. Branca de Freitas Souza, com grande acompanhamento.
> Meia hora antes, em trem expresso, chegou de Piratiny, o féretro, que, á gare, foi recebido por parentes e pessoas de amizade do progenitor da inditosa jovem.
> Dahi foi conduzido, coberto de grinaldas e coroas de saudades, ao cemitério, em carro de primeira classe, puxado por duas parelhas.
> - A distincta jovem, que contava 22 anos, falleceu, ante-hontem, ás 4 horas da tarde, victimada por marasmo, consecutivo á febre typhoide.[176]

Este caso é somente um exemplo de vários que se seguiram, podendo-se citar o transporte de corpos de jovens[177], homens[178], mulheres[179] e até mesmo crianças[180]. De uma forma geral, o vagão em que se encontrava o falecido e, conforme a situação, os familiares e amigos que acompanhavam, tomava uma função de carro fúnebre. Se na prática das recepções e despedidas, os trens e a estação eram enfeitados ou organizados de forma a parecer um local festivo, nestes momentos, a preparação também ocorria, embora com um sentido e representações diversos. A própria estação, em virtude do falecimento de um empregado ferroviário, foi palco para o velório.

O ato de aguardar o corpo se coaduna com as recepções e despedidas em um ponto: a espera. Observa-se que a espera na gare é um fator fundamental, pois

---

[176] Branca Souza. **Diário Popular**, Pelotas, 16 mar. 1895, n.63, p.2.
[177] Oscar. **A Opinião Pública**, Pelotas, 02 mar. 1905, n.51, p.2; Oscar. **A Opinião Pública**, Pelotas, 03 mar. 1905, n.52, p.2
[178] C. Cardoso de Mattos. **Diário Popular**, Pelotas, 17 out. 1902, n.240, p.2; C. Cardoso de Mattos. **Diário Popular**, Pelotas, 18 out. 1902, n.241 p.1; Dr. Joaquim Tavares. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 jul. 1905, p.2; Dois afogados. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 nov. 1909, n.267, p.2; Despojos mortaes. **A Opinião Publica**, Pelotas, 30 mar. 1901, n.75, p.2
[179] D. Maria L. Chevallier. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 dez. 1905, p.2; D. Maria Araujo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 13 dez. 1909, n.285, p.1; D. Maria Araujo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 dez. 1909, n.286, p.2.
[180] Maria. **Diário Popular**, Pelotas, 19 jan. 1904, n.15, p.1

é ela quem ligava as ações e definia grande parte do usufruto do espaço, em uma constante negociação com o tempo.

O fato de, neste exemplo, a jovem ter morrido em conseqüência de uma doença, era uma situação que também originava cuidados diversos, como a limpeza dos vagões. O início do século XX foi marcado por muitas doenças, como tifo e a tuberculose. Os trens acabaram sendo utilizados, neste sentido, também para o transporte de vacinas, sendo veiculadas nas estações informativos sobre as enfermidades.

Observa-se que a questão do transporte de corpos era uma prática importante, até mesmo pelo sentido que a morte possui. Nos primeiros casos deste serviço, já se fizeram sentir, também, as críticas. Em 03 de março de 1905, a *A Opinião Pública* divulga a carta de um leitor à direção da *Souhtern*:

> Indigna, sr. director, indigna e revolta o modo por que é feito o trasnporte de despojos mortaes na Estrada de Ferro. Nunca tinhamos visto esse serviço e de não tel-o visto tremenda foi a sensação que recebbemos ao contemplal-o pela primeira vez. Parece incrivel que uma Estrada, que tão gordas maquias tem distribuido pelos seus accionistas, o que prova os bons rendimentos sempre havidos, não disponha, para tal serviço, de outros carros que não os mesmos que servem para a conducção de productos bovinos de Bagé para o Rio Grande.
> É um cumulo o que está acontecendo, carecedor a maior, da mais energica, da mais justificada censura.(...) Não podemos, porém, silenciar a indignação ao ver a forma da Southern conduzir os mortos, por que é uma verdadeira selvageria o que essa Estrada faz, e a direcção consente e auctoriza![181]

A questão colocada era relativa ao fato de, ao chegar o vagão com os despojos na estação, este ter sido identificado pelas pessoas que lá o estavam esperando como sendo o mesmo carro que, dias antes, havia transportado couros. A indignação do autor da carta seria justificado então, pela falta de respeito executada pela Estrada de Ferro, com o consentimento da direção. A carta encerra, ainda, com votos de esperança que a nova direção – pois 1905 foi o ano da troca da companhia concessionária – não repetiria os mesmos abusos.

Cabe uma pequena inserção, aqui, das ideias de Roberta DaMatta, quando este demonstra que no Brasil há uma tradição na forma de lidar com a morte que se caracteriza muito mais pelo "falar dos mortos", disfarçando, assim, a própria necessidade de se falar da morte. Para o autor, paradoxalmente, isto faria parte da "cosmovisão de uma sociedade que acredita mais nas relações sociais do que nos indivíduos que lhes dão forma e vida" (DaMATTA, 1997, p.147). Seria uma questão,

[181] Desrespeito aos mortos. **A Opinião Pública**, Pelotas, 03 mar. 1905, n.52, p.2.

então, não de simples relações didáticas, mas de “elos morais” que instigam as pessoas a agirem de determinados modos, em prol de outra pessoa e coletividade.

Voltando à noção da sociabilidade, Bianca Wild lembra que para Georg Simmel, o foco não é nem no indivíduo, nem na sociedade, mas a “interação criadora entre esses dois pólos”. Ou seja, a produção da sociedade pelos indivíduos e a conformação permanente dos indivíduos pela sociedade, constituiria a matriz fundadora do vínculo social. A questão, neste sentido, não são somente os indivíduos afetados pela morte, por acidentes, ou por atrasos, nem tampouco a sociedade que está instituída culturalmente: são as relações e as práticas socialmente executadas e sentidas que fornecem os índices para a compreensão da interação, da sociabilidade.

3.2.3. Sobre os trilhos, mas fora da linha: contravenções e contraventores

Os problemas dos atrasos e dos acidentes, como observado, estavam ligados a uma interrupção do tempo normal da ferrovia. Já a questão da morte – seja na simbologia da locomotiva, ou no uso do território da estação ou do transporte dos vagões –, relacionava-se com uma apropriação diferente dos serviços ferroviários. Entretanto, a espacialidade ferroviária, principalmente a estação e os trens, foi cenário também para eventos que a utilizavam como vetor de práticas sociais não convencionais.

A imagem dominante quando se pensa no ambiente da estação se relaciona com as descrições do primeiro subtítulo deste capítulo, sobre as chegadas e partidas. Porém, em meio a tanto burburinho ocasionado pela chegada do trem, ou até mesmo em dias calmos, outras práticas acabavam sendo geradas. A partir da pesquisa, assim, pode-se identificar a apropriação dos locais da ferrovia não só por pessoas que estavam lá (somente) para pegar passagem no trem, mas também daquelas que, aproveitando a circulação de pessoas e mercadorias, cometiam alguns delitos.

Neste ponto, pode-se usar a definição de Howard Becker de *outsiders*. Ressalta-se que a utilização do termo, aqui, não se dá como um instrumento analítico aprofundado, mas como uma ferramenta que pode auxiliar a compreender a imposição de certas normas sociais impostas no espaço ferroviário. O autor

apresenta a noção de que todos os grupos sociais formulam regras, buscando, em determinadas circunstâncias, impô-las. Assim, quando uma regra é imposta, “a pessoa que presumivelmente a infringiu pode ser vista como um tipo especial, alguém de quem não se espera viver de acordo com as regras estipuladas pelo grupo” (BECKER, 2008, p.15).

Tem-se, assim, inúmeros casos de furtos no espaço da estação. Um dos primeiros episódios foi o dos *batedores de relógios*:

> Batedores de relógio já vieram a scena, encetando o *trabalho* pelas autoridades e com o habitual aceio e perspicácia.
> É o caso que o nosso amigo Sr. Felicissimo Amarante, digno juiz districtal substituto, vio-se, hontem, á gare da *Southern*, pela manhã, na sahida do trem, sem relógio e chatelaine, de ouro.
> Quando regressava, em *bond*, tendo necessidade de saber as horas, vae puxar o relógio e... nem signal!
> Volta á estação, indaga aqui, investiga acolá, e ninguém dava-lhe noticias dos finos objetos.
> Estamos, pois, com uma nova especia de gatunos, como os Srs. *batedores de carteira*, tornando-se necessária a vigilância activa da policia para descobrir-lhes as pegadas.[182]

Percebe-se, então, a ação soturna de gatunos no espaço ferroviário. O passageiro saiu do trem, caminhou pela estação e só deu falta de seus objetos enquanto estava no bonde, não sendo possível identificar em qual lugar exatamente teria se dado o ocorrido. A publicação deu um tom irônico à figura dos ladrões e, ao chamá-los de “Srs. batedores de carteira” indica que sua presença era suficientemente constante para que fossem tratados – ainda que sarcasticamente – como os donos, os *senhores*, do espaço. É preciso ressaltar ainda o fato de que o afligido voltou à estação, na esperança de reaver seus objetos, o que somado è declaração do jornal da necessidade da presença policial, demonstra a esperança de que aquele fosse um local seguro e vigiado.

Novamente, aqui, vem a tona a ligação entre o ritmo ferroviário, o uso do serviço dos trens e a crescente interferência do tempo do relógio nos comportamentos sociais. O passageiro, ao descer do vagão e tomar o bonde, sentiu a *necessidade* de saber as horas. A vida urbana, cada vez mais, tornava-se organizada em função do tempo industrial. Como afirma Norbert Elias,

> Sabe-se que os relógios exercem na sociedade a mesma função que os fenômenos naturais – a de meios de orientação para homens inseridos numa sucessão de processos sociais e físicos. Simultaneamente, servem-lhes, de múltiplas maneiras, para harmonizar os comportamentos de uns

[182] Já andam por aqui... **Diário Popular**, Pelotas, 1895, n. p.2

> para com os outros, assim, como para adaptá-los a fenômenos naturais, ou seja, não elaborados pelo homem. (ELIAS, 1998, p.8)

Os relógios são formas de organizar a vida em relação aos processos físicos, naturais e sociais que ocorrem sucessivamente. Além de adaptar os homens aos fenômenos que fogem à sua ação, a periodização do tempo possui a função de conciliar e acomodar os comportamentos e interações em sociedade. Conforme Milton Santos, a ideia de periodização é presente nas cidades ao longo da História, "porque cada uma delas nasce com características próprias, ligadas às necessidades e possibilidades da época, e é presente no presente, à medida que o espaço é formado pelo menos de dois elementos: a materialidade e as relações sociais" (2001, p.1).

Assim, ao discutir o tempo e a cidade, o autor defende que sem o homem não há tempo e é justamente deste "tempo do homem, do tempo social contínuo e descontínuo, que não flui de maneira uniforme, que temos de tratar" (2001, p.1). O relógio, redescoberto com o taylorismo e depois com o fordismo, se não for preenchido com a "substância social" é simplesmente uma forma de medir o tempo (SANTOS, 2001, p.1). Nesta perspectiva, além de identificar as formas como o tempo era dividido no ambiente no ferroviário, é preciso atentar para os modos como ele foi sentido e suas influências nos comportamentos, práticas e interações sociais. O caso do roubo de relógios aponta para uma apropriação do tempo enquanto marcador do uso dos espaços da cidade, onde o horário define a chegada ou a partida de trens e bondes, indicando o *tempo* disponível para a circulação urbana. O ato, hoje banal, de consultar as horas, quando impossibilitado pelo furto do relógio, desencadeou toda uma rede de interferências, as quais não dizem respeito somente ao valor monetário do objeto, mas à sua importância como um organizador da vida individual, inserindo esta no coletivo da cidade.

Alguns dias depois, o *batedor de relógios* é identificado:

> Não conhecem ainda o Jacob? Ora, quem o não conhece?
> É o freqüentador mais assíduo da casinha do Braga; rara é a semana que por lá não passa um dia, e é também um bom subsidio para o rapaz cá da *revista*, a quem hoje *robei-o* para estas linhas.
> Aqui está o pandego.
> Encontrei o Affonso Leão Jacob, domingo, á noite, no hotel italiano *Lombardo*, já em palestra com a Exma. polícia, que, por atos de berliques e berloques, soubera ser o Jacob o *batedor* de relógio, á *gare* da estrada de ferro, pela manhã de sabbado.

> E o chronometro? Não lhe tinha agradado, e, assim, vendera-o, por doze *ferros*, ao José Malandro, que, á rua da Constituição, dando-se ao luxo de ostentá-lo, teve de entrar em explicações sobre sua procedência.
> Pobre malandro, perdeu os *cobres* e o relógio, enquanto o Jacob foi á prisão, que já lhe não faz mais mossa.[183]

Pela matéria, observa-se que o suposto ladrão do relógio era um homem conhecido na cidade, até mesmo por já ter passagens pela prisão e estar sempre perambulando por locais específicos, como a tal "casinha do Braga". Chama atenção, sobretudo, o fato de este ter sido descoberto em seu delito após vender o relógio e o comprador passar a ostentá-lo na rua. A simbologia do relógio enquanto algo que confere *status* a seu detentor, assim, fica fortalecida. Por outro lado, a venda feita pelo batedor aponta para uma quebra na generalização da importância do relógio, uma vez que para ele o objetivo não era possuir o objeto, mas conseguir dinheiro através dele.

Infere-se, ainda, que o ladrão escolheu o espaço da gare para executar sua contravenção por este ser um lugar de circulação onde as pessoas carregam consigo bens de considerável valor. O ato de viajar, apesar de poder ser rotineiro de uma forma geral, adquiria um sentido especial, por ser um momento de exposição social e encontro com outras pessoas, sejam conhecidas, ou não. Lidia Maria Vianna Possas apresenta o surgimento de uma "maneira própria de viajar", a qual criou uma moda que se "refletiu no vestuário e na utilização de determinados utensílios, principalmente as malas, próprias para o transporte de roupas e chapéus, nas quais homens e mulheres deixavam ver as etiquetas com os nomes dos lugares percorridos, marca de sua distinção social" (2001, p.65).

Por outro lado, conforme indica Pablo Oliveira, ainda que a ferrovia tenha sido significada como o símbolo do progresso e do desenvolvimento e marcasse nos discursos oficiais o rompimento com o atraso, o cotidiano das pessoas não se limitava a isto, uma vez que a ferrovia era usada pela população local de formas diversas. "A todo aparato simbólico e material fornecido se integra as práticas de seus consumidores e (...) com o pensamento de Certeau, são essas 'maneiras de fazer' que 'constituem as mil práticas pelas quais os usuários se apropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural'" (OLIVEIRA, 2009, p.78)

[183] Cahio, o melro... **Diário Popular**, Pelotas, 29 jan. 1895, n.24, p.2.

O espaço ferroviário, neste sentido, além de instigar determinados comportamentos e etiquetas, acabava atraindo quem quisesse tirar proveito desta ostentação. Algumas vezes, os roubos ocorriam no próprio interior dos trens, como indica a prisão do individuo Manoel Pereira, no trem de Rio Grande a Pelotas, enquanto tentava "escamotear a carteira do bolso de um passageiro"[184].

> Queixou-se-nos um nosso amigo, fazendeiro no interior, que ante-hontem, tendo desembarcado na *gare* da *Southern*, esqueceu-se, no vagon, de um finíssimo sobretudo.
> Voltando a estação, ali já não encontrou o trem.
> Telegraphando para a estação do Povo Novo, d'ali avisaram, após a passagem do comboyo, que não existia no vagon citado o referido sobretudo.
> Ainda há pouco, nas mesmas condições um empregado da fazenda daquelle nosso amigo, perdeu um superior poncho.
> Para estes factos chamamos a atenção dos Srs. chefes de trens.[185]

O exemplo do sobretudo demonstra que os furtos e roubos durante as viagens não eram algo demasiadamente constante ou já naturalizado. A publicação coloca como normal o fato de se perder objetos, sendo responsabilidade dos chefes de trem cuidar para que outrem não venha a se apossar destes.

Reforça-se, então, a ideia de que o espaço ferroviário era constituído, também, de práticas não convencionais, as quais não deixam de ser sociais e culturalmente construídas. Talvez não possam ser consideradas como um momento de sociabilidade, mas enquanto contradições ao uso cotidiano daqueles locais, estas práticas interferiam na forma como as sociabilidades ditas *normais* ocorriam. Como aponta Simmel, ao tratar sobre o conflito, é preciso "distinguir aquelas relações que constituem uma unidade, isto é, as relações sociais no sentido estrito, daquelas que contrariam a unidade" (1987, p.123). O ir à estação e o viajar de trem, nestes aspectos, implicavam além do encontro, ou o deslocamento, o cuidado com os pertences, a atenção e, até mesmo, a insegurança.

Os trens, ainda nesta direção, não eram utilizados somente para a realização de furtos, mas também para as tentativas de fuga:

> Domingo, ás dez horas da noute, Osório de tal, oriental, empregado do hotel *Luso-Brasileiro*, sito á rua Andrade Neves, esquina Tiradentes, *suspendeu* dali com uma mesinha, em cuja gaveta sabia existir mais de 2:000$, em notas de pequeno valor, uma caderneta da Caixa Economica e alguns papeis de importância. (...)

[184] Com a boca na botija. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1900, n.27, p.2
[185] Ligeireza. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jun. 1902, n.128, p.1

> Feito o roubo, sahiu em direção á *Southern* e arrombou, ao chegar a primeira turma, nas proximidades da Lomba, a mesinha queimando alguns documentos.
> Dali dirigiu-se ao Capão do Leão, onde foi preso hontem, quando comprava passagem de 1ª classe para Bagé.[186]

A localidade da estação, nesse exemplo, foi tomado como o espaço ideal para o contraventor "investigar" o objeto roubado e dele retirar o dinheiro. Sendo pego na estação do Capão do Leão, como pode-se observar, ainda conseguiu – antes – tomar passagem no trem em Pelotas. A matéria faz pensar em quantos casos parecidos com este podem ter tido um final diferente, com o sucesso do fugitivo. Nesta direção, pode-se questionar, ainda, se a divisão por classes nos vagões realmente era bem determinada e coadunada com os grupos sociais que usufruíam do serviço, como tantas vezes reivindicado pelos jornais, podendo um ladrão comprar passagens de 1ª classe. Não se pode ignorar, contudo, a possibilidade de este homem só ter sido pego em seu delito justamente por ter tentado comprar bilhete para uma classe de vagões que, conjectura-se, poderia não se adequar à sua aparência.

A questão das fugas ainda se aplica a outros casos, como casais que, aparentemente não tendo permissão social para assumir o romance, fogem para implicar a obrigação legal do casamento. Um caso que desperta atenção – por seu caráter assustador atualmente – é a de um "roubo de criança", ocorrido em 1904, onde o "ladrão" é pego pelo pai do menino de 12 anos enquanto tentava se dirigir de trem para Rio Grande com o menor[187].

Além de roubos e fugitivos, havia a possibilidade de a viagem de trem ser transtornada pela desconfiança de ocorrências de contrabando. Cita-se o caso, então, em abril de 1904, quando o guarda da mesa alfandegada apreendeu na gare da estação uma mala trazida por um passageiro, estimando que fosse contrabando[188]. O jornal *Diário Popular*, o qual publicou a notícia, passa a divulgar a intimação da mesa para que o passageiro fosse a mesma, a fim de assistir a abertura da mala[189].

Em meio a tantos delitos, a estrada de ferro era ainda utilizada para o transporte dos contraventores, assumindo uma função de "viatura". Dentre estes,

---

[186] Roubo. **Diário** Popular, Pelotas, 08 fev. 1898, n.32, p.2.
[187] Ladrão de crianças. **Diário Popular**, Pelotas, 17 jan. 1904, n.14, p.2.
[188] Contrabando? **Diário Popular**, Pelotas, 15 abr. 1904, n.87, p.2.
[189] Contrabando? **Diário Popular**, Pelotas, 16 abr. 1904, n.88, p.2.

pode-se citar o traslado de criminosos já presos[190], de assassinos[191], ladrões, casos indefinidos[192] e até de menores[193]. Não há nenhuma indicação das matérias, no entanto, que informe sobre como se dava esse transporte, se em carros especiais, ou somente vagões isolados. De toda forma, pode-se presumir a interferência que a presença de escoltas e policiais, acompanhados de pessoas tidas como fora da sociedade, causavam no ambiente ferroviário. Neste sentido, a passagem de militares, principalmente ligados ao exército, era bastante exaltada pelas publicações, informando o transporte de materiais e o deslocamento de praças, de corpos de artilharia e de oficiais de farda.

Além dos delitos relacionados a questões materiais, como os roubos e contrabandos, e à utilização da estrada para transporte de contraventores ou para fugas, o espaço ferroviário foi cenário também para confusões, discussões e brigas.

> Hontem, ao meio-dia pouco mais ou menos, próximo a estação da *Southern* esbarraram-se Antonio Pereira da Silva, empregado d'aquella estrada, pardo, e Jose Manoel Mendes, branco e ainda moço.
> Depois de muito altercarem, por causa da preferida de ambos, Antonio Pereira, mais impaciente pelo ciúme, que há muito o espicaçava, pucha de uma faca e faz dois ferimentos leves no estomago do rival.
> Comparecendo guardas do 4º posto policial, foi preso o offensor, sendo o ferido, de ordem do Sr. tenente-coronel delegado de policia, recolhido a Santa Casa.
> Ahi, lhe prestaram cuidados, os Srs. Drs. Velloso e Brusque.
> A policia desenvolveu as demais deligencias, achando-se o criminoso recolhido á cadeia.[194]

Além da preocupação com os furtos e a presença de possíveis criminosos, os frequentadores da espacialidade da estação, em determinados momentos, precisavam se ocupar com as confusões ocorridas local. O espaço, assim, por vezes era tumultuado, podendo ser considerado até mesmo perigoso, em virtude das brigas. O caso acima narrado trouxe indícios sobre a possibilidade do encontro não programado – quando os dois homens "se esbarram" – onde, ao contrário de outros espaços da cidade, não havia o controle de quem poderia ou não estar naquele

[190] Presos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 29 out. 1887, n.101, p.2; Preso. **Diário Popular**, Pelotas, 29 nov. 1898, n.272, p.2.
[191] Assassino. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 13 fev. 1886, n.35, p.2; Presos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 mar. 1887, n.220, p.2; Assassinato. **Diário Popular**, Pelotas, 31 de jan. 1895, n.26, p.2.
[192] Criminosos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 12 maio 1887, n.258, p.2; Grupo de bandidos. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 mar. 1901, n.74, p.2.
[193] Menor. **Diário Popular**, Pelotas, 27 out. 1900, n.245, p.1; Escolta. **A Opinião Publica**, Pelotas, 17 maio 1899, n.110, p.1.
[194] FACADAS Questão de amores. **Diário Popular**, Pelotas, 29 maio 1902, n.120, p.2.

local. Ressalta-se a forma rápida com que a polícia e os médicos conseguiam chegar.

Se algumas características do espaço ferroviário o tornam peculiar e específico no âmbito urbano, esta matéria traz a reflexão sobre uma possível "naturalização" do local. Estas práticas sociais – discussões, brigas, ferimentos – eram comuns em outros pontos da cidade, geralmente em ruas próximas a bares; no momento em que passam a ocorrer também na estação, fazem com que esta se adéque a lógicas sociais e comportamentais que também são urbanas.

Observa-se que a notícia, ainda, deixa bem claras as características dos envolvidos na briga, com destaque para cor, profissão, ou idade. Nesta perspectiva, o ponto-chave nesta análise é o envolvimento do empregado ferroviário. Isto, provavelmente, justifica até que a briga tenha ocorrido nas proximidades estação, estando um dos envolvidos perto do seu local de trabalho.

Neste ponto, analisando as notícias deste caráter, percebe-se que a maioria das confusões ocorridas nos espaços ferroviários possui relação com a presença dos empregados da estrada de ferro.

> Na estação da estrada de ferro, deu-se hontem um conflicto entre os trabalhadores da turma volante que podia trazer serias conseqüências.
> Depois de uma altercação, chegaram as vias de facto os italianos Mignel Litoli e Felippe Mende e o pardo Leandro dos Santos.
> Aquelles foram feridos por arma branca e este com tiros de pistola.
> Se não fosse a intervenção de algumas pessoas o conflicto seria gravíssimo e teríamos a registrar alguma morte.
> Presos os delinqüentes, foi hoje feito na cadêa o auto de corpo de delicto nos feridos sendo peritos os Srs. Drs. Barcellos e Assumpção.
> Compareceu ao interrogatório do auto de flagrante, por parte da companhia da estrada de ferro, os Srs. Drs. Adolpho Costa da Cunha Lima, engenheiro de districto, e o honrado chefe da estação Sr. Lahorgue.[195]

Novamente, a estação é palco para um acontecimento de caráter conflituoso. A matéria, da mesma forma como a anteriormente analisada, descreve os envolvidos a partir de sua nacionalidade, ou cor – como neste caso o jornal não indica a motivação da briga, pode-se até suspeitar que tenha sido étnica. Este caso apresenta o diferencial da intervenção das pessoas presentes naquele espaço, indicando um envolvimento destas com a apropriação e as práticas que julgavam serem as corretas – tanto socialmente, de uma forma geral, quanto específica em relação àquela espacialidade.

[195] Conflicto e ferimentos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 05 dez. 1887, n. 130, p.2

A presença de funcionários ferroviários de cargos superiores, quando do interrogatório, indica um envolvimento da companhia com os seus empregados que vai além da execução do trabalho exercido. Marluza Harres (1996) demonstrou em sua dissertação sobre o controle ferroviário, o quanto a vida destes funcionários era regrada e organizada em função de suas atividades para as linhas férreas. Sendo assim, no âmbito do trabalho ferroviário, encontram-se “a manifestação da autonomia dos trabalhadores no desenvolvimento de suas atividades e o esforço da direção ferroviária por comandar e controlar o funcionamento dos serviços” (HARRES, 2002, p.221). Se um ferroviário, assim, se envolvesse em discussões, ou brigas, principalmente no ambiente da ferrovia, a companhia tomava como sua responsabilidade a ação de seu empregado.

A instalação de uma ferrovia no ambiente urbano, nesta perspectiva, não implicou somente em transformações materiais, com os novos ambientes construídos, ou mentais, com outras práticas comportamentais. Com ela, surgia também um novo segmento social na cidade, uma nova categoria profissional, especializada e detentora de um conhecimento que não podia ser executado por outros grupos. A constituição e o fortalecimento da categoria ferroviário, assim, acarretaram em adaptações, tanto dela própria, quanto da sociabilidade urbana. Muitas tensões, encontros e negociações entre estes funcionários e os outros grupos da cidade estavam por se dar.

3.3. A categoria social dos ferroviários

A organização do quadro de funcionários de uma empresa ferroviária era complexa e hierarquizada. Eram vários os cargos possíveis, desde os mais braçais, na construção e manutenção dos caminhos, até os mais especializados, geralmente ocupados por engenheiros. Seguindo a direção proposta nos outros capítulos e subtítulos, assim, pretende-se compreender como o grupo dos ferroviários foi retratado pelos veículos formadores de opinião pelotenses, buscando as interações deste com o restante da cidade.

As notícias mais comuns publicadas nos jornais pelotenses acerca dos funcionários da ferrovia diziam respeito somente aos cargos mais elevados – com exceção, como já analisado, dos casos de acidentes, mortes e confusões. Eram

constantes as informações sobre chefes de estações, chefes de trafego, engenheiros, diretores que eram nomeados, transferidos para outros pontos da linha e para outras estradas, exonerados, ou que adquiriam licença médica. No mesmo sentido, os periódicos tomavam para si a função de comunicar os dias nos quais o trem de pagamento de funcionários saía pela linha, ou quando engenheiros e chefes de trafego partiam para a inspeção dos trilhos.

Analisando-se o montante de matérias, tanto sobre os empregados ferroviários, quanto dos usuários dos trens, pode-se perceber que alguns dos primeiros conseguiam se adequar em ambas as categorias. Por exemplo, os diretores gerais Dr.º Augusto Duprat (*Southern Brazilian Railway Company*, 1984-1905) e Gustavo Vauthier (*Compagnie Auxiliare de Fér Du Chémins Au Brésil*, a partir de 1905), ou engenheiros como o Dr.º Mendes Diniz ou o Dr.º Alberti eram mencionados tanto em notícias acerca dos trabalhos ferroviários, quanto em relação a seus assuntos particulares. Da mesma forma como ocorreu com vários políticos, comerciantes e outras pessoas importantes no meio urbano, os principais representantes das companhias ferroviárias possuíam suas viagens comunicadas pelos jornais.

Augusto Duprat, diretor geral, talvez tenha sido o ferroviário que mais prestígio adquiriu na cidade de Pelotas durante o período analisado. Suas viagens e visitas pessoais eram publicadas nos mesmos moldes de membros de categorias liberais de grande *status* urbanos, como médicos, advogados ou comerciantes. Inclusive seu filho homônimo acabou indo estudar medicina na Europa, tornando-se médico na cidade do Rio Grande. Duprat, ainda, era associado a algumas entidades, como a Sociedade Agrícola, indicando que ao longo do tempo foi tecendo redes de relações com as pessoas e famílias da região da estrada de ferro.

Por outro lado, este caso leva a pensar na possibilidade de a importância desses anúncios sobre chegadas e partidas, sempre publicados pelos jornais, estivesse mais ligado ao "ato de anunciar" do que propriamente ao viajante. Independente de quem fosse o passageiro, quando o periódico mostra como a cidade possui pessoas que se deslocam, ele realça a característica moderna que o urbano passa a adquirir, com a circulação fácil e rápida. Nessa perspectiva, apesar de serem exaltados pelos periódicos, a valorização dos cargos importantes no seio ferroviário, como de diretores e engenheiros, não significava a total inserção destes no meio urbano, enquanto parte de uma *elite*, ou grupo dominante.

De um modo geral, as notícias ainda indicavam que as partidas, chegadas, recepções e despedidas destes homens se mantinha no grupo ferroviário. Cita-se o exemplo de uma recepção preparada para o Dr.º Duprat, em virtude de seu regresso da Europa. O aviso de sua saída da Inglaterra é dado pelo *Diário Popular*, em 10 de abril de 1902, anunciando já que "o pessoal desta companhia prepara-lhe festiva recepção, devendo offerecer-lhe delicados mimos"[196]. No dia 1º de maio, com os festejos preparados, ocorre o atraso do mesmo[197], acontecendo sua chegada somente no dia 03, quando "amigos de S. S., operários e demais pessoal da *Southern* fizeram-lhes sympathica manifestação, offerencendo-lhe diversos e delicados mimos"[198], inclusive um retrato em bromuro.

Apesar de alguns poucos ferroviários possuírem o *direito* de aparecerem nas páginas dos jornais pelotenses como figuras dignas de menção em seus assuntos particulares, de uma forma geral, estes eram mais citados pelas suas ações enquanto representantes de uma companhia que servia aos interesses de outros grupos. Ou seja: os ferroviários, ainda que vivessem a mesma urbanidade das outras categorias, eram representados pelos jornais como um grupo que estava ali para facilitar as transações econômicas e comerciais e as viagens dos passageiros.

Nesta perspectiva, as interações entre os membros da ferrovia e os outros grupos sociais – apresentadas pelos jornais – se limitavam às negociações, agradecimentos e conflitos acerca do serviço ferroviário. Como pode ser observado no Capítulo 1 em relação às motivações e interesses acerca da construção da estrada de ferro, o principal grupo privilegiado com a mesma na cidade de Pelotas foi o dos comerciantes.

Várias são as agências comerciais fundadas com o intuito de facilitar o transporte de mercadorias, dentre as quais se pode citar a França & C[199], a Espellet & Motta[200] e a Carrion & C. Os agentes comerciais e os representantes da Associação Comercial eram os porta-vozes da categoria quando das negociatas com as companhias ferroviárias. A principal questão em pauta era relativa às tarifas

[196] Dr. A. Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 10 abr. 1902, n.81, p.2
[197] Dr. Augusto Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 1ª maio 1902, n.99, p.2
[198] Dr. A. Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 03 maio 1902, n.100, p.1
[199] Agencia commercial. **Diário Popular**, Pelotas, 03 abr. 1900, n.76, p.2
[200] Agencia commercial. **Diário Popular**, Pelotas, 04 abr. 1900, n.77, p.2

da estrada de ferro, sendo que a primeira reunião comercial com este intuiro ocorre apenas um mês após a inauguração da estrada[201].

Assim, em 1887, a Associação Comercial envia um telegrama ao vice-presidente da Província para que peça ao Ministro da Agricultura que coloque em vigor as novas tarifas da estrada, a fim de que o comércio não sofra mais prejuízos[202]. Em 1898, os agentes comerciais Ribas e Bastos, por sua vez, intercedem junto ao inspetor do tesouro federal para que se revejam as questões relativas aos produtos estrangeiros que entravam pela linha férrea[203]. Percebe-se que havia sempre a interferência de órgãos governamentais nas discussões, uma vez que a concessão da ferrovia passava pala autorização estatal.

Dentre todas as negociações, a de maior impacto certamente foi a construção do ramal férreo até o porto de Pelotas para o transporte de gado em pé. Sabendo de uma cláusula no contrato da *Southern* que possibilitaria a execução deste serviço – assim que estivesse acordado com o governo – a Praça do Comércio de Pelotas monta uma comissão. Esta, agindo "escudada em fundamentos tão valiosos que garantem a vistoria dos esforços que vae dispender, para conseguir esse desideratum"[204], dirigiu-se ao Rio Grande a fim de entregar uma carta representativa ao diretor geral, Augusto Duprat, que a encaminhou a Londres. As negociações prosseguem por mais alguns meses e, sendo aprovada a construção do Ramal, este é finalizado no ano de 1904[205].

Em algumas situações, a própria diretoria da estrada de ferro tomava a atitude de fazer o transporte gratuito de mercadorias[206], ou de dar descontos e abatimentos nas tarifas[207]. Como resposta, recebia por vezes o agradecimento da imprensa[208] e em outras o sinal de que somente havia atendido reclamações justas dos comerciantes[209].

---

[201] Reunião commercial, **A Discussão**, Pelotas, 17 de jan. 1885, n. 14, Correio do dia, p.1
[202] Tarifas da estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 20 out. 1887, n.93, p.3
[203] Intereses commerciaes. **Diário Popular**, Pelotas, 30 out. 1898, n.249, p.2
[204] Assumpto importante. **Diário Popular**, Pelotas, 19 out. 1900, n.238, p.1
[205] A inauguração do ramal férreo para o transporte de gado em pé, bem como de suas locomotivas, foi abordada no Capítulo 2.
[206] Transporte gratuito. **Diário popular**, Pelotas, 21 jan. 1906, n.17, p.2; Sociedade Agrícola. **Diário Popular**, Pelotas, 08 nov. 1900, n.254, p.2.
[207] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 13 jul. 1887, n.11, p.1; Importante. **Diário Popular**, Pelotas, 26 out. 1900, n.244, p.2; Pela Southern. **Diário popular**, Pelotas, 14 jun. 1902, n.134, p.2.
[208] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 04 mar. 1886, n.51, p.2; Transporte gratuito. **Diário popular**, Pelotas, 21 jan. 1906, n.17, p.2
[209] Interesses commerciaes – A southern. **Diário popular**, Pelotas, 05 dez. 1902, n.283, p.1

Além da questão do preço das tarifas e fretes, os pedidos mais frequentes – agora não só de comerciantes – relacionavam-se com a colocação de trens extras, especiais, de excursão, com a parada das locomotivas em determinadas estações, ou então com a mudança de horários. Assim, têm-se inúmeras medidas tomadas pela companhia que foram vistas com bons olhos pela imprensa local. Dentre estas se destacam o atendimento aos moradores de Capão Seco no seu pedido de parada do trem[210]; a colocação de carros extras na estação de Pelotas, em virtude do grande número de passageiros[211]; o oferecimento de descontos e trens especiais para aqueles que desejavam visitar as Exposições e Feiras em Rio Grande e Bagé[212]; o aumento da validade dos bilhetes de ida e volta para o Cassino durante o verão[213].

Algumas destas medidas, contudo, necessitavam da insistência dos usuários e isto se dava principalmente no tocante à mudança de horários. Um dos casos ocorreu em 05 de janeiro 1906, sob a diretoria de Gustavo Vauthier, quando os moradores das localidades entre a estação Piratiny e Pelotas fizeram um abaixo-assinado solicitando a mudança do horário do trem da tarde[214]. Em 07 de fevereiro, a companhia ainda não havia se pronunciado[215], sendo a petição atendida somente no dia 20 deste mês[216].

Outro episódio de alteração no horário dos trens gerou controvérsias:

> Conforme se deprehende do aviso que em outro lugar publicamos, da direcção geral da estrada de ferro, a começar de 1º de abril, o trem da manhã para o Rio Grande partirá d'esta cidade às 7 e 35 e não ás 9 horas como agora.
> Segundo nos consta, o Sr. Duprat, fazendo essa alteração no horário, quis satisfazer o pedido de alguns cavalheiros d'esta cidade, que lhe foram solicital-a.
> Não nos parece razoável esta mudança, por quanto, caminhando nós para o inverno, estação em que ás 6 horas ainda é noite, será muito difficil a qualquer pessoa preparar-se para uma viagem aquellas horas.
> O Sr. Duprat devia, pelo contrário, traçar um horário justamente inverso ao que vai entrar em vigor.
> O trem da manhã deve sahir d'aqui ás 9 horas, no inverno, e no verão, em que os dias são grandes, ás 7.

---

[210] **A Opinião Pública**, Pelotas, 18 dez. 1905, p.2
[211] Trem para Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 18 nov. 1886, n.117, p.2; Trem para o interior. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 dez. 1886, n.129, p.2
[212] Trem para Bagé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 mar. 1905, n.68, p.2; A Bagé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 24 mar. 1905, n. 69, p.2.
[213] Declarações. **Diário popular**, Pelotas, 20 jan. 1906, n.16, p.3
[214] Representação a via férrea. **Diário Popular**, Pelotas, 05 jan. 1906, n.3, p.1.
[215] Viação Férrea. **Diário Popular**, Pelotas, 07 fev. 1906, n.30, p.1,
[216] Reclamação attendida. **Diário Popular**, Pelotas, 20 fev. 1906, n.41, p.1.

> A companhia lucrará muito mais assim, pois que com o novo horário, muita gente tomará passagem n'um vapor que saia d'aqui ás 10 ou 11 horas da manhã, não precisando desta forma acordar-se de noite para embarcar.
> É esta a opinião geral, pelo que esperamos ser attendida a nossa justa reclamação.[217]

Como se pode observar, a mudança se deu a partir da tentativa da empresa ferroviária em agradar "alguns cavalheiros" que assim solicitaram. A questão que se coloca é a posição assumida pelo jornal, contestando tanto a posição dos tais cavalheiros, quanto a medida tomada pela companhia. Justifica seu argumento – da incompatibilidade da hora de saída da locomotiva e o clima das estações do ano – apontando para possíveis prejuízos, uma vez que pela "opinião geral", seria então mais cômodo partir para Rio Grande em um vapor do que pegar passagem tão cedo no trem. A reflexão que pode ser feita, assim, diz respeito a quem seria estes "cavalheiros", contrários a opinião geral, com muito mais influência sobre as decisões da diretoria.

Observa-se que a aceitação às atitudes da empresa férrea não era sempre unânime. Muitas vezes, não eram festejadas e também não diziam respeito à solicitações de passageiros ou grupos específicos. Em alguns casos a própria companhia ferroviária executava medidas conforme o que considerava ser útil, ou ainda que favoreceria sua imagem, trazendo futuras vantagens.

No ano de 1889, um episódio demonstra como estas decisões da empresa poderiam ser interpretadas e instigavam diferentes reações nos usuários. Em março, Augusto Duprat concedeu aos imigrantes chegados ao Estado passagem gratuita nos trens, bem como o transporte de suas bagagens e ferramentas, para qualquer ponto da estrada de ferro do Rio Grande a Bagé. O jornal *Diário Popular* classifica a ação como "altamente louvável"[218], agradecendo a atitude do diretor. Uma semana depois, contudo, tem-se o relato de uma cena de carnaval na estação Piratiny, a qual apresenta outra perspectiva:

> Da estação do Piratiny escrevem ao *Diário do Rio Grande*:
> "Com quanto este abençoado lugar seja de campanha, não deixamos passar desapercebido o Carnaval.
> Umas 15 pessoas, na maior parte senhoras, que aqui se acham de passeio, phantasiaram e visitaram vários visinhos, apresentando algumas criticas de espírito.
> Segunda-feira foi o grupo esperar o trem na estação, provocando grandes gargalhadas.

[217] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 28 mar. 1886, n.70, p.1.
[218] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º mar. 1889, n.50, p.1

> Na terça-feira visitou a família do Sr. Dr. Duprat, apresentando vários immigrantes acompanhados de um interprete, uns pedindo passagem, outros trabalhos na estrada de ferro. Eram acompanhados de uma figura representando a febre amarela, perseguindo-os.
> O digno Sr. Duprat e sua Exma. família receberam fidalgamente os seus visitantes, e desejando obsequial-os e não tendo sala onde podessem dançar, mandou preparar o salão da estação, onde se dançou muito e se passaram algumas horas divertidas.[219]

Augusto Duprat, durante sua estadia no Estado como diretor da *Southern*, fixou residência na cidade do Rio Grande, mas possuía também uma casa de veraneio na estação Piratiny. Ainda que esta notícia não esteja diretamente ligada à construção do espaço ferroviário de Pelotas, é sabido que grande parte dos excursionistas, que passavam as tardes ou fins de semana naquela estação campestre, eram pelotenses. A forma como lidaram e demonstraram, por meio de uma pilhéria de carnaval, sua percepção da medida tomada pela companhia ferroviária, estava ligada também ao modo como interpretavam a ação da ferrovia na sua cidade.

A partir desta narrativa, claramente, percebe-se uma crítica social dos excursionistas à medida tomada pela *Southern* de fornecer passagem gratuita aos imigrantes, medida esta que acaba sendo personificada na pessoa do diretor. Além do fato óbvio de que não pagariam o bilhete, enquanto os passageiros normais o faziam, há indiretamente a alusão de que muitos destes estrangeiros viriam para trabalhar na ferrovia, tornando-se membros de uma categoria distinta nas cidades da região. Com isto, a ferrovia passa também a representar o perigo do desconhecido, com "forasteiros" que chegam agora com mais facilidade e ameaçam permanecer e adentrar as estruturas sociais estabelecidas. Por fim, houve a menção à febre amarela, o que se coaduna com a visão de uma estrada de ferro que, além de transportar pessoas e mercadorias, pode levar de um lugar ao outro epidemias e doenças.

Percebe-se, então, que a atuação da empresa ferroviária, na cidade de Pelotas e nas demais localidades da linha, gerava controvérsias. De certo modo, havia um conflito social envolvido, onde um pequeno grupo – o dos ferroviários – seria detentor de decisões que afetavam todo o contingente urbano. Voltando à noção de Lefebvre de que os grupos sociais disputam seu papel na construção e no *amor* à sua cidade, os trabalhadores da ferrovia podem ser considerados enquanto

[219] O carnaval em Piratiny. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 08 mar. 1889, n.54, p.2

um elemento novo, que mexe com as estruturas do conflito já acomodadas. Nesta perspectiva, sua entrada no ambiente urbano não se deu sem questionamentos.

São exatamente estes questionamentos que se pretende agora abordar. Neste sentido, este subtítulo concentra as representações sobre a execução do serviço por parte dos trabalhadores ferroviário, optando-se por analisar as representações construídas pelos periódicos no seu próprio viés. Assim, torna-se possível perceber, além das interações sociais em si mesmas, o modo como foram elaboradas. Nos jornais pelotenses os conflitos entre a categoria ferroviária e os demais grupos urbanos são apresentados na perspectiva dos usuários dos trens. Dessa forma, a representação das relações constituídas perpassa o lugar social dos moradores e passageiros de Pelotas que possuíam a possibilidade de serem ouvidos, ou terem seu ponto de vista registrado pelos jornalistas. De certo modo, isto não se torna um empecilho para a compreensão das questões propostas no trabalho; uma vez que o objetivo é analisar a construção do espaço ferroviário *urbano* em Pelotas, perceber a forma como os representantes das companhias férreas eram concebidos por esta urbanidade se torna de grande valia.

3.3.1 Os senhores do espaço: reclamações sobre a atuação dos empregados ferroviários

Marluza Harres demonstra, ao analisar a organização da Viação Férrea do Rio Grande do Sul durante as décadas de 1920 e 1940, que havia uma grande valorização da habilidade dos trabalhadores ferroviários, por serem detentores de experiências e conhecimentos técnicos aos quais o serviço ferroviário estava intimamente atrelados. Por outro lado, nesse momento, houve uma rigorosa disciplinarização dos mesmos, a fim de garantir sua postura e bom empenho, demarcados por atributos como a responsabilidade, a pontualidade, a disponibilidade e a obediência (2002, p.221).

Cabe ressaltar que no período estudado pela autora, as estradas de ferro gaúchas já se encontravam encampadas pelo poder público estatal, contendo atrás de si uma história de cinco décadas de aperfeiçoamento do controle e do trabalho ferroviários. O espaço temporal elencado para este trabalho, por sua vez, não conta com a disponibilidade de fontes que tragam indícios sobre a relação entre os

trabalhadores e a companhia ferroviária. Os únicos dados neste sentido com os quais se teve contato foram fornecidos pelas matérias do jornal *A Opinião Pública*, quando do arrendamento da estrada pela *Compagnie Auxiliare de Chémins de Fér au Brésil* e são relativos às demissões, ou realocações de empregados efetuadas pela nova concessionária.

Analisando as entrelinhas das notícias veiculadas ao longo dos anos, contudo, pode-se perceber alguns comportamentos específicos destes trabalhadores em relação aos usuários da ferrovia. Logicamente, as narrativas seguem a visão destes últimos, possuindo na maioria das vezes um caráter negativo. Entretanto, uma vez que esta pesquisa se propõe a compreender a construção do espaço ferroviário em sua ligação com o urbano, estas representações talvez contribuam mais para a compreensão da imagem social dos ferroviários, do que formulários, relatórios ou normativas elaboradas pelas próprias companhias.

De uma forma geral as matérias eram compostas por reclamações e pedidos dos grupos urbanos em relação aos ferroviários, sendo acentuadamente marcadas pelo conflito. Estes conflitos sociais se davam, assim, principalmente em função da forma como eram executados os serviços na estação e nos trens. Uma das vozes, nesta direção, que mais poder possuía nas reclamações era, novamente, o dos comerciantes. Sua preocupação era concernente a possíveis prejuízos financeiros por causa da má realização do trabalho na estrada de ferro. Assim, além do preço das tarifas[220] e das constantes interrupções[221] por enchentes e desmoronamentos – como observado no subtítulo 3.2 – a questão da execução do transporte de cargas se coloca.

Em 22 de fevereiro de 1900, o *Diário Popular* afirma que o "serviço de conducção de cargas pela estrada de ferro está sendo pessimamente executado", atestado pelo fato de que "mercadorias recebidas no Rio Grande pela estrada, no dia 8 do corrente, ainda hontem não haviam chegado a esta cidade"[222]. A demora na realização deste tipo de transporte acarretava uma interferência nos negócios, principalmente no crédito das agências comerciais, responsáveis pelos fretes e carregamentos de mercadorias. A inquietação – e talvez a freqüência destes casos –

[220] As tarifas da Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 19 abr. 1905, n.91, p.1
[221] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 jan. 1886, n.20, p.2
[222] Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 22 fev. 1900, n.44, p.

era tal que, já no ano de 1887, corriam boatos pela região sobre um suposta falta de vagões e a conseqüente supressão do carregamento de algumas mercadorias. Os jornais, neste sentido, fazem o papel de veículos não só da informação de fatos ocorridos, mas das próprias representações que vinham sendo elaboradas informalmente. Tanto assim que, neste caso, a direção da estrada de ferro obriga o *Diário de Pelotas* a publicar uma nota desmentindo a história[223].

A questão dos vagões era outro ponto que causava descontentamentos, não só por sua falta, ou condições físicas, mas pela forma como os funcionários organizavam a carga. Em junho de 1905, *A Opinião Pública* noticia um episódio relativo ao transporte de gado:

> A Southern
> Muitas queixas nos tem chegado sobre o serviço do transporte de gado em pé pela estrada de ferro *Southern*.
> Uma se refere a falta de vagões para receber o gado, que as vezes fica no ponto de embarque até 4 dias, a espera de praça, isso porque os vagões são empregados para o transporte de couros e gorduras, o que não é o seu destino.
> O prejuízo para o embarcador é evidente.
> Outra é formulada quanto á mistura que se faz de tropas, dividindo desordenadamente o gado, de sorte que ainda agora chegou um comboio, trazendo parte de uma tropa de Candiota e outra parte de uma de Bagé!
> Escrevendo estas linhas, só nos anima o desejo de ver sanados tão graves inconvenientes.[224]

Outra vez é posto, nesta matéria, o problema com a falta de vagões e os prejuízos ocasionados pela espera. A queixa específica é sobre a troca de mercadorias efetuada pela companhia, que no lugar de trasladar o gado – carga para a qual estava previsto o vagão – deu prioridade a outros itens. Ao chamar o acontecido de "grave inconveniente", o editor da matéria reforça a ideia de que não haveria dificuldade na execução do carregamento, mas que este pode ter consequências negativas, principalmente para os embarcadores das cargas.

Observa-se, na forma da narrativa, uma crítica incisiva à capacidade dos funcionários em realizar o serviço da forma correta, ou ainda, à sua *vontade* de fazê-lo, uma vez que seria simples separar o gado conforme sua origem e destino. Pode-se comparar este com outro caso, ocorrido meses antes, quando um carregamento de gado chegou com os rabos cortados, sem qualquer motivo aparente. Há, no tom do jornal, uma clara *má intenção*, um abuso por parte dos empregados em causar prejuízos aos vendedores e compradores de gado. No caso dos animais mutilados

[223] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 19 abr. 1887, n.238, p.2
[224] Gado em pé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 1º jun. 1905, n.124, p.1

em viagem, *A Opinião Pública* sugere ainda que era "uma reclamação, que merece toda a attenção da superintendência da *Southern*"[225], indicando que o jornal não acreditaria em um envolvimento das instâncias maiores da companhia no acontecido.

Os vagões eram motivo de reclamação não somente no transporte de mercadorias: os passageiros também sofriam com a falta de lugares e passagens. Houve caso até de supressão de trens sem aviso prévio, fazendo com que as "gares se achavam replectas de pessoas, inclusive famílias, que desejavam tomar os trens phantasticos"[226]. Em 14 de janeiro de 1913, *A Opinião Pública*, cansada dos "repetidos abusos cometidos pela Viação Férrea" com a falta de vagões, apelou ao engenheiro fiscal federal do governo. Este respondeu com uma carta entregue na redação do jornal, prontificando-se a tomar as providências necessárias, mas alertando que, principalmente na ocorrência de festas, fosse prevenida em relação à necessidade "a administração com alguma antecendencia para ter carros disponíveis nas estações de maior movimento"[227]. Observa-se a negociação ocorrida para solucionar um problema detectado pela urbanidade; entretanto, o engenheiro não coloca a culpa na companhia, alegando que são os usuários que deveriam avisar, com antecedência, sobre períodos de maior movimento.

Somente um mês depois, o periódico volta a publicar sobre a questão:

> **A eterna cantilena**
> O serviço da *Viação Férrea* nada deixa a desejar... em desattenção para com o publico, de cujo bem estar não se cura, mas apenas do interesse particular daquella empreza. Todos os dias e imprensa reclama nesse sentido, mas a *Viação* segue impávida no seu caminho de desattenção e abuso. (...)
> Hontem, por exemplo, no trem de Bagé, que tem communicação com o do cassino, eram muitas as pessoas que viajavam de pé, para aquella praia de banhos, por falta de logar no carro respectivo. Em chegando o trem á junção, onde se baldeam os passageiros quizeram desligar um wagon cheio de famílias, do comboio de Bagé, afim de utilisal-o no transporte dos veranistas do cassino, e que teriam então aquellas pessoas de passar para outro carro sem cômodos, ficando como sardinhas em lata. (...) [228]

Nesta notícia se tem a crítica enfática da imprensa ao trabalho executado pela Viação Férrea, acusando-a de não ter atenção com o público e se preocupar somente com os interesses financeiros ferroviários. A matéria ainda reforça as

[225] Reclamação. **A Opinião Pública**, Pelotas, 19 abr. 1905, n.91, p.1
[226] A Viação Férrea faz o que quer. **A Opinião Publica**, Pelotas, 22 jan. 1913, n.18, p.2
[227] Ainda e sempre a Viação. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 jan. 1913, n.11, p.2
[228] A Viação. **A Opinião Publica**, Pelotas, 12 fev. 1913, n.34, p.2

constantes reclamações que vinham sendo publicadas, as quais, aparentemente, não surtiam muito efeito. O ponto que mais desperta interesse, no entanto, diz respeito à forma como jornal trata a questão, como sendo de responsabilidade de *toda* a companhia ferroviária. Comparando as notícias sobre os problemas com os vagões de passageiros, a responsabilidade é delegada para a empresa como um todo, não há distinção sobre atuações individuais de empregados, sejam de cargos inferiores, ou representantes de diretoria. Somente no caso onde houve a supressão do trem, o periódico questiona sobre a eficiência dos fiscais; ainda assim, ligando-o a um problema que seria geral.

O caso traz ainda uma reclamação sobre a situação em que ficaram os veranistas que tiveram que mudar de vagões, ficando mal acomodados "como sardinhas". Isto se coaduna com outro episódio, não tão raro, do esgotamento de passagens no trem de excursão que viria cheio já de Rio Grande, fazendo com que os excursionistas pelotenses que "tomam passagem de primeira classe para o interior, vêm-se na obrigação de embarcar segunda"[229]. Além de toda a questão social que havia entre uma passagem de primeira ou segunda classe, entre o viajar comodamente ou simplesmente se locomover, percebe-se que em muitos momentos não havia um controle prévio do número de passagens a serem vendidas para determinado trem. Os bilhetes que davam direito à viagem, assim, eram outro motivo de reclamação, seja no preço "salgado"[230], na existência de classes nos vagões[231], ou da possibilidade de bilhetes de ida e volta[232] e sua exata validade em numero de horas[233] – principalmente durante os fins de semana e excursões.

Em todos os exemplos analisados, contudo, independente se fossem constituídos de pedidos ou reclamações, o alvo era a diretoria da estrada de ferro, geralmente personificada na figura do diretor-geral. Howard Becker define o desvio como a infração de uma regra geralmente aceita. Quando ele ocorre, passa-se a perguntar "quem infringe regras e a procurar os fatores nas personalidades e situações de vida dessas pessoas, e que poderiam explicar as infrações. Isso pressupõe que aqueles que infringiram uma regra constituem uma categoria

[229] Reclamação justa. **Diário Popular**, Pelotas, 04 jan. 1900, n.2, p.2.
[230] Notas do dia. **A Opinião Publica**, Pelotas, 16 jan. 1897, n.13, p.2.
[231] Com a southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 jan. n.15, p.2; A Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 20 jan. 1899, n.17, p.2.
[232] Viação férrea rio-grandense. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 nov. 1905, p.2.
[233] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 24 maio 1887, n.267, p.2; Com a Southern. **Diário Popular**, Pelotas,16 abr. 1902, n.86, p.1.

homogênea porque cometeram o mesmo ato desviante" (2008, p.21). No momento em que, seja a diretoria, ou os empregados ferroviários, cometem um *desvio* da regra socialmente aceita da execução das viagens férreas, a categoria ferroviária passa a constituir, aos olhos dos periódicos, um grupo de *outsiders*. O autor ressalta, entretanto, que esta noção precisa ser aprofundada com o fato central de que o desvio é criado pela sociedade, isto significando que "os grupos sociais criam desvio ao fazer as regras cuja infração constitui desvio" (BECKER, 2008, p.21-22). Ou seja, a atitude dos ferroviários, nestes casos, só se constitui como um desvio, causando o conflito, porque uma regra anterior foi formulada, na convivência entre passageiros e ferroviários, entre comerciantes e a companhia, do exato modo de ser efetuado o transporte pela linha férrea.

Retomando a noção de sociabilidade em um sentido estrito – de associação entre pares em uma unidade – estas contradições entre ferroviários e os demais grupos urbanos poderiam ser caracterizadas como uma quebra no sistema social instituído em relação aos trens. No entanto, ao se pensar a partir das contribuições de George Simmel sobre o conflito, é possível afirmar que, se toda interação entre os homens é uma associação, o conflito deve ser considerado uma forma de esta ocorrer, uma vez que se constitui de "uma das mais vívidas interações", que não pode ser exercida por apenas um indivíduo. Para o autor, o conflito irrompe em virtude das *causas* da associação, como o ódio, a inveja, a necessidade, ou desejo.

Se a sociabilidade no espaço da estação poderia ser motivada por fatores como a espera e a vontade de viajar, o conflito acontecia, principalmente, pela impossibilidade de se satisfazerem estes impulsos da forma pretendida. "O conflito está assim destinado a resolver dualismos divergentes; é um modo de conseguir algum tipo de unidade, ainda que através da aniquilação de uma das partes conflitantes" (SIMMEL, 1987, p.122). No caso ferroviário, serviria para restabelecer uma determinada ordem social, na perspectiva de atenuar, ou impedir, as interferências no ritmo cotidiano habitual.

Os problemas direcionados aos empregados da estrada de ferro ficavam visíveis em questões mais práticas e ligadas ao desencadeamento de uma viagem. Cabe ressaltar que a venda de passagens era logicamente relacionada ao ato de viajar, mas se constituía em um ponto condicional para esta, sendo resolvida geralmente com a diretoria e cargos mais elevados. As demandas ocorridas com os funcionários que possuíam um contato mais cotidiano com os usuários, assim,

diziam respeito a ocorrências dadas, principalmente, no durante e no depois das viagens.

Uma das principais irritações infligidas aos passageiros, acusadas pelos periódicos, é a falta de comunicação entre os empregados e usuários. Tem-se, assim, inúmeros casos de problemas em vagões, descarrilamentos e atrasos nas viagens, nas quais os viajantes são forçados a trocar de carros, esperar outra locomotiva, ou fazer baldeações, sem saber o porquê do ocorrido. Em 1906, o *Diário Popular* questiona o fato de nenhum empregado – o chefe do trem, ou da estação – saberem informar o motivo de um descarrilamento ocorrido no caminho Bagé-Pelotas[234]. O *Diário de Pelotas*, em 1888, fala sobre a vontade da diretoria de "divertir os passageiros" com os constantes "vai-vens"[235], ocasionados pela obstrução da estrada e o consequente "mutismo da gerencia da estrada de ferro"[236].

As reclamações mais contundentes, neste sentido, eram sobre o comportamento dos empregados em relação aos passageiros nos espaços ferroviários.

> Diversos cavalheiros pedem-nos para reclamar-mos de quem competir, providencias, contra o abuso praticado pelos empregados da companhia da estrada de ferro a Bagé.
> Esses empregados não primam pela educação que são característicos necessários e todos aquelles que tenham de lidar com o público.
> Ante-hontem por occasião de sair o trem para Bagé, esses empregados portaram-se com indignidade para com as pessoas que foram a estação, chegando alguns a prohibirem a entrada de famílias na gare.
> É necessário que os empregados sejam civilisados, se não quizerem passar pelo dissabor de receberem do povo, lições de cortezia.[237]

Esta notícia é datada de 10 de dezembro de 1884, ou seja, pouco mais de uma semana após a inauguração da estrada de ferro. O tom da narrativa deixa entrever os conflitos originados com a recém chegada de um elemento novo na lógica e no espaço urbano. Houve uma caracterização dos empregados ferroviários como pessoas que ainda não estavam habituadas às formas de tratamento interpessoais desenvolvidas na cidade; seria necessário, portanto, que se "civilizassem", a fim de não receberem "lições de cortesia" de uma população que se via como culta e de boas maneiras.

---

[234] Trem descarrilllado. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1906, n.26, p.2.
[235] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 16 ago. 1888, n.188, p.1.
[236] Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 17 ago. 1888, n.189, p.2.
[237] Reclamações. **Onze de Junho**, Pelotas, 10 dez. 1884, n.1561, p.

O fato de alguns empregados terem impedido a “entrada de famílias na gare”, independente de sua veracidade, ou motivação, alerta novamente para a questão da apropriação de uma espacialidade que era nova e que ainda não se encontrava totalmente inserida no contexto urbano. A impressão que a notícia passa é de uma tentativa, por parte dos passageiros, de adentrar livremente um local que – apesar de administrado por uma empresa privada – seria de livre circulação. Os empregados, por sua vez, ao impedirem esta movimentação, agiram como detentores do espaço, como os responsáveis por decidir quem poderia, ou não estar ali. Por outro lado, indo além, observa-se que esta nova categoria rompeu com valores consagrados de obediência ditados por regras sociais consolidadas. De forma geral, empregados, funcionários, ou operários não possuem autoridade frente aos grupos de elite, tidos dominantes. No caso dos ferroviários, empregados que detém o conhecimento de controlar um serviço especializado e perigoso – obedecendo a estruturas hierárquicas exteriores aos grupos urbanos tradicionais –, o local do poder e da autoridade se inverte.

Em determinados momentos, estes conflitos no espaço da estação poderiam se acentuar, adquirindo um caráter mais sério – como os casos das brigas envolvendo ferroviários. Tem-se um caso, então, que é interessante para se analisar a relação entre os empregados da ferrovia e os responsáveis por agenciar o transporte de mercadorias, cujos interesses, como observado, tantas vezes discordaram. Em setembro de 1888, ocorre o que foi denominado pelo *Diário de Pelotas* como um “escândalo”[238], quando o despachante da estrada de ferro denominado Adolpho Garrido foi “esbordoado” e “desrespeitado” pelo agente de comércio, Sr. Rodolpho Wall. O resultado foi a proibição da entrada do agente no armazém e na gare da estação, resolução definida pelo chefe da estação e corroborada pelo diretor Augusto Duprat, a qual o jornal parabenizou afirmando que “O procedimento desses srs. foi correcto e justo em bem da moralidade e do respeito, que devem manter a seus subordinados”[239].

Este poderia ser um simples exemplo de uma discussão entre um despachante e um empregado ferroviário que talvez tenha interferido nos interesses do primeiro. Entretanto, algumas reflexões vêm à tona se o tomarmos como dispositivo de uma organização que se dava naquele espaço. Havia, portanto,

[238] Sollicitadas. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 set. 1888, n.210, p.3
[239] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 15 set. 1888, n.211, p.2

papéis bem delimitados no interior da estação, com cargos especializados para cada função – seja de controle das locomotivas, dos trilhos, das cargas, da venda de bilhetes.

Os interessados em despachar mercadorias precisavam se coadunar com aquele sistema e com um grau hierárquico de subordinação da relação social. Ou seja, o fato de o chefe da estação, coadunado com o diretor geral e com o despachante de cargas, terem o direito e o *poder* de impedir que um comerciante venha ao espaço da gare para realizar seus negócios, em virtude de um desentendimento que parece ter sido a nível pessoal, indica que de alguma forma, estes funcionários realmente detinham o controle sobre aquela espacialidade. Nas palavras de Becker, quando um grupo tenta impor suas regras a outros na sociedade, a questão de quem, *de* fato, obriga outros a aceitar suas regras e quais são as causas de seu sucesso se coloca; “esta é, claro, uma questão de poder político e econômico” (2008, p.29). “Assim, a função do grupo ou organização, portanto, é decidida no conflito político, não dada na natureza da organização” (2008, p.20)

Sendo empregados naquele local, sua presença certamente seria mais constante; o chefe da estação, até mesmo, possuía sua moradia no segundo pavimento do prédio, enquanto tantos outros ferroviários habitavam nas proximidades da estação. Em um local que se caracteriza pela efemeridade, pela passagem de pessoas diversas, em diferentes momentos, houve uma apropriação destes empregados em um grau diferenciado dos outros moradores de Pelotas. Ou melhor: os periódicos pelotenses caracterizaram os ferroviários enquanto um grupo distinto, relacionado a um espaço urbano específico. Tanto que praticamente não houve notícias sobre sua atuação em outros pontos da cidade...

Outras reclamações sobre atuações e arbitrariedades dos empregados no âmbito da estação podem ser citadas. Dentre eles, o caso da moeda-papel, quando um comerciante, tentando pagar o frete de lenha “foram-lhe recusadas, por dilaceradas, cédulas iguaes a maior parte das que andam em circulação, isto é, sovadas e com leves rasgões”. Em virtude da recusa, assim, retorna horas depois com outra, de maior valor do que a cobrança do frete, recebendo como troco notas em pior estado das que anteriormente tentara entregar. E o jornal, falando sobre o direito que possuía a *Viação* para tal da arbitrariedade, afirma que “isto é deveras surprehendente e o Sr. Lamas, como nós e como os que são diariamente vexados

com factos iguaes ao que referimos, não podem deixar de inquirir"[240]. Relevando-se a particularidade do caso, o periódico reforça a questão dos constantes abusos praticados.

No mês de janeiro de 1895, ocorre um caso que, além de reiterar os problemas da execução do serviço ferroviário, demonstra como alguns episódios acabavam sendo cômicos. O *Diário Popular* no dia 02 informa sobre irregularidades ocorridas com o malote de jornais que remete aos assinantes das demais localidades da linha, em virtude do empregado ferroviário responsável por este transporte – o estafeta do correio – haver os extraviado, "distribuindo-os pelos passageiros", "só para tornar-se galante"[241]. Novamente, os funcionários da ferrovia são caracterizados como irresponsáveis e sem comprometimento com os interesses dos usuários de seu serviço.

O transporte de itens pelo correio ainda causava outros debates, como no ano de 1887, quando o *Diário de Pelotas* publicou notas informando que o valor da armazenagem de encomendas que não eram retiradas no dia de sua chegada – pois só poderiam ser pegas pelo destinatário –, se tornavam tão ou mais caras do que o próprio frete. Nas palavras do jornal, isto era "um absurdo que não tem classificação"[242]. A questão do correio, então, se aproxima de outra, comumente alvo das reclamações: o transporte de bagagens.

Em 1884, publica *A Nação*:

> O serviço de transporte de bagagens e mercadorias, está-se effectuando a capricho dos Srs, empregados da estrada de ferro, e sem a menor consideração para com os interesses públicos.
> D'estas irregularidades não são, porém, victimas todas as pessoas.
> As que têm a felicidade de valer alguma cousa para o pessoal da estrada de ferro, são immediatamente attendidas, como se o serviço se achasse perfeitamente organisado.
> As que não têm essa felicidade, são, algumas vezes, tratadas bruscamente e desattendidas em suas justas pretenções.
> Assim é que diversos particulares e negociantes, tendo carregado e pago, a 9 e 10 do corrente, algumas mercadorias e bagagens, ainda a 15 não se acham de posse dellas. (...)
> As referidas mercadorias e bagagens alem de não terem seguido, ainda ficaram expostas ao tempo em wagons abertos, durante um grande numero de dias.
> A quem está, portanto, confiado o serviço da estrada de ferro?
> Se a individuos cônscios de seus deveres, estas faltas não se teriam dado.
> Mas, infelizmente, ellas são reaes e provam altamente que, ou por ordem ou por conta própria, o pessoal da estrada de ferro, consciente da

[240] Na viação férrea. **A Opinião Pública**, Pelotas, 30 dez. 1905, p.2
[241] Reclamação. **Diário Popular**, Pelotas, 02 jan. 1895, n.2, p.1
[242] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 24 maio 1887, n.267, p.2

> necessidade d'aquelle grande melhoramente de progresso, zomba dos interesses públicos.
> Queremos pensar que a companhia esteja disposta a remediar tão graves inconvenientes dando uma direcção mais acertada e mais séria ao serviço.
> Nessa persuasão levamos ao seu conhecimento nossas reclamações.[243]

O estilo sarcástico e irônico da matéria segue o das outras que se detinham sobre os problemas férreos. O próprio assunto das bagagens, em outro momentos, foi estopim para o deboche, como quando *A Nação* apresenta o serviço modelo dos Estados Unidos e intitula a matéria de "exatamente como aqui..."[244], ou quando o *Diário de Pelotas* pressupõe um "excesso de zelo"[245] dos empregados ao não deixarem os passageiros viajarem com bagagens de mão.

Esta narrativa, entretanto, dá um tom mais incisivo à crítica, deixando de forma clara as reclamações que também eram colocadas pelos outros periódicos. Publicada somente poucos dias após o inicio do funcionamento da linha, observa-se uma concatenação com a noção apresentada pela descrição do caso das famílias que não puderam entrar na gare: os funcionários da ferrovia são apresentados como os "senhores" do local, decidindo quem poderia usufruir dos serviços que prestavam. Criticando o fato de as bagagens e mercadorias não serem enviadas e, quando enviadas, ficarem expostas nos vagões, a publicação questiona diretamente quem seriam os culpados por tal situação: os empregados, ou a diretoria. De todo modo, mesmo que tal comportamento partisse de um indivíduo, caberia à representação da companhia corrigir os erros, fazendo valer a importante tarefa que lhe tinha sido incumbida – a de gestar a estrada de ferro.

A partir destas análises, observa-se que acerca do cotidiano do uso dos espaços ferroviários – como a circulação na gare, o transporte de bagagens, a negociação para despachar bagagens, o tempo passado no vagão – a relação entre passageiros se dava na maior parte do tempo com os empregados ferroviários de cargos mais técnicos e práticos. Consequentemente, os conflitos e as reclamações se dirigiam à atuação destes. Quando as questões se vinculavam mais para o caráter institucional do funcionamento da estrada de ferro, como venda de bilhetes, forma do transporte de grandes mercadorias, explicação sobre acidentes, as interações e reivindicações se voltavam para a diretoria e cargos superiores.

---

[243] Cousas da estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 20 dez. 1884, n.1570, p.2.
[244] Exactamente como aqui... **A Nação**, Pelotas, 20 fev. 1885, n.259, p.2.
[245] Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 dez. 1886, n.136, p.1.

Esta separação, contudo, não ocorria de forma tão imediata e acentuada. Analisando-se o conjunto das fontes e sua forma de construir as narrativas e representações sobre os ferroviários, percebe-se que, aos olhos dos periódicos, todos os funcionários da ferrovia se conectavam a uma homogeneidade, não havendo distinções. Todos faziam parte de uma totalidade vista como congruente e unânime em relação às ações e decisões das companhias férreas, independente de individualidades ou posições particulares.

Claramente, havia distinções pessoais no meio urbano entre, por exemplo, os engenheiros e os simples empregados. Entretanto, quando se tratava de um assunto relacionado ao serviço, ou ao *espaço* ferroviário, todos pertenciam a uma mesma categoria. Ocupavam, então, também um mesmo lugar no sistema que organizava as representações urbanas: os responsáveis pelo bom funcionamento da estrada de ferro e, por outro lado, os culpados pelas suas irregularidades.

Pensando nas reflexões de Georg Simmel, “a oposição é um elemento da própria relação” (1987, p.127). Assim, ela está intrinsecamente entrelaçada com outros motivos de existência da relação, sendo não somente um meio de preservá-la, mas uma das forças concretas que verdadeiramente a constituem. No tocante ao urbano, “toda a organização interna da interação urbana se baseia numa hierarquia extremamente complexa de simpatias, indiferenças e aversões, do tipo mais efêmero ao mais duradouro (SIMMEL, 1987, p.128). Nesta perspectiva, para o autor, aquilo que à primeira vista parece desassociação, é na verdade uma de suas formas elementares de socialização.

Os conflitos originados no âmbito ferroviário da cidade de Pelotas, sejam caracterizados pela quebra de convenções sociais, culturais, morais, ou de um comportamento considerado como modelo, nesta perspectiva, também fazem parte da constituição destas espacialidades. Os espaços só se fazem enquanto tal, no sentido de serem mais do que simples pontos geográficos, ou construções técnicas, quando se constituem como locais onde o social se produz e reproduz. As contradições cotidianas, os pequenos ou grandes conflitos, assim, são parte do jogo desta construção. Não uma parte separada, mas essencial, por dinamicizar a lógica e reafirmar o valor e a necessidade das regras sociais.

Uma questão que pode ser colocada, neste ponto, diz respeito, então, ao porquê das representações clássicas, românticas e *positivas* do espaço, principalmente da estação, serem dominantes quando se trata de ferrovias. Lidia Maria Vianna Possas defende que isto faz parte da própria constituição do sistema ferroviário. “A ferrovia conseguia neutralizar a presença dos conflitos perante formas de atuação do poder e também distinções sociais existentes, com uma imagem idealizada, ingênua, de convívio social e das relações de trabalho, que diluía a percepção do cotidiano e das constantes lutas” (2001, p.123)

A imagem da “catedral do século XIX”, moldada pelo discurso do progresso, da modernidade, da velocidade, conseguiu, por muito tempo, calar representações dissonantes no âmbito historiográfico. No âmbito historiográfico, sim. Como se pode observar, as fontes estão ai, apontando para caminhos diferentes e contrapondo, ou melhor, acrescentando, àquela imagem clássica e não problematizada.

As sociabilidades no espaço ferroviário pelotense, assim, independentemente de serem positivas, ou marcadas pelo conflito, auxiliaram na sua construção. Elas lhe deram sentidos e significados tanto materiais e práticos, quanto mentais imaginários, dando-lhes o tom de sua apropriação. Por meio das narrativas dos jornais, dos contos literários, das imagens fotográficas, não somente as representações vinham sendo elaboradas, mas a própria forma como aqueles espaços seriam vividos, sentido e pensados pelas pessoas que dele usufruíram. A espacialidade da estação férrea desestruturou, ou pelo menos contestou, formas sociais consagradas, uma vez que foi um dos primeiros locais públicos de convívio e sociabilidade entre grupos distintos. As pessoas, independente da posição social, precisaram aprender a conviver e a estar no mesmo espaço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, o objetivo foi compreender algumas das diversas formas pelas quais o espaço ferroviário de Pelotas foi construído, desde o ano da inauguração da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, até as primeiras décadas do século XX. A ênfase recaiu na defesa da noção de que toda espacialidade é material, mas também elaborada abstratamente – na mentalidade, no imaginário – sendo que as duas esferas não são separadas, mas relacionadas, ocorrendo mutuamente.

As transformações físicas e morfológicas advindas com o advento das ferrovias, acompanhadas de tantas outras inovações técnicas e científicas, acarretaram também em novas formas de percepção e vivências do mundo. A velocidade antes inimaginável, a aproximação de locais e a facilidade do transporte e da comunicação, implicaram em outros sentidos e sensibilidades para o homem no ocidente. Em um período onde a busca pelo moderno ditava grande parte das ações, os caminhos de ferro surgiram como o seu símbolo e efetivação. A Europa, precursora neste sentido, virou padrão a ser seguido; contudo, o ideal da modernidade e do progresso não foi – nem poderia ser – alcançado da mesma forma e intensidade em todos os locais do globo.

O Brasil não ficou imune a essa corrida na esteira da modernidade; do mesmo modo, o Estado gaúcho e suas variadas regiões. A Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, percorrendo um território de fronteira, possuía fortes apelos econômicos, comerciais e militares. Atenuados sob os véus da “integração do Império” e do “desenvolvimento da Nação”, contudo, vários interesses, tanto públicos, quanto privados se fizeram manifestar, principalmente em relação à escolha do traçado – fundamental para a delimitação geográfica e política do espaço ferroviário na região. Após inúmeras correspondências, relatórios e estudos, este

acabou sendo adaptado para privilegiar o concessionário da construção da linha e os produtores pecuários.

Se a ferrovia instigou novos espaços sensíveis com sua invenção – sentimentos de ansiedade, medo, insegurança, *felicidade* – e mexeu com as expectativas de muitos políticos e homens de negócio em virtude de sua localização, ao adentrar a localidade específica da cidade, não poderia passar despercebida. Em Pelotas, assim, o evento da inauguração da linha férrea deu início à apropriação e à constituição dos elementos férreos como lugares de significado para o âmbito urbano. Em meio às disputas de datas, duração e formas dos festejos, o espaço ferroviário da Estação não foi somente objeto de litígio e dúvida, mas de representações que davam sentido àquela nova materialidade e sua entrada na cidade.

As estradas de ferro despertaram, dentre as mais diversas sensibilidades, uma profusão de imagens destinadas a tentar apreender a instabilidade característica do moderno. Uma das formas pela qual o espaço ferroviário foi sendo constituído em Pelotas, nesta perspectiva, foram os constructos visuais. Dentre os elementos ferroviários, a Estação férrea foi o mais representado, constituindo-se em uma espécie de paisagem-ícone simbólica da presença da ferrovia na cidade. A Ponte do rio São Gonçalo também foi objeto de atenção, personificando a entrada e saída da linha no ambiente urbano, sendo controlada pelos empregados ferroviários, dando cores e sons – com os semáforos e passagem de trens – à paisagem férrea urbana. O trem, por sua vez, permeado muitas vezes pela imagem demoníaca, foi representado visualmente em Pelotas de forma a fazer com que a população se habituasse a sua monumentalidade e, ao identificar as locomotivas e vagões, reconhecesse a função de cada um para o transporte ferroviário e para os interesses urbanos.

A elaboração de visualidades relacionadas aos elementos férreos, assim que estes foram implantados, foi fundamental para a construção do espaço ferroviário em Pelotas. Estas representações acabaram por exercer uma função relativa à “pedagogia do olhar”, educando o modo como as espacialidades deveriam ser vistas, sentidas e, consequentemente, vividas. As inúmeras imagens criaram paisagens específicas, remetendo às formas ideais de como os lugares se encaixavam na lógica urbana. O estudo das paisagens demonstra como estas podem ser representadas e, ao mesmo tempo, representar determinados espaços.

Elas possuem sentido e prática social ao serem fixadas, seja em algum suporte material – como em imagem ou texto –, ou no olhar de quem a admira, ou questiona.

Paisagens, no plural: vivas, vividas e transformadas. A ferrovia em Pelotas foi objeto de excelência da elaboração destas paisagens, evidenciando como o espaço, ao ser representado, não se torna fixo, mas repleto de dinâmicas sociais que lhe dão sentido – e só possuem sentido em função deste. Desta forma, as visualidades, mais do que auxiliar na constituição do espaço, indicam as formas como ele é e pode ser *praticado*.

O espaço, ao ser praticado, necessita mais do que o produtor de construções visuais. As visualidades só adquirem sentido prático ao ser aliadas à apropriação e usufruto dos locais aos quais se referem. A ação dos atores sociais, em determinado tempo histórico, é fundamental para o entendimento de sua construção. As sociabilidades, assim, foram o que deu o tom e a dinâmica do âmbito ferroviário pelotense, seja no cotidiano do movimento da estação, nas recepções e despedidas especiais, na relação com os trabalhadores ferroviários, ou até mesmo nas contravenções da lógica habitual.

A espacialidade ferroviária em Pelotas, principalmente a Estação férrea, assim, foi significada e apropriada de maneiras diversas. De forma geral, pode-se afirmar que foi realmente um ponto de encontro e de interação dos grupos sociais da cidade, onde cada um teve sua forma de usufruir de seus serviços e materialidades. O que diferiu, contudo, foi o poder que determinados segmentos urbano possuíam em elaborar representações e opiniões dominantes acerca destes espaços – como os comerciantes, políticos e, principalmente, a imprensa. O povo, as pessoas anônimas e comuns, entretanto, não deixaram de se fazer presentes – sendo na forma de circulação, ou pequenas contravenções do que seria considerado o uso “normal” daqueles lugares. O espaço ferroviário foi construído tanto em virtude de sua aplicação técnica, quanto em função das apropriações e sentidos diversos que cada morador lhe deu. Nesta direção, a Estação férrea foi um dos primeiros espaço públicos projetados e utilizados por amplos segmentos da população, constituindo-se em um local que interferiu na lógica urbana, desacomodando as estruturas sociais arraigadas.

A categoria profissional dos ferroviários, por sua vez, foi um elemento imprescindível na sua constituição, dando-lhe organização e um sentido prático. Por outro lado, enquanto grupo social novo na cidade, instigou sentimentos

contraditórios, sendo descrito em alguns momentos como o propiciador do progresso, e em outros como “invasores”, arrogantes, “senhores” que agiam de forma inadequada em relação aos itens ferroviários. Percebe-se a criação de uma disputa pela apropriação do espaço; e é nesse litígio que este acabou sendo (re)construído.

Neste sentido, a própria noção de sociabilidade pode ser problematizada e compreendida de forma mais profunda. Deixando de significar toda e qualquer interação, mas referindo-se aos espaços e práticas que visavam necessariamente o encontro entre pessoas, o conceito passa a ser um instrumento de análise mais apurado e, somando-se à ideia de cotidiano, consegue dar conta das atuações particulares nestes ambientes. Na mesma direção, mas por outro viés, a sociabilidade, ao ser tomada como algo não estático e não necessariamente homogêneo, torna possível entender também as contradições e os conflitos entre os mais variados graus de ação sociais, balizando os diversos interesses e perspectivas envolvidas na interação.

A partir destas considerações e das análises anteriormente desenvolvidas, pode-se afirmar que o processo de construção do espaço ferroviário em Pelotas iniciou-se junto com a implantação da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé e da Estação ferroviária, adquirindo força e consistência no momento da inauguração. A constituição de ordem técnica, prática, de um saber específico controlado pelos engenheiros e operários, assim, foi somando-se à elaboração visual de fotógrafos, desenhistas, estudiosos, jornalistas, criando um cenário repleto de expectativa e busca pelo controle de elementos que eram novos e estranhos à vida urbana até aquele momento. A apropriação efetiva e a criação de significado diversos – que são os que dão vida e dinâmica aos ambientes – completou-se, então, com a ação dos atores sociais da cidade. Quase três décadas em que o tempo e o espaço não seguiam os simples ditames do calendário: guiando-se pelo relógio exposto na Estação, viajavam no ritmo da locomotiva.

Ao chegar ao fim da execução desta pesquisa e da escrita da dissertação, lança-se o olhar para o caminho traçado e, neste processo, observa-se o quanto a reflexão intelectual e analítica possui seus meandros e sinuosidades. A intenção original do projeto apresentado visava o reconhecimento de sistemas de representação elaborados pelos variados segmentos sociais urbanos em relação aos elementos férreos, dando ênfase especial aos trabalhadores ferroviários. A partir

do contato efetivo com as fontes, esta problemática se ampliou e – de certa forma – se objetivou. Focalizar somente as representações visuais, tratando-as a partir de um estatuto específico que é o da visualidade, aprofundou em muito a interpretação. Na mesma perspectiva, adentrar o âmbito da sociabilidade – noção difícil de ser conceitualizada e trabalhada de forma crítica – mostrou-se um desafio, instigando uma atenção diferenciada aos indícios dados pelas fontes.

Se as intenções iniciais se transformaram, reconhece-se ainda o quanto as fontes utilizadas e o objeto de estudo estão repletos de possíveis interpretações e questionamentos ainda não realizados. O tema da escolha do traçado, por exemplo, aponta para inúmeras relações pessoais e econômicas que podem – e devem – ser desveladas. A relação interna da ferrovia – entre companhia, diretoria e empregados – é uma questão fundamental e de grande contribuição para se entender a construção do espaço ferroviário. Na mesma direção, a forma como estes funcionários se adaptaram e adentraram outros ambientes da cidade poderia ser considerada. Destaca-se, ainda, a questão dos trens de excursão, os quais não são relacionados especialmente ao espaço urbano, mas que se constituíram em uma atividade de suma importância entre os serviços ferroviários, interferindo na forma como as pessoas viveram os locais de lazer na região da estrada de ferro. Estes pontos, principalmente os trens de excursão, em virtude do tempo disponível e das fontes selecionadas, foram deixados para pesquisas futuras.

Por fim, acredita-se que este trabalho tenha colaborado para a bibliografia disponível sobre as ferrovias, em especial por se dedicar a problemas pouco tratados pelos estudiosos do tema. É de conhecimento geral a grande profusão de imagens que acompanham as estradas de ferro, as quais são muito utilizadas nas pesquisas como ilustrações, ou para comprovar argumentos previamente sugeridos. A análise específica de como essas construções visuais afetaram a imagem que se tem dos espaços ferroviários, entretanto, até este momento não havia sido enfatizada. A questão da sociabilidade, por sua vez, tem tido uma crescente no meio acadêmico sobre as ferrovias; acredita-se que esta dissertação venha a somar no momento em que, além de analisar a espera e o encontro na estação, observou os conflitos em relação ao usufruto desta espacialidade e entre os grupos sociais que o apropriaram. Espera-se, assim, fazer parte de um grupo de pesquisas que vem começando a lançar perspectivas e questões diferentes ao tema da ferrovia, objeto tão instigante e ao mesmo tempo pouco focalizado.

LOCAIS DE PESQUISA

1. AHRS – Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre/RS.
2. CDOV – Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense, Pelotas/RS
3. Museu do Trem, São Leopoldo/RS

REFERÊNCIAS

Fontes

DOCUMENTOS OFICIAIS

BRASIL. **Decreto nº 5565 de 14 de Março de 1874**, o qual approva o contracto para explorações e estudos da linha ferrea da Cidade do Rio Grande até a Cidade de Alegrete. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=57089&norma=72941>> acesso em jan. 2012.

CORRESPONDÊNCIA. Repartição das Obras Publicas Provinciaes. Porto Alegre, 28 de março de 1874. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, OP

CORRESPONDÊNCIA. Repartição das Obras Publicas Provinciaes. Porto Alegre, 19 de maio de 1874. Illmo. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, OP

OFÍCIO. Repartição das Obras Públicas Provinciaes. Porto Alegre, 20 de Junho de 1874. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, OP

Memorial ponte do S. Gonçalo, 1899. Acervo do centro de Documentação e Obras valiosas da BPP. Fundo Prefeitura de Pelotas, envelope “Estrada de Ferro Southern Brazilian R.G.S.”.

PUBLICAÇÕES, RELATÓRIOS E MEMÓRIAS

Almanach de Pelotas, Pelotas, 1918.

CARRICONDE, Clodomiro C. **Álbum de Pelotas.** Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

COMPAGNIE AUXILIARE DE CHEMINS DE FÉR AU BRESIL;VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções especiais sobre o sistema de Bloque**. Porto Alegre: Filial da Liv do Globo, julho 1913. Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS. p.3.

CUNHA, Alberto Coelho da. **Viação Pública** (memórias). Fundo Alberto Coelho da Cunha. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense, cx.

DURÃO, Hygino Corrêa. **Relatório sobre os estudos definitivos da estrada de ferro do Rio Grande à Bagé na província do RS**. 1874. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense. cx.

DURÃO, Hygino Corrêa. **Memória Justificativa sobre os estudos definitivos para a Estrada de Ferro do Rio Grande ao entroncamento no Cacequy**. 1876. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense. cx.

MORAES, Eduardo José. **A estrada de ferro de Pelotas a Bagé** (Memória apresentada á consideração do governo imperial). São Paulo: Typographia de Jorge Seckler, 1878. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas, Bibliotheca Pública Pelotense. cx.

OLIVEIRA, José Gonçalves. **Estradas de ferro no Brazil**. 2ªed. São Paulo: Casa Vanorden, 1912. Acervo do Museu do Trem, São Leopoldo.

UM RIO-GRANDENSE na corte. **Considerações sobre a directriz da Estrada de Ferro da cidade do Rio Grande a Alegrete na província do Rio Grande do Sul.** Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1874. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense. cx.

PERIÓDICOS

Todos estão localizados no acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense. Os jornais se encontram em ordem alfabética por nome do jornal e as matérias em ordem cronológica.

A Discussão

Estrada de Ferro. **A Discussão**, Pelotas, 10/11/1884. nº 267, Correio do Dia, p.2.

Missivas Rio-Grandenses. **A Discussão**, Pelotas, 24 nov. 1884. nº 279, Correspondência, p.1.

Não há festejos. **A Discussão**, Pelotas, 29 nov. 1884. nº 284, Correio do Dia, p.2.

Estrada de Ferro. **A Discussão**, Pelotas, 03 dez. 1884. nº286, Correio do Dia, p.2.

Á Bagé; Baile Imponente. **A Discussão**, Pelotas, 06 dez. 1884. nº289, Correio do Dia, p.2.

Festas e manifestações. **A Discussão**, Pelotas, 09 dez. 1884. nº 290, Correio do Dia, p.2.

Bagé; Festejos. **A Discussão**, Pelotas, 10 dez. 1884. nº 291, Correio do Dia, p.2.

Baile. **A Discussão**, Pelotas, 12 dez. 1884. nº 293, Correio do Dia, p.2.

Reunião commercial, **A Discussão**, Pelotas, 17 de jan. 1885, n. 14, Correio do dia, p.1

Dr. Hilário de Gouvêa. **A Discussão**, Pelotas, 10 fev. 1885, n.32, p.2.

S.S. A.A. imperiaes. **A Discussão**, Pelotas, 23 fev. 1884. n.42, Correio do Dia, p.1.

Princeza imperial. **A Discussão**, Pelotas, 20 fev. 1884. n.40, Correio do Dia, p.1.

Camara municipal. **A Discussão**, Pelotas, 21 abr. 1885, n.88, p.2.

A Nação

O Sr. Maciel e a estrada de ferro Rio Grande a Bagé. **A Nação**, Pelotas, 27 nov. 1884. Mofina, p.1.

Estrada de ferro. **A Nação**, Pelotas, 03 dez. 1884. Noticiário, p.2.

11 de dezembro. **A Nação**, Pelotas, 12 dez. 1884. Rio Grande, p.1.

Festejos. **A Nação**, Pelotas, 09 dez. 1884. Noticiário, p.2.

Festejos em Bagé. **A Nação**, Pelotas, 10 dez. 1884. Noticiário, p.1-2.

Regresso. **A Nação**, Pelotas, 15 dez. 1884. Noticiário, p.2.

Observatório de Greenwich. **A Nação**, Pelotas, 12 jan. 1885, n.229, p.2.

Exactamente como aqui... **A Nação**, Pelotas, 20 fev. 1885, n.259, p.

Companhia de bonds. **A Nação**, Pelotas, 03 mar. Noticiário, 1885. p.2.

A Opinião Publica

Notas do dia. **A Opinião Publica**, Pelotas, 16 jan. 1897, n.13, p.2.

Trem de Bagé. **A Opinião Publica**, Pelotas, 20 mar. 1897, n.65, p.2

Com a southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 jan. 1899, n.15, p.2

A Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 20 jan. 1899, n.17, p.2.

A Southern. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 mar. 1899, n.68 , p.1.

Com a Southern. **A Opinião Pública**, Pelotas, 04 abr. 1899, n.77, p.1.

Escolta. **A Opinião Publica**, Pelotas, 17 maio 1899, n.110, p.1.

A Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 22 fev. 1901, n.44, p.2

Grupo de bandidos. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 mar. 1901, n.64, p.2.

Despojos mortaes. **A Opinião Publica**, Pelotas, 30 mar. 1901, n.75, p.2

F. Almeida. **A Opinião Publica**, Pelotas, 30 mar. 1901, n.75, p.1.

Trem atrazado. **A Opinião Publica**, Pelotas, 13 abr. 1901, n.86, p.2

Dr. Bruno Chaves. **A Opinião Publica** 08 jul. 1901, n.157, p.2.

Conferencia. **A Opinião Publica**, Pelotas, 09 set. 1901, n.210, p.1.

Alumnus. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 out. 1901, n.238, p.2.

Diversas. **A Opinião Publica**, Pelotas, 11 nov. 1901, n.260, p.2.

Desastre. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 nov. 1901, n.270, p.2

Estudante pelotense. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 jan. 1905, n.11 p.2.
Gado em pé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 27 jan. 1905, n.23, p.2.
Trem atrazado. **A Opinião Pública**, Pelotas, 14 fev. 1905, n.38, p.1.
Oscar. **A Opinião Pública**, Pelotas, 02 mar. 1905, n.51, p.2
Oscar. **A Opinião Pública**, Pelotas, 03 mar. 1905, n.52, p.2
Trem para Bagé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 mar. 1905, n.68, p.2
A Bagé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 24 mar. 1905, n. 69, p.2.
Dr. Joaquim Luiz Osorio. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 abr. 1905, n.86, p.1.
As tarifas da Southern. **A Opinião Publica**, Pelotas, 19 abr. 1905, n.91, p.1
Reclamação. **A Opinião Pública**, Pelotas, 19 abr. 1905, n.91, p.1
O Sr. Ministro de Portugal. **A Opinião Pública**, Pelotas, 27 maio 1905, n.120, p.2.
Gado em pé. **A Opinião Pública**, Pelotas, 1º jun. 1905, n.124, p.1
Dr. Joaquim Tavares. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 jul. 1905, n.160, p.2
Quase desastre. **A Opinião Publica**, Pelotas, 27 jul. 1905, n.171, p.2.
Viação férrea rio-grandense. **A Opinião Pública**, Pelotas, 13 nov. 1905, n.259, p.2.
Dr. Vauthier. **A Opinião Pública**, Pelotas, 18 dez. 1905, n.263, p.2
D. Maria L. Chevallier. **A Opinião Pública**, Pelotas, 23 dez. 1905, n.292, p.2
Suicídio. **A Opinião Pública**, Pelotas, 27 dez. 1905, n.294, p.2
Na viação férrea. **A Opinião Pública**, Pelotas, 30 dez. 1905, n.297, p.2
Empreza Bemporat. **A Opinião Publica**, Pelotas, 27 ago. 1909, n.196 , p.1.
Para a Europa. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 set. 1909, n.218, p.2.
Dois afogados. **A Opinião Publica**, Pelotas, 23 nov. 1909, n.267, p.2
D. Maria Araujo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 13 dez. 1909, n.285, p.1
D. Maria Araujo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 dez. 1909, n.286, p.2.
Ainda e sempre a Viação. **A Opinião Publica**, Pelotas, 14 jan. 1913, n.11, p.2
Trem atrazado. **A Opinião Publica**, Pelotas, 18 jan. 1913, n.13, p.2.
A Viação Férrea faz o que quer. **A Opinião Publica**, Pelotas, 22 jan. 1913, n.18, p.2
A Viação. **A Opinião Publica**, Pelotas, 12 fev. 1913, n.34, p.2.
Ponte do s. Gonçalo. **A Opinião Publica**, Pelotas, 08 abr. 1913, n.78, p.2

Diário de Pelotas

Sociedade Musical. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º jan. 1886, n.1, p.2.
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 jan. 1886, n.20, p.2
Assassino. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 13 fev. 1886, n.35, p.2.
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 04 mar. 1886, n.51, p.2.

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 28 mar. 1886, n.70, p.1.

Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas 08 abr. de 1886, n.77, p.1.

Diário de Pelotas, Pelotas, 16 abr. 1886, n.84, p.2.

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 21 abr. 1886, n.88, p.2;

Estrada de ferro, **Diário de Pelotas,** 11 jun. 1886, n.129, p.2.

Trem para Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 18 nov. 1886, n.117, p.2.

Desastre. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 27 nov. 1886, n.125, p.2.

Trem para o interior. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 dez. 1886, n.129, p.2.

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 dez. 1886, n.136, p.1.

Club Saca-Rolhas. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 03 jan. 1887, p.2.

Trem do Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º fev. 1887, n.177, p.2.

Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 09 fev. 1887, n.183, p.2.

Presos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 mar. 1887, n.220, p.2

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 19 abr. 1887, n.238, p.2

Doutores pelotenses. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 maio 1887, n.249 p.2.

Criminosos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 12 maio 1887, n.258, p.2

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 24 maio 1887, n.267, p.2

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 24 maio 1887, n.267, p.2

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 13 jul. 1887, n.11, p.1

Trem do Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 22 ago. 1887, n.43, p.2.

Rio Grande. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 07 out. 1887, n.82, p.2

Tarifas da estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 20 out. 1887, n.93, p.3

Presos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 29 out. 1887, n.101, p.2

Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 31 out. 1887, n.102, p.2.

Carros na estação. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º dez. 1887, n.127, p.2.

Conflicto e ferimentos. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 05 dez. 1887, n. 130, p.2

Tentativa de suicídio. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 dez. 1887, n.137, p.2.

Malvadez. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 26 dez. 1887, n.147, p.2.

Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 ago. 1888, n.187, p.2

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 16 ago. 1888, n.188, p.1.

Trem de Bagé. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 17 ago. 1888, n.189, p.2.

Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 17 ago. 1888, n.189, p.2.

Photographias, **Diário de Pelotas**, Pelotas, 21 ago. 1888, n.192, p.2.

Photographias, **Diário de Pelotas**, Pelotas, 27 ago. 1888. n.197, p.2

Sollicitadas. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 14 set. 1888, n.210, p.3
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 15 set. 1888, n.211, p.2
Edgar Ter Bruggen. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 18 out. 1888, n.239, p.2.
Estudantes pelotenses. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 23 nov. 1888, n.268 p.2.
Recepção esplêndida. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 10 dez. 1888, n.281, p.2.
Da Europa. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 jan. 1889, n.9, p.2.
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 1º mar. 1889, n.50, p.1
Vapor “Piratiny”. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 07 mar. 1889, n.53, p.2.
O carnaval em Piratiny. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 08 mar. 1889, n.54, p.2
Menor afogado. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 19 mar. 1899, n.63, p.2.
Ponte sobre o são Gonçalo. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 02 maio 1889, n.98, p.1.
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas**, Pelotas, 11 jun. 1889, n.131, p.2.
Estrada de ferro. **Diário de Pelotas,** Pelotas, 19 jun. 1889, n.138, p.1.

Diário Popular
Reclamação. **Diário Popular**, Pelotas, 02 jan. 1895, n.2, p.1
Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 04 jan. 1895, n.3 p.2
Já andam por aqui... **Diário Popular**, Pelotas, 27 jan. 1895, n.23, p.2
Cahio, o melro... **Diário Popular**, Pelotas, 29 jan. 1895, n.24, p.2.
Assassinato. **Diário Popular**, Pelotas, 31 de jan. 1895, n.26, p.2.
Branca Souza. **Diário Popular**, Pelotas, 16 mar. 1895, n.63, p.2
Enchente. **Diário Popular**, Pelotas, 06 abr. 1895, n.81, p.2
Calçamento. **Diário Popular**, Pelotas, 11 jun. 1895, n.134, p.1
Suicídio. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1898, n.27, p.2.
Roubo. **Diário** Popular, Pelotas, 08 fev. 1898, n.32, p.2.
Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 27 abr. 1898, n.95, p.2.
Diário Popular, Pelotas, 10 maio 1898, n.105, p.2;
Dr. Eduardo Silva. **Diário Popular**, Pelotas, 15 jun. 1898, n.135, p.2.
Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1898, n.141, p.2
Emfim... **Diário Popular**, Pelotas, 13 ago. 1898, n.184, p.2.
Intereses commerciaes. **Diário Popular**, Pelotas, 30 out. 1898, n.249, p.2
Preso. **Diário Popular**, Pelotas, 29 nov. 1898, n.272, p.2.
Reclamação justa. **Diário Popular**, Pelotas, 04 jan. 1900, n.2, p.2.
Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 22 fev. 1900, n.44, p.
Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 25 jan. 1900, n.20, p.1

Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 25 jan. 1900, n.20, p.2
Com a boca na botija. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1900, n.27, p.2
Dr. Cassiano. **Diário Popular**, Pelotas, 1º abr. 1900, n.75, p.1.
Agencia commercial. **Diário Popular**, Pelotas, 03 abr. 1900, n.76, p.2
Agencia commercial. **Diário Popular**, Pelotas, 04 abr. 1900, n.77, p.2
Estrada de ferro. **Diário Popular**, Pelotas, 10 jun. 1900, n.131, p.2.
Assumpto importante. **Diário Popular**, Pelotas, 19 out. 1900, n.238, p.1
Importante. **Diário Popular**, Pelotas, 26 out. 1900, n.244, p.2
Menor. **Diário Popular**, Pelotas, 27 out. 1900, n.245, p.1
Sociedade Agrícola. **Diário Popular**, Pelotas, 08 nov. 1900, n.254, p.2.
Alumnos de engenharia. **Diário Popular**, Pelotas, 09 nov. 1900, n.255 p.1.
Medalhas da exposição. **Diário Popular**, Pelotas, 18 nov. 1900, n.262, p.2.
Desastre. **Diário Popular**, Pelotas, 30 nov. 1900, n.273, p.2
Pinheiro Machado. **Diário Popular**, Pelotas, 31 jan. 1902, n.26, p.2.
Pela Southern. **Diário Popular**, Pelotas, 07 fev. 1902, n.31, p.2
Desastre. **Diário Popular**, Pelotas, 26 fev. 1902, n.46, p.2.
Dr. A. Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 10 abr. 1902, n.81, p.2
Com a Southern. **Diário Popular**, Pelotas,16 abr. 1902, n.86, p.1.
A passeio. **Diário Popular**, Pelotas, 23 abr. 1902, n.91, p.1.
Dr. Augusto Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 1ª maio 1902, n.99, p.2
Dr. A. Duprat. **Diário Popular**, Pelotas, 03 maio 1902, n.100, p.1
Em atraso. **Diário Popular**, Pelotas, 20 maio 1902, n.112, p.1
FACADAS Questão de amores. **Diário Popular**, Pelotas, 29 maio 1902, n.120, p.2.
Ligeireza. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jun. 1902, n.128, p.1
Pela Southern. **Diário popular**, Pelotas, 14 jun. 1902, n.134, p.2.
Trem apedrejado. **Diário Popular**, Pelotas, 12 jul. 1902, n.158, p.1.
Club Caixeiral. **Diário Popular**, Pelotas, 19 ago. 1902, n.189, p.2.
Incidente. **Diário Popular**, Pelotas, 30 ago. 1902, n.199, p.2.
Mau atirador. **Diário Popular**, Pelotas, 04 out. 1902, n.228, p.2
C. Cardoso de Mattos. **Diário Popular**, Pelotas, 17 out. 1902, n.240, p.2.
C. Cardoso de Mattos. **Diário Popular**, Pelotas, 18 out. 1902, n.241 p.1
Interesses commerciaes. **Diário popular**, Pelotas, 05 dez. 1902, n.283, p.1
Visita a Pelotas, **Diário Popular**, Pelotas, 09 dez. 1902, n.286, p.2.
Ladrão de crianças. **Diário Popular**, Pelotas, 17 jan. 1904, n.14, p.2.
Maria. **Diário Popular**, Pelotas, 19 jan. 1904, n.15, p.1

Gado em pé. **Diário Popular**, Pelotas, 14 fev. 1904, n.86, p.2
Para a Europa. **Diário Popular**, Pelotas, 17 mar. 1904, n.63 p.1.
Cassiano do Nascimento. **Diário Popular**, Pelotas, 18 fev. 1904, n.40, p.2.
Pinheiro Machado. **Diário Popular**, Pelotas, 24 fev. 1904, n.45, p.2
Fallecimento. **Diário Popular**, Pelotas, 25 mar. 1904, n.70, p.1
Dr. Joaquim Luiz Osório. **Diário Popular**, Pelotas, 03 abr. 1904, n.77, p.2.
Contrabando? **Diário Popular**, Pelotas, 15 abr. 1904, n.87, p.2.
Contrabando? **Diário Popular**, Pelotas, 16 abr. 1904, n.88, p.2.
Ministro oriental. **Diário Popular**, Pelotas, 1º maio 1904, n.100, p.1.
Gado em pé. **Diário Popular**, Pelotas, 13 maio 1904, n.109, p.1
Desastre e morte. **Diário Popular**, Pelotas, 08 jun. n.130, p.1
Esmagado. **Diário Popular**, Pelotas, 12 jun. 1904, n.134, p.2
O ramal. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jul. 1904, n.155, p.2.
Colonos israelitas. **Diário Popular**, Pelotas, 10 ago. 1904, n.183, p.2.
Representação a via férrea. **Diário Popular**, Pelotas, 05 jan. 1906, n.3, p.1.
Declarações. **Diário popular**, Pelotas, 20 jan. 1906, n.16, p.3
Transporte gratuito. **Diário popular**, Pelotas, 21 jan. 1906, n.17, p.2
Transporte gratuito. **Diário popular**, Pelotas, 21 jan. 1906, n.17, p.2
Trem descarrilllado. **Diário Popular**, Pelotas, 02 fev. 1906, n.26, p.2.
Viação Férrea. **Diário Popular**, Pelotas, 07 fev. 1906, n.30, p.1,
Reclamação attendida. **Diário Popular**, Pelotas, 20 fev. 1906, n.41, p.1
Trem atrazado. **Diário Popular**, Pelotas, 10 mar. 1906, n.55, p.1
Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 28 abr. 1906, n.95, p.2.
Descarrillamento. **Diário Popular**, Pelotas, 29 abr. 1906, n.96, p.2.
Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 15 maio 1906, n.106, p.2
Gado morto. **Diário Popular**, Pelotas, 19 maio 1906, n.110, p.2.
Circo Francez. **Diário Popular**, Pelotas, 02 jun. 1906, n.122, p.1.
Trem atrasado. **Diário Popular**, Pelotas, 07 jun. 1906, n.126, p.2
Entre dous wagons. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1906, n.139, p.1
Esmagamento. **Diário Popular**, Pelotas, 22 jun. 1906, n.139, p.2
Dr. Cassiano do Nascimento. **Diário Popular**, Pelotas, 23 jun. 1906, n.140, p.2
.

Onze de Junho

Estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 05 nov. 1884. nº 1533, Notícias, p.2.
Estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 22 nov. 1884. nº 1548, Notícias, p.1.

Reunião. **Onze de Junho**, Pelotas, 27 nov. 1884. nº 1552, Notícias, p.1.

Ainda sobre a inauguração da estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 27 nov. 1884. nº 1552, Notícias, p.2.

Inauguração da estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 30 nov. 1884. nº 1555, Notícias, p.2.

Inauguração da estrada de ferro do rio grande a Bagé. **Onze de Junho**, Pelotas, 02 dez. 1884. nº 1556, Onze de Junho, p.1.

Estrada de ferro do sul da província. **Onze de Junho**, Pelotas, 04 dez. 1884. nº 1558, Notícias, p.2.

Festejos da inauguração da estrada de ferro, **Onze de Junho**, Pelotas, 06 dez. 1884. nº 1559, Onze de Junho, p.1.

Inauguração. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.1.

Estrada de ferro; Incivilidade; Saudação a Bagé. **Onze de Junho**, Pelotas, 07 dez. 1884. nº 1560, Notícias, p.2.

Manifestação. **Onze de Junho**, Pelotas, 10 dez. 1884. nº 1561, Notícias, p.2.

Reclamações. **Onze de Junho**, Pelotas, 10 dez. 1884, n.1561, p.

Acção louvável. **Onze de Junho**, Pelotas, 14 dez. 1884. nº 1565, Notícias, p.2.

Para Bagé. **Onze de Junho**, Pelotas, 16 dez. 1884. nº 1566, Notícias, p.2.

Cousas da estrada de ferro. **Onze de Junho**, Pelotas, 20 dez. 1884, n.1570, p.2.

IMAGENS

Figura.1. Planta da cidade de Pelotas. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas.* Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Figura 2. Estação de Pelotas. Fonte: *Diário de Pelotas*, Pelotas, 08 abr. 1886, n., p.1

Figura 3. STATION de Pelotas, 1884. Fotógrafo: Augusto Amoretty. Acervo da Bibliotheca Nacional. Disponível em: http://bndigital.bn.br/redememoria/galerias/clueng/FTS-1964

Figura 3b. 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.

Figura 4. Estação da Viação Férrea, 1900. Fonte: Fotógrafo: Henrique Patacão. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Figura 5. Estrada de Ferro. Estação de Pelotas/RS, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos. Disponível em: http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2012/01/estacao-ferroviaria-de-pelotas-duas.html

Figura 6. Vista da ponte sobre o rio São Gonçalo, construída em 1882, por occasião da passagem do trem. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. Álbum de Pelotas.

Pelotas, 1922. Acervo do Centro de Documentação e Obras Valiosas da Bibliotheca Pública Pelotense.

Figura 7. Ponte sobre o Rio São Gonçalo – 1922, E.F. Rio Grande – Bagé. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do trem, São Leopoldo/RS.

Figura 8. Signalização do trecho bloqueado entre Pelotas e Capão Secco. Fonte: COMPAGNIE AUXILIARE DE CHEMINS DE FÉR AU BRESIL;VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Regulamento sobre a ponte giratória do São Gonçalo e instrucções especiais sobre o sistema de Bloque. Porto Alegre: Filial da Liv do Globo, julho 1913. Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Figura 9. Fonte: Annuncio. Diario de Pelotas, Pelotas, 08 jan. 1886, n.5, p.3.

Figura 10. Fonte: Declarações. Diario Popular, Pelotas, 04 dez. 1898, n.277, p.3.

Figura 11. Fonte: Trem de excursão. Diario de Pelotas, Pelotas, 24 jul. 1886, n.21, p.3

Figura 12. Fonte: Annuncio – Agentes do Commercio. Diario de Pelotas, Pelotas, 05 out. 1887, n.80, p.2.

Figura 13. Locomotiva nº131, antiga nº1 da E.F. Rio Grande/Bagé. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez.

Figura 14. Locomotiva Mogul – USA – em serviço na linha Rio Grande/Bagé, 1925. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez.

Figura 15. Letreiro e numeração nas locomotivas e tenders, 1911. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Figura 16. Letreiro e numeração dos vagões, 1911. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Figura 17. Letreiro e numeração dos vagões para transporte de gado. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Figura 18. Locomotiva tipo Mogul da Baldwig – USA da Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, 1884. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Museu do Trem, São Leopoldo/RS.

Figura 19. Cartão-Postal, 1911. Fonte: Acervo Pessoal Ronaldo Marcos Bastos. Disponível em: http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2012/01/estacao-ferroviaria-de-pelotas-duas.html

Figura 20. Na gare, aguardando a chegada de sua Rvma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922.

Figura 21. Chegada de Sua Excia. (Estação da Estrada de Ferro). Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922.

Figura 22. A chegada de Sua Revma. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922.

Figura 23. O préstito sahindo da estação. Fonte: CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas*, 1922.

Figura 24. Chegada do Dr. Assis Brasil em Pelotas, 1923. Fonte: Acervo Pessoal José Eugênio Antunes Perez.

Bibliografia

ANDRADE, Fabiano. **De são Braz ao jardim público 1887-1931**: um ramal da estrada de ferro de Bragança em Belém do Pará. 2010. Tese (Doutorado em História). PUC-SP, São Paulo.

BARBOSA, Fábio. **Ferrovia e Organização do Espaço Urbano em Araguari-MG (1896-1978)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal Fluminense, Niterói.

BARROS, José d'Assunção. História, Espaço e Tempo: interações necessa´rias. **VARIA HISTORIA**, Belo Horizonte, vol. 22, nº 36: p.460-476, Jul/Dez 2006.

BECKER, Howard. **Outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BELLO, Helton Estivalet. Arquitetura e planejamento urbano em Porto Alegre: dos anos 30 aos anos 70. In: KRAWCZYK, Flávio (org.). **Da necessidade do Moderno: O futuro da Porto Alegre do século passado.** Porto Alegre: EU/Secretaria Municipal da Cultura, 2002. p.95-120.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História & Fotografia**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

BRESCIANI, Maria Stella. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). **Cidade:** História e desafios. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CANABARRO, Ivo dos Santos. **Dimensões da Cultura fotográfica no sul do Brasil**. Ijuí: Ed. Unijuí. 2011

CAVENAGHI, Airton José. São José do Rio Preto fotografado: imagética de uma experiência urbana (1852-1910). **Revista Brasileira de História**, vol.23, n.46, pp. 147-169, 2003.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In: **Estudos Avançados**, vol.5, n.11, 1991, p.173-191.

_____. **À Beira da Falésia.** Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS, 2002.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Projeto Periferia, 2003. E-book disponível em <<www.geocities.com/projeto periferia>>. Acesso em stembro de 2012.

DOIN, José Evaldo de Mello, et. alli. A *Belle Époque* caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no Mundo do Café (1852-1930) – a proposta do Cemumc. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH, vol.27, n.53, jan.-jun. 2007. p.91-122.

ELIAS, Norbert. **Sobre o Tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

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

FABRIS, Anateresa. **Fotografia**: Usos e Funções no Século XIX. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

FERREIRA, Felipe Nóbrega. **Ao sul do sul o mar também é pampa:** Sensibilidades de verão na Villa Sequeira, Rio Grande/RS (1884-1892). 2011. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **O Pragmatismo Político dos Ferroviários Sul-Rio-Grandenses:** Com foco histórico na cidade de Santa Maria. Santa Maria: Editora UFSM, 2009.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**: Arquitetura de um complexo produtivo. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo.

FRÚGOLI JR., Heitor. **Sociabilidade urbana***.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

GADDIS, John L. **Paisagens da História**: como os historiadores mapeiam o passado. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

GASTAL, Susana. **Alegorias urbanas:** o passado como subterfúgio – tempo, espaço e visualidade na pós modernidade.Campinas: Papirus, 2006

GAY, Peter. **O século de Schnitzler:** a formação da cultura da classe média. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GHIRARDELLO*,* Nilson*.* ***À*** **Beira da Linha:** Formações Urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos arrancados:** história da Estrada de Ferro Bahia-Minas (1878-1966). 2006. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG, Belo Horizonte.

HAGEMEYER, Rafael Rosa. Representar a história através de imagens: entre a reconstituição e analogia. In: GAWRYSZEWSKI, Alberto. **Imagem em debate**. Londrina: Eduel, 2011.

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

HARRES, Marluza. **Ferroviários : disciplinarização e trabalho** (VFRGS. 1920-1942). 1994. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

_____. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários.Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). **História Unisinos**, São Leopoldo, v. 6, n.6, p. 219-250, 2002.

_____. A paisagem em movimento: marcas do aproveitamento dos recursos hídricos em terras alagadas (bacia hidrográfica do rio Camaquã, RS, Brasil). **História Unisinos**, v. 12, p. 237-247, 2008.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul**: Inventário das Estações 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

KARSBURG, Alexandre de Oliveira. **Sobre as ruínas da velha matriz:** religião e política em tempos de ferrovia (Santa Maria 1884-1897). 2009. Dissertação

(Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre.

KNAUSS, Paulo. O desafio de fazer História com imagens: arte e cultura visual. **ArtCultura**, Uberlândia, v.8, n.12, jan-jun 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura, 1998.

LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. São Paulo: Ática, 1991.

_____ **O direito à cidade***.* São Paulo: Centauro, 2001.

LEHMKUHL, Luciene. Fazer história com imagens. In: PARANHOS, Kátia; LEHMKUHL, Luciene; PARANHOS, Alberto (orgs.). **História e Imagens** – texto visuais e práticas de leituras. Campinas: Mercado de Letras, 2010.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**: conversações com Jean Lebrun. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEITE, Miriam Moreira. **Retratos de Família*:*** leitura da fotografia histórica. São Paulo: EDUSP. 1993.

LESCHKO, Nadia Miranda. Memória da indústria gráfica em Pelotas/RS: estudo de mapeamento com base nos anúncios publicados no Álbum de Pelotas 1922 e Almanach de Pelotas 1920-1929. **Revista Memória em Rede**. Pelotas, v.2, n.4, dez.2010 / mar. 2011. p.173-180.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura.** 1850-1930. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

LOPES, Caryl E. J. **A Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil.** 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura). Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona.

MAGALHÃES, Mário Osório. **Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul:** um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas: EdUFPel/Livraria Mundial, 1993.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar pra não mudar:** ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto – MG, 1885-1897. 2007. Dissertação (Mestrado em História). PUC-SP, São Paulo.

MARTINS, José de Souza. **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. **A sociabilidade do homem simples**. São Paulo: Contexto, 2011.

_____. **Sociologia da Fotografia e da Imagem**. São Paulo: Contexto, 2011.

MATTAR, Leila Nesralla. **A modernidade de Porto Alegre:** arquitetura e espaços urbanos plurifuncionais em área do 4º Distrito. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre.

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

MEDEIROS, Rodrigo Althoff. **A Formação do Espaço Urbano de Tubarão e a Ferrovia Tereza Cristina**. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

MELO, Victor Andrade. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**. Campinas, v.30, n.1, p.187-203, set.2008.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Balanço crítico. In: **I Colóquio Internacional de História da Arte CIHA/CBHA**, 2000, São Paulo. Salgueiro, H. (org.). Arte e Paisagem: a invenção da natureza, a evolução do olhar. São Paulo: Comitê Brasileiro de História da Arte, 1999. p. 463-470.

_____. 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.

_____. 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.

_____. A Paisagem como fato cultural. In: YÁZIGI, Eduardo. **Turismo e Paisagem**. São Paulo, contexto, 2002.

MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre – urbanização e modernidade**. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: Ed. PUCRS, 1995.

MOURA, Fabrício Renner de. **Avante, vamos para a luta:** cotidiano e militância dos trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958 – 1964). 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre.

OLIVEIRA, Pablo de Souza. **Quando o trem partiu? Ferrovia, cidade, memória e identidade em Novo Cruzeiro – MG. (1960 – 2007)**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Severino Sombra, Vassouras, Rio de Janeiro.

PALLOTTA, Fábio. **A Ferrovia e o Automóvel: Ícones da Modernidade na Cidade de Bauru** (1917 – 1939). 2008. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual Paulista, Assis.

PASSARELI, Silvia Helena F. **Proteção da Paisagem Ferroriviária**: Memória e Identidade do Bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP). 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo.

_____. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. **Exacta**, São Paulo, v.4, n.2, p.363-373, jul./dez. 2006.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas**. 2ª ed. São Paulo: SENAC São Paulo; Marca D'Água, 1996.

PESAVENTO, Sandra. J Um novo olhar sobre a cidade: a nova história cultural e as representações do urbano. In: MAUCH, Cláudia et. al. **Porto Alegre na virada do século 19**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1994, p.126-143.

_____. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História** – Representações. São Paulo, v.15, n.29, 1995, p.9-27.

_____. Relação entre História e Literatura e representação das identidades urbanas no Brasil (séculox XIX e XX). In: **Anos 90**, nº 4, Porto Alegre, dez.1995, p.115-127.

_____. **História & literatura: uma velha-nova história.** 2006. Disponível em: http://nuevomundo.revues.org/index1560.html Acesso em agosto de 2011.

_____. Sensibilidades no tempo, tempo das sensibilidades, **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**. Disponível em << http://nuevomundo.revues.org/229>>. Acesso em setembro de 2012.

PINSKY, Carla Bassenezi (org.). **Fontes Históricas.** São Paulo: Contexto, 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.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. Tensões e conflitos na instalação de um Pátio Ferroviário na Esplanada Silva Jardim, Natal/RN (1909-1920). **Urbana**, Campinas, ano 3, nº 3, p.1-30, 2011. Disponível em << >> acesso em jan.2012.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1995.

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

SANTOS, Milton. **O tempo nas cidades**. *Ciência e Cultura*, vol.54, n.2, pp. 21-22, 2002. Disponível em <<http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252002000200020&script=sci_arttext>>. Acesso em dezmebro de 2012.

_____. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SAYÃO, Thiago J. **(RE)TRATOS INSULARES:** A Ilha de Santa Catarina vista através das representações das paisagens (1890-1940). Porto Alegre, 2011. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

SCHMIDT, Remís Alice Perin. **Erechim: cidade construída para imigrantes:** poder simbólico na conquista do espaço urbano. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre.

SIMMEL, Georg. **Sociologia.** Org: Evaristo de Moraes Filho. Trad: Carlos Alberto Pavanelli et. al. São Paulo: Ática, 1983.

SOARES, Taís Castro. **Memória da fotografia em Pelotas/RS na produção dos ateliês de Lhullier e Amoretty (1876-1906)**. 2009. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimôno Cultural). Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

THOMPSON, E. P. **Costumes em Comum:** Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

TOMAZONI, Mário Alberto. **Álbuns da cidade de Caxias (1935-1947):** as reformas urbanas fotografadas. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre.

TORRES, Andréa Sanhudo. **Imprensa: política e cidadania.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

VAINFAS, Ronaldo. História da Vida Privada: dilemas, paradigmas, escalas. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v.4, p.9-27, jan./dez.1996.

_____. Resposta aos comentários. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v.4, p.105-122, jan./dez.1996.

VALENTINI, Demir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil:** a instalação da *Lumber* e a guerra na região do Contestado (1906-1916). 2009. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUC-RS, Porto Alegre.

VARGAS, Jonas Moreira. **A elite charqueadora de Pelotas (1850 - 1890)**: notas iniciais de pesquisa. Disponível em << http://www.ifcs. ufrj.br/~arshistorica/jornadas/IV_jornada/IV_29.pdf>> Acesso em dez.2012.

WANDERLEY, Helmara G. F. **Cotidiano, cultura e lazer em Pombal:** Contradições do progresso (1927-1959). 2009. Dissertação (Mestrado em História). Centro de Humanidades – UFPB, Campina Grande.

WICKERT, Ana Paula. Nos Caminhos da Ferrovia*:* arquitetura ferroviária da linha tronco norte gaúcha - 1883 a 1920. **Cadernos PPGAU/UFBA**, Salvador, v. 1, p. 27-46, 2003. Disponível em << >>Acesso em jan.2012.

WILD, Bianca. **Georg Simmel - compreensão inicial**. Artigo enviado em 2007 e reeditado em 2013. Disponível em: <<http://www.recantodasletras.com.br/artigos/645632>>. Acesso em jan.2013.