

A Modernidade Segue os Trilhos? Representações da Estação Ferroviária de Pelotas nas Páginas do *Álbum de Pelotas* de 1922

Maira Eveline Schmitz

Resumo: O presente trabalho se situa no âmbito da cidade de Pelotas, no sul do Rio Grande do Sul, no início da década de 1920. No ano de 1922, em homenagem ao centenário da independência nacional, foi lançado o *Álbum de Pelotas*, de caráter comemorativo, o qual 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 estava desenvolvida e imersa em progresso, cultura e modernidade. Despertou interesse o fato de que, apesar da imagem da ferrovia – com sua estação e trens – estar geralmente imbuída de um imaginário moderno, ela não recebeu um espaço próprio nas páginas do *Álbum*. Os elementos ferroviários são encontrados na edição somente tangencialmente, ao se visualizar com mais atenção itens que possuem outros direcionamentos. Nesta direção, optou-se por analisar quatro fotografias, da chegada de Simões Lopes e do Bispo de Pelotas à cidade, onde a Estação Férrea está retratada. Almejou-se abordar como os elementos relativos à ferrovia são representados, identificando prováveis percepções que a cidade possuía deste espaço e, na figura do editor, procurava repassar aos leitores da obra. Neste sentido, o trabalho se baseou nas discussões de Charles Monteiro e Helton Bello sobre modernidade, bem como nas considerações de Lefebvre sobre representações. A metodologia utilizada foi a de análise de fotografias, segundo as noções de Maria Linhares Borges e de Zita Possamai, esta quanto à relação entre fotografia e o urbano. A partir da pesquisa, pode-se observar que o álbum analisado é uma compilação de imagens e textos selecionados de acordo com uma concepção de urbano e com interesses específicos. Percebeu-se nas páginas da edição uma elitização da utilização do espaço da Estação, ainda que esta não correspondesse à sua apropriação contínua no real. A identificação nas fotografias também de pessoas de condição econômica inferior contrasta com o restante das cenas, dando força à hipótese de que as imagens da ferrovia apresentadas pelo *Álbum de Pelotas* não condizem totalmente com o cotidiano do local e este, por sua vez, não condiz com o ideal de cidade que a edição pretendia retratar. A ferrovia simbolizada principalmente pela estação, para o *Álbum*, era um cenário onde eventualmente ocorrem eventos importantes, como a chegada e partida dos que personalizam o ideal pelotense. Era a porta de entrada, caminho que levava para a verdadeira urbe. Não que o seu cotidiano, repleto de pessoas de todos os grupos sociais, não fosse parte da cidade; somente não representava, naquele momento e na visão dos responsáveis pelo *Álbum*, o verdadeiro “espírito pelotense” a ser divulgado.

Palavras-chave: Álbum de Pelotas – Ferrovia – fotografia

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 único. 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. A ferrovia é geralmente tida como símbolo da modernidade e do progresso, os quais chegam aos mais distintos lugares seguindo o rastro da fumaça.

O presente trabalho, nesta perspectiva, se situa no âmbito da cidade de Pelotas, no sul do Rio Grande do Sul, no início da década de 1920. Neste período, de entre-guerras, a cidade vivia uma *belle époque*, propiciada pela economia baseada nas charqueadas – ainda que tardia se comparada à Europa –, que se encerra com a crise desencadeada pela quebra do Banco Pelotense em 1931, no qual muitas empresas e cidadãos haviam depositado suas economias e investimentos (MOURA, 2002, p. 25) O centro urbano ostentava grandiosos prédios residenciais, inúmeros estabelecimentos comerciais, teatros, cafés, praças e variados lugares de lazer, onde o luxo de uma elite se fazia presentificar. A estação ferroviária, de grande porte, situava-se na direção centro-periferia, levando a cidade em direção à mancha ferroviária e ao porto.

Neste contexto é lançado no ano de 1922, em homenagem ao centenário da independência nacional, o *Álbum de Pelotas*. De caráter comemorativo, 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.

Desperta interesse o fato de que, apesar da imagem da ferrovia – com sua estação e trens – estar geralmente imbuída de um imaginário moderno, ela não recebeu um espaço próprio nas páginas do *Álbum*. Construída originalmente de 1984 a 1910, a Estação de Pelotas começou a sofrer reformas na sua estrutura em 1929 (IPHAE, 2002, p.61), demonstrando que havia uma movimentação de pessoas e mercadorias no local que exigiu sua modificação e aumento. Isto atesta, também, que este provavelmente era um espaço de importância na cidade e que sua não inclusão no *Álbum* seguiu uma lógica de seleção que é necessário entender.

Os elementos ferroviários são encontrados na edição somente tangencialmente, ao se analisar com mais atenção itens que possuem outros direcionamentos. Foi possível identificá-los, então, em fotografias da chegada de Simões Lopes e do Bispo de Pelotas à cidade; uma fotografia da ponte férrea sobre o rio São Gonçalo; e em quatro contos literários. Nesta direção, optou-se por abordar neste trabalho as quatro primeiras imagens, referentes à Estação Férrea. Almeja-se analisar como os elementos relativos à ferrovia aparecem nas páginas do *Álbum de Pelotas*, identificando prováveis representações que a cidade possuía desta e, na figura do editor, procurava repassar aos leitores da obra.

Representações ferroviárias: as fotografias da Estação

O *Álbum de Pelotas* foi editado pelo senhor Clodomiro C. Carricone, 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, como já apontado, teve por finalidade apresentar um panorama da cidade no período, divulgando aspectos culturais, econômicos, geográficos, históricos e personalidades em destaque (LESCHKO, 2011, p.174).

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 beneficentes (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.

O *Álbum de Pelotas*, assim, coaduna-se com o surgimento de uma nova ordem urbano-industrial, consolidada nos séculos XIX e XX que, de acordo com Helton Bello (2002, p.95), caracterizou-se, além das transformações do período, pela emergência dos ideais de modernidade e progresso. Para o autor, “a modernidade, como uma aspiração social, surgiu a partir da manipulação cada vez maior do imaginário coletivo” e “se efetivou, entre outros aspectos, pela emancipação da arte das diversas formas de expressão – como a arquitetura, a literatura, a fotografia” (BELLO, 2002, p.95), estabelecendo ainda “uma idéia de ‘moderno’ fundamentada na produção e no consumo de imagens pela sociedade” (BELLO, 2002, p.96). São estas formas de expressão que o álbum aqui analisado traz e enfatiza, construindo uma narrativa a partir de representações e imagens do urbano que a princípio parecem isoladas, mas que no todo constituem uma ideia de cidade.

Neste ponto, os estudos de Henri Lefebvre acerca das representações também se fazem pertinentes, afinal, 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 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)

Adotar a representação como instrumento de compreensão histórica significa aceitar a perspectiva de que a realidade do vivido não será, em absoluto, recuperada. As representações fornecem indícios para o entendimento de que o objeto representado é manipulado, é constantemente construído e (re)construído a partir de interesses de grupo e das conjunturas; a representação, assim, não “devolve” o passado, mas auxilia a compreender como este foi interpretado e sentido pelos indivíduos que o viveram - o que, talvez, seja mais elucidativo para o estudo das identidades e das relações sociais.

Analisar as páginas do *Álbum de Pelotas*, assim, dá indícios deste ideal urbano e modernização que de certa forma se procurava afirmar no período. Partindo das considerações de Sandra Pesavento, a cidade encerra em si “muitas cidades passadas e vividas e, que, se não é possível resgatá-las na sua integridade, busca-se pelo menos decifrar as suas representações”

(PESAVENTO, In: Mauch et. al. 1994, p.126). O urbano não deixa de ser um texto, um documento que pode ser lido e analisado sob o viés histórico; nesta direção, "enquanto conjunto de idéias-imagens de representação coletiva, o imaginário urbano se expressa por uma linguagem simbólica, cuja lógica é preciso decifrar" (PESAVENTO, In: MAUCH et. al.,1994, p.134).

Busca-se então decifrar a lógica de "qual modernidade" estava expressa no *Álbum de Pelotas*, e porque a ferrovia, tantas vezes tida como símbolo maior do moderno, não se encaixa nela. A escolha pela análise das representações nas fotografias se justifica pelo fato de que, como aponta Maria Linhares Borges

Quando as imagens visuais, dentre elas a fotografia, são utilizadas como fonte de pesquisa histórica, é porque funcionam como mediadoras e não como reflexo de um dado universo sociocultural, integram um sistema de significação que não pode ser reduzido ao nível das crenças formais e conscientes. Pertencem à ordem do simbólico, da linguagem metafórica. São portadoras de estilos cognitivos próprios. (BORGES, 2003, p.18-19)

As primeiras representações do espaço ferroviário aparecem na "sessão" de pelotenses ilustres, com fotografias da chegada de Ildelfonso Simões Lopes. As imagens se encontram organizadas em uma página intitulada "O eminente Dr. Ildelfonso Simões Lopes Neto, Ministro da Agricultura, Industria e Commercio, visita Pelotas, sua terra natal". Excluindo-se as informações de data de nascimento e formação, abaixo do retrato do ilustre, a narrativa se dá por forma totalmente visual, onde as fotografias são dispostas de forma a relatar desde a chegada na Estação, passando pela Rua Sete de Abril, até o palacete da família.

As duas primeiras imagens da sequência representam o espaço ferroviário:



Figura 1. *Álbum de Pelotas* de 1922. Bibliotheca Pública Pelotense

Nesta primeira fotografia (Fig.1) observa-se um aglomerado de pessoas em torno do carro de Simões Lopes. O central na imagem claramente é a própria multidão, a qual se forma para olhar e ficar próxima do pelotense ilustre, buscando demonstrar a importância e estima nutrida pela população da cidade. A Estação aparece somente em parte, no lado direito, como o cenário onde o acontecimento principal se desenrola, sendo talvez somente reconhecida por muitos em virtude da legenda.

Percebe-se que as pessoas fotografadas estão bem vestidas – com destaque para o traje dos homens e o vestido da mulher bem ao centro –, caracterizando uma determinada condição econômica. Sabendo-se, no entanto, que pessoas das mais variadas classes trabalhavam, andavam pelo local e utilizavam o serviço ferroviário, o cotidiano da estação não seria sempre desta forma. Isto pode demonstrar tanto a real grandeza do evento – onde as pessoas se preparam da melhor forma para comparecer – ou, então, o que seria mais provável, uma escolha do fotógrafo e do próprio editor do álbum de dar visibilidade para uma parcela do urbano que demarca a elite e o progresso. De toda forma, o que esta fotografia permite deduzir é que este era um espaço ocupado, movimentado, tendo uma significação e função na urbanidade.

A segunda imagem retrata a saída do cortejo de Simões Lopes da Estação Férrea:



Figura 2: *Álbum de pelotas de 1922*. Acervo: Bibliotheca Pública Pelotense

Embora o foco central novamente seja o carro de Simões Lopes e o “préstimo” que o acompanha, esta fotografia permite uma visão da Estação de Pelotas em sua localização. A rua visível na imagem é a que leva em direção ao centro da cidade e se percebe claramente sua dimensão, no melhor estilo “haussmanniano” de *boulevards* amplos. Observa-se que a avenida possui um canteiro central e passeios com postes – provavelmente de energia –, caracterizando que esta é uma região contemplada por melhoramentos urbanos.

Considerando, assim, que este é um espaço que simboliza a modernidade e partindo de um olhar histórico mais amplo, é difícil evitar o questionamento do porquê da não inclusão da ferrovia das páginas do *Álbum*. Analisando a relação desta imagem com as demais que constituem a edição, no entanto, percebe-se que esta é uma região do urbano já próximo da periferia e da zona industrial – perceptível pelo prédio de uma fábrica ao lado esquerdo. Possivelmente, era um espaço de circulação de pessoas mais pobres, trabalhadores operários, os quais não personificavam o ideal de cidade que o *Álbum de Pelotas* queria retratar no momento. Vale salientar, no entanto, que o próprio *Álbum* traz em suas páginas imagens e anúncios de empresas e indústrias; só que estas se localizam nas ruas centrais e geralmente se ocupavam de produtos específicos que serviam à vida moderna da urbe, como cervejarias, fábricas de tecidos (a moda era outro ícone da cultura pelotense), tipografias e livrarias.

A edição analisada traz ainda mais duas fotografias onde é visível o espaço da ferrovia, as quais foram feitas na ocasião da chegada do Bispo de Pelotas. Da mesma forma

como as figuras 1 e 2, estas iniciam uma narrativa visual do caminho percorrido pelo ilustre, com fim na Catedral, sob o título de “A chegada de Sua Excia. Revma. D. Joaquim Ferreira de Mello BISPO DE PELOTAS”.



Figura 3. *Álbum de pelotas de 1922*. Acervo: Bibliotheca Pública Pelotense

Nesta imagem se observa mais uma vez um agrupamento de pessoas, sendo que a legenda explica que este é o momento ainda da espera. Embora a intenção no *Álbum* fosse demonstrar a importância da chegada do Bispo, pode-se perceber com a fotografia as dimensões da Estação, tanto do prédio, quanto do terreno que a circundava. Esta não era, assim, uma área muito ocupada por outros prédios. Por outro lado, permitia que um grande número de pessoas, bagagens e mercadorias circulassem – e talvez fosse este o objetivo da amplitude – o que é demonstrado na próxima imagem (fig.4).

Na figura 4, como apontado, vê-se que o terreno da Estação permitia a presença de um grupo grande de pessoas. Novamente, o prédio é plano de fundo para a cena principal, neste caso, a chegada do Bispo. No entanto, ao intentar capturar a movimentação em virtude da presença do religioso, o fotógrafo “congela” na imagem também o espaço onde se desenrola a ação.

Percebe-se ainda no canto inferior esquerdo a presença de uma pessoa, talvez homem, ou até mesmo uma criança, que aparenta ser negra – o que é difícil afirmar com precisão, em virtude da escala de cores em cinza e das diversas reproduções da imagem: da luz capturada em fotografia no papel, deste para o *Álbum*, novamente fotografado pela pesquisadora e, por fim, anexado neste trabalho (etapas estas as conhecidas). Comparada com a figura 1, de qualquer maneira, pode-se dizer que é a presença de alguém de condição financeira inferior e sua localização na imagem sugere, ainda, que está ali por questão de segundos, por uma “invasão” não programada pelo fotógrafo.



Figura 4. *Álbum de pelotas de 1922*. Acervo: Bibliotheca Pública Pelotense

Neste sentido, 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)

Observa-se nas páginas da edição pesquisada esta elitização da utilização do espaço da Estação, ainda que não corresponda à sua apropriação contínua no real, denunciada pela presença também dos populares. A figura desta pessoa contrasta com o resto da cena, dando força à hipótese de que as imagens da ferrovia apresentadas pelo *Álbum de Pelotas* não condizem totalmente com o cotidiano do local e este, por sua vez, não condiz com o ideal de cidade que a edição pretendia retratar.

Considerações

O álbum aqui analisado, assim, é uma compilação de imagens e textos selecionados de acordo com uma concepção de urbano e com interesses específicos. Zita Possamai (2007) lembra que a fotografia em si opera de forma fragmentária e descontínua, tendo então o álbum fotográfico uma função de restituir a continuidade que foi perdida na imagem isolada. Neste sentido, “no caso do álbum de vistas urbanas, essa intencionalidade é ainda mais flagrante pela impossibilidade de ser alcançada em uma única representação fotográfica a dimensão colossal do espaço urbano” (POSSAMAI, 2007, p.57). O *Álbum de Pelotas*, assim, adquire um sentido somente na totalidade da representação que abarca, e as pequenas narrativas visuais das chegadas dos ilustres em Pelotas são exemplos de como as fotografias serviram para fundamentar uma continuidade. As imagens referentes à ferrovia, num aspecto mais amplo, são também peças que constituem uma visão geral da cidade, que só possuem sentido quando olhadas no conjunto.

A autora ainda coloca que, para decifrar estas imagens fotográficas, muitas vezes, é necessário recorrer ao texto, como um caminho a percorrer a fim de ler o texto visual. Dessa forma,

A objetividade intencionada pela apresentação exclusiva das imagens fotográficas se esvai quando o leitor visual necessita não apenas recorrer ao texto que a acompanha, no caso das legendas, mas também tecer uma narrativa que faça falar os elementos visuais e materiais do urbano representados como códigos configuradores da imagem fotográfica. (POSSAMAI, 2007, p.59)

Observa-se este processo ao se visualizar os dois conjuntos de fotografias aqui abordados. Cada uma só adquire sentido em relação aos outras, constituindo uma narrativa visual que não seria possível sem a sequência dada e sem as legendas. Da mesma forma, a presença dos elementos ferroviários nas imagens dialoga com sua menção em alguns contos e crônicas literários no *Álbum* – aspecto que, infelizmente, não chegou a ser tratado neste trabalho.

A partir destas breves considerações, é possível afirmar que o *Álbum de Pelotas* afirma e repassa um ideário da cidade aos seus leitores que se pauta no passado, no presente e na tradição advinda com a economia das charqueadas. O urbano é simbolizado por um modo de estar e ser da elite, a qual é imersa em cultura, em letramento, em conhecimento histórico-naturalista e em espírito caridoso. Estes valores são, assim, personalizados em homens e instituições pelotenses ilustres, como políticos e literatos, associações beneficentes, clubes e outros locais de lazer.

A ferrovia, neste contexto, simbolizada principalmente pela estação, é um cenário onde eventualmente ocorrem eventos importantes, como a chegada e partida dos que personalizam o ideal pelotense. É a porta de entrada, caminho que leva para a verdadeira urbe. Não que o seu cotidiano, repleto de pessoas de todos os grupos sociais, não fosse parte da cidade; somente não representava, naquele momento e na visão dos responsáveis pelo *Álbum*, o verdadeiro “espírito pelotense” a ser divulgado.

Fonte

CARRICONDE, Clodomiro C. *Álbum de Pelotas de 1922*. Acervo Histórico da Bibliotheca Pública Pelotense.

Referências

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.

BORGES, Maria Eliza Linhares. *História & Fotografia*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

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.

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*. In: *Revista Memória em Rede*. Pelotas, v.2, n.4, dez.2010 / mar. 2011. p.173-180.

MARTINS, José de Souza. *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – urbanização e modernidade*. A construção social do espaço urbano. Porto Alegre: Ed. PUCRS, 1995.

MOURA, Rosa Maria García Rolim. *100 Imagens da Arquitetura Pelotense*. 2ª Ed. Pelotas: Pallotti, 2002.

POSSAMAI, Zita Roseane. Narrativas fotográficas sobre a cidade. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, ANPUH, vol.27, n.53, jan.-jun. 2007. p.55-90.