

ALEX JUAREZ MÜLLER

UM ESPAÇO "ENTRE" O URBANO E O RURAL:
REPRESENTAÇÕES VISUAIS DE SÃO LEOPOLDO, TAQUARA E NOVO
HAMBURGO(RS) 1889-1930

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo como requisito parcial e final para obtenção do grau de Mestre em História sob a orientação da Prof.(a) Dr.(a) Marlise Regina Meyrer.

PASSO FUNDO

2015

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES por fornecer subsídio a essa pesquisa. Agradecimento especial ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Passo Fundo – PPGH/UPF, sobretudo aos docentes: Dr^a Marlise Meyrer, Dr^a Ana Luiza Reckziegel, Dr. Gerson Trombetta, Dr^a Ironita Policarpo Machado e Dr. Jerzy Mazurek.

Manifesto gratidão aos funcionários dos arquivos que prestaram auxílio na pesquisa. Agradecimentos a Márcio Link do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo - MHVSL (São Leopoldo/RS), a Josiane Mallmann da Fundação Ernesto Frderico Schefell – FEFS, a Carlos Eduardo Trott do Museu Histórico Municipal Adelmo Trott – MHMAT e a Fernanda Xavier Santana do Acervo Benno Mentz – ABM/DELFOS/PUCRS. Agradeço também a Germano Oscar Moehlecke por ter prestado valiosas informações sobre o Vale dos Sinos e a Jorge Stocker Jr. por esclarecimentos importantes da história urbana de Novo Hamburgo.

Agradeço a professora Dr^a Marlise Regina Meyrer pelo empenho, dedicação e paciência prestada na orientação dessa pesquisa.

Agradecimento especial a minha companheira Gabriela Maciel Lamberty que acompanhou toda a trajetória dessa pesquisa. Agradeço pelo seu apoio, confiança e carinho proporcionado na empreitada de manter o pesquisador sempre em frente e nunca desistir, afinal, no fim tudo dá certo.

RESUMO

O trabalho estuda o processo de urbanização das cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo (RS), situadas no Vale dos Sinos durante a Primeira República (1889-1930). A delimitação temporal, embora apresente um recorte político, foi escolhida por representar o período em que projetos urbanos pautados pela modernidade europeia se difundem pelo país. O novo status político conquistado pelos imigrantes da região de colonização favoreceu a efetivação de tais projetos a nível local. É também, nesta época, que a produção de fotografias de paisagens urbanas intensificam, tanto ao nível local, quanto nacional. O estudo tem o objetivo de compreender, através das fotografias de paisagens urbanas, as representações construídas por meio da imagem no contexto do enquadramento da vida urbana local aos padrões de modernidade da época. A utilização da fotografia como fonte e objeto de pesquisa possibilita novas abordagens sobre o desenvolvimento urbano, constituindo-se numa narrativa histórico-visual das fotografias públicas do urbano, cujo cruzamento com outras formas narrativas ampliam o entendimento do processo histórico em estudo. Os conceitos de cidade e modernidade são fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa, bem como os aspectos metodológicos e teóricos que envolvem o uso da fotografia como documento histórico. A escolha das fotografias orientou-se em um primeiro momento pela identificação das imagens de paisagens urbanas nos acervos públicos locais e específicos da imigração alemã; em uma segunda etapa, foram selecionados os lugares mais registrados pelos fotógrafos; e, por último, observou-se as fotografias repetidas em mais de um acervo indicando reprodução e circulação. O estudo é uma análise comparativa das fotografias de paisagens urbanas das três cidades identificando semelhanças e diferenças entre elas. Busca-se também compreender a relação entre o processo de modernização das capitais brasileiras e do mundo com o localizado nas cidades estudadas. Assim, as fotografias urbanas revelam aspectos relacionados à modernidade, enquanto fenômeno mundial e, ao mesmo tempo, às particularidades locais.

Palavras – chave: Primeira República. Cidade. Modernidade. Representação. Fotografia.

ABSTRACT

This research analyzes the urbanization process of the following cities, São Leopoldo, Taquara and Novo Hamburgo (RS) located in Vale dos Sinos during the First Republic (1889-1930). The time delimitation, although it presents a political cut, was chosen because it represents the period in which urban projects guided by European modernity are spread throughout the country. The new political status conquered by the immigrants colonization of the region favor the realization of such projects at local level. Is also at this time that the photographs of urban landscapes intensify production at local level, and national. The study has the objective of understand, through the urban landscape shots, the representations constructed by the image in the context of delimitation of local urban life to the time modernity standards. The use of photography as source and object of research makes possible new approaches to urban development, constituting an historical and visual narrative of public photographs of the urban, which intersection with other narrative forms broaden the understanding of the historical process under study. The concepts of city and modernity are essential for the development of this research, as well as the methodological and theoretical aspects that involve the use of photography as a historical source. The choice of photographs was guided first by the identification of urban landscape images in "local collections" and "specific of German immigration"; after the selection of the places that were more registered by photographers; and, finally, it was observed between the repeated collections photographs showing reproduction and circulation. The study is a comparative analysis concerning urban landscape photographs of the three cities to identify similarities and differences between them. It also aims to identify the relationship between the modernization process of Brazilian cities and the world as the one found in the studied cities. Therefore, urban photographs reveal aspects related to modernity, as a global phenomenon and, at the same time, to local particularities.

Keywords: First Republic. City. Modernity. Representation. Photography.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Vale dos Sinos: principais caminhos, colonização e cidades entre meados do século XIX até 1930.....	63
Figura 2 - Mapa de ocupação do Rio Grande do Sul no século XVIII a partir de Laguna. Ênfase para o Vale dos Sinos.....	66
Figura 3 – Propaganda Casa <i>Preuss</i> no livro <i>Cincoentenario da Sociedade de Canto 5 de Maio - 1936</i>	93
Figura 4 –Mapa da primeira demarcação urbana oficial do município de São Leopoldo (18/08/1854)	96
Figura 5 – Demarcação urbana central de São Leopoldo na década de 1930	97
Figura 6 –Vista do Passo Geral do Rio dos Sinos (São Leopoldo)	101
Figura 7 –Vista do Passo Geral do Rio dos Sinos (São Leopoldo)	101
Figura 8 – Monumento do Centenário da Imigração e seus festejos.....	106
Figura 9 – Vista da Igreja católica, Ponte 25 de Julho e Praça Centenário	109
Figura 10 – Rua Independência no sentido norte-sul	113
Figura 11 – Cartão postal da Rua Independência	114
Figura 12 – Rua Independência no início da década de 1930	116
Figura 13 – Vista da Rua Primeiro de Março a partir da torre da Igreja Católica..	119
Figura 14 – Vista da Rua Primeiro de Março a partir da torre da Igreja Católica..	119
Figura 15 – Praça e Estação Férrea	122
Figura 16 – Estação Férrea – Despedida de Borges de Medeiros.....	122
Figura 17 – Mapa da área urbana de Taquara antes do Código de Posturas de 1892	127
Figura 18 – Mapa da área urbana de Taquara com as renomeações republicanas no final do século XIX.....	128
Figura 19 – Vista da cidade de Taquara a partir do Morro do Leôncio.....	131
Figura 20 – Vista a partir da Rua Dr. Edmundo Saft	134
Figura 21 – Vista da Rua Júlio de Castilhos sentido sul	136
Figura 22 – Vista da Rua Júlio de Castilhos sentido norte	136
Figura 23 – Vista da Rua Júlio de Castilhos em direção a Intendência	139
Figura 24 – Vista da Rua Júlio de Castilhos a partir da Intendência	140

Figura 25 – Vista da Rua Tristão Monteiro em direção a Intendência	142
Figura 26 – Vista da Estação Férrea de Taquara	144
Figura 27 – Mapa da área urbana de <i>New Hamburg</i> e <i>Hamburger Berg</i> na década de 1920	147
Figura 28 – Vista de <i>Hamburger Berg</i> a partir da estrada para Fazenda Padre Tomé (Sapiranga)	151
Figura 29 – Vista da Rua Gal. Daltro Filho em <i>Hamburger Berg</i> (Hamburgo Velho)	153
Figura 30 – Vista da Rua Dr. Maurício Cardoso em <i>Hamburger Berg</i>	154
Figura 31 – Vista da estação de <i>Hamburger Berg</i>	156
Figura 32 – Vista da Estação e armazém de estocagem em <i>New Hamburg</i>	158
Figura 33 – Vista da Estação de <i>New Hamburg</i>	160
Figura 34 – Vista da Praça 14 de Julho sentido sul-norte	161
Figura 35 – Vista em direção a Rua Júlio de Castilhos	162

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Número de fotografias selecionadas por décadas	86
Tabela 2 - Fotógrafos e estúdios fotográficos em São Leopoldo no início do século XX	90
Tabela 3 - Fotógrafos e estúdios fotográficos em Taquara no início do século XX	90
Tabela 4 - Fotógrafos e estúdios fotográficos em Novo Hamburgo no início do século XX	90
Tabela 5 - Ruas centrais de São Leopoldo no final do século XIX	98
Tabela 6 - Ruas de Taquara no final do século XIX	129
Tabela 7 - Ruas de Novo Hamburgo em 1921	149

LISTA DE SIGLAS

ABM/DELFOS/PUCRS – Acervo Benno Mentz/DELFOS/Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande Sul.

FFES – Fundação Frederico Ernesto Scheffel.

MHMAT – Museu Histórico Municipal Adelmo Trott.

MHVSL – Museu Histórico Visconde de São Leopoldo.

PRR – Partido Republicano Rio-grandense

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	11
1	DESENVOLVIMENTO URBANO, MODERNIDADE E FOTOGRAFIA NA PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)	23
1.1	A Primeira República e as mudanças no campo político no Brasil e no Rio Grande do Sul do final do século XIX	23
1.2	A implantação da República e suas implicações no Vale dos Sinos..	29
1.3	O desenvolvimento urbano sob os efeitos da modernidade na Primeira República	35
1.4	A fotografia e seus usos para registrar as paisagens urbanas no Brasil	44
2	OS CAMINHOS DO VALE DOS SINOS: OCUPAÇÃO, INTEGRAÇÃO E O PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO URBANO NO SÉCULO XIX	56
2.1	A caracterização do Vale dos Sinos como região através da sua formação histórica territorial no século XIX	56
2.2	Os caminhos do Vale dos Sinos: ocupação, integração e desenvolvimento urbano	61
2.2.1	O rio dos Sinos	65
2.2.2	Estradas e picadas	70
2.2.3	A ferrovia	80
3.	REPRESENTAÇÕES FOTOGRÁFICAS DAS CIDADES DO VALE DOS SINOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA: PAISAGENS URBANAS DE SÃO LEOPOLDO, TAQUARA E NOVO HAMBURGO	84
3.1	Panorama fotográfico: fotógrafos e estúdios	88
3.2	A cidade de São Leopoldo e suas representações fotográficas	94
3.2.1	De Passo a Praça Centenário	99
3.2.2	Rua Independência: a rua central de São Leopoldo	111
3.2.3	A cidade vista do alto: panorâmicas de São Leopoldo	118
3.2.4	A Estação férrea	121
3.3	As representações fotográficas da cidade de Taquara	126

3.3.1	A Rua Júlio de Castilhos, a Intendência e a praça	130
3.3.2	A Rua Tristão Monteiro e a Estação	142
3.4	<i>Hamburger Berg ou New Hamburg?</i>	146
3.4.1	<i>Hamburger Berg</i> : de lugar de produção à área de repouso	151
3.4.2	A estrada de ferro e <i>New Hamburg</i>	157
3.5	Uma região, três cidades: Semelhanças e diferenças	164
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
	REFERÊNCIAS	175

INTRODUÇÃO

Fotografia, cidade e modernidade são termos frequentemente interligados nos estudos sobre os processos históricos de urbanização. Esses conceitos articulam-se na construção deste trabalho que estuda o processo de urbanização das cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo, situadas no Vale dos Sinos (RS), durante a Primeira República (1889-1930). O estudo busca compreender, através das fotografias de paisagens urbanas, as representações visuais construídas no contexto do enquadramento da vida urbana local aos padrões de modernidade da época.

O Vale dos Sinos possui esse nome devido ao rio dos Sinos. Atualmente, a região compreende a área metropolitana de Porto Alegre e conta com 32 municípios numa área de 3.800km² (COMITESINOS, 2009). No início da República, a região contava com três municípios: São Leopoldo, Taquara e Santa Christina do Pinhal. São Leopoldo foi o primeiro município (1846), seguido de Santa Christina do Pinhal (emancipado em 1880, extinto em 1892 e anexado a Taquara) e, por último, Taquara (1886). Em 1927, emancipou-se Novo Hamburgo através da união das localidades de *Hamburger Berg* e *New Hamburg* que, até então, era o distrito mais importante de São Leopoldo devido à sua pujante produção industrial. São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo compreendem juntos os principais centros urbanos da região na Primeira República e, portanto, são as áreas urbanas com maior número de registros fotográficos.

No século XIX e nas primeiras décadas do século XX, a região foi uma das principais zonas agropecuárias do Estado e a principal abastecedora de Porto Alegre. Essa atribuição deve-se, em parte, à presença dos imigrantes alemães que começaram a chegar na região a partir de 1824 com o objetivo de produzir alimentos e difundir a mão de obra livre, sendo esse um projeto piloto de ocupação do espaço territorial do Rio Grande do Sul. Esses imigrantes e seus descendentes construíram, no decorrer do século XIX, uma rede produtiva entre a zona rural e a cidade. Na área urbana, instalou-se um próspero comércio que se dava pelas estradas, pelo Rio dos Sinos e, depois, pela primeira ferrovia do Estado que ligava Porto Alegre a São Leopoldo.

A nível mundial, a expansão urbana do século XX atraiu a maioria da população para a vida nas cidades. Os primeiros impulsos da urbanização e da

industrialização que refletiram-se em novas lutas sociais, no século XIX, alimentaram o início dos primeiros estudos que buscavam compreender o “viver urbano” e, também, nas primeiras obras que tratavam do planejamento do espaço da cidade. No decorrer do século XX, novos estudos foram surgindo na tentativa de compreender a cidade através da sua multiplicidade de aspectos, gerados através de variadas imagens, decorrentes das diversas justaposições urbanas ao longo da história. Tal fato produz representações que resultaram em marcos visuais urbanos singulares a cada urbe (BARROS, 2007).

A cidade, espaço representado efetivamente como símbolo da modernidade a partir do século XIX, tornou-se o centro das atenções das reformas urbanas que almejavam uma urbe moderna. Esse apelo à modernidade fez com que as cidades passassem por diversas reformas, a fim de se adequar aos novos padrões estéticos e valores do mundo moderno. Paris é um caso emblemático que constituiu-se no símbolo de metrópole do século XIX, servindo como referência para a identidade almejada por outras cidades (PESAVENTO, 1999).

O termo modernidade surgiu na segunda metade do século XIX na Europa. Na mesma época, também se fortaleceu a oposição entre antigo e moderno, ou ainda, “tradicional” e “recente” ou “novo”. Inicialmente, modernidade restringia-se aos ambientes literários e artísticos e, já no alvorecer do século XX, ela atingia todos os campos da atividade humana: a economia, a política e a vida cotidiana (LE GOFF, 2003). A partir daí, ocorre uma supervalorização do tempo linear que desvia-se do antigo com o objetivo do progresso desenfreado que se daria através da modernização. Como Bauman descreve, “a modernidade é o tempo em que o tempo tem uma história” (BAUMAN, 2001, p.129), é um tempo que deixou de ser característica da distância e do inflexível para tornar-se atributo da técnica, a partir da construção de veículos que podiam se mover mais rápido que os humanos.

Especialmente na América, esse processo ocorreu após as independências quando os estados se viram frente à necessidade de romper com o atraso colonial. Assim, instalou-se um processo de modernização e ocidentalização paralelo a busca de uma identidade nacional (LE GOFF, 2003). Nas cidades da América Latina, esses ideais europeus refletem-se em cidades-capitais, como no Rio de Janeiro, Buenos Aires, Belo Horizonte e La Plata que ambicionavam um processo de remodelação urbana ou construção de uma nova capital com novos espaços que

refletissem novas práticas sociais (ARRUDA, 2013) mais adequadas à modernidade almejada.

Se para o Brasil o exemplo, em termos globais, foi Paris, o modelo interno, foi o Rio de Janeiro. A capital da jovem República passou por intervenções urbanas que buscavam torná-la mais aprazível aos olhos da elite¹ que queria sentir-se europeia. Por ter sido o principal porto de entrada de escravos da América por séculos e depois a principal porta de entrada dos milhares de imigrantes europeus que desembarcaram no Brasil a partir do século XIX, o Rio de Janeiro demonstrava-se, no início do século XX, uma verdadeira “babilônia” e, portanto, estava distante da vida desejada das capitais europeias. Assim, após a Proclamação da República (1889), que pretendia-se moderna e progressista, as mudanças urbanas tornaram-se cada vez mais urgentes. Dando continuidade às primeiras iniciativas urbanistas do período imperial na tentativa de sanear os problemas urbanos do Rio de Janeiro, o governo do intendente Francisco Pereira Passos, iniciou um processo de derrubada da velha cidade que culminou com a expulsão dos habitantes indesejados e na reconstrução da nova cidade nos padrões europeus de modernidade, especialmente nos moldes de Paris (CARVALHO, 1987).

No Rio Grande do Sul, a capital Porto Alegre seguiu esses preceitos. Pensou-se efetivamente a cidade como ambiente moderno com o advento da República, dentro de uma proposta positivista que percebia a urbe como espaço da modernidade desejando a eletricidade, o calçamento das ruas e os códigos de conduta para controlar o cidadão indesejado dos becos apinhados de pessoas (PESAVENTO, 1999). A capital gaúcha, no final do século XIX, caracterizava-se por um centro urbano repleto de desordem e sujeira, principalmente, na parte baixa da cidade onde estava a vida comercial e portuária rodeada de uma população descendente de escravos que era observada como o símbolo do atraso. No princípio do século XX, os positivistas colocaram em prática a mudança desse panorama na busca de transformar a cidade na porta de entrada do Estado. Porto Alegre deveria ser o símbolo da modernidade. Deveriam ser banidos os becos do centro e qualquer

1 (BOBBIO, 1998, p.391) Entendemos como elite as relações desiguais entre os indivíduos tendo como causa a distribuição desproporcional do poder, principalmente, político. Os que possuem o poder formam um grupo minoritário com interesses comuns e ligações entre si. A manutenção do poder é mantida através de laços solidários que permitem, ora a uns, ora a outros, o exercício alternativo do poder.

outra forma que não fosse a da vida moderna em cidade (BAKOS, 2007; PESAVENTO, 1999).

Bresciani (2002) expõe que “a cidade coloca o mundo na *história* e traz para o presente o legado das gerações mortas e de suas heranças imortais” (BRESCIANI, 2002, p.30, grifo do autor), assim, a autora discorre que, para analisar a urbe, é preciso atenção para compreender os esquemas complicados que o espaço público expõe através dos mais variados monumentos.

A infinidade de informações que a cidade constrói pode ser caracterizada nas mais variadas formas urbanas como aborda Rolnik (1995). A autora aponta que a cidade na antiguidade caracterizava-se pela “cidade ímã”, aquela que atraía por algum determinado motivo, como seus templos cerimoniais. A outra forma urbana referenciada é a “cidade escrita”, consequência de toda a produção humana que se faz sobre o espaço urbano e que gera acumulação de riquezas e produção de conhecimento. Ela também destaca a “cidade política”, decorrente da relação da organização do território com a política, ou seja, ser habitante da cidade significa, de alguma, forma participar da vida pública mesmo que seja de forma controlada. Por último, ela descreve a “cidade mercado” que surge através de uma numerosa população que estabelece a divisão rural e urbano mas, também, a especialização do trabalho que gera novos ofícios.

A intensificação da “cidade mercado” na Europa medieval proporcionou maior possibilidade de trabalho na cidade e, ao mesmo tempo, a migração dos servos do campo para a vida urbana devido à exploração dos senhores feudais e do arrendamento das terras (ROLNIK, 1995). O processo de expulsão dos servos do campo e a posterior industrialização das cidades na Europa põe a disposição um “exército” de indivíduos sem terra e sem trabalho. Na Alemanha, este processo de libertação da servidão foi tardio, em pleno século XIX, e colocou a disposição “braços” germânicos, vindo ao encontro dos interesses do recém emancipado Império Brasileiro, em adquirir mão-de-obra livre para o trabalho rural e também soldados para o exército. A busca de trabalhadores europeus esteve na base da ocupação do Vale dos Sinos, que em 1824 recebeu imigrantes que estavam em situações adversas em cidades da Europa (DREHER, 2014).

No Rio Grande do Sul do início do período imperial, as cidades eram acanhadas e se caracterizavam mais por sua funcionalidade de entreposto militar do que propriamente pela estética, organização e monumentalidade urbana (WEIMER,

2002). Weimer (2002) descreve que foi somente no decorrer do século XIX e no alvorecer da República que as cidades do Rio Grande do Sul despontaram na atividade comercial decorrente da produção agropecuária das áreas de imigração, principalmente da relação entre Porto Alegre e o Vale dos Sinos, pois as demais áreas urbanas do Estado estavam inseridas na Campanha com a produção pecuária. Também foi na Primeira República que os positivistas tiveram a oportunidade de reformular as velhas cidades, primeiro Porto Alegre que havia crescido demasiadamente decorrente do comércio por via fluvial e ferroviária.

Para além das capitais, as cidades menores não ficaram de fora das novas propostas urbanas descritas anteriormente. Dentro de suas especificidades, também buscaram uma maior adequação aos padrões modernos. No Vale dos Sinos, nosso recorte geográfico, o crescimento urbano proveniente do comércio com a zona rural e com o grande comércio de Porto Alegre fez com que nas primeiras décadas do século XX, fossem adotadas medidas de requalificação do espaço urbano em busca da modernização em conformidade ao modelo das capitais.

O registro das paisagens urbanas pelo olhar fotográfico vincula-se à urbe como fruto da ação do homem onde se percebe uma natureza urbanizada que consiste numa natureza produtiva (CARVALHO, 1998). A forma de representar uma paisagem inserida na natureza ordenada, harmoniosa com a urbanização também está relacionada com o fotógrafo que buscava uma nitidez da imagem e a amplitude dos planos (MAUAD, 1996). Mauad (1996) escreve que a produção dessas imagens restringia-se a fotógrafos profissionais que, até meados do século XX, tinham equipamentos mais sofisticados e o domínio da técnica, logo, ela informa que a produção dessas fotografias restringia-se a um grupo seleto que difundia um predomínio da produção das imagens do espaço urbano conforme as suas ideologias erigindo como um modelo de cidade ideal.

Pesavento (2007) descreveu que as cidades nos chegam, enquanto representação, principalmente pelas imagens visuais. Segundo a autora, a fotografia é a principal responsável por essas imagens, incluindo as paisagens urbanas. Segundo Chiarelli (2005), a prática de registrar a paisagem urbana brasileira foi difundida entre os pintores da Academia Imperial no final do Império. O autor destaca que a fotografia difundiu ainda mais a importância dada à pintura de paisagem decorrente do seu uso como elemento estrutural auxiliar na elaboração

dos quadros, e também devido ao próprio interesse do imperador D. Pedro II por esse gênero de pintura e fotografia.

A fotografia foi uma aliada nos registros de modernização das cidades na Primeira República, principalmente nas capitais onde se contratou fotógrafos para registrar as alterações urbanas do antes e do depois e, conseqüentemente, produziram-se álbuns de vistas urbanas, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Além de registrar a modernização urbana, as fotografias também difundiram novas representações, principalmente, na tentativa de evidenciar que as urbes haviam deixado para trás o modelo urbano colonial. Essas representações foram criadas com o intuito de apresentar uma nova urbe em consonância com os exemplos de cidades-capitais e, assim, “as imagens, em seus variados suportes e modalidades, foram mobilizadas como um recurso técnico, como meio de propaganda, como forma de criar memória, idealizar sujeitos e espaços” (ARRUDA, 2013, p. 23). Nesse contexto da virada do século XIX para o século XX, a fotografia era vista como retrato da realidade. As representações urbanas eram tratadas como neutras, “[...] a fotografia seria o resultado objetivo da neutralidade de um aparelho, enquanto a pintura seria o produto subjetivo da sensibilidade de um artista e de sua habilidade” (DUBOIS, 1994, p.32).

No Vale dos Sinos não foram produzidos álbuns fotográficos de vistas urbanas como nas capitais. As imagens fotográficas da região estão dispostas avulsas nos acervos em grande quantidade, porém, na maioria das vezes, sem catalogação e sem as informações da imagem (Época, lugar, fotógrafo). Portanto, a escolha das fotografias orientou-se por algumas diretrizes metodológicas: primeiro identificou-se as fotografias de paisagens urbanas das cidades estudadas nos acervos públicos locais e específicos da imigração alemã. Em um segundo momento, elegemos imagens dos lugares que foram mais frequentemente registrados pelos fotógrafos, ou seja, espaços públicos que foram fotografados ao longo de décadas. Foram observadas, também, as fotografias que se repetem em mais de um acervo indicando sua reprodutibilidade e circulação.

O uso da fotografia como fonte histórica define-se através da renovação dos estudos históricos durante o século XX. A imagem surge como documento histórico que põe em cheque a construção historiográfica produzida somente em ambientes fechados com base em grandes fatos e grandes vultos. Os pensadores Annales, Marc Bloch e Lucien Febvre convocaram os historiadores em busca de outras fontes

que não somente o documento escrito. Essa observação leva a novas abordagens na pesquisa historiográfica: a busca pela coletividade; a procura pela história produzida a partir de todos os indivíduos, onde todos os vestígios do passado passam a ser elementos de estudo para o historiador, inclusive a imagem. (CARDOSO & MAUAD, 1997)

As novas abordagens transformaram os documentos em monumentos, originando o “novo documento, alargado para além dos textos tradicionais, transformado [...] deve ser tratado como um documento/monumento” (LE GOFF, 2003, p. 539). Com essa nova perspectiva, surgem estudos aprofundados da fotografia que passa a ser vista, também, como suporte da memória. Passou-se a considerar as mudanças decorrentes da reprodução em massa da imagem técnica, que modificou o campo de visão do ser humano. A noção de espaço e tempo ampliou-se originando um conhecimento globalizado através do visual e contrário a tradição oral e escrita, porém, o mundo passa a ser fragmentado e portátil (KOSSOY, 2001).

Apesar do aumento do número de trabalhos que tem a fotografia como objeto e fonte de pesquisa, em especial sobre a temática do urbano, as cidades menores, como são as aqui estudadas, tem sido pouco trabalhadas. Alguns autores pesquisaram a região através de variadas fontes. Entre eles, podemos citar Weimer (2002), que estudou as cidades da região com ênfase nos planos urbanos e na arquitetura especialmente no século XIX. Tramontini (2004) pesquisou a inserção dos imigrantes e seus descendentes na vida urbana do Brasil Império através da formação de “comunidades étnicas”. Pesavento (1994) analisou a importância do comércio das áreas de imigração para a formação urbana especialmente de Porto Alegre já na República. Ramos (2006) abordou a cidade de São Leopoldo com ênfase nas sociabilidades. Em Novo Hamburgo, Selbach (1999) tratou da formação urbana e, em especial, dos espaços de sociabilidade a partir da emancipação. Em Taquara, Müller (2010) analisou fotografias urbanas na República com ênfase para as representações.

Existe também uma significativa bibliografia local sem rigor científico. Publicações de diletantes, pesquisadores que escrevem, na maioria das vezes, por motivações afetivas sem compromisso acadêmico. Esses escritos são equiparados ao que Bourdieu (1989) chama de representações mentais de agentes locais para o próprio interesse da manipulação simbólica. Entretanto, esse material agrega

documentos importantes na compreensão da dinâmica regional, já que esses testemunhos configuram-se, em muitos casos, como fontes únicas de acesso sobre os diversos aspectos locais pois os documentos da região estão compartimentados em diversos acervos públicos e privados sem organização ou desaparecidos.

O estudo de fotografias também desataca-se pelo seu valor documental. Especialmente as imagens fotográficas urbanas podem

constatar a presença ou ausência de determinados prédios, o estado das ruas, o trajar dos habitantes, os sinais da modernização urbana — ou a sua falta, captando a vida presente em um momento do tempo, congelado para sempre na imagem que se grava no papel pelo efeito técnico de captação da luz (PESAVENTO, 2007, p.22).

A produção fotográfica das cidades da região está diretamente relacionada com o processo de modernização urbana. Assim que as cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo (nessa ordem) passaram a receber melhorias urbanas conforme os conceitos modernos da época, acentuou-se o registro fotográfico. É importante nesse contexto a expansão da ferrovia que auxiliou no desenvolvimento urbano, porém, conforme veremos, as estações e seu entorno não eram o foco principal dos fotógrafos. Além do trem, as estradas de tropeadas entre o sul e o sudeste e as estradas construídas pelos imigrantes contribuíram diretamente para o desenvolvimento da vida urbana local. O rio também teve papel na ocupação e na formação urbana antes que existissem as estradas. Por muito tempo o transporte de mercadorias e pessoas se dava pela água e, conseqüentemente, as primeiras cidades formaram-se junto do rio.

A produção fotográfica também auxiliou no reforço de signos da identidade étnica do imigrante alemão através do registro de cenas urbanas que evidenciam, em meio a construção da vida moderna, atributos da etnicidade germânica. Seyferth (2004) relata que através das associações culturais que difundiram-se tanto na zona rural quanto nas cidades prosperou um verdadeiro espírito de mobilidade social com perspectivas de integração à sociedade brasileira. Esses espaços também buscavam acentuar as diferenças étnicas germânicas através do estabelecimento de um estilo de vida local diferente dos demais.

Seyferth (2004) lembra que muitas das cidades inseridas nas áreas de imigração alemã foram, no início, apenas pequenos povoados que em nada lembravam a urbanidade. A autora aponta que foi na Primeira República que a vida

urbana acentuou-se nesses povoados devido ao favorecimento às lideranças políticas teuto-brasileiras através de dois pontos: a naturalização geral dos imigrantes e da permissão do alistamento eleitoral de naturalizados alfabetizados (SEYFERTH, 2011). Esses dois aspectos formaram uma elite política étnica que impulsionou a vida urbana através de um mercado que funcionava por meio de laços entre indivíduos e grupos com identidade comum.

Nesse caso, as fotografias auxiliaram no enquadramento da memória, ocorrido através do material fornecido pela própria história que produz pela manipulação dele uma imagem que não condiz com a realidade (POLLACK, 1989). Nas fotografias urbanas do Vale dos Sinos o enquadramento da memória urbana assemelha-se às capitais através da apropriação das benesses da modernidade mas, também pela representação dos elementos locais, como o fator etnicidade.

No caso do Vale dos Sinos, a ênfase ao germanismo também efetua-se pela necessidade de afirmar a identidade de uma população que era vista estranhamente pelos luso-brasileiros no Império. Essas populações tiveram que organizar-se como forma de serem aceitas e, ao mesmo tempo, conseguir participar da vida política local (TRAMONTINI, 2004). A união étnica dessas populações ocorria através de várias ações. Conforme Bauman (2001), “fazer parte de uma etnia estimula à ação”, ele ainda descreve que isso ocorre “entre pertencimento e falta de raízes, entre um lar e a falta de um lar, o ser e o nada” (BAUMAN, 2001, p.198). O autor lembra que esse processo de autoafirmação também decorre da supressão das comunidades pelo Estado-nação.

Portanto, as fotografias representam o ideal de modernidade pretendido no modelo das capitais. Introduzem elementos étnicos decorrentes da presença imigrante e da ascendência dessa parcela da população como elite local através da atividade comercial. Essas representações são

saberes sociais construídos em relação a um objeto social, que elas também ajudam a formar. Nesse sentido, o problema é de como representações sociais e a vida pública se relacionam, ou seja, como a vida pública dá origem a representações que se tornam, elas mesmas, constitutivas do objeto que originalmente as formou (JOVCHELOVITCH, 2000, p.33).

As fotografias urbanas também são representadas através da teatralização da vida social como se não existisse nada além da imagem exibida (CHARTIER, 1991).

O teatro produzido através de fotografias de ruas idealizadas nos padrões modernos não pode ser analisado e compreendido somente através dos seus aspectos físicos e materiais. Não se deve simplesmente compreender as relações políticas por meio das relações de força e de poderio (BACZKO 1985). Portanto, as representações fotográficas urbanas nos permitem compreender o desenvolvimento da cidade sobre uma área de distintas ocupações (latifúndio, minifúndio – luso, espanhol, alemães, africanos, indígenas) em que se acentua o elemento étnico germânico.

Através da multiplicidade de fontes que a cidade produz e proporciona, faremos a análise das imagens observando, na medida do possível, as interferências que a fotografia sofre, como as intenções que ocasionaram a produção, quem produziu o retrato (fotógrafo) e de quem a observa (percepção e recepção), assim ela deve ser analisada com o auxílio de outras fontes. Muitas vezes a imagem está desconexa do seu projeto original (KOSSOY, 2001, 2002). Isso ocorre com as imagens analisadas, pois pouco se sabe sobre quem eram os fotógrafos. Entretanto, é possível trilhar o caminho da fotografia através de outros meios como por exemplo, na interpretação dos sentidos construídos pela foto por meio da interação social procurando compreender a trajetória da imagem (MENESES, 2003).

Importante assinalar que nosso objetivo aqui não é fazer uma análise técnica e/ou estética da fotografia ligada ao campo da história da arte, mas sim um estudo sob uma perspectiva essencialmente histórica, a fim de compreender as representações fotográficas das cidades, atreladas ao seu contexto histórico de produção e reprodução. Nesse sentido, as imagens constituem-se numa narrativa histórico-visual auxiliada por textos em diferentes suportes.

Na Primeira República, a fotografia foi utilizada para legitimar a nova cidade construída sobre os antigos ambientes. As imagens procuravam representar a superação do atraso e a entrada do Brasil nos trilhos do progresso. Segundo Schwarcz (2012), ocorreu na Primeira República um misto de modernismo com tradição que promoveu uma faxina social nas cidades buscando acomodar a vida urbana num cartão-postal.

O longo silêncio construído com auxílio das imagens sobre o passado da Primeira República, não esqueceu tudo o que foi considerado sinônimo de atraso. As fotografias e as marcas deixadas na paisagem permitem desvendar esses vestígios ocultos pois, geralmente, as lembranças proibidas são transmitidas por

meios paralelos aos veículos oficiais como por exemplo, no quadro familiar, nas associações, nas redes de sociabilidade afetiva e política, ocorrendo o inverso das representações legitimadas pela imagem oficializada (POLLACK, 1989).

Compreender a história urbana local envolve buscar alternativas às interpretações tradicionais que a história produziu e produz. É necessário estar além da oposição que a ciência opera e buscar incluir no real as representações do real para entender como ocorreu a manipulação das imagens (BOURDIEU, 1989).

Esta pesquisa também é um estudo comparado entre uma região situada no interior do Brasil com o processo de modernização das capitais e as próprias urbes do Vale dos Sinos. É possível traçar semelhanças e diferenças. Barros discute que a comparação torna-se um processo múltiplo de observação onde

trata-se aqui de comparar sociedades próximas no tempo e no espaço, que exerçam influências recíprocas. A vantagem de comparar sociedades contíguas está precisamente em abrir a percepção do historiador para as influências mútuas, o que também o coloca em posição favorável para questionar falsas causas locais e esclarecer, por iluminação recíproca, as verdadeiras causas, interrelações ou motivações internas de um fenômeno e as causas ou fatores externos (BARROS, 2007A, p. 15).

Assim, analisar as fotografias de paisagens urbanas do Vale dos Sinos é um trabalho comparativo entre a produção fotográfica das três cidades identificando o que há de semelhante e diferente entre elas. Também é um estudo comparativo com o processo de modernização das capitais buscando perceber as influências tanto no modelo de urbanização quanto na forma de representação sobre as urbes de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo.

No capítulo I, intitulado “**Desenvolvimento urbano, modernidade e fotografia na Primeira República**”, buscamos compreender o processo de desenvolvimento urbano nas cidades brasileiras na Primeira República pautado pelos ares da modernidade. O capítulo está dividido em quatro partes: a primeira consiste em identificar o panorama político que levou a queda do Império e suas consequências procurando compreender como se deu a implantação do novo governo e em que medida esta mudança política contribuiu para o estabelecimento de uma nova ordem urbana. A segunda parte busca analisar os efeitos da Proclamação da República no Vale dos Sinos, especialmente no que se refere às rupturas decorrentes da Revolução Federalista (1893-1895). A terceira parte

investiga as novas concepções de organização da urbe como forma de dominar e normatizar o espaço urbano e perceber como as capitais do Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre inspiraram-se no ideal de urbanização de Paris. Por último organizamos um breve histórico da fotografia no Brasil e também procuramos compreender como a imagem fotográfica foi empregada no registro dos novos espaços urbanos edificados sob os interesses republicanos.

No capítulo II, **“Os caminhos do Vale dos Sinos: ocupação, integração e o princípio do desenvolvimento urbano no século XIX”**, procuramos compreender a ocupação histórica do Vale dos Sinos no século XIX, em especial, aquela decorrente da imigração alemã. Pretende-se, também, entender a origem da formação dos núcleos urbanos. Inicialmente o capítulo detém-se na compreensão da ocupação territorial da região antes da imigração buscando identificar as formas de posse da terra durante o período de expansão das fronteiras sulinas entre os séculos XVIII e XIX através dos conflitos do Prata. Em seguida a descrição tem como fio condutor os "caminhos" pelos quais efetivou-se o povoamento, portanto, contextualizou-se a importância do rio dos Sinos como primeira rota de inserção no território. Após, a importância das estradas dos tropeiros através dos caminhos do litoral e da serra que subiam a encosta do planalto; na sequência o desenvolvimento das picadas povoadas pelos imigrantes alemães e sua importante produção agropecuária; por último, a ferrovia como elemento urbanizador e modernizante.

O capítulo III, **“Representações fotográficas das cidades do Vale dos Sinos na Primeira República: paisagens urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo”**, trataremos do objeto de estudo, em questão: as fotografias de paisagens urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo na Primeira República. Primeiro faremos a análise das imagens fotográficas das três cidades de forma separada. Cada subcapítulo segue a seguinte ordem: primeiro realizamos um apanhado do princípio da formação urbana e as primeiras implicações da República na área urbana, em especial na questão das nomeações das vias públicas. Num segundo momento, abordamos as imagens fotográficas das paisagens urbanas a partir dos espaços mais fotografados e, dentro desse ambiente, elencamos os temas mais registrados pelo olhar fotográfico. Desse modo, procuramos realizar uma abordagem do processo de urbanização, modernização das cidades da região no período da Primeira República com o objetivo de compreender as representações fotográficas construídas através desse processo.

1. DESENVOLVIMENTO URBANO, MODERNIDADE E FOTOGRAFIA NA PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)

Este capítulo objetiva compreender o processo de desenvolvimento urbano, nas cidades brasileiras, durante a Primeira República, pautado pelos ares da modernidade. No Brasil, a Proclamação da República acelerou a difusão do ideal de construção de uma nação moderna nos trópicos, portanto, a Primeira República foi acometida pelas ideias de modernidade vindas, principalmente, da Europa, onde o desenvolvimento urbano já encontrava-se adiantado, reflexo da intensa industrialização do século XIX.

A fim de discutir esse contexto, o capítulo está dividido em quatro partes: a primeira consiste em identificar o panorama político que levou a queda do Império e suas consequências, procurando compreender como ocorreu a implantação do novo governo e como essa mudança política contribuiu para o estabelecimento de uma nova ordem urbana; a segunda parte busca analisar os efeitos da Proclamação da República no Vale dos Sinos, especialmente, no que se refere às rupturas decorrentes da Revolução Federalista (1893-1895); a terceira parte investiga as novas concepções de organização da urbe como forma de dominar e normatizar o espaço urbano. Além disso, percebe-se como as capitais do Rio de Janeiro, de São Paulo e do Rio Grande do Sul inspiraram-se no ideal de urbanização de Paris; por último, organizamos um breve histórico da fotografia no Brasil e também procuramos compreender como a imagem fotográfica foi empregada no registro dos novos espaços urbanos edificados sob os interesses republicanos.

1.1 A Primeira República e as mudanças no campo político no Brasil e no Rio Grande do Sul do final do século XIX

A Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, oficializou o início de uma nova matriz de desenvolvimento urbano jamais vista no Brasil. Assim, para compreender essas mudanças é necessário primeiro identificar o panorama político que foi estabelecido após a instauração da Primeira República. A crise que o Império do Brasil sofria no final do século XIX impulsionou um grupo pequeno de grandes latifundiários que alteraram as estruturas imperiais no momento em que perceberam que seus interesses não estavam mais sendo atendidos. Esse grupo via a

monarquia como ultrapassada e incapaz para atender aos interesses de descentralização administrativa e federativa exigidos pela burguesia paulista (PESAVENTO, 2002).

Mattos (2010) refere-se ao fato de que a Proclamação da República efetivou-se após a “questão militar” que acumulou conflitos disciplinares entre o Ministério da Guerra e os oficiais do exército, em especial, no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, estados de maior contingente militar na época. Ela aponta que a exoneração do Marechal Deodoro da Fonseca aproximou-o do grupo de jovens oficiais republicanos que o convenceu do ato de destituição do último gabinete monárquico. Dessa forma, prosseguiu-se a instalação do governo provisório, governado pelo próprio marechal, que interveio nos estados colocando no poder grupos afinados com a sua política.

A Primeira República teve influências dos ideais positivistas que entraram no Brasil por meio das faculdades de direito, influenciando diretamente na formação da classe média estudantil. Essa nova doutrina rebatia as ideais imperiais e buscava corresponder, “[...] de certa forma, a um anseio generalizado das camadas letradas do país que esperavam do governo projetos mais consistentes, obras públicas e planos econômicos que favorecessem o liberalismo” (MARTINS, 2001, p. 57).

O grande apoio republicano, após a proclamação, veio dos Estados Unidos, tendo, inclusive, inspirado a primeira constituição republicana, dando origem a uma política liberal na economia e com estados descentralizados (FAUSTO, 2000). A República tratou logo de eliminar alguns casos que dificultavam os interesses políticos e administrativos do estado. Para isso, realizou-se “[...] a separação do Estado e da Igreja, a liberdade de cultos religiosos, o estabelecimento do casamento civil e a secularização dos cemitérios” (MARTINS, 2001, p. 7).

A Primeira República caracterizou-se por um regime oligárquico² em que prevaleceram os interesses regionais, originando políticas próprias com grande fortalecimento dos partidos locais. De uma forma geral, “a República concretizou a autonomia estadual, dando plena expressão aos interesses de cada região” (FAUSTO, 2000, p.261). Martins (2001) explica que ocorreu a aliança dos ideais republicanos burgueses com os interesses dos latifundiários estabelecendo um

²(FAUSTO 2000, p. 261,) “Oligarquia é uma palavra grega que significa governo de poucas pessoas, pertencentes a uma classe ou a uma família. De fato, embora a aparência de organização do país fosse liberal, na prática o poder foi controlado por um reduzido grupo de políticos em cada Estado”.

governo autoritário que privilegiava os interesses locais. Ela aponta ainda, que no dia do golpe, surpreendentemente, a maioria dos participantes eram monarquistas.

Os interesses locais eram mantidos pela figura do chamado coronel, que se distinguia pela longa permanência no cargo do executivo, originando uma rede de compromissos que davam suporte ao “[...] fortalecimento dos poderes estaduais, formação dos quadros oligárquicos regionais, supressão do poder moderador imperial e preservação dos esquemas informais de poder, encharcados de patrimonialismo e mandonismo” (AXT, 2007, p. 89).

O poder local se concretizou com a extinção das câmaras municipais em substituição do intendente que tinha poder político e de polícia. As intervenções urbanas empreendidas na Primeira República não teriam ocorrido se não fosse o poder ilimitado concedido aos intendentes. De forma similar ao que ocorreu em Paris, onde o engenheiro Haussmann obteve poder ilimitado para remodelar a cidade, as capitais brasileiras foram governadas por interventores que promoveram reformas urbanas nunca antes vistas, como no Rio de Janeiro através do “Bota Abaixo” iniciado pelo intendente Pereira Passos e nas reformas urbanas de Porto Alegre, na gestão do intendente Montauray por 24 anos (CARVALHO, 1985; PESAVENTO, 1999).

A promulgação da constituição de 1891 atendeu aos desejos regionais e oficializou o federalismo, autorizando os Estados a terem sua própria constituição, forças públicas armadas, possibilidade de contrair empréstimos internacionais e justiças estaduais específicas (MATTOS, 2010). A reeleição foi proibida de forma geral, exceto, no Rio Grande do Sul, onde a constituição redigida por Júlio de Castilhos dava possibilidade de reeleição ilimitada e permitiu a permanência de Borges de Medeiros por 25 anos na presidência do estado.

A exceção do Rio Grande do Sul é, de acordo com Love (1993), o reflexo da constituição de 1891 que foi uma associação de membros desiguais em que sobressaíram-se São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Os demais estados configuraram-se como satélites dos poderosos e eram vulneráveis às intervenções federais.

No caso do Rio Grande do Sul, o período republicano foi marcado pela forte presença do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR)³ que se manteve no poder

³ A difusão das ideias positivistas no Rio Grande do Sul recebeu um impulso decisivo no princípio de 1882, com a criação do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR).

até 1928 com mãos de ferro. O PRR encampou bases políticas locais, como o colonato⁴, cooptando a elite enriquecida pelas vias comercial e industrial (PESAVENTO, 2002).

No Rio Grande do Sul, a tomada do poder pelos republicanos, que eram minoria, colocou a oposição em isolamento após a Proclamação da República. Essa mesma oposição derrubou o líder republicano Júlio Prates de Castilhos⁵, em 12 de novembro de 1891, dando sequência a um período conturbado denominado de *Governicho* com mais de 18 presidentes em pouco mais de dois anos. No dia 17 de junho de 1892, Júlio de Castilhos, com apoio do marechal Floriano, liderou um levante que o recolocou no poder conduzindo, a partir daí, um projeto político de cunho conservador autoritário que visava desmontar o antigo aparato administrativo imperial (FÉLIX, 1987; FRANCO, 2007).

Na luta de Castilhos estavam a desmontagem do poder baseado nos municípios (Guarda Nacional, conselhos municipais, delegados, etc.) e a montagem de um novo poder local que envolvia substituir a antiga máquina político-administrativa. O seu projeto compreendia a cooptação de forças locais distintas das raízes imperiais, havendo a migração do poder da Campanha⁶ para as regiões da Serra⁷. Logo, os novos poderes concentraram-se numa classe média de comerciantes e de pequenos proprietários rurais e urbanos (FÉLIX, 1987).

O autoritarismo republicano, após 1893, ascendeu o levante oposicionista do Partido Federalista que armou-se contra o Partido Republicano dando início à Revolução Federalista⁸ que terminou somente em 23 de agosto de 1895 com a pacificação mediada pelo governo federal. Félix (1987) argumenta que esse conflito

⁴ Indivíduos provenientes da área de colonização do século XIX. Geralmente eram pessoas de classe média que enriqueceram com a produção rural ou na atividade comercial.

⁵(MUSEU JÚLIO DE CASTILHOS) Disponível em: <<http://museujuliodecastilhos.blogspot.com.br/p/historico-do-museu.html> > Acesso em: 02 de fev. 2014. Nascido em Cruz Alta, RS, no dia 29 de junho de 1860 - e falecido em Porto Alegre, em 24 de outubro de 1903. Foi um jornalista e político brasileiro. Foi presidente do Rio Grande do Sul por duas vezes e principal autor da Constituição Estadual de 1891. Disseminou o ideário positivista no Brasil.

⁶ Na Proclamação da República, a região da Campanha era a maior força política do Rio Grande do Sul, além disso, lá estavam constituídos os maiores contingentes militares decorrente das inúmeras guerras de fronteiras provindas desde o Período Colonial brasileiro. O grupo estava estabelecido numa região de campo, onde difundiu-se a pecuária baseada na grande propriedade. A ascensão dos republicanos, liderados por Júlio de Castilhos, causou um choque no poder da região cuja hegemonia foi abalada pelo novo governante.

⁷ Abrange a região de colonização europeia, principalmente, as áreas de imigração alemã e italiana localizadas no entorno dos afluentes do Guaíba. Também destaca-se a região de Cruz Alta como apoiadora do republicanismo.

⁸ Também chamada de Revolta da Degola, devido a prática de execução que consistia em degolar o inimigo.

foi um marco divisor, primeiro no rompimento do pacto imperial e depois no tipo de coronelismo implantado no Rio Grande do Sul. A partir daí, os coronéis “tornaram-se, na prática, delegados do poder central, prepostos do governo com funções burocráticas e militares. Em consequência, recebiam duas vantagens fundamentais: privilégios econômicos e autonomia de ação no âmbito local” (FÉLIX, 1987, p.56).

A manutenção do poder dos coronéis no mando local contribuiu para as primeiras alterações urbanas em Porto Alegre e demais áreas urbanas do interior do Estado. Alterações que seguiram o exemplo de cidades maiores, como o Rio de Janeiro e Paris. Os intendentess perpetuavam-se no poder, igualmente ao Presidente⁹ do Estado, sendo essa uma prática fundamentada pela ideologia de Augusto Comte e aplicada por Castilhos. Portanto, “o continuísmo tornou-se o outro pronto fundamental do castilhismo¹⁰, valorizando como tática que levava um administrador a conhecer para poder prever questões no exercício da chefia do estado e/ou dos municípios” (BAKOS, 2007, p.174). A autonomia decorrente do pacto coronelista dava aos mandos locais liberdade para interferir no desenvolvimento urbano ou obter privilégios econômicos concedidos para as reformas urbanas. Isso também ocorreu no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, onde muitas das reformas foram transferidas pelos intendentess à iniciativa privada (PESAVENTO, 1999).

A permanência dos intendentess também era garantida pelas eleições fraudulentas que recebiam, quando necessário, a intervenção do Presidente do Estado para que a composição das chapas tivessem aliados em potencial para permanência das alianças. Existia, ainda, a adulteração das atas quando necessário. A manutenção do poder local também se dava pela atuação dos coronéis que cooptavam aliados nas esferas públicas, endinheirados locais e lideranças religiosas para se favorecerem por meio do tráfico de influências e comércio de vantagens (AXT, 2003; 2007).

⁹ Na Primeira República, o governador do Estado tinha o título e Presidente conforme a Constituição de 1891.

¹⁰ (RODRÍGUEZ, 2007, p.73, grifo do autor) O Castilhismo como uma versão positivista diferente do *comtismo*, ou do positivismo *tout-tout*. Como filosofia política atuante, a ideologia castilhistas criou um modelo político que se perpetuou no Rio Grande do Sul ao longo de mais de três décadas, e que exerceu forte influxo no contexto da República Velha e posteriormente. Essas diferenças provêm, sem dúvida, das peculiares condições históricas da sociedade gaúcha, bem como da propícia personalidade autoritária de Castilhos. Afinal de contas, o *Sistema de política positiva* de Comte não passava de um modelo teórico, ao passo que os castilhistas puseram em prática um regime político.

O PRR controlava o sistema eleitoral que, aos olhos da grande massa, mostrava-se eficiente e virtuoso, mas não passava de fraudulento, sendo que a constituição “[...] assegurava a supremacia do poder executivo sobre o legislativo quanto permitia sucessiva reeleição do governante [...]. Tal situação, associada à fraude eleitoral, assegurava a continuidade do governante no poder” (PESAVENTO, 2002, p. 68).

Além disso, a permanência e a autonomia dos intendentos baseavam-se na ideologia proposta pelo PRR que, fundamentada por Júlio de Castilhos, seguia os preceitos da influência positivista, que buscava a ordem e o progresso para o crescimento do Estado. Castilhos elaborou a ideia de que o bem público deveria ser o fortalecimento do Estado passando pelos seguintes campos: “obras públicas, desenvolvimento industrial, estabilidade das finanças públicas, amortização da dívida do Estado, preservação da poupança oficial, educação cívica dos cidadãos [...]” (RODRÍGUEZ, 2007, p. 64). Além disso, “no cume de todo o sistema castilhista encontrava-se a figura do líder carismático, que sabia para onde deveria guiar os destinos da sociedade [...]” (RODRIGUEZ, 2007, p.87).

Carvalho (2004) afirma que os republicanos definiram o público como a soma dos interesses individuais, entretanto essa soma constituía-se nos interesses particulares deles. Esses interesses estavam, principalmente, alicerçados nos poderes dos republicanos de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, e, por meio dessas três províncias, definiu-se um sistema liberal sustentado pelo presidencialismo baseado nas teorias sociais darwinistas. Especificamente no Rio Grande do Sul, os sucessores de Castilhos mantiveram a organização política, administrativa e moral do PRR, originando o que foi chamado de castilhismo, uma ideologia que “[...] diferenciava-se do comtismo em virtude de destacar incisivamente a presença dominadora do Estado nos diferentes campos da vida social [...]. O castilhismo mostrou-se mais decididamente totalitário [...]” (RODRÍGUEZ, 2007, p. 74).

Nesse sentido, os republicanos, no Brasil, instalaram uma política de modernização conservadora, em que inúmeros setores da sociedade tiveram sua participação política limitada ou excluída do processo de modernização (ARRUDA, 2013).

Carvalho (2003) avalia que a participação política estava baseada, no que ele denomina, de “os três povos da República”: o povo das estatísticas, o povo das

eleições e o povo da rua. O povo das estatísticas era de maioria analfabeta e habitante do sertão brasileiro. O povo das eleições era aquele de ausência total da participação popular nas eleições, aliado as fraudes eleitorais. O povo das ruas era, justamente, a parte da população que manifestava-se de alguma forma contra práticas do novo regime; em geral eram indivíduos que sentiam suas tradições locais serem atingidas.

Era o povo da rua que se demonstrava descontente com o processo de modernização conservadora republicana, pois essa parcela da população teve suas tradições atingidas pelas reformas urbanas, primeiro no Rio de Janeiro e depois nas demais cidades. A ditadura disfarçada elegeu as cidades como o espaço de representação da modernidade e para isso transformou-as em vitrine do progresso. Esse processo também ocorreu nas cidades do Vale dos Sinos, nosso objeto de estudo, porém os acontecimentos políticos provenientes da Revolução Federalista retardaram o desenvolvimento urbano até o ano de 1895. Portanto, compreender as implicações provenientes da Proclamação da República na região é fundamental para compreender as primeiras intervenções urbanas conforme veremos a seguir.

1.2 A implantação da República e suas implicações no Vale dos Sinos

A implantação da República possibilitou a participação política dos imigrantes e seus descendentes e proporcionou a oficialização da Igreja Luterana na forma de lei através da igualdade e liberdade para todos os cultos (DREHER, 2014). A institucionalização da naturalização em massa dos imigrantes foi vantajosa para o governo republicano que se beneficiou com a introdução desse grupo na atuação política, pois no decorrer da República as relações de poder migraram da Campanha para a Zona Colonial (FÉLIX, 1987), o que também auxiliou na maior intensidade com que ocorreu a Revolução Federalista nas áreas de imigração.

As implicações posteriores à Proclamação da República no Vale dos Sinos estão relacionadas com a Revolução Federalista (1893-1895), principalmente nos três municípios existentes na época: São Leopoldo, Santa Christina do Pinhal e Taquara. Os três municípios concentravam a estrutura burocrática do Estado, a vida urbana e os líderes locais, assim, nesses três lugares, repercutiram as primeiras reações conseqüentes da Proclamação da República.

Nas cidades de São Leopoldo e Taquara esse processo foi conturbado, pois no período que vai da Proclamação da República até o ano de 1896 sucederam várias juntas administrativas que duravam poucos meses no mando municipal. A oposição local ao republicanismo de Castilhos foi reprimida com a extinção dos municípios de Santa Christina do Pinhal e São Francisco de Paula¹¹, ambos limítrofes com Taquara. Após a extinção, eles foram anexados a Taquara. Apenas São Francisco de Paula retomou sua autonomia administrativa¹², Santa Christina do Pinhal permaneceu na condição de distrito.

A situação da região colonial¹³ foi descrita por Amstad (1999) como um dos primeiros focos revolucionários do Estado. Os relatos descrevem ataques de grupos federalistas, provenientes dos Campos de Cima da Serra (São Francisco de Paula), liderados por indivíduos como Belisário Batista, Antônio Corrêa e Maneco Leão. Esses grupos desciam a encosta do planalto saqueando as picadas; existe, inclusive, o registro de saque de dinheiro e armas na sede da Câmara de Taquara em 1893.

Em Santa Christina do Pinhal, as tensões entre republicanos e federalistas agravaram-se quando a junta municipal foi destituída e empossada¹⁴ uma nova que convinha ao grupo de Castilhos. O golpe final no poder local foi quando os republicanos destituíram todo o comando da Guarda Nacional com sede em Santa Christina¹⁵. No lugar, foram empossados, como comandante, o Coronel Francisco de Oliveira Neves e, como major, o Coronel Diniz Martins Rangel (intendente de Taquara 1900-1920). Essa ação demonstra o interesse de Júlio de Castilhos em desmontar as bases locais e formar novos poderes que o apoiassem, como o caso do Coronel Francisco de Oliveira Neves, que também foi empossado como administrador provisório de Taquara, depois derrubado pelo Governicho e reempossado com a volta dos republicanos no governo em 1892¹⁶.

¹¹ Ambos extintos em 01 de setembro de 1892.

¹² São Francisco de Paula retomou sua autonomia enquanto município em 06 de dezembro de 1902.

¹³ Entendemos como região colonial a área de colonização europeia, em especial as áreas de vales, da encosta do planalto e noroeste do Rio Grande do Sul.

¹⁴ A nova junta municipal foi nomeada em 14 de março de 1890 (Ato nº 133).

¹⁵ A política local de Santa Christina do Pinhal era liderada pelo comandante da Guarda Nacional Coronel Francisco Alves dos Santos – Chico Santos. A proximidade da sede de Santa Christina do Pinhal com a sede de Taquara dava a Chico Santos um amplo espaço de domínio em dois municípios, portanto, em 19 de julho de 1890, os republicanos o destituíram do comando da Guarda Nacional.

¹⁶ A legislação pode ser consultada no MHMAT e Engelmann (2005, 2007).

Em São Leopoldo, a Câmara foi dissolvida em 31 de dezembro de 1899, logo assumindo a Junta Municipal Provisória. Somente no ano de 1890 foram nomeadas três juntas e até 1892, mais duas. O primeiro conselho municipal foi eleito em 28 de setembro de 1891, porém teve posse adiada devido ao cerco realizado pelos federalistas no prédio da Intendência. A normalização do conselho ocorreu somente em 1892, ficando este incumbido da administração municipal até o ano de 1896 quando ocorreram eleições para intendente (MOEHLECKE, 2011).

O quadro de instabilidade política no Vale dos Sinos caracterizava-se pela sucessão de juntas municipais provisórias e pela sucessiva disputa entre os coronéis locais. A instabilidade gerada pela Revolução Federalista manteve o desenvolvimento urbano local em segundo plano visto que, logo após o fim da revolta (1895) e posterior à eleição dos primeiros intendentes (1896), voltam-se os olhos para a cidade.

Somente após a retomada de Júlio de Castilhos ao poder, a Lei Orgânica de São Leopoldo foi promulgada (1892) como, também, o primeiro Código de Posturas de Taquara (1892). O Código de Posturas de São Leopoldo tardou mais ainda, somente foi publicado em 1897, após a posse do primeiro intendente. É importante recordar que Novo Hamburgo era distrito até 1927, estando sujeito as leis de São Leopoldo, portanto, sendo o seu primeiro Código de Posturas de 1929.

O quadro político posterior à revolta demonstrou um alinhamento das cidades do Vale dos Sinos com a República, instalada no Rio Grande do Sul. Uma das alterações urbanas iniciais do primeiro intendente de Taquara, Sebastião Amoretti, foi mudar as nomeações públicas imperiais do núcleo urbano de Santa Christina do Pinhal para denominações republicanas¹⁷ demonstrando que a República havia vencido e que era necessário deixar o passado para trás, rumo ao progresso via modernização. Tal ação também foi promovida nas áreas urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo as quais tiveram os nomes substituídos conforme veremos no capítulo III.

É importante compreender o processo de ruptura que a Revolução Federalista causou na região, pois são os políticos, empossados no poder municipal após o conflito, que administraram as cidades de São Leopoldo e Taquara. Gertz (1994) afirma que este fato indica que as regiões de populações de imigração alemã

¹⁷ (MHMAT) Ato nº 01 de 02 de abril de 1897.

não ficaram amorfas ao conflito, e que esses grupos étnicos agiram conforme as especificidades do lugar. No plano urbano, o fim da revolta parece ter despertado as atenções para as cidades, verificado, especialmente, pelo aumento dos registros fotográficos da urbe.

Finda a revolução, os coronéis assumiram a administração dos municípios com poder unilateral, já que o conselho municipal tinha o mesmo papel da Assembleia dos Representantes, meramente atribuições homologatórias (AXT, 2007). Na região colonial, a maioria dos intendentess caracterizavam-se pela sua procedência comercial, diferente dos intendentess das regiões da Campanha (FÉLIX, 1987; LOVE, 1993). No Vale dos Sinos se confirma esse panorama, como por exemplo, em São Leopoldo, onde constituíram-se no poder coronéis como Guilherme Gaelzer Netto (1902-1916) que era comerciante e João Corrêa Ferreira da Silva (1924-1928) ligado ao ramo de construções (especialmente ferroviário); em Taquara, o Coronel Diniz Martins Rangel (1900-1920) estava inserido no ramo comercial e na navegação e Arnaldo da Costa Bard¹⁸ era engenheiro (1920-1924); e em Novo Hamburgo Leopoldo Petry atuava no magistério e Pedro Adams Filho na indústria¹⁹.

Assim, os mandos locais estabeleceram-se no final do século XIX, após a Revolução Federalista, sendo que na gestão desses intendentess ocorreram as principais alterações urbanas. Esses coronéis alternavam-se no poder usufruindo de privilégios pessoais, como por exemplo, o Coronel João Corrêa, que antes da intendência havia construído a ferrovia de Novo Hamburgo – Taquara – Canela. Corrêa também adquiriu em São Leopoldo a concessão da pedreira no Morro do Paula e a construção de uma linha férrea até o lugar. Além disso, ganhou o direito de exploração de linhas de bondes nas ruas de São Leopoldo e de Novo Hamburgo (1913-1915)²⁰. Quando foi intendente, João Corrêa iniciou diversas obras urbanas, como a hidráulica que sanou os problemas de abastecimento de água da cidade, inaugurada em 1926; o início da construção do cais e da Praça Centenário, inaugurados em 1934; e do Hospital Centenário, inaugurado em 1931.

¹⁸ (REVISTA DO GLOBO, 1931) Foi Empossado Major-Fiscal do Estado Maior do 47º batalhão de São Leopoldo durante a Revolução de 1930.

¹⁹ Os intendentess, antes de ocuparem o cargo municipal, estavam envolvidos em atividades comerciais, industriais ou em cargos públicos locais (magistério, coletoria estadual, cartórios, delegado, etc.).

²⁰ Informações do Cel. João Corrêa extraídas de Moehlecke (1998).

O Cel. Guilherme Gaelzer era comerciante e delegado municipal de São Leopoldo antes de assumir a intendência. Caracterizava-se como um germanista convicto sendo chamado de *Pequeno Kaiser* pela roupa de comandante da guarda municipal, pelas constantes viagens a Alemanha e por seu apreço declarado a Guilherme II (CELESTINO, 2012). Entretanto, tinha a confiança do PRR que o nomeou intendente e delegado de São Leopoldo como forma de apaziguar os ânimos locais (FERNANDES, 2013). Fato inusitado pois, geralmente, o mando policial era uma indicação distinta da intendência para equilibrar as forças locais (FÉLIX, 1987). Em sua gestão procederam-se as primeiras reformas urbanas, como aterro das ruas centrais, construção de calçadas, iluminação elétrica, construção de inúmeras pontes, melhorias das estradas para o tráfego do automóvel, etc. (GAELZER NETTO, 1903 A, 1903B, 1904).

Em Taquara, o Coronel Diniz Rangel, antes de tomar posse como intendente, exercia a função de major na Guarda Nacional, era responsável pelo *Registro de Transmissão de Imóveis* e era membro do *Conselho Municipal de Taquara*²¹. Foi em sua administração que o trem chegou em Taquara e os primeiros passos para a modernização das ruas foram tomados, como por exemplo, a iluminação pública elétrica, o telégrafo e a construção da intendência. Permaneceu no cargo de intendente por vinte anos o que demonstra as relações afinadas com o Presidente do Estado Borges de Medeiros e, também, com o projeto do PRR de perpetuar líderes políticos no poder como promotores do bem público.

Ainda em Taquara, na gestão de Arnaldo da Costa Bard, foi o momento em que muitas obras urbanas foram realizadas, como por exemplo, o asseio²² público, o matadouro público, a lavanderia pública, o embelezamento das ruas por meio da arborização, entre outros (BARD, 1924). Em sua gestão iniciaram-se as tratativas com o intendente de São Leopoldo, Mansueto Bernardi, para construção da Usina da Toca no Rio Santa Cruz inaugurada em 1930 com objetivo de suprir a demanda energética das indústrias, das residências e da iluminação pública das duas cidades. Antes dessa usina, o intendente Cel. Gaelzer havia inaugurado a Usina da Picada

²¹ Informações disponíveis no MHMAT e em Engelmann (2005, 2007).

²² Estrutura que recebia os dejetos fecais para tratamento. Nas cidades do Vale dos Sinos, nas primeiras décadas do século XX, o esgoto era coletado por carroças que recolhiam os “cubos”, recipientes que armazenavam os excrementos nas residências.

48 em 1916, época em que foi instalada a iluminação elétrica na cidade de São Leopoldo e no distrito de *Hamburger Berg*²³ e *New Hamburg*²⁴.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o intendente Cel. Guilherme Gaelzer foi deposto do cargo depois de intrigas locais²⁵, muito provavelmente acusado de compactuar com a Alemanha, pois a nomeação posterior do intendente Gabriel de Azambuja Fortuna foi de mediadas nacionalista. As autoras Weber e Ramos destacam que

Fortuna ficou por três anos no governo, entre 1916 e 1919 e promoveu medidas nacionalizadoras que afetaram o funcionamento de clubes sociais locais. Nesse momento, as ações do governo brasileiro em relação aos alemães e/ou seus descendentes, os teuto-brasileiros, foi com o intuito de abraçará-los (WEBER & RAMOS, 2014, p.351).

Para exemplificar as ações nacionalistas²⁶ de Fortuna frente ao espaço urbano, em 1919, ele mandou renomear os distritos de *New Hamburg* e *Hamburger Berg* para Borges de Medeiros, porém o Presidente não aceitou a homenagem (MOEHLECKE, 2010, p.109). O impedimento de Borges de Medeiros sobreveio, provavelmente, pelo seu entendimento da importância industrial de *Hamburger Berg* e *New Hamburg*, sem contar que o Vale dos Sinos já estava consolidado como região de abastecimento de Porto Alegre e com uma considerável população rural e urbana (mais a primeira do que a segunda²⁷), tendo inclusive auxiliado na construção da imagem do Rio Grande do Sul como o “celeiro do Brasil” devido a sua produção agropecuária (PESAVENTO, 1983).

²³ Atual bairro Hamburgo Velho na cidade de Novo Hamburgo. Esse lugar fazia parte do município de São Leopoldo até 1927 quando emancipou-se junto com o povoado de *New Hamburg* originando o município de Novo Hamburgo. Abordaremos com mais detalhes a formação urbana desse espaço no capítulo III, no qual também analisamos as fotografias de paisagens urbanas.

²⁴ Atual bairro centro de Novo Hamburgo. O nome se refere à estação de trem que foi construída exatamente na área central da cidade.

²⁵ Gaelzer também tinha oposição dos jornais locais (um católico e outro luterano) que não legitimavam sua condição de intendente, justificavam que sua posse era ilegítima por ter sido nomeado e consideravam as eleições posteriores fraudulentos. Ainda, por ser a imprensa local ligada a instituições religiosas, existia o agravante do intendente ser descendente do movimento Mucker, inclusive, sua mãe foi morta no conflito com o exército imperial (FERNANDES, 2013).

²⁶ As medidas nacionalistas de Fortuna incluíam restrição do uso do alemão como língua oficial como ocorreu, por exemplo, nas sociedades locais. Além disso, nas áreas rurais, escolas comunitárias, que ministravam suas aulas no idioma alemão, sofreram fiscalizações do Estado. Também nesse período, o governo intensificou a abertura de instituições de ensino públicas como por exemplo, a fundação do Grupo Escolar Rodolpho Von Hering em Taquara (1918).

²⁷ (FEE, 1981) No censo de 1920, década de considerável desenvolvimento urbano, a população dos municípios de São Leopoldo e Taquara era majoritariamente rural, conforme segue: São Leopoldo: população urbana 7000, população rural 37000; Taquara: população urbana 4000, população rural 28500.

Ainda, no período da Primeira Guerra Mundial, a produção agropecuária do Vale dos Sinos acentuou-se com a necessidade de abastecer o mercado interno do país. Também houve reflexo na indústria que passou a produzir determinados produtos que eram importados (ROCHE 1969A, 1969B). Pesavento (1983) descreve que a banha produzida pelos colonos passou a ser vendida para o norte do Brasil e Europa, entretanto, ela evidencia que os grandes beneficiários eram os comerciantes que transportavam a matéria-prima e a refinavam nas cidades. Esse crescimento econômico parece ter repercutido no desenvolvimento urbano no início da década de 1920, sendo o período com mais registros fotográficos.

A importância da região para o abastecimento da capital e para os negócios do Estado fez com que os republicanos logo cooptassem os mandos locais, assim, o que percebe-se durante a Primeira República é um quadro político que se mostra com quase 90% de apoio aos republicanos nas eleições (FRANCO, 2007), claro que devemos ponderar esses dados devido ao sistema eleitoral fraudulento já pontuado anteriormente, entretanto, eles mostram uma certa cumplicidade ao republicanismo através da longa permanência dos intendentess locais e dos investimentos em infraestrutura (ferrovia, intendência, eletricidade, etc.).

No final do século XIX, as preocupações voltadas ao desenvolvimento urbano das cidades do Rio Grande do Sul e do Vale dos Sinos estão diretamente relacionadas com o apaziguamento político em 1895. Com a afirmação política dos republicanos no governo do Estado, logo tratou-se de arquitetar o projeto de modernização da capital Porto Alegre inspirado em modelos urbanos de capitais brasileiras, em especial Rio de Janeiro e São Paulo, mas também do exterior como na Paris de Haussmann, conforme veremos a seguir.

1.3 O desenvolvimento urbano sob os efeitos da modernidade na Primeira República

No final do século XIX as nações consideradas atrasadas foram inseridas num processo de modernização e ocidentalização, onde ser moderno era entrar, o mais rápido possível, num ritmo de aceleração desenfreado denominado modernidade (LE GOFF, 2003).

O desenvolvimento urbano intensificado na Primeira República constituiu num sistema que mesclava a modernidade com as heranças do passado imperial

produzindo uma *modernização conflitual* (LE GOFF, 2003, p.186, grifo do autor) onde apenas uma parte da sociedade foi atingida pelo ideal de mudança. Essa modernização provocou dois brasis distintos, onde a desigualdade social mesclava-se a ilusão do progresso cujo novo regime parecia ser a expressão mais clara. No entanto, este "novo" apresentava mais continuidades do que rupturas, mais atraso do que "progresso". Numa visão liberal particular, apostava-se nas teorias racistas que viam a diversidade étnica do Brasil como problema que deveria ser resolvido através do branqueamento da população via imigração europeia (SCHWARCZ, 2012).

Quanto a modernidade relacionada a cidade, Bauman (1999) destaca que ela pôs em choque o local e o global, confrontando as práticas tradicionais das comunidades que viviam no ritmo da natureza com as práticas do desenvolvimento urbano baseadas em comunicações rápidas e nas ideias de civilidade. Ele explica que a modernidade implicou na cidade o controle do cidadão, condenando o nomadismo e triunfando o sedentarismo, esse último um estágio que era preciso ter um endereço fixo e um estado de origem.

De acordo com Pesavento (1999), a cultura da modernidade é eminentemente urbana e ocorreu por duas vias indissociáveis: a primeira como cidade da renovação através das transformações capitalistas; a segunda pelas manifestações culturais e artísticas. Ambas as vias transformam a cidade no "local onde as coisas acontecem".

Essas influências refletiram-se na organização e na higienização dos lugares urbanos no momento em que grandes massas são envolvidas num processo de mudanças nunca antes visto. As primeiras áreas a receber essas alterações no Brasil foram os grandes centros, como por exemplo, Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Porto Alegre.

Essas alterações urbanas inspiraram-se naquelas ocorridas no velho mundo, onde o reorganizar da urbe foi estabelecido com "[...] o caos urbano, favorecido pela Revolução Industrial, incentivou as primeiras tentativas de planejamento urbano e de construção de uma cidade ideal" (RAMINELLI, 1997, p. 185). Esse crescimento desordenado alocou as fábricas entre moradias e moradores entre as fábricas onde "os governantes europeus tiveram a tarefa de ordenar, higienizar e pensar em soluções possíveis para a vida urbana" (RAMINELLI, 1997, p.185).

De fato, as modificações da urbe surtiram efeito a partir da metade do século XIX em diante, no momento que ocorre um “boom” tecnológico, quando grandes invenções surgiram para facilitar e agilizar o processo industrial. Esse momento pode ser chamado de “Segunda Revolução Industrial, também intitulada de Revolução Científico – Tecnológica [...] [...] ela possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade e os derivados de petróleo, dando assim origem a novos campos de exploração industrial [...]” (SEVCENKO, 1998, p. 8-9).

No Brasil, essas alterações foram realizadas para romper com o passado levando em conta dois aspectos: “[...] de um lado procurava modernizar e ‘europeizar’ a antiga urbe colonial; por outro lado, a reforma pretendia ordenar e disciplinar a população pobre [...]” (RAMINELLI, 1997, p.202).

Essa ideologia tem origem no final do período colonial quando o Brasil já buscava apresentar, aos olhos estrangeiros, que se modernizava. Essa imagem de ordem se acentuava e se concretizava na República onde havia necessidade de “[...] ‘civilizar’, [...] espelhar as potências industriais e democratizadas [...], pois as grandes capitais da jovem República constituíam o horror a qualquer um que estivesse habituado aos padrões arquitetônicos e sanitários de grandes capitais europeias [...]” (MARINS, 2004, p.134).

De acordo com Rolnik (1995), o desenvolvimento urbano republicano caracterizou-se pela segregação espacial de bairros e classes em substituto da cidade colonial socialmente polivalente. Ela diz que o reflexo mais característico desse processo ocorreu com o fim da escravidão quando o trabalho escravo foi substituído pelo trabalho livre e, na separação do lugar de trabalho do lugar de moradia.

Arruda (2000) diz que a Proclamação da República desencadeou o desejo de atualizar o Brasil ao ritmo das nações Europeias e dos Estados Unidos. Ele lembra que Rio de Janeiro e São Paulo serviram como modelo de urbanização e industrialização para o restante do Brasil. Os republicanos consideraram a cidade como um organismo que deveria ser disposto hierarquicamente, para isso necessitava ser tratado, pois estava doente (GUN & CORREIA, 2001). Os projetos urbanos pretendiam padronizar e curar e não atender as especificidades de cada ambiente. Aplicavam-se os mesmos conceitos para todas as urbes com o objetivo do controle do mapa sobre o espaço (BAUMAN, 1999).

De acordo com Pesavento (1999), os projetos urbanos da República estavam embebidos das influências da cidade de Paris sobre a qual foram construídas inúmeras representações em texto e imagem que a tornaram emblemática para a modernização urbana do período. Para a autora, “Paris é um conceito, um sistema de ideias e imagens de representações tornadas coletivas. Paris é o centro de um imaginário social construído pela modernidade” (PESAVENTO, 1999, p.68). Para ela, Paris foi uma das primeiras cidades, senão a primeira, a suportar na prática as ideias de uma “cidade aberta” apoiada no movimento e na diversidade em combate ao “ar viciado, calçadas perigosas, riachos que cortam as ruas em dois; telhas que pingam, pó, barro, ruas estreitas com casas imundas e feias [...]” (PESAVENTO, 1999, p.46).

A Paris cheia de problemas exigiu desobstruções seguindo as novas concepções urbanas. Assim, surgiram novas ruas, estabeleceu-se a rede de esgoto, seguindo-se os princípios da higiene e da estética. Inúmeras intervenções urbanas foram realizadas até meados do século XIX, mas foi na gestão do barão Georges-Eugène Haussmann (1853-1870) que a cidade foi transformada. Em sua administração de 17 anos, enormes avenidas foram abertas refazendo o desenho urbano arcaico. Demolições de antigos casarios e expulsões sucederam-se. Organização de espaços de lazer para a burguesia foram construídos e uma natureza artificial foi trazida para a cidade através da reinvenção de cascatas, pontes, lagos e bosques (PESAVENTO, 1999).

No Brasil, após a Proclamação da República, as primeiras alterações nos espaços urbanos foram nos nomes das ruas, praças e prédios públicos. Todos aqueles elementos públicos que lembrassem os heróis nacionais do império ou qualquer nome que remetesse à religião foram trocados pelos “heróis nacionais” da República (MARTINS, 2001). Por exemplo, em Porto Alegre, logo no dia seguinte ao ato da Proclamação da República, sucedeu-se a troca dos nomes das ruas. Para isso, foram colados papéis com os novos nomes sobre as antigas nomeações imperiais (BAKOS, 2007).

No que se refere as alterações estruturais urbanas, o Rio de Janeiro foi a primeira cidade brasileira a sofrer com essas interferências por se tratar da capital e a vitrine do Brasil no exterior. Nesse processo definiu-se um plano que abrangia simultaneamente a modernização do porto, o saneamento da cidade e a reforma urbana (SEVCENKO, 1998). Para Pesavento (1999), ocorreu no Rio de Janeiro uma

recusa à identidade de cidade colonial, pois a elite carioca não se sentia pertencente aquela cidade que consideravam feia, imunda, perigosa e caótica, sendo a primeira malha urbana brasileira a receber os efeitos da modernidade por se tratar da capital do país e concentrar as principais elites políticas.

Os problemas do Rio de Janeiro eram identificados com aqueles referidos como os da chamada “Cidade Velha” onde imperavam todos os problemas combatidos pelos novos padrões urbanos. A ideia era edificar uma cidade funcional, higiênica e com uma estética mais adequada à modernidade. “Simbolicamente, a intenção era tornar o Rio uma metrópole moderna aceitável aos olhos das novas elites, espécie de Paris à beira-mar, glamourizada pela ‘decoração’ tropical do ambiente” (PESAVENTO, 1999, p. 175-176).

Segundo Carvalho (1987), o Rio de Janeiro tinha, no final do século XIX, a maior população urbana do Brasil que aumentava exponencialmente devido a fatores como a abolição e o aumento da imigração estrangeira. Ele explica que existia um intenso desequilíbrio entre os sexos, sendo que a população masculina contava mais que o dobro da feminina. As condições de trabalho consistiam em ocupações mal remuneradas que ficavam na fronteira entre a legalidade e a ilegalidade.

Uma das primeiras medidas para controlar o alvoroço da multidão no Rio de Janeiro foi a normatização e controle da instituição do Código de Posturas Municipais de 1890 que dava ênfase especial a normatização e controle da população marginal. Mas, de acordo com Carvalho (1987), foi na gestão do interventor Engenheiro Francisco Pereira Passos (1902-1906) que ocorreram as modificações do centro com a abertura da Avenida Beira-Mar e a construção da Avenida Central. Procedeu-se a demolição de 640 prédios e a expulsão dos indesejados que correram para os morros e subúrbios.

No caso de São Paulo, em fins do século XIX, Marins (1998) diz que a cidade lembrava e formava um aspecto dos “[...] tempos rudes da antiga capitania de sertanistas e tropeiros, era o horror dos triunfantes cafeicultores e empresários paulistas republicanos” (MARINS, 1998, p. 172). Ele diz que a grande massa de pessoas que migrou para a grande cidade formou imensos bairros sem planejamento, onde ocorreu um repentino inchaço populacional que configurava-se na forma de enormes cortiços que propiciavam a proliferação das epidemias.

O inchaço populacional paulista consolidou as ideias de reformas urbanísticas principalmente na área central “[...] considerada não civilizada, também foi atingida pelas demolições excludentes [...]. Um extenso programa de retificações e alargamentos das ruas centrais permitiu melhor definição dos espaços [...]” (MARINS, 1998, p. 178-179). Nesse processo, surgiram os grandes bairros jardins, buscando a separação social e a Avenida Paulista como símbolo da elite burguesa paulista.

No final do século XIX, em São Paulo, “o plano urbanístico que o poder público implementava implicava a ordenação do traçado urbano, visando a tornar as ruas mais largas, mais retas e mais uniformes” (BARBUY, 2006, p.44). Segundo a autora esses objetivos foram oficializados no Código de Posturas Municipal de 1875 e intensificaram após a Proclamação da República através da criação da Comissão Técnica de Melhoramentos que determinava como os prédios podiam ser construídos incluindo-se a proibição de reformas nos antigos edifícios coloniais para que eles se deteriorassem e fossem derrubados.

Barbuy (2006) descreve que, no decorrer da urbanização republicana, ruas amplas e arejadas foram construídas conforme o ideal higienista e ao mesmo tempo os comerciantes edificavam suas lojas amplas com muitas vitrines para expor suas mercadorias. Os quintais na área urbana tornavam-se cada vez menos comuns tendendo a cidade a verticalizar-se pela isenção de impostos dada a partir de 1907 a quem construísse prédios com mais de dois pavimentos acima do solo. Além disso, as casas de madeira com sótãos foram banidas. Logo, por volta de 1914 a área central da cidade de São Paulo apresentava-se completamente reconstruída.

Em Porto Alegre, a abertura de novas avenidas, pavimentação, construção de edifícios novos, sistemas de captação de esgoto, captação de água, a modernização do porto caracterizavam as principais mudanças que visavam adequar “[...] a capital gaúcha ao padrão de controle necessário às cidades portuárias integradas nas redes capitalistas, apta para receber os fluxos internacionais, tornando-se digna da projeção econômica de celeiro e centro do charqueado brasileiro” (MARINS, 1998, p. 164).

A cidade de Porto Alegre, no final do século XIX, era uma capital ao sul do Brasil que identificava-se com o mito do gaúcho indômito das guerras do Prata. No plano urbano, caracterizava-se a bagunça e a sujeira. No plano alto da cidade concentrava-se a administração, enquanto na parte baixa estava toda a vida

comercial e portuária rodeada de população descendente de escravos (PESAVENTO, 1999).

Conforme Pesavento (1999), urgia a “extinção dos becos que cortavam as ruas principais da cidade, e cujas denominações revelam parte do panorama urbano que continham: beco do Mijo, dos Pecados Mortais, do Leite, da Fonte” (PESAVENTO, 1999, p. 58). Ela também lembra que a imigração proporcionou o crescimento populacional da cidade e comercial, assim, abriu-se o Caminho Novo (Voluntários da Pátria) para interligar-se com o Vale dos Sinos de onde provinham carretas de boi carregadas de mantimentos. Ainda no Império, institui-se um Código de Posturas Municipais que tratava de assuntos como os transportes, o lixo urbano e a iluminação pública, mas mesmo assim o crescimento populacional desorganizado e o alto índice de doenças permaneceram.

Foi na gestão dos intendentos-interventores, que permaneceram no cargo de 1897 a 1924, sob os ideias externos de Paris e Buenos Aires e internos do Rio de Janeiro e São Paulo, que se tentou retirar a capital da condição de acanhada, pequena e problemática. Na proposta positivista a cidade de Porto Alegre deveria ser o símbolo da modernidade e, portanto, tornar-se o principal cenário da diversificação econômica do Estado. Assim, o primeiro intendente, Alfredo Augusto de Azevedo (1892-1896), institui o primeiro Código de Posturas republicano que estabeleceu o controle urbano, principalmente dos cortiços, além disso foi ele que determinou a mudança de todas as nomeações públicas para nomes republicanos. Mas, sem dúvida, foi na longa gestão de 27 anos (1897-1924) do intendente José Montauray de Aguiar Leitão que a cidade foi remodelada (PESAVENTO, 1999).

A gestão de Montauray ocorreu concomitante à de Pereira Passos, no Rio de Janeiro, o que leva a crer que as ideias e ações do processo urbanizador carioca tenha influenciado Porto Alegre. No longo período que Montauray esteve na gestão da cidade foram dadas ênfases ao saneamento urbano, a instalação da Usina Municipal de energia elétrica, a implantação dos bondes elétricos e a construção de inúmeros edifícios públicos. Durante seu governo, projetou-se, mas não efetivou-se, uma cidade com avenidas perimetrais que facilitassem o acesso ao centro, a projeção da avenida do Porto, no estilo da Avenida Beira Mar do Rio de Janeiro, o início do aterro de áreas junto ao Guaíba, a projeção da Avenida Júlio de Castilhos, a canalização e o tratamento paisagístico dos arroios. Vale lembrar que o foco da

reurbanização era extinguir todo vestígio de cortiço incrustado nos becos do centro e indesejados pela administração municipal (PESAVENTO, 1999).

O projeto urbanístico proposto para Porto Alegre assemelha-se com o do Rio de Janeiro na composição do urbano com a natureza, mas também assemelha-se com as ideias vindas da Argentina, especificamente, das cidades de La Plata e Buenos Aires, anteriores às reformas urbanas do Brasil. No caso de La Plata, Arruda (2013) destaca que constitui-se uma área urbana linear e em harmonia com os espaços como, por exemplo, na integração com o porto e o rio, também foram construídos ambientes procurando sanear a cidade dos problemas das cidades industriais como as áreas verdes com parques e jardins e a canalização de água.

Pesavento define a capital gaúcha no final da década de 1920 como

híbrida entre o modelo de Paris e o de Berlim, a Porto Alegre do final da década projetava seus sonhos de ser metrópole no Primeiro Mundo. [...] Era lá o horizonte de chegada de governantes e das camadas privilegiadas. Uma Paris no sul talvez fosse o desejo de modernidade mais caro, mas, entre a cidade ideal e a cidade possível, concretizava-se a ação de engenheiros e arquitetos alemães [...] (PESAVENTO, 1994, p.205).

A definição de Pesavento para Porto Alegre mostra a presença teuto-brasileira²⁸ no meio urbano frente as aspirações francesas da República, também indica que a proximidade da capital com a zona colonial²⁹ de imigrantes alemães da região do Vale dos Sinos havia transformado a cidade no início do século XX através da expansão urbana, da industrialização e embelezamento dos edifícios através de profissionais germânicos e o surgimento de novas vias, como por exemplo, o Caminho Novo (Rua Voluntários da Pátria) interligando a região colonial (PESAVENTO, 1994).

Dentro dessas alterações urbanas vale lembrar que a questão do transporte recebeu uma atenção especial. O projeto do estado republicano objetivava atender aos interesses da elite agrária que precisava escoar sua produção. Para isso, estruturou-se uma malha ferroviária que ligasse os principais centros de produção de café no sudeste como também ferrovias que fizessem a ligação da área colonial

²⁸ Termo usado para designar quem é de origem alemã e brasileira. Segundo SEYFERTH é uma definição para “um grupo étnico distinto dos alemães e dos brasileiros, e tem sua especificidade derivada da experiência comum da colonização” (SEYFERTH, 1994, p.19).

²⁹ Região de colonização composta de imigrantes. A primeira zona colonial foi o Vale dos Sinos que, a partir de 1824, recebeu imigrantes oriundos do atual território da Alemanha. Essas áreas despontaram no século XIX como produtoras agropecuárias de gêneros de primeira necessidade e pela pujança comercial.

gaúcha à sua capital. O trem era o elemento mais moderno que existia em transportes, na época, substituindo o atrasado sistema de mulas e ou barcos que transitavam pelos rios.

O trem, no início do século XX, foi um elemento urbanizador. A partir das estações foram surgindo cidades que se fundamentaram no seu tráfego diário. Em São Paulo, o trem proporcionou uma revolução que levou ao povoamento de áreas urbanas antes pouco habitadas, onde “[...] constituíram-se moradias, algumas de grande porte, apalacetadas, escolas e hospitais enquanto suas praças receberam jardins públicos. Introduziu-se a iluminação a gás; instalaram-se telégrafos e serviços telefônicos” (MARTINS, 2001, p. 40). A própria cidade de São Paulo é um exemplo, “entroncando as linhas férreas que levavam à corte e ao Vale do Paraíba, ao próspero Oeste e a Santos, porto escoador da produção cafeeira [...]” (MARINS, 1998, p. 171). Para Arruda (2000), a ferrovia também serviu de interligação dos “sertões ocultos” com as “áreas civilizadas”, do mesmo modo elas serviram de penetração do território e a conquista da natureza. Saíam da cidade, lugar da modernidade, e atingiam as regiões “abandonadas”.

A primeira ferrovia surgiu em 1854, no Império, quando o Barão de Mauá construiu a via férrea ligando Petrópolis ao Rio de Janeiro. No sul do Brasil, em especial no Rio Grande do Sul, a primeira ferrovia é de 1876. Inaugurada por D. Pedro II, ela interligou Porto Alegre a São Leopoldo com o objetivo de atingir com rapidez a obtenção dos produtos da zona colonial (IPHAE, 2002). De acordo com Heinsfeld (2007), as linhas gaúchas foram projetadas após um estudo comparativo com a malha ferroviária dos países do Prata, assim, os objetivos eram proteger as fronteiras e agilizar a colonização das terras do norte do estado. Ele também lembra que as ferrovias foram construídas convergindo para o porto de Rio de Grande com o intuito de abastecê-lo com a produção colonial.

Também, no Vale dos Sinos, a ferrovia foi um fator urbanizador, principalmente nas cidades de Novo Hamburgo e Taquara. O trem trouxe outros elementos da modernidade, como as linhas de telégrafo, que acompanhavam a estrada de ferro a cada prolongamento. Outro fator foi a rapidez desse transporte que garantia a pontualidade dos horários diários³⁰ em oposição ao transporte fluvial,

³⁰No princípio da ferrovia ela tornou-se eficiente principalmente pelos horários regulares para passageiros, porém tanto a pontualidade quanto a agilidade da estrada de ferro passaram a ser questionadas na década de 1920 com o avanço do automóvel, principalmente pelos comerciantes e

dependente do nível d'água para navegação. A ferrovia também trouxe consigo o fotógrafo, que a cada prolongamento da linha estava presente para o registro da nova estrada e das cidades que urbanizavam-se, assim, a fotografia surge nesse processo de mudanças com o papel importante de registrar o desenvolvimento da cidade. O ato de fotografar difundiu uma série de vistas urbanas, primeiro nas grandes cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, mas também nas cidades menores do interior do Brasil, como podemos verificar a seguir.

1.4 A fotografia e seus usos para registrar as paisagens urbanas no Brasil

A fotografia foi inventada na Europa, no princípio do século XIX, originada de experiências que objetivavam gravar a imagem em superfície. Já em 1826, Joseph Nicéphore Niépce fixou a imagem em uma superfície fotosensibilizada. Mais tarde, Lois Jacques Mandé Daguerre prosseguiu as experiências, conseguindo fixar definitivamente a imagem e concretizar sua invenção, chamada de daguerreótipo, que foi o primeiro aparelho fixador de imagens (MICHELON, 2007, p. 417). No Brasil tivemos o pesquisador Hercule Florence que, antes mesmo dos inventores europeus, já havia desenvolvido uma técnica para gravar imagens no papel que nomeou de *photographie*, porém sua descoberta foi isolada e não se difundiu pelo mundo (KOSSOY, 2006).

Oficialmente, o aparelho de Daguerre chega às mãos de D. Pedro II no início dos anos de 1840, sendo o próprio imperador, um dos precursores da reprodução fotográfica brasileira, patrocinando diversos fotógrafos, com o objetivo de mostrar o progresso e a modernidade de seu governo (SCHWARCZ, 1998).

Uma das primeiras fotografias de paisagem urbana do Brasil de que se tem conhecimento foi tirada no Rio de Janeiro em 16 de janeiro de 1840. Essa imagem foi feita utilizando-se o aparelho de Daguerre durante a realização da primeira viagem fotográfica pelo mundo (TURAZZI, 2010)³¹.

No Rio Grande do Sul, a fotografia chega aos grandes centros, como Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande – primeiras cidades rio-grandenses fotografadas –, muito possivelmente, tiradas por estrangeiros nos seus primeiros retratos em

industrializados de Novo Hamburgo, conforme veremos no capítulo III.

³¹ A respeito da viagem do aparelho de Daguerre ver mais em: TURAZZI, Maria Inez. Máquina Viajante. *IN: Revista de História da Biblioteca Nacional*. Ano 5, nº 52, janeiro 2010.

meados do século XIX (DILL, 2009). Em Porto Alegre, os primeiros registros fotográficos são da segunda metade do século XIX, de autoria do fotógrafo italiano, Luiz Terragno. Posteriormente surgem os estúdios dos irmãos Ferrari e de Virgílio Calegari que passam a produzir imagens fotográficas da cidade e da elite política republicana que percebia na fotografia uma relevância social e simbólica (POSSAMAI, 2008).

A imagem fotográfica brasileira difunde-se no final dos anos de 1880, caracterizada nas grandes exposições universais das quais D. Pedro II participava diretamente e incentivava a elaboração de álbuns fotográficos do Brasil, como o *“Album de vues Du Brésil”*³². Elaboraões fotográficas como essa incentivaram a construção do ato fotográfico no final do século XIX e no início do século XX, retratando uma sociedade que se aproximava do ideal de civilização, construindo representações de paisagens urbanas antes mesmo da Primeira República.

As paisagens urbanas são rapidamente difundidas, uma vez que é nas cidades que a maioria dos fotógrafos se concentram. O crescente interesse pela fotografia trazia a possibilidade de ganhos fácieis devido tanto aos interesses privados quanto aos públicos. Se de um lado os governos tinham interesse em registrar as mudanças urbanas, de outro, os moradores locais queriam seu registro em algum tipo de foto ou cartão postal (LIMA, 1998) integrando-se, assim, ao "progresso" que se materializava na cidade e que era representado na fotografia.

No decorrer do final do século XIX, inúmeras representações paisagísticas urbanas eram realizadas pelos chamados fotógrafos paisagistas que, no início de suas atividades, tinham que realizar suas funções quase que imóveis devido à tecnologia das máquinas de então³³ pois “esse era o momento em que aparecem as imagens de cidades-fantasmas, vazias de transeuntes, que as lentes das máquinas eram incapazes de captar” (SCHWARCZ, 1998, p. 349).

É importante salientar que essas fotografias são preferências de uma época e devem ser analisadas como “uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se

³² (KOSSOY, 2002, p. 89-90) [...] conjunto iconográfico que pode ser considerado como a última peça publicitária acerca do Brasil elaborada pelo governo imperial [...]. [...] publicado na França, sob os auspícios do Comitê Franco-Brasileiro, especialmente para a exposição Universal de Paris de 1889.

³³ Até o final do século XIX, os fotógrafos tinham que carregar um emaranhado de equipamentos, uma espécie de laboratório portátil, em que deviam dominar técnicas químicas para a revelação da imagem. Além disso, as primeiras fotografias precisavam de uma exposição maior para a fixação da imagem. Logo, as ruas aparecem desertas, porque a máquina não conseguia captar o movimento urbano ou porque as fotografias eram tiradas em horários com poucas pessoas nas ruas.

dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores” (LE GOFF, 2003, p.534).

As imagens fotográficas que sobreviveram as escolhas são heranças do passado, são monumentos; já as imagens analisadas dentro de uma crítica que busca desvendar as suas intenções configura-se como um documento. Logo, entendemos que a imagem fotográfica deve ser analisada como um documento/monumento onde:

O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite à memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa. (LE GOFF, 2003, p.546)

O entendimento da fotografia enquanto documento e monumento é seguido por Mauad (1996). A autora afirma que a fotografia enquanto imagem/documento é um índice do passado e a imagem/monumento é um símbolo do que foi estabelecido como visual para ser eterno.

Para a autora, a escolha das fotografias para seu uso como fonte histórica

deve compor uma série extensa e homogênea no sentido de dar conta das semelhanças e diferenças próprias ao conjunto de imagens que se escolheu analisar. Nesse sentido o *corpus* fotográfico pode ser organizado em função de um tema, tais como a morte, a criança, o casamento etc., ou em função das diferentes agências de produção da imagem que competem nos processos de produção de sentido social, entre as quais a família, o Estado, a imprensa e a publicidade. Em ambos os casos, a análise histórica da mensagem fotográfica tem na noção de espaço a sua chave de leitura, posto que a própria fotografia é um recorte espacial que contém outros espaços que a determinam e estruturam, como, por exemplo, o espaço geográfico, o espaço dos objetos (interiores, exteriores e pessoais), o espaço da figuração e o espaço das vivências, comportamentos e representações sociais (MAUAD, 1996, p.10).

O documento enquanto monumento é resultado de uma montagem da história, da sociedade e das épocas sucessivas as quais continuou a viver. O documento deve ser analisado e desmitificado, além disso ele deve ser analisado na sua totalidade, ou seja, todo e qualquer fonte que permita descobrir os fenômenos que levam a compreender o documento são úteis (LE GOFF, 2003). Por exemplo, a compreensão da fotografia pode se dar pelo auxílio de diferentes tipos de fontes

(KOSSOY, 2001) como jornais, paisagens, cartografia, posturas municipais, entre outros.

No caso desse estudo, a forma de análise das fotografias passa pela percepção da distribuição de diversos elementos nas imagens como os ícones das modernidade, características étnicas, pessoas, vivências que compõem o espaço fotografado. Essas imagens foram selecionadas através da intensidade com que os mesmos locais foram fotografados entre o final do século XIX até meados da década de 1930, conforme veremos no capítulo III (Tabela 1). O número considerável de imagens de um mesmo lugar identifica uma série que, embora não seja extensa, é significativa, possuindo certa homogeneidade que dá sentido à análise das fotografias como fonte histórica e não como mero aspecto ilustrativo.

Para Flusser (1985) as fotografias possuem um contexto mágico que ele define como sendo um tempo que circula e estabelece relações significativas. O autor afirma que no tempo circular as fotografias são entendidas como códigos que traduzem eventos e situações, assim um elemento explica o outro e, por sua vez, o primeiro é compreendido através de um processo de relações reversíveis, chamado também de eterno retorno.

As fotografias também são testemunhos que sobrevieram ao tempo por estarem ligadas a determinada situação histórica que mobiliza a consciência. Entendemos que a imagem fotográfica não é dependente do seu criador, pois ela produz novas relações entre a imagem e a realidade a ponto que o espectador atribui ao mundo real os predicados de uma imagem e não o contrário (SONTAG, 2004).

É necessário considerar o caráter técnico da imagem fotográfica. Para Flusser (1985) a fotografia é uma imagem técnica que passa a impressão de confiável, entretanto, isso é ilusório. O que percebemos numa fotografia são conceitos relativos ao mundo que devem ser decifrados. O autor diz que a imagem técnica emancipou a sociedade da necessidade de pensar conceitualmente e foi ela que causou um efeito contrário, ou seja, formou uma massa populacional amorfa na transformação do conhecimento científico em não visível e na substituição das imagens tradicionais.

Mauad (1996) afirma que a fotografia não é neutra, pois ela isola determinado lugar no tempo e no espaço, é preciso que as perguntas sejam feitas. Uma das primeiras tentativas de compreender o ato de produção da fotografia é a sua

natureza técnica, pois a imagem fotográfica é um testemunho que atesta a existência de uma realidade. A fotografia também deve ser interpretada como a eleição realizada através de um conjunto de escolhas possíveis. Nesse caso, a imagem fotográfica é um produto cultural que pode “por um lado, contribuir para a veiculação de novos comportamentos e representações da classe que possui o controle de tais meios, e por outro, atuar como eficiente meio de controle social, através da educação do olhar” (MAUAD, 1996, p.11).

A fotografia, produzida a partir de um aparelho, cercou o homem a ponto que o mundo lá fora só interessa ao fotógrafo dentro das potencialidades da máquina fotográfica (FLUSSER, 1985). Assim, o fotógrafo passa a ser primeiro um dominador das potencialidades do aparelho e, somente depois, utiliza essa técnica para passar por cima das barreiras regionais fotografando os espaços conforme as categorias mais convenientes e utilizando o aparelho dentro de suas possibilidades. Dessa forma, o especialista procura estabelecer situações jamais existentes agindo conceitualmente e não ingenuamente (FLUSSER, 1985). O especialista transforma as imagens fotográficas em conceitos programados com o objetivo de atingir o comportamento dos seus receptores.

A distribuição da fotografia, comparada ao vídeo, é muito simples por ser impressa em um papel. A simplicidade torna a fotografia multiplicável a ponto que distribuí-la é multiplicá-la. Por serem imagens imóveis e mudas podem ser distribuídas infinitamente. Por sua vez, os receptores, são modelados pelas imagens fotográficas ao ponto de reconhecerem nelas forças inebriantes que agem sobre o receptor para um comportamento ritual que estabelece um círculo mágico em torno da sociedade (FLUSSER, 1985).

Para Sontag (2004) a industrialização da fotografia (reprodução) permitiu que as estruturas burocráticas utilizassem a imagem fotográfica como forma de gerir a sociedade. Os registros fotográficos das intervenções urbanas nas cidades brasileiras no período estudado é um exemplo de tentativa de criar um novo padrão visual gerido pela foto. Sontag (2004) afirma que o controle do registro fotográfico redefini a experiência comum (gente, coisas, fatos, tudo que vemos) através da exploração e da duplicação fotográfica, o que transforma o mundo e fragmenta-o, possibilitando formas de controle mais eficazes que a escrita.

A duplicação do mundo pela câmera também está atrelada aos efeitos da modernidade, em um momento que a sociedade passou a experimentar um ritmo

vertiginoso de transformação, assim o registro fotográfico também exerce a função de registrar aquilo que está desaparecendo (SONTAG, 2004), como no caso das abruptas intervenções urbanas realizadas no Rio de Janeiro.

Mitchell (2008) assegura ser importante analisar a imagem do ponto de vista material e imaterial. Ele esclarece que a imagem material é aquela que vemos e que podemos, por exemplo, pendurar em uma parede, por outro lado ele descreve a imaterialidade visual como aquela que formamos a partir, por exemplo, da leitura de um texto. O autor enfatiza ainda ser importante analisar as imagens sob o ponto de vista do cruzamento das fontes visuais com a escrita, onde o mundo/imagem pode ser encontrado dentro da análise linguagem/visualidade. Monteiro (2013) destaca nesse caso que as imagens fazem parte da vida cotidiana a ponto de interferirem nas relações humanas tanto no visível (material) quanto no invisível (imaterial).

A dualidade linguagem/visualidade pode ser interpretada no que Meneses (2003) chama de reciclagem da imagem, ou seja, a mesma visualidade pode produzir efeitos diversos na sua trajetória histórica pois é através da interação social que ela ganha sentidos e valores. Nesse caso o autor lembra que deve-se tomar a imagem como um enunciado que somente apreende na fala, sendo necessário retrazar a biografia, a carreira e a trajetória o mais próximo possível. Nessa mesma linha, Knauss (2006) afirma que é preciso analisar a imagem na sua multiplicidade, além da visão, observando a questão do estudo visual através das práticas cotidianas de olhar e exposição. Para o autor “a cultura visual é o que torna estas relações possíveis. Assim, a cultura visual é o que torna possível uma sociedade que enxerga” (KANUSS, 2006, p.108).

No caso das cidades, Mitchell (2008) afirma que enxergar passa pela observação da arquitetura que é parte importante na análise visual urbana, pois o espaço público da urbe é onde estão concentrados a maioria das obras de arte. O mesmo autor aponta que na arquitetura urbana se destacam todos os tipos de obras o que caracteriza a universalidade e a totalidade do ambiente espacial da cidade.

Partindo dos pressupostos acima, o estudo das imagens, nessa pesquisa, passa pela compreensão da narrativa histórico-visual urbana da região em que está inserida a produção fotográfica. Buscamos compreender as representações fotográficas das paisagens urbanas a partir do processo de modernização urbana desencadeado na Primeira República. Assim, procuramos entender como a sociedade da época representou visualmente a cidade dentro do contexto da

urbanização. Entendemos que essas narrativas visuais tinham a finalidade de mostrar o desenvolvimento urbano, por isso podem ser consideradas como fotografias públicas³⁴:

que desempenham um papel na elaboração de uma opinião pública (meios de comunicação, estado etc.). É, portanto, o suporte de agenciamento de uma memória pública que registra, retém e projeta no tempo histórico, uma versão dos acontecimentos. Essa versão é construída por uma narrativa visual e verbal, ou seja, intertextual [...]. A fotografia pública produz visualmente um espaço público nas sociedades contemporâneas, em compasso com as visões de mundo as quais se associa (MAUAD, 2013, p.13).

A análise da narrativa histórico-visual das fotografias públicas do urbano deve ocorrer pela sua multiplicidade de possibilidades. A imagem urbana é um monumento que atravessou épocas e ao mesmo tempo é um documento quando analisada de forma crítica. A fotografia urbana não é neutra, portanto, ela não deve ser analisada isoladamente, por isso é fundamental ter um grupo de imagens para dar solidez ao estudo.

No entanto, ter um grupo de imagens urbanas não garante a compreensão da realidade, pois em muitos casos elas estão perdidas dos seus projetos originais, nesse caso é preciso fazer o cruzamento de informações com outras fontes que possam transmitir dados acerca dos assuntos das fotografias como no uso de fontes escritas (manuscritos, escritas impressas – revistas, álbuns, relatórios) e fontes-objetos (arquitetura urbana, planos urbanos) (KOSSOY, 2001). Conforme Kossoy (2001) o uso de outras fontes também auxilia na análise do conteúdo da fotografia:

isto implica na verificação de todos os detalhes das imagens, o exame continuamente alimentado por informações dadas a conhecer através de periódicos de época, atas oficiais emanadas pelo poder públicos, relatórios da administração municipal e das secretarias do Estado, plantas de arquitetura, crônicas da cidade, entre outras fontes (KOSSOY, 2001, p.85).

Entendemos que a fotografia deve ser analisada como um fragmento que foi selecionado do real e que se formou através de três estágios: o primeiro é o momento da intenção do registro fotográfico; o segundo decorre do primeiro, onde

³⁴ Entendemos que as fotografias utilizadas nessa pesquisa não são públicas ao ponto de representar, por exemplo um regime político, entretanto essas imagens possuem caráter de circulação pública, pois estão concentradas em acervos de acesso público. Além disso, é possível encontrar a mesma imagem em mais de um acervo e, também, os temas das imagens são semelhantes mostrando o desenvolvimento urbano em oposição ao passado colonial.

ocorreu a materialização da fotografia; e o terceiro são os caminhos percorridos pela imagem fotográfica (KOSSOY, 2001). Também concordamos com Kossoy (2001) ao destacar que a compreensão das imagens fotográficas está em “alcançar o sentido maior da fração da vida representada naquilo que ele não têm de visível fotograficamente” (KOSSOY, 2001, p.77).

Nas cidades, decifrar as fotografias passa pela compreensão do não visível, do cruzamento das fontes e principalmente pelos fotógrafos que a registraram. Os fotógrafos, que estavam mais interessados em obter lucro com a venda das imagens, teciam uma narrativa urbana por meio de fotografias elencando uma sequência de imagens que caracterizassem uma cidade moderna dando ênfase para

as fachadas dos estabelecimentos comerciais e bancários; dos hotéis que aguardavam os turistas e homens de negócios de outras praças comerciais; as casas, varandas e jardins particulares onde viviam as famílias de elite; as inovações urbanas que atestavam o dinamismo da administração pública; o movimento das ruas, dos cafés, clubes e cinemas que informavam e, simultaneamente, produziam uma leitura da urbe marcada pela visão positiva do progresso e da modernidade (BORGES, 2008, p.84).

Assim, a fotografia foi incumbida de registrar as rápidas mudanças urbanas, sendo comum às administrações municipais contratarem fotógrafos para projetos fotográficos que evidenciassem o desenvolvimento urbano (POSSAMAI, 2007). Na capital Porto Alegre, os primeiros fotógrafos paisagistas foram Rafael Ferrari, Calor e Jacinto, os quais foram encarregados pelo governo de “[...] fotografar cidades, monumentos, edifícios públicos, estabelecimentos agrícolas e fábricas do Estado [...]. Do conjunto de suas fotografias, destacaram-se o panorama de Porto Alegre” (DILL, 2009, p. 40-41).

No período republicano, alguns fotógrafos ficaram conhecidos por seus trabalhos a serviço dos governantes dos estados e dos municípios. Contratados especificamente para registrar as transformações urbanas em marcha, eles ganharam notoriedade, como Augusto Malta e Marc Ferrez, no Rio de Janeiro, e Militão Augusto de Azevedo, em São Paulo. Essas fotografias tinham a finalidade de registrar mudanças e de realizar a propaganda da ação oficial.

No Rio de Janeiro, Augusto Malta foi o primeiro fotógrafo funcionário público (1903) a ser denominado de fotógrafo documentarista. Malta foi um fotógrafo contratado na gestão de Pereira Passos com a função de registrar a derrubada dois

prédios coloniais e a construção dos novos edifícios (OLIVEIRA JR., 1998). Também no Rio de Janeiro encontramos o fotógrafo Marc Ferrez contratado (1903-1906) para acompanhar, especificamente, o trabalho de construção da Avenida Central. Ferrez retratou as plantas arquitetônicas, a demolição dos prédios antigos e a construção dos novos prédios (CARVALHO & WOLF, 2008).

Em São Paulo, o fotógrafo Militão Augusto de Azevedo registrou o desenvolvimento urbano através do *Album Comparativo da Cidade de São Paulo (1862-1887)*. Nessa obra, o fotógrafo apresenta “as transformações arquitetônicas e urbanísticas da cidade em 25 anos. Revela todo um novo desenho urbano que vai se esboçando, em especial, desde a chegada da ferrovia em meados dos anos 1860” (FREHSE, 2001, p.24). Além disso, a autora descreve que o álbum demonstra a propagação da fotografia de rua que “constitui um precioso documento de maneiras cultural e historicamente específicas de representar visualmente as mudanças nas vivências sociais de um espaço submetido à irreversíveis transformações históricas” (FREHESE, 2001, p.3). Assim, as imagens urbanas de Militão demonstram indícios de como era a vida urbana de São Paulo na época e permitem compreender as representações visuais das ruas através do cenário físico e dos agentes sociais que indicam permanência e ruptura, simultaneamente, antigo e moderno.

Em Porto Alegre, os principais temas registrados nas fotografias consistiam em mostrar a cidade no seu processo de modernização. Os temas fotografados recortavam o espaço da cidade, pois as imagens eram fragmentos selecionados da realidade, a fim de construir determinada visão, em geral, a de uma cidade moderna e grandiosa. Assim, o enfoque era na monumentalidade dos prédios, preocupando-se em mostrar os edifícios com mais de um pavimento, e especialmente, os edifícios públicos como símbolos do desenvolvimento republicano. As fotografias também registraram a infraestrutura urbana – transporte, eletricidade, calçamento, calçadas, saneamento público –, além disso, as imagens davam ênfase à ordenação dos espaços públicos, como as praças com sua natureza domesticada (POSSAMAI, 2005; 2007).

A fotografia de paisagem urbana teve o papel, na Primeira República, de mostrar o desenvolvimento das cidades implantado pelos governos republicanos. Em um primeiro momento, as grandes cidades foram alvos dos registros, como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre; posteriormente, a fotografia chegou aos

centros regionais, onde também difundiu-se o desejo de registro da urbe como forma de imitar o modelo dos grandes centros urbanos. Dessa forma, as imagens alimentaram-se de outras, já existentes (JOLY, 1994), procurando construir paisagens urbanas semelhantes ou iguais às de Paris, do Rio de Janeiro ou de Porto Alegre.

No início do século XX, também foram produzidos outros álbuns fotográficos nos moldes do *Album Comparativo* de Militão. No Rio Grande do Sul, em 1922, no álbum com o tema “Centenário da Independência do Brasil”, foram representados espaços urbanos do Rio Grande do Sul que pautavam-se pelas grandes cidades inseridas nos parâmetros da modernidade (MICHELON, 2007). Os álbuns também construíram narrativas do ingresso das cidades na modernidade, sendo que a seleção das fotografias constituem arquivos que solidificam-se com a encenação final (ARRUDA, 2013).

Um formato que se intensificou na década de 1920 foi o cartão postal. Com a difusão da imagem nos cartões postais, os fotógrafos se voltaram para a produção e veiculação de fotos para este suporte, com predominância das vistas urbanas (KOSSOY, 2002). A função principal do postal “[...] era de enviar uma mensagem curta e rápida, complementada ou inusitada pela ilustração. Quantos jovens trocaram mensagens amorosas usando o significado simbólico das fotografias [...]” (FLORES, 2007, p.7). A rapidez do postal estava atrelada ao efeito modernidade que impunha agilidade, logo nessa difusão rápida os cartões postais também “[...] corroboram uma compreensão reduzida da paisagem. [...] Dessa maneira, São Paulo é a Avenida Paulista, o Rio de Janeiro é o Pão de Açúcar, Ouro Preto é a obra de Aleijadinho, Salvador é o Pelourinho, Manaus é o Teatro Nacional [...]” (SCHAPOCHNIK, 1998, p. 426).

Tanto o postal quanto as demais fotografias de paisagens urbanas registraram o diferente. O traçado urbano ganhou ênfase, principalmente para as grandes avenidas retas, distintas das ruas tortuosas das cidades coloniais. A exemplo do que ocorreu com Belo Horizonte e La Plata, o plano urbano devia ser um exemplo de organização calcado na regularidade das ruas, na composição estética dos elementos arquitetônicos e naturais e na salubridade calcada na limpeza urbana (ARRUDA, 2013).

A fotografia também registrava o urbano em oposição ao rural que era considerado degradante e atrasado. Mattos (2010) diz que o fim da escravidão

causou desestabilização na hierarquia rural e também acentuou as práticas tradicionais do catolicismo popular que refletiram-se nos conflitos messiânicos, como por exemplo, nas guerras de Canudos, na Bahia e na guerra do Contestado, em Santa Catarina. No meio rural moravam os sujeitos que a elite burguesa não queria na cidade, além disso, o campo era lugar da desordem e carregava símbolos que lembravam o Império, como a fervorosa religiosidade e uma população majoritariamente de origem africana.

De acordo com Arruda (2000), os republicanos trataram da questão dos sertões do Brasil através da dicotomia cidade-progresso/campo-atraso. Ele diz que a República instalou a ideia de que era preciso civilizar os sertões. A modernização urbana imposta pelos republicanos e retratada incansavelmente pelos fotógrafos objetivava construir por meio da fotografia uma nova identidade para a nação que passava pela cidade como um monumento representando uma história linear de heróis da República como bem discute Carvalho (1987). Assim, utilizou-se a fotografia como documento na construção e na manutenção da imagem do poder (LE GOFF, 2003).

A fotografia tornou-se, na Primeira República, uma ferramenta de fabricar representações do urbano, um processo que, de acordo com Pollack (1989), consiste na difusão de memórias coletivas organizadas que tem a função de resumir a sociedade através de imagens forjadas pelos interesses de grupos majoritários ou pelos desejos do Estado. Assim, as fotografias ambicionavam criar um imaginário social construído a partir de memórias coletivas manipuladas na construção de uma história republicana de heróis que refletia na cidade a síntese dos projetos modernizantes. Carvalho (1987) diz que as cidades foram repletas de monumentos positivistas que esboçavam um verdadeiro culto-cívico da família, da pátria e da humanidade.

O emprego da imagem fotográfica esteve também na forma de estabelecer representações dos governos e dos governantes municipais obtendo o que Bourdieu (1989) denominou de eficácia simbólica no campo da política que ocorre por meio da relação do poder instituído com os mandatários e organizações locais. Dessa forma, as fotografias urbanas mostram não só a cidade, mas os espaços da elite política e econômica local. A elite é identificada no que Monteiro (2013) afirma ser uma alteração na forma de representação do indivíduo produzida pela fotografia, e que isso passou a valorizar sua posição e seus atributos sociais dentro de uma economia industrial e

de uma sociedade de massas. Assim, as fotografias urbanas da época passam exaltar os líderes republicanos, a burguesia abastada e os espaços de sociabilidade que seguiam o modelo francês: cafés, teatros e cinemas.

No capítulo seguinte, trataremos da formação histórica da região do Vale dos Sinos no século XIX, entre 1824, ano da imigração alemã, e 1889, ano da Proclamação da República, um espaço tradicionalmente identificado como rural no interior do Brasil. Procuramos entender a ocupação dessa região através dos seus caminhos, como o rio, as estradas e a ferrovia, elementos importantes na formação urbana e na compreensão das representações visuais da região.

2. OS CAMINHOS DO VALE DOS SINOS: OCUPAÇÃO, INTEGRAÇÃO E O PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO URBANO NO SÉCULO XIX

O objetivo desse capítulo é compreender a ocupação histórica do Vale dos Sinos no século XIX, em especial aquela decorrente da imigração alemã para identificar as formas de ocupação daquele espaço e sua organização social. Pretende-se, também, entender a origem da formação dos núcleos urbanos.

Inicialmente o capítulo detém-se na compreensão da ocupação territorial da região antes da imigração, buscando identificar as formas de posse da terra durante o período de expansão das fronteiras sulinas entre os séculos XVIII e XIX através dos conflitos do Prata. Em seguida, a descrição tem como fio condutor os "caminhos" pelos quais efetivou-se o povoamento, portanto, contextualizou-se a importância do rio dos Sinos como primeira rota de inserção no território; a importância das estradas dos tropeiros através dos caminhos do litoral e da serra que subiam a encosta do planalto; o desenvolvimento das picadas povoadas pelos imigrantes alemães e sua importante produção agropecuária e, por fim, a ferrovia como elemento urbanizador e modernizante.

2.1 A caracterização do Vale dos Sinos como região através da sua formação histórica territorial no século XIX

O Vale dos Sinos é uma região que está localizada no nordeste da encosta inferior do planalto do Rio Grande do Sul onde estão situadas, à margem do rio dos Sinos, as cidades de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara, objetos dessa pesquisa. A formação histórica dessa região está intimamente ligada ao rio que foi um elemento importante no princípio da ocupação do ambiente no século XIX e que nomeia esse espaço.

De acordo com Bourdieu (1989), para compreender uma região é necessário não observar somente as propriedades ditas objetivas (ascendência, território, línguas, religião, atividade econômica), mas também as ditas subjetivas (como o sentimento de pertença). Portanto, abordaremos o Vale dos Sinos enquanto região que, na concepção de Carbonari (2009), é resultado de inúmeras determinações, transformada por heranças culturais, materiais, estruturas sociais e suas contradições, onde combina-se o geral e o particular.

O Vale dos Sinos é um espaço de variadas ocupações que resultam de ações nos níveis nacional, internacional e regional, tendo como resultado um ambiente de diversidade étnica (lusos, africanos, espanhóis, alemães, índios, etc.) e de diferentes sentimentos de pertencas que construíram a ideia de região por meio do imaginário social individual e desse com a interação com os demais indivíduos (HEREDIA, 1996). Segundo Barros (2005), a região pode ser caracterizada por uma relativa homogeneidade via alguns critérios internos, como por exemplo, os elementos de identidade (que não são necessariamente estáticos) que podem ser definidos por um sistema de relações (interno-externo), atributos econômicos e políticos, culturais e geográficos. Ele lembra que a diversidade de critérios pode definir a paisagem de uma região por meio dos atributos naturais e culturais.

No caso do Vale dos Sinos, a região delimita-se inicialmente pelo rio que impôs limites e caminhos (BARROS, 2005) podendo ser entendido como um elemento que proporciona homogeneidade³⁵. A ocupação territorial em meados do século XVIII ocorreu, principalmente, através do Rio dos Sinos, posteriormente é que intensificou a abertura de estradas para tropear o gado ou a denominada picada aberta na mata virgem para introdução do imigrante. A partir da abertura das estradas, que coincidiam com o trajeto do rio, iniciou-se a formação dos núcleos urbanos que se concretizaram com a ferrovia, transformando as cidades e impulsionando a criação de divisões político-administrativas através das emancipações.

A região também é caracterizada pela forma de ocupação da terra que, no final do século XVIII até meados do século XIX, encontrava-se fracionada em grandes propriedades denominadas de sesmarias³⁶, em alguns casos a sesmaria era fracionada internamente em lotes menores denominados de datas (MAGALHÃES, 2004). De acordo com Dean (1996), a sesmaria era a única forma legal de obter terras desocupadas. Além disso, era necessário ter influência junto ao Império para conseguir a concessão da propriedade. O autor lembra que as propriedades grandes e oferta de terra ampla encorajavam a itinerância constante

³⁵ O uso da palavra homogeneidade refere-se a alguns elementos que são mais ou menos comuns em toda a região, portanto, não pretendemos criar generalizações pois temos ciência da heterogeneidade desse espaço.

³⁶ (PESAVENTO, 2002, p. 15) A sesmaria era uma área de terra de aproximadamente três léguas (19.800m) de comprimento por uma de largura (6.600m), concedida pelo rei de Portugal aos homens abastados.

dos moradores assim que esgotavam os recursos naturais de uma área partiam para outra.

De acordo com Zarth (2002), a ocupação do território ao sul do Brasil foi estimulada ainda no século XVIII durante os conflitos entre portugueses e espanhóis. Os lusos estimularam os oficiais e soldados a instalarem fazendas para garantir a posse da terra. No Vale dos Sinos, identificamos essa situação na posse ou compra de terras que, posteriormente, a partir de 1824, originaram os projetos coloniais de fracionamento da terra em pequenas propriedades com uso de mão-de-obra livre imigrante.

Magalhães (2004) chama esse período de frente de expansão que é quando ocorrem o processo de limpeza do espaço, abertura de estradas, expulsão do índio, eliminação dos animais e ocupação humana. Ela expõe que a ocupação lusa no Vale dos Sinos ocorreu, na sua maioria, através da posse, prática não aceita pela metrópole (Portugal); porém, saiu do controle das autoridades ocasionando diversos processos judiciais de terras, como por exemplo, na Fazenda Padre Eterno que foi a leilão em 1842. De acordo com Magalhães (2004), o processo de tomar posse da terra gerava inúmeras imprecisões, pois utilizavam como pontos de referências coqueiros, açudes, pedras, etc., o que dava margem para avançar a fronteira. Ela aponta que esse avanço ocorreu com maior incidência no Alto Vale dos Sinos onde consolidou-se o povoado de Santa Cristina do Pinhal. Além disso, a autora assinala que a grilagem de terra estabeleceu uma rede de poder que perpetuou-se após a Proclamação da República mediante fraudes cartoriais.

Nesse processo de consolidação da ocupação da terra não há uma clara distinção entre as esferas pública e privada devido ao formato irregular de aquisição das propriedades que se deu por meio da posse e da compra, práticas essas que eram proibidas até a promulgação da Lei de Terras de 1850³⁷. Jovchelovitch (2000) descreve que, no Brasil, existe historicamente uma lacuna entre o que é dito e o que é feito, gerando uma enorme distância entre as vidas que regulam o cotidiano e a experiência do cotidiano.

Com a consolidação da ocupação do espaço através de sesmarias, iniciou-se o projeto de fracionamento da terra. Magalhães (2004) destaca que a colonização

³⁶ (CHALHOUB, 2012, p.39) Buscou regularizar a questão fundiária em geral, mas cujo objetivo, na ótica do governo, era permitir a utilização e venda de terras públicas para obter os recursos necessários à implantação de políticas para atrair colonos europeus.

das terras públicas da Real Feitoria do Linho Cânhamo impulsionou os projetos colonizadores particulares no Alto Vale dos Sinos e conseqüentemente a valorização da terra.

A primeira área colonizada, a fazenda pública Real Feitoria do Linho Cânhamo, iniciava em São Leopoldo indo em direção a encosta do planalto próximo à Nova Petrópolis. Essa fazenda produzia cordas para navio através do linho cânhamo e utilizava mão-de-obra escrava. O governador provincial na época mandou retirar os escravos, fracionar, medir e dividir a terra em lotes de 77 hectares para que os imigrantes fossem alojados.

O empreendimento público da Real Feitoria impulsionou a atividade privada rio acima. O imigrante João Pedro Schmidt, que era comerciante em *Hamburger Berg*, comprou a Fazenda Padre Eterno, que abrange atualmente os municípios de Sapiranga, Araricá e parte de Nova Hartz³⁸, em leilão e passou a vender pequenas propriedades em 1845 a imigrantes alemães, descendentes dos imigrantes da colônia de São Leopoldo e portugueses (MAGALHÃES, 2005).

Em direção à montante do rio dos Sinos, no final de sua área navegável, surgiu o empreendimento da Fazenda Mundo Novo, atualmente municípios de Taquara, Parobé, Igrejinha, Três Coroas, partes do território de Canela e Gramado. Essa era uma sesmaria concedida a Antônio Borges de Almeida Liaens em 1813. Após seu falecimento, foi vendida ao comerciante luso-brasileiro Tristão José Monteiro em 1846 que rebatizou a área de Colônia Mundo Novo e iniciou a venda de lotes para o excedente populacional de São Leopoldo e algumas famílias de origem italiana.

Zarth (2002) afirma que os projetos coloniais de ocupação da terra por imigrantes europeus foi uma alternativa levantada no final do período do Brasil Colônia para suprir a falta de mão-de-obra e ocupar a bacia do Rio da Prata. Ele afirma que o governo imperial deu continuidade ao projeto ao trazer os primeiros imigrantes para o sul com a ideia de ocupar a terra com mão-de-obra livre e ordeira. Pádua (2004) argumenta que a imigração também tinha a clara ideia de modernização rural na substituição da mão-de-obra escrava pela livre e na racionalização tecnológica da lavoura. Schwarcz (2012) recorda que, além dos atributos citados, a imigração tinha o desejo de “europeizar” o Brasil através do

³⁷ Essas áreas pertenciam as terras do município de São Leopoldo, porém quando foram colonizadas não faziam parte da primeira fazenda de colonização – Real Feitoria do Linho Cânhamo.

branqueamento da população para incluir-se no processo de modernização das nações europeias. Dreher (2014) acrescenta que, além de trabalhadores rurais, os imigrantes deveriam servir como soldados em possíveis guerras na região como na manutenção do território da Cisplatina.

Oficialmente, a imigração iniciou em 25 de julho de 1824, quando os primeiros imigrantes desembarcaram na extinta fazenda pública Real Feitoria do Linho Cânhamo e instalados na Casa da Feitoria que servia de abrigo para os escravos. Em seguida, o nome foi alterado para Colônia São Leopoldo como forma de diferenciar-se do projeto escravista que a antiga fazenda representava em oposição ao novo modelo voltado para mão-de-obra livre.

Segundo Dreher (2014), parte dos primeiros imigrantes eram provenientes de casas de detenções do Grão-Ducado de *Mecklenburg-Schwerin*, pessoas que estavam presas após cometerem crimes caracterizados por vagabundagem (pequenos furtos, abortos, incêndios, etc.). Dreher lembra que o fim da servidão-da-gleba levou milhares de pessoas à marginalidade e foi justamente querendo desonerar os gastos com prisioneiros que os estados europeus acordaram em libertar alguns indivíduos sob a condição de emigrarem. Os primeiros imigrantes chegados ao Vale dos Sinos consistiam em trabalhadores aptos ao serviço agrícola, já que, conforme Dreher (2014), antes do encarceramento exerciam atividades como: agricultor, servo, diarista, servo de agricultor, trabalhador rural. Ele também aponta que a maioria dos imigrantes possuía profissão de artesão, que ao mesmo tempo haviam sido despejados dos seus trabalhos em função da introdução das máquinas a vapor. Assim, é possível encontrar, entre os emigrados, tecelões, moleiros e remendões.

Roche (1969B) afirma que o Vale dos Sinos transformou-se numa área de grande efervescência econômica com a imigração devido à proximidade de Porto Alegre resultando, também, na urbanização da região. Isso reforçou a função da região como área de produção agropecuária e abastecedora da capital, pois desde o século XVIII o Vale dos Sinos foi estabelecido para essa finalidade que, conforme Pádua (2004), era uma instrução dada pelo governo imperial para os governos provinciais estimularem a ocupação de áreas próximas das capitais com acesso por rio incentivando a produção de bens de primeira necessidade. A imigração foi instalada sobre um espaço parcialmente ocupado que, conforme Zarth (2002), caracterizava-se pela denominação de florestais as áreas que não eram propícias ao

latifúndio pastoril e, assim, favoreciam a colonização no entorno dos rios e na encosta do planalto.

A imigração no Vale dos Sinos foi caracterizada por Roche (1969A) como colonização dirigida, ou seja, com funções preestabelecidas e portanto, não havendo interesse por parte do Estado que o imigrante se tornasse “homem da cidade”, mas sim agricultor, ocupante da terra. Entretanto, Roche (1969A) destaca que, ainda no período imperial, inúmeros imigrantes dirigiram-se para as cidades, em especial, para Porto Alegre onde estabeleceram-se como comerciantes, artesãos e técnicos em assuntos diversos e, também, fundaram clubes e sociedades.

Como enfatizado no início do capítulo, a ocupação das terras no Vale dos Sinos ocorreu por três vias, denominados aqui de “caminhos”: rio, estradas e ferrovia. Assim, os “caminhos” foram elementos definidores das formas de ocupação da região, sendo que, inicialmente, ela foi ocupada pela grande propriedade e posteriormente fracionada para os projetos de colonização, portanto, a seguir, veremos como essas rotas de entrada no território definiram a forma de estabelecimento dos indivíduos e no que essas vias contribuíram para a formação do princípio da vida urbana na região.

2.2 Os caminhos do Vale dos Sinos: ocupação, integração e desenvolvimento urbano

O rio, as estradas e o trem foram decisivos na ocupação da região e, na conseqüente urbanização. Através desses três caminhos, o Vale dos Sinos foi ocupado e integrado ao território brasileiro. O desenvolvimento urbano foi, em grande parte, resultado desse processo de formação dos caminhos que levavam aos entroncamentos de rio e estradas e da construção da ferrovia.

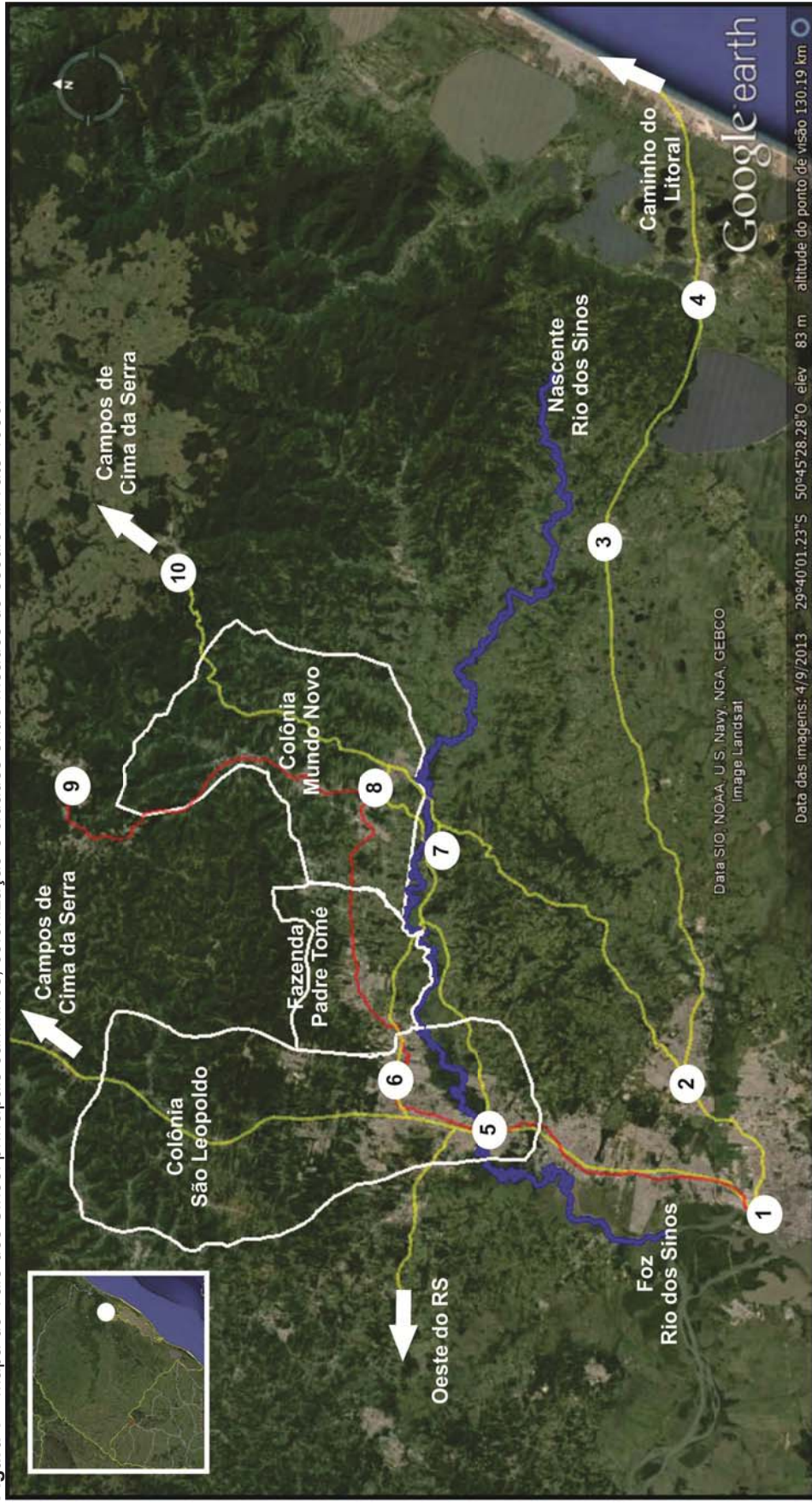
Até o final do século XIX, a região definiu-se através da geografia local que impunha aos ocupantes os caminhos a serem seguidos no território. O relevo estabelecia o trajeto a seguir frente à encosta do planalto e, geralmente, as vias terrestres seguiam pelo topo dos morros, como no caso das subidas para os Campos de Cima da Serra ou, quando possível, próximo as margens dos rios. O tempo também era contido pela natureza pois, pelo rio, era necessário esperar épocas de cheia ou a morosidade que o rio impunha em suas curvas. Nas estradas, o transporte se dava no lombo de mulas e, quando possível, carroças. O Vale dos

Sinos refletia, no apagar das luzes do século XIX, a dificuldade de comunicação do Brasil como um todo, bem como as distâncias das áreas urbanas que estavam separadas por longos vazios demográficos (SILVA, 2012).

A proximidade do Vale dos Sinos com Porto Alegre contribuiu para o sucesso da imigração, pois a existência do rio e de alguns caminhos terrestres facilitaram o contato da capital com a região e vice-versa, conforme a já citada afirmação de ROCHE (1969). Logo, a proximidade também beneficiou a introdução da ferrovia, meio de transporte que originou uma nova delimitação regional, agora não mais pela natureza. O trem estimulou o desenvolvimento urbano e criou novos núcleos populacionais ao longo da sua via junto às estações. Além disso, a ferrovia estimulou o princípio da divisão político-administrativa do Vale dos Sinos a partir da década de 1950.

No mapa a seguir (Figura 01) podemos visualizar as principais vias de transporte, projetos de colonização e cidades entre meados do século XIX até a consolidação da ferrovia no final década de 1920.

Figura 1 – Mapa do Vale dos Sinos: principais caminhos, colonização e cidades entre meados do século XIX até 1930.



Legenda

Caminhos

- Rio dos Sinos
- Estradas
- Ferrovia

Cidades

- 1 - Porto Alegre.
- 2 - Aldeia dos Anjos (Gravataí).
- 3 - Santo Antônio da Patrulha.
- 4 - Nossa Senhora da Conceição do Arroio (Osório).
- 5 - São Leopoldo.

- 6 - Hamburger Berg (Novo Hamburgo).
- 7 - Santa Christina do Pinhal.
- 8 - Taquara.
- 9 - Canela.
- 10 - São Francisco de Paula.

Mapa do Vale dos Sinos
Principais Caminhos,
colonização e cidades entre
meados do século XIX até 1930

Elaboração
Alex Juarez Müller

Conforme observamos no mapa, as vias de acesso ao Vale dos Sinos foram importantes na ocupação do espaço e na consequente consolidação urbana. As vias de interiorização partiam de Porto Alegre, primeiro pelo rio dos Sinos, sendo esse navegável até a altura de Taquara. Em segundo plano, estão os caminhos das tropas que partiam de Porto Alegre e dos Campos de Viamão em direção a Sorocaba. No princípio partiam pelo litoral atravessando núcleos urbanos como Aldeia dos Anjos, Santo Antônio da Patrulha e Nossa Senhora da Conceição do Arroio; após, foram pelos Campos de Cima da Serra podendo ir por São Leopoldo ou tomando o caminho da Aldeia dos Anjos até Santa Christina do Pinhal, Taquara e São Francisco de Paula; também, de São Leopoldo era possível atingir, por estrada, a direção oeste em direção a Freguesia de Sant'Ana. A terceira via apontada no mapa é a ferrovia que partiu de Porto Alegre a São Leopoldo (1876), depois foi prolongada até Novo Hamburgo (1892), Taquara (1903) e, finalmente, até Canela (1924).

No mapa, também avistamos as fazendas que se tornaram projetos de colonização, todas à margem direita do Rio dos Sinos, o que também explica maior concentração urbana desse lado do curso d'água em oposição a margem esquerda. Da esquerda para a direita estão: a Colônia São Leopoldo (antiga Real Feitoria do Linho Cânhamo), a Fazenda Padre Tomé e a Colônia Mundo Novo (antiga Fazenda Mundo Novo). As divisas apresentadas no mapa são aproximadas porque a imprecisão das fronteiras entre as terras não permite a demarcação com precisão. Segundo Magalhães (2004), essa imprecisão ocasionou inúmeras disputas judiciais nas divisas da Fazenda Padre Tomé com a Colônia Mundo Novo e com a Colônia São Leopoldo. A autora também diz que a imprecisão era uma prática corriqueira para poder avançar a fronteira sobre terras devolutas.

A colonização da margem direita também reforça a tese de que ela foi realizada sobre áreas florestais, consequentemente, fora dos campos. De acordo com Dean (1996)

quase todas as colônias de imigrantes do fim do século XIX e começo do XX [...] estavam situadas nos climas mais problemáticos da floresta, no extremo mais distante dos transportes, sendo sua função a de avançar o domínio neo-europeu para regiões onde nenhum fazendeiro brasileiro sensato se arriscaria (DEAN, 1996, p.231).

A tese de Dean pode ser aplicada na ocupação do Vale dos Sinos, pois a margem esquerda do Rio dos Sinos era um espaço de campos propício à criação de gado, enquanto a margem que foi ocupada pela imigração é uma área de encosta muito íngreme tomada pela floresta que torna-se mais inclinada à medida que se anda em direção ao norte, conseqüentemente, são terras inadequadas para a criação extensiva do gado. Na parte norte, após sair da escarpa, novamente os caminhos levavam aos Campos de Cima de Serra, outro espaço de campos e criação de gado que também não foi ocupado pela imigração.

A seguir, veremos como o rio contribuiu para a ocupação do Vale dos Sinos e na formação dos primeiros núcleos urbanos.

2.2.1 O Rio dos Sinos

O rio faz parte do imaginário da região do Vale do Rio dos Sinos, pois boa parte do cotidiano das pessoas da época era permeado pela sua presença. Atividades diversas, ligadas a diferentes aspectos da vida, dependiam do rio. Era o rio o responsável pelo transporte de cargas e pessoas; além disso, uma população considerável vivia em suas margens da pesca artesanal, da extração de areia, da lavagem de roupa e atravessando pessoas de margem a margem na ausência de pontes.

O rio afirmou-se como alternativa ao transporte a partir do século XVIII, interligando o interior do Brasil as cidades litorâneas (SILVA, 2011), mas desde o século XVII havia se constituído numa forma de entrada do território brasileiro, como bem fizeram os bandeirantes pelo rios Paranapanema e Tietê a partir de São Paulo em busca do apresamento dos indígenas (DEAN, 1996).

O rio foi importante na ocupação do Vale dos Sinos ainda no século XVIII, pois as estradas eram poucas e as existentes, na maior parte do tempo, não eram carroçáveis. O rio era o meio de transporte oferecido pela natureza, portanto, não é de se estranhar que as primeiras cidades da região (São Leopoldo, Santa Christina do Pinhal, Taquara e Novo Hamburgo) formaram-se junto d'água.

Os primeiros relatos do Rio dos Sinos aparecem na bibliografia local em 1748, denominado como Rio Cururuai, palavra indígena que significa Rio dos Ratões (PETRY, 1961). No mesmo ano o rio aparece no mapa do Padre Diogo de

Souza³⁹ com o nome Rio do Sino e posteriormente Rio dos Sinos (PETRY, 1961). O nome indígena demonstra a relação entre os diversos ocupantes desse espaço (índios, africanos, lusos, espanhóis).

No ano de 1781, o brigadeiro Francisco Roscio descreveu, em seu relato de viagem, a existência de moradores na margem do rio chamado Sino que produziam hortaliças, charque, frutas de espinho, melancias e melões (CESAR, 1998), o que caracteriza um espaço já ocupado e com a função agropecuária já estabelecida.

De acordo com Weimer (2004) as povoações do entorno de Porto Alegre e dos afluentes navegáveis do Guaíba tiveram sua ocupação acentuada por meio dos conflitos entre lusos e espanhóis. Além disso, ele lembra que os habitantes de Laguna foram incentivados a avançar a Linha do Tratado de Tordesilhas para ocupar as áreas mais ao sul, como por exemplo, as proximidades do Vale do Rio dos Sinos e os campos de Tramandaí e Santo Antônio da Patrulha para a criação de gado. Os primeiros lagunistas teriam chegado às proximidades de Porto Alegre por volta de 1720. Abaixo mapa (Figura 2) ilustrando o êxodo dos habitantes de Laguna em direção ao Rio Grande do Sul com ênfase para a região do Vale dos Sinos.

Figura 2: Mapa de ocupação do Rio Grande do Sul no século XVIII a partir de Laguna. Ênfase para o Vale dos Sinos.



Elaboração: Alex Juarez Müller.

A prática da navegação na região remonta ao século XVIII e foi impulsionada, segundo Roche (1969A), com a chegada dos primeiros imigrantes. Ele afirma que

³⁸ Foi um dos encarregados de mapear o interior do Brasil colonial.

logo estabeleceram-se, junto ao Passo dos Rio dos Sinos (atual Praça do Imigrante) em São Leopoldo, empresas de navegação de propriedade dos imigrantes Rash e Selbach, ambos proprietários de casas comerciais junto a esse lugar. Segundo o autor, a atividade de transporte fluvial pelo rio esteve diretamente relacionada com o crescimento dos comerciantes. Esses mesmos comerciantes fabricavam as gabarras, embarcações simples capazes, porém, de carregar carga com facilidade além de não necessitarem de motor, pois eram empurradas com varas com pontas de ferro. Roche descreve que em 1854 existiam, na Colônia Mundo Novo (Taquara), 16 embarcações desse tipo e que na mesma época haviam 282 em todo o Rio dos Sinos. Esse número caracteriza a pujança dos comerciantes locais que eram proprietários dos barcos e a conseqüente atividade urbana. Alguns anos depois essas embarcações sofreram concorrência do barco à vapor, porém não deixaram de existir pois encontramos registros do estaleiro Wichmann em Taquara em que, até a década de 1940, era fabricando esse tipo de embarcação.

A prática de navegação e de construção de embarcações logo exercida pelos imigrantes também foi orientada pelo pensamento ambiental da época pois, de acordo com Pádua (2004), para um melhor aproveitamento dos recursos naturais do Brasil os imigrantes deveriam estabelecer a navegação como também a prática da construção de barcos. O autor afirma que a recomendação veio por lei através da Decisão Imperial nº 152, em 1824, que determinava que os imigrantes do Rio Grande do Sul preservassem as matas próximas aos rios para que fossem utilizadas para construção de embarcações e que preservassem as margens para a manutenção da navegação.

De São Leopoldo a Taquara existiam vários portos sendo os mais importantes o do Passo Geral do Rio dos Sinos em São Leopoldo, o porto da cidade de Santa Cristina do Pinhal e o do Passo do Mundo Novo em Taquara. Lembramos que esses portos eram desprovidos de qualquer infraestrutura sendo, geralmente, uma área mais profunda de águas tranquilas onde era possível ancorar a embarcação. Além disso, os portos estavam associados aos lugares de travessia, geralmente junto dos atracadouros estava uma área equipada com uma balsa rudimentar sendo que, em época de seca, podia-se atravessar o rio a pé.

Essas dificuldades tornavam o rio navegável apenas em algumas partes do ano. Geralmente no verão o nível tornava-se baixo demais, impossibilitando a navegação acima de São Leopoldo. Situação vivenciada por quem dependia do

porto acima do Passo do Mundo Novo (Taquara) que era denominado Porto da Paciência devido a espera pelo nível d'água adequado para navegar.

As empresas que realizavam o serviço de navegação estavam, em sua maioria, nas mãos dos imigrantes e seus descendentes que, rapidamente, adaptaram-se ao meio apoderando-se desse ofício. Os estaleiros também eram monopolizados pelos alemães e localizados nas proximidades das cidades - como os Wichmann em Taquara e os Blauth em São Leopoldo - o que identifica essas áreas urbanas como centrípetas da atividade comercial.

A rusticidade dos portos bem como as condições da viagem foram descritas pelo viajante francês Arsène Isabelle que passou por São Leopoldo por volta de 1830. Ele descreve que:

Depois de remar toda a noite, o barco alemão no qual havíamos viajado parou num lugar chamado Três Portos. São simplesmente três clareiras no meio do mato, na margem esquerda, mais elevada, ali, do que nas outras partes. Já nos encontrávamos na colônia alemã. Desse lugar a São Leopoldo são apenas duas horas a pé, ao passo que, seguindo o rio, para chegar ao verdadeiro porto, é preciso remar o dia inteiro. Preferimos ir a pé, caçando, a respirar por mais tempo as exalações fétidas de um barco coberto provocadas por uma meia-dúzia de criadas e não sei quantas crianças, que comiam laranjas, bananas e outras coisas gostosas, de que a gente se satura rapidamente. (ISABELLE, 2006, p.251)

Nesse relato, o viajante do século XIX descreve as condições do transporte fluvial da região na época. O tempo da viagem descrito identifica o quão demorado era o transporte, principalmente, rio acima. Além disso, o Rio dos Sinos é um curso d'água típico de planície com suas muitas curvas.

O viajante também escreveu sobre São Leopoldo, descrevendo a relação da cidade com o rio. Os primeiros apontamentos da descrição de Isabelle mostram a situação da sede da colônia

Não se teve muito em vista a higiene pública, ao fundar a vila num lugar muito pantanoso, que, com as menores chuvas, se inunda e torna as ruas intransitáveis. Só se pensou, sem dúvida, na vantagem do comércio e na grande comodidade que oferece a vizinhança da água (ISABELLE, 2006, p.252).

O viajante alemão, Oscar Canstatt, também passou por São Leopoldo por volta da década de 1860 e igualmente descreveu a cidade em relação ao rio, apontado que

O local para a fundação da povoação foi mal escolhido, por ficar num terreno baixo, à margem do rio, e como nada se fez no sentido de construção de diques para sua proteção, acontece que anualmente, quando o rio transborda, é ela afligida por grandes inundações (CANSTATT, 2002, p.404).

Na descrição dos viajantes Isabelle e Canstatt, o rio aparece como um ponto primordial no transporte da região no século XIX e, ao mesmo tempo, de transtornos urbanos devido as frequentes enchentes que tomavam a cidade de São Leopoldo. A descrição de ambos pode ser uma crítica ao não cumprimento da ordem do governador provincial em edificar a sede da colônia na área determinada distante das enchentes, justamente porque existiam interesses dos comerciantes já estabelecidos no lugar onde hoje está a cidade de São Leopoldo⁴⁰.

A presença dos viajantes em São Leopoldo também indica que a região era importante, principalmente pelo seu recente e rápido processo de desenvolvimento e urbanização. A chegada de ambos os viajantes pelo porto também caracteriza o lugar como marco da chegada de novidades, de modernidade e do próprio desenvolvimento urbano.

Ao utilizar os depoimentos desses viajantes para fundamentar a exposição sobre a região, precisa-se levar em conta que seu olhar segundo Fleck (2006) caracteriza uma legitimação simbólica dos estados europeus através da ciência. A autora afirma que essa ideia desencadeou inúmeras missões às colônias ou aos países vistos como menos civilizados, assim, os europeus visitavam os lugares com intuito de conhecer melhor as condições geográficas e climáticas para incrementar a exploração.

Reinheimer (2007) descreveu o quadro da navegação fluvial, no Rio Grande do Sul, no final do Império, demonstrando que poucos investimentos foram realizados pelo Estado na bacia do rio dos Sinos. Ela aponta que a navegação foi, basicamente, proporcionada pela iniciativa privada. Essa proveniente principalmente de comerciantes que estavam situados nas cidades de Taquara, São Leopoldo e no povoado de *Hamburger Berg*.

A iniciativa privada transportava pelo rio o excedente agropecuário para Porto Alegre. Carregava-se cachaça, rapadura, açúcar, aguardente, farinha de mandioca,

³⁹ Moehlecke (1978) transcreveu parte das cartas do governador provincial que tratam sobre a instalação da colônia em lugar indevido.

charque, hortaliças, frutas e o transporte de madeiras através de grandes balsas. Roche (1969A) descreve que o transporte fluvial favoreceu o Vale dos Sinos pois, segundo ele, o preço do frete da mercadoria foi determinante para a prosperidade das colônias diferentemente de outras áreas distantes da capital que não prosperaram muito em função do isolamento ou de transportes onerosos.

A importância do rio no povoamento da região pode ser analisada pelas cidades que originaram-se em função dele conforme observamos no mapa anterior (Figura 1). Primeiro, São Leopoldo que, desde o início da imigração, teve sua urbanização voltada para o Sinos; segundo, o povoado de *Hamburger Berg* que encaminhava para São Leopoldo suas mercadorias, como no caso do comerciante Johan Schimitt que possuía embarcações próprias; terceiro, o município extinto de Santa Christina do Pinhal⁴¹, desenvolvido a partir da ocupação da margem esquerda do rio, foi uma área de abastecimento de Porto Alegre antes mesmo da imigração; quarto, o povoado de Taquara, originário da Colônia Mundo Novo, era o lugar mais a montante do rio favorecido comercialmente pela proximidade dos municípios de São Francisco de Paula, Santo Antônio da Patrulha e Santa Christina do Pinhal.

O desenvolvimento da navegação fluvial no rio dos Sinos só foi possível, de acordo com Reinheimer (2007), pela produção agrícola que proporcionou o desenvolvimento de estradas que interligavam-se com o rio e com as cidades. Além disso, ela diz que a atividade tropeira, anterior a imigração, também contribuiu para a formação de caminhos terrestres que se conectavam com o rio. Portanto, o próximo tópico concentra-se na discussão do segundo “caminho” no processo de formação do Vale dos Sinos, as estradas e picadas.

2.2.2 Estradas e picadas

O abastecimento dos portos fluviais só foi possível através das estradas que interligavam as margens do rio dos Sinos à encosta do planalto. Essas estradas foram formadas, inicialmente, pelas tropas de gado que vinham dos campos de

⁴⁰ Era 2º distrito de São Leopoldo conforme Resolução da Câmara de 08 de outubro de 1846. Criação da Capela através da Lei nº 96 de 25 de novembro de 1847. Elevado a Freguesia Criação da Capela através da Lei nº 96 de 25 de novembro de 1857 quando passou a pertencer a Porto Alegre. No ano de 1864 passou novamente a administração de São Leopoldo. Emancipado pela lei nº 1251 de 14 de junho de 1880. Foi extinto pelo ato nº 302 em 01 de setembro de 1892 e passou a ser distrito de Taquara conforme ato nº 340 de 06 de outubro de 1892.

Viamão e passavam pelos passos⁴². A origem de rodovias atuais como a ERS-020, que passa por Taquara, e a BR-116, que atravessa São Leopoldo, são oriundas dos caminhos das tropas (Ver mapa – Figura 1).

É importante lembrar, conforme Dean (1996), que muitos dos caminhos de entrada do colonizador consistiram em acompanhar as estradas que os povos nativos já utilizavam. Também formaram-se caminhos na prática habitual de desviar dos postos de fiscalização das tropas, originando inúmeras estradas na encosta do planalto interligando os Campos de Cima da Serra e o Vale dos Sinos.

O tropeirismo foi fundamental para abertura dos primeiros caminhos terrestres entre o Rio Grande do Sul e o centro do Brasil. De acordo Barroso (2008), o tropeirismo integrou Brasil, Argentina e Uruguai e as províncias do sul e sudeste. A autora destaca que a atividade tropeira foi primordial no surgimento de diversas cidades que formavam-se junto dos registros⁴³ e dos passos, como por exemplo, o registro de Santo Antônio da Patrulha e os passos de São Leopoldo, Santa Christina do Pinhal e Taquara. O principal produto tropeado era a mula que era levada em direção à Feira de Sorocaba/SP para ser revendida para atividade mineira ou no transporte urbano (BARROSO, 2008).

O tropeirismo foi o grande responsável pela introdução dos indivíduos de origem africana na região. De acordo com Magalhães (2004), muitos dos tropeiros tinham descendência africana, sendo a Fazenda Padre Eterno um empreendimento escravocrata cuja origem do nome refere-se a um afrodescendente que fazia o papel de padre local tendo, segundo a autora, provavelmente fugido da escravidão.

A mão de obra escrava não constava nos projetos de colonização da região conforme relatórios do governador provincial, que mandou retirar os escravos da Real Feitoria antes da chegada dos imigrantes e os transferiu para o Rio de Janeiro (MOEHLECKE, 1978). Entretanto, sabe-se que o uso de escravos foi frequente apesar da proibição oficial⁴⁴. Bento (1976) descreve que em 1807 viviam na sede da fazenda 207 escravos (a sede fica praticamente no mesmo lugar da cidade de São Leopoldo). A prática escravista também é identificada nas memórias do colonizador Tristão Monteiro, quando refere-se à posse de escravos junto a Colônia Mundo Novo

⁴¹ Nome de influência espanhola, caracteriza por lugares que eram propícios para a travessia do rio em segurança. Geralmente podia-se atravessar a pé ou com auxílio de uma balsa rudimentar.

⁴² (BARROSO, 2008) Lugar de contagem do gado e pagamento dos direitos da Coroa

⁴³ As áreas de imigração estavam impedidas, teoricamente, adquirir escravos, pois dentro do projeto do Império a ideia era difundir a mão-de-obra livre. Entretanto, o que observamos é compra de escravos por alguns imigrantes, em específico aqueles que estavam envolvidos com o comércio.

(ENGELMANN, 2004). A presença de escravos nas cidades de Taquara e Santa Christina do Pinhal é atualmente atestada pelo reconhecimento do quilombo Paredão⁴⁵, localizado nas proximidades das áreas urbanas. Na área urbana de *Hamburger Berg*, também tem-se registros da presença de cativos, como por exemplo, o comerciante alemão Schmitt que era proprietário de escravos encarregados de transportar as mercadorias⁴⁶ para as embarcações.

A presença do africano na região concentrou-se na cidade, pois em 1883 haviam 484 escravos no município de São Leopoldo sendo que 348 desses estavam na urbe (PORTO, 1934, p.230) e, muito provavelmente, trabalhavam na zona urbana como escravos de ganho. A escravidão junto à área urbana identifica um considerável desenvolvimento à medida em que apontam para a demanda de diversos serviços - carregamento de mercadorias, lavadeiras⁴⁷, aguadeiros⁴⁸ e tiradores de areia⁴⁹. Também demonstra a existência de um grupo social que podia pagar por essa mão de obra, geralmente pessoas ligadas à atividade comercial que era predominantemente realizada por imigrantes alemães e seus descendentes.

No século XIX, as principais estradas situavam-se ao longo do traçado entre Porto Alegre e São Leopoldo onde era possível tomar a estrada a oeste em direção a Freguesia de Santa'Ana e rumar em direção ao centro do Estado, ao leste, rumo a Colônia Mundo Novo e ao norte, rumo aos Campos de Cima da Serra. Geralmente, na travessia dos rios formaram-se áreas comerciais para o atendimento do tropeiro que, além de servirem de abastecimento, prestavam serviços de ferraria e selaria, possuíam espaços para descansar (BARROSO, 2008) e para que os animais bebessem água, assim, logo formava-se um considerável povoado.

Com a colonização da região a partir de 1824, os caminhos das tropas serviram de base para a entrada dos imigrantes e abertura das picadas, que também são caminhos, porém, traçadas dentro da constituição de um projeto colonial, portanto, não surgiram espontaneamente como as vias das tropas. A picada, também denominada de Linha, Lajeado, Travessa ou Travessão

⁴⁴ Comunidade Paredão certificada em 16/04/2007. Código do IBGE 4321204. Disponível em <http://www.palmares.gov.br/?page_id=88&estado=RS> Acesso em: 27 jan. 2014.

⁴⁵ Consultar Witt (2013).

⁴⁶ Lavavam roupas junto dos rios e arroios das cidades de São Leopoldo e Taquara.

⁴⁷ Carregadores de água do rio para as casas, principalmente em São Leopoldo.

⁴⁸ Em São Leopoldo era comum a retirada manual de areia do rio dos Sinos.

era uma forma básica de penetração da floresta subtropical, na qual se busca abrir, [...] vias ao longo das quais vão sendo instalados imigrantes, em lotes que lhes são designados. Na demarcação dos lotes, obedeciam-se os critérios de natureza topográfica. Numa das extremidades, o rio ou seu afluente servia de limite. O lote estendia-se na encosta acima até encontrasse com outro que subia de outro vale. Nos topos dos morros ficava localizada a linha, picada ou travessa. A geografia determinava, assim, o tamanho de cada uma das comunidades humanas que se estabeleciam (DREHER, 2014, p.138).

As picadas auxiliaram, da mesma forma que o caminho das tropas, na formação urbana suprindo as casas comerciais de produção agropecuária. Ainda, durante o século XX, inúmeros núcleos urbanos formaram-se através das picadas e emanciparam-se (ROCHE, 1969A).

A entrada do imigrante na picada, de acordo com Roche (1969A), ocorria no lombo de mulas, numa estrada de 3 a 4 metros de largura em meio a mata fechada onde o funcionário da colônia lhe mostrava o lote colonial⁴⁹ e entregava algumas ferramentas para a derrubada da mata. Roche descreve que o imigrante “caiu” ao nível do índio ou do caboclo por ter aprendido com esses as técnicas de derrubada da mata e a posterior lavoura que assemelhava-se a coivara⁵¹, consequência disso foi a repetição de práticas agrícolas que a crítica ambiental do momento não queria. Assim, em algumas décadas, ocorreu o esgotamento do solo como também o ataque de pragas como a formiga (PÁDUA, 2004).

De acordo com Roche (1969A), o colono foi fixado no território de forma dispersa evitando que povoamentos concentrados se formassem no princípio, porém ele descreve que logo se estabelecia a convivência social através do comércio que se realizava nas chamadas *bodegas* ou *vendas*, estabelecimentos comerciais que compunham todo o tipo de mercadoria que o colono não produzia. A atividade comercial situava-se, habitualmente, no entroncamento de estradas, logo, ali estabelecia-se um povoado. Dreher (2014) argumenta que essas aglomerações, em pouco tempo, formaram espaços de convivência social que consistiam em casas comerciais, igrejas, escolas, casa do professor, casa do padre ou pastor, salões de baile, sociedades e os cemitérios. Nesses entroncamentos desenvolviam-se a vida social local e a vida econômica, além do contato do colono com o comerciante que era o intermediário de sua produção.

⁴⁹ (ROCHE, 1969A, p.320) Propriedade retangular que tinha a picada como uma das divisas. A frente do lote no Vale dos Sinos variava de 220 a 110 metros e 2200 a 3200 de fundo.

⁵⁰ Técnica agrícola que consiste na derrubada da mata onde amontoa-se os galhos e se atira fogo.

O comerciante era o atravessador, na medida em que comprava a produção excedente do colono, transportava até o porto ou estação férrea mais próxima e a revendia (ROCHE, 1969A). Ele também realizava o serviço de empréstimo, exercendo a função de um banco, além disso vendia os produtos para serem pagos somente na época de colheita (ROCHE, 1969B). O comerciante, muitas vezes, foi acusado de explorador do colono, porém era de fundamental importância no desenvolvimento da picada por realizar o transporte e a venda da produção mas, também, por ser a forma de contato entre a picada e o mundo exterior e a porta de entrada do mundo na colônia. (DREHER, 2014). Segundo Dreher (2014), foi através do comércio que se acumulou o capital transformado, posteriormente, em indústrias. Processo distinto de São Paulo onde o grande latifúndio de café foi a base da indústria.

Ainda para Pesavento (1994), os comerciantes detinham uma posição estratégica nas cidades intermediárias entre os lotes do interior e o grande comércio da capital. Destacam-se, no Vale dos Sinos, as cidades de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara que desenvolveram-se muito devido à intermediação da vida nas picadas com o comércio de Porto Alegre.

A picada era o centro da produção agropecuária. Nela produzia-se quase tudo para a sobrevivência dos colonos. Roche (1969A) elencou as diversas culturas produtivas das colônias as categorizando em *secundárias* e *principais produtos*. As culturas secundárias são aquelas que não vingaram ou que foram produzidas apenas para consumo das próprias picadas. Ele as dividiu em duas subcategorias. Na primeira subcategoria, estão os gêneros alimentícios, como por exemplo: trigo, centeio, cevada, aveia, painço, arroz, vinha. Na segunda subcategoria, as *plantas têxteis, oleaginosas, diversos* e cita, por exemplo, algodão, amendoim, linho, rícino, abóbora, girassol, tungue, piretro, laranja, café, chá-da-índia, anileira, amoreira, erva-mate e feno. Em alguns casos, as plantas citadas por Roche tiveram papel importante na economia urbana, como por exemplo, o piretro que contribuiu, na década de 1940 durante a Segunda Guerra Mundial, para estimular a economia da cidade de Taquara, inclusive sendo alcunhada de “Capital do Piretro”; o feno que era utilizado para alimentar os cavalos das cidades indicava necessidade de transporte; os cereais, principalmente o trigo, que repercutiu na produção de pães nas padarias das cidades, etc.

A segunda categoria que Roche denominou de *principais produtos* são aqueles que vingaram como grande produção e, também, são os principais produtos de subsistência que responderam a um dos objetivos dos projetos coloniais que era o abastecimento das cidades. A primeira subcategoria é denominada de *culturas industriais*. Essa categoria foi responsável pela produção de outros produtos, como por exemplo, a cana-de-açúcar da qual era extraído o açúcar, a aguardente e o melaço chamado de *schimier* (pasta para passar no pão), e o fumo. A segunda subcategoria é denominada de *subsistência*, onde estão a batata-inglesa, feijão-preto, milho, banha e mandioca. Essa produção passava pelos comerciantes localizados nas cidades que, por sua vez, despachavam os produtos para Porto Alegre por rio ou ferrovia.

A diversidade da produção agrícola mostra o quão produtiva eram as áreas no entorno das picadas, também evidencia a auto-suficiência dessas áreas. Além disso, identifica a adaptação do imigrante às culturas já existentes no Brasil. Basicamente, todos os produtos de subsistência já eram cultivados pela população afro-indígena.

A produção agrícola também estimulou a atividade artesanal. Segundo Dreher (2014), surgiram ferrarias para a fabricação de ferramentas agrícolas, moinhos para produção de farinha ou descascamento de alguma semente, serrarias para o beneficiamento da madeira, selarias para a fabricação de montarias, sapatarias, funilarias para confecção de panelas diversas, alambiques para produção de aguardente, etc. Essa mesma atividade artesanal auxiliou no surgimento da atividade industrial no século XX. “Em suma, é impossível pensar as origens da indústria no Rio Grande do Sul ou a transformação de Porto Alegre de uma pacata cidadezinha açoriana numa cidade comercial e industrial sem a contribuição do capital alemão” (PESAVENTO, 1994, p.203).

A organização social das picadas deve-se, quase exclusivamente, à iniciativa privada dos colonos que organizavam-se através da vida cooperativa. Assim, surgiram as sociedades locais e as escolas comunitárias que eram pagas pelos pais dos alunos (DREHER, 2014). Também exerciam atividades conjuntas de reparos de estradas, construção de sociedades, igrejas e escolas. As pontes, muitas vezes, eram construídas por comerciantes locais que tinham interesse no bom funcionamento do transporte da produção (ROCHE, 1969B). Além disso, havia, muitas vezes, a ausência da instituição religiosa logo, a pessoa mais instruída era

nomeada responsável pelo culto, geralmente era o mesmo indivíduo que exercia o cargo de professor. A organização cooperativa promoveu o rápido desenvolvimento de alguns lugares, principalmente de *Hamburger Berg* que despontou como um centro comercial contribuinte e ao mesmo tempo paralelo a cidade de São Leopoldo.

As escolas estavam vinculadas às instituições religiosas (evangélicas ou católicas) assim, constituíam-se nos mesmos prédios ambas funções. A escola-igreja foi patrocinada pelos colonos e, com o tempo, a igreja assumiu o ensino nas áreas rurais. Kreutz (1994) aponta que, a partir dos anos 1900, as instituições religiosas exigiam a escolaridade mínima de 4 anos, se o colono não cumprisse tal exigência sofreria sanções religiosas que o excluiria de participações em cerimônias.

Amstad (1999) relacionou as escolas existentes nas colônias alemãs. No Vale dos Sinos, em 1922, foram catalogadas muitas escolas comunitárias, entre as quais podemos citar duas escolas comunitárias católicas em São Leopoldo, cinco em Novo Hamburgo e nenhuma em Taquara. Escolas comunitárias evangélicas eram 4 quatro em São Leopoldo, nove em Novo Hamburgo e nove em Taquara. Já as escolas independentes perfaziam um total de oito em São Leopoldo e vinte e seis em Taquara.

O número das escolas comunitárias demonstra dois aspectos: primeiro, a necessidade de organização dos colonos nas picadas frente a ausência do Estado; segundo, a presença da igreja junto aos colonos como promotora da educação. Entretanto, a quantidade de escolas laicas em Taquara, pode indicar a ausência de escolas confessionais nos locais mais distantes da sede e também um maior contingente de população brasileira.

Os dados das escolas também evidenciam uma população de maioria evangélica, reforçando os dados levantados por Amstad (1999) para a década de 1920: católicos em São Leopoldo 44% e Taquara 12%; evangélicos em São Leopoldo 44% e Taquara 88%. A questão religiosa se mostra importante no estudo dessas cidades, porque eram pontos de referência na paisagem urbana, sendo, em geral, os prédios mais altos. Eram, também, difusores da vida cooperativa, promoviam a alfabetização nas áreas de maior concentração populacional, e mais tarde, com o desenvolvimento urbano, escolas confessionais destinadas aos graus mais elevados de ensino, foram instaladas nas cidades da região, a fim de atender um novo grupo social que almejava um certo aburguesamento.

O panorama religioso das colônias até final do século XIX demonstrava abandono espiritual por parte de pastores e padres. Conforme Amstad (1999), os imigrantes passaram a ter assistência de padres somente após 1849 e os evangélicos somente a partir de 1886, com a fundação do Sínodo Rio-Grandense. O abandono espiritual nas picadas contribuía para a difusão de práticas religiosas distintas das orientadas pelas instituições religiosas. Em alguns casos essas práticas levavam ao achincalhamento dos colonos por parte dos luso-brasileiros e dos próprios imigrantes. Um exemplo dessa situação é o movimento Mucker no Morro Ferrabrás (atual município de Sapiranga) entre 1868 e 1874. De acordo com Gevher & Meyrer (2014), o grupo de colonos imigrantes e seus descendentes haviam formado uma seita religiosa liderada por Jacobina Mentz Maurer e por seu marido João Jorge Maurer. O final do movimento se deu pelo extermínio pelo exército comandado pelo capitão Genuíno Sampaio.

O movimento, de acordo com Gevher & Meyrer (2014), ocorreu por diversos motivos, entre os quais o desleixo espiritual que os colonos foram submetidos, mas principalmente, pela oposição dos demais colonos que designavam os habitantes do morro Ferrabrás como desordeiros, em oposição à visão ordeira criada sobre o imigrante alemão. Para Amado (1978), a questão Mucker foi um conflito social resultante do desenvolvimento urbano, pois os habitantes da cidade passaram a diferenciar-se da vida rural vinculando-se a hábitos modernos burgueses e, conseqüentemente, foram produzidas interpretações deturpadas do morador do campo. Vinha também da cidade o rechaço religioso, pois a sede da igreja em São Leopoldo não aceitava as práticas religiosas populares ministradas pelo grupo Mucker.

O movimento Mucker também exemplifica os conflitos locais vividos entre os imigrantes e seus descendentes com os luso-brasileiros. Por muito tempo vigorou um ambiente de não aceitação, principalmente na cidade, por parte dos nacionais que os tratavam como intrusos e impediam a participação na vida política da câmara. De acordo com Tramontini, os conflitos vividos nas colônias identificam “parte da dinâmica de implementação do projeto de colonização, de inserção dos imigrantes na sociedade brasileira, e como situação de organização do próprio grupo social, no qual a etnicidade assume clara afirmação social e política” (TRAMONTINI, 2004, p.117).

Nesse caso, a etnicidade funde-se como forma de se diferenciar culturalmente dos demais grupos, essa afirmação passa pelas “ideologias de pertencimento e seus usos, inclusive políticos, diante das situações de desigualdade no âmbito do Estado-nação” (SEYFERTH, 2011, p.48). Entendemos que a formação dessa identidade ocorre

através de processos inconscientes, e não algo inato, existente na consciência no momento do nascimento. Existe sempre algo ‘imaginário’ ou fantasiado sobre sua unidade. Ela permanece sempre incompleta, está sempre ‘em processo’, sempre ‘sendo formada’ (HALL, 2005, p.38).

Conforme Tramontini (2004), a formação de uma “comunidade étnica” em meio as picadas não ocorreu à custa do isolamento geográfico dessa, mas como um instrumento de afirmação e demarcação frente a necessidade de resistir a problemas partilhados com a relação social, econômica e jurídica brasileira. As manifestações dos colonos identificam a união desses para enfrentar as dificuldades, como as revoltas contra o rompimento de contratos de imigração e o não cumprimento dos subsídios prometidos pelo governo, o monopólio dos lusos da câmara de São Leopoldo que também se apresentavam como tutores dos imigrantes. Esses e outros exemplos estimularam a organização dos colonos para conquistar espaços na nova sociedade, assim, a descendência estrangeira afirmada pelos lusos como problema foi tomada como fundamento do caráter étnico construído através da afirmação do mito de origem comum com tradições, língua e religião (TRAMONTINI, 2004).

Para Seyferth (1994) a urbanização e a industrialização das áreas de imigração alemã acentuaram a afirmação da identidade étnica como forma de distinguir-se da mão-de-obra nacional atraída pelo desenvolvimento urbano. Para a autora, o imigrante e seus descendentes manifestaram sua identidade étnica na cidade por meio das instituições associativas que cultuavam os costumes comuns, mas, foi através do trabalho que se deu a condição de engrandecimento enquanto cidadão. Logo, constrói-se a imagem do “colono pioneiro, com ampla capacidade de trabalho derivado da sua condição étnica, que criou um mundo civilizado cercado pela barbárie cabocla” (SEYFERTH, 1994, p.19).

Através do trabalho, o imigrante surgia como grande desbravador de um território inóspito que conseguiu domesticar através dos confrontos com os

indígenas no início da imigração no século XIX⁵². Magalhães (2004) explica que, após a consolidação da frente de expansão no entorno do Rio dos Sinos, novas terras foram sendo ocupadas na escarpa do planalto dando continuidade a ocupação e conseqüentemente aos conflitos. Os casos de confrontos entre colonos e indígenas identificam o avanço da fronteira causado pelo adensamento demográfico das terras no entorno do Rio dos Sinos, portanto, as primeiras levas de imigrantes se beneficiaram da proximidade do rio, logo posicionaram como comerciantes e proprietários de empresas de navegação.

No decorrer do final do século XIX, os confrontos entre indígenas e colonos foram cessando devido a consolidação da ocupação e das próprias investidas dos caçadores de índios denominados de *bugreiros*⁵³. A partir daí, efetivou-se a frente pioneira voltada para a produção (MAGALHÃES, 2004) e a consolidação do processo de “conquista” dos sertões (ARRUDA, 2000).

O processo acima descrito está, de alguma forma, na origem dos três núcleos urbanos estudados. São Leopoldo não partiu de uma picada, mas, beneficiou-se diretamente através do comércio intermediário entre a zona rural e Porto Alegre. Taquara surgiu sobre a estrada para os Campos de Cima da Serra devido ao comércio que se instalou para atender as picadas; logo tornou-se o principal polo intermediário com a capital. *Hamburger Berg* originou-se no entroncamento da picada para Dois Irmãos com a estrada para a Colônia Mundo Novo, nesse espaço também constitui-se um importante comércio intermediário entre a zona colonial e Porto Alegre.

As picadas preservam muitas das características étnicas que se mantiveram, em parte na cidade moderna, como: as casas comerciais que vendiam de tudo, o sistema financeiro dos comerciantes que originou bancos, as associações culturais alemãs que se pautavam em uma vida cooperativa, a preocupação com a educação sob a orientação de escolas confessionais, a vida religiosa pautada pelo dualismo catolicismo – luteranismo, entre outros. Todavia, os costumes das picadas foram

⁵¹ (JAHN, 1871) Os conflitos foram registrados por Adalberto Jahn, que tinha a ordem honorífica de Cavaleiro da Imperial Ordem da Rosa, em 1871, descrevendo ataques entre 1830 e 1840 nas picadas Dois Irmãos, Quatro Colônias, Linha Nova, Quarenta e Oito e Alta de Leste do Hortêncio. Os confrontos também foram descritos por Petry (1923), o autor descreveu o caso da família Watenpuhl, residente na Colônia Mundo Novo, que teve a morte do proprietário da terra e o rapto da sua esposa e filhos que passaram a viver por meses junto com os índios entre os anos de 1851 e 1852.

⁵² A denominação foi atribuída devido aos índios serem chamados de bugres.

sendo modificados e/ou adaptados à medida que a urbanização acentuou-se, principalmente, o comerciante, imbuído de uma "vontade de ser moderno".

No final do século XIX, a região foi favorecida pela implantação da ferrovia que desempenhou um novo papel na povoação e no desenvolvimento urbano local, constituindo-se no terceiro caminho conforme veremos a seguir.

2.2.3 A ferrovia

A ferrovia foi a terceira via de contato do Vale dos Sinos com o seu exterior⁵⁴. O objetivo principal da instalação da estrada de ferro foi agilizar os transportes e levar a modernidade ao interior do Brasil na conquista dos "sertões" (ARRUDA, 2000). O interesse pelo desenvolvimento da região como área de abastecimento de Porto Alegre levou a construção da ferrovia de Porto Alegre a São Leopoldo, inaugurada em 1874 com a presença do imperador D. Pedro II.

De acordo com Bauman (1999), a história moderna foi marcada pelo progresso dos transportes, assim, ele diz que o trem representava o progresso construído através do concreto, ferro e aço mas, também, representava a agilidade dos transportes e o descolamento de tempo e espaço, pois o trem estabeleceu horários diários fixos e funcionamento ininterrupto mesmo nos períodos de enchente. A ferrovia favoreceu o desenvolvimento urbano, tornando-se o elo definitivo da região com a modernidade. Ela passou a ser representada como a "porta de entrada" dos municípios no lugar do rio e das estradas. Era por ela que chegavam as autoridades políticas e os demais visitantes. Assim, geralmente, o processo de desenvolvimento urbano envolvia a preocupação dos intendentes em normatizar os espaços próximos a estação do trem, como ocorreu com São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara.

De acordo com Arruda (2000), acreditava-se, no princípio do século XX, que a ferrovia promoveria sozinha o progresso e as transformações sociais, uma ideia de que as máquinas construiriam um mundo melhor. Ele acrescenta que a ferrovia passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista, pelo menos, até o final da

⁵³ O capítulo 3 concentra um estudo mais detalhado no que tange as especificidades da ferrovia na formação das áreas urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo. Entretanto, como esse caminho caracteriza-se como o terceiro elemento de formação das cidades do Vale dos Sinos pensamos ser importante e conveniente tratar aqui de sua introdução junto do rio e das estradas.

década de 1930, representando a velocidade, a segurança das pessoas nas viagens e diminuindo as distâncias.

A primeira ferrovia do Rio Grande do Sul foi construída pelo capital inglês por intermédio da empresa *Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited*, identificando o papel estrangeiro na lógica da expansão imperialista das grandes potências de exportar seus capitais acumulados na construção de ferrovias em países periféricos (HEINSFELD, 2008).

A estrada de ferro, no Vale dos Sinos, contribuiu para o crescimento urbano atrelado ao desenvolvimento comercial dos atacados que se instalaram nas proximidades das estações dos núcleos urbanos centrais. Essas casas comerciais armazenavam a produção colonial e transportavam para Porto Alegre através de estabelecimentos conveniados ou próprios. Dreher (2014) chama o comerciante instalado nos núcleos centrais de comerciantes intermediários. Esses exerciam a função de coletar a produção dos comerciantes rurais, estabelecidos nas picadas, e depois enviar para Porto Alegre de onde era remetida para fora do Rio Grande do Sul.

Na conjuntura do desenvolvimento comercial, a ferrovia também foi instalada com intuito de atingir o mercado consumidor formado a partir do desenvolvimento do Vale dos Sinos, pois a produção das picadas desenvolveu um público consumidor tanto na área rural tanto nas cidades. A ferrovia aproximou mais ainda o Vale dos Sinos de Porto Alegre. Roche (1969A) descreve que a capital chegava a beneficiar-se com leite fresco proveniente da região:

São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara conheceram, alternativamente, a prosperidade de testa de linha, o desenvolvimento do comércio, a prosperidade de testa de linha, o desenvolvimento do comércio e, mais tarde, o da indústria e a expansão urbana que a estrada de ferro favorecia; essas cidadezinhas adquiriam mesmo um impulso suficiente para resistir à perda de tráfego que representava cada prolongamento da linha (ROCHE, 1969A, p.63).

O comentário de Roche corrobora para a tese de que o progresso almejado pela ferrovia não chegou em todas as colônias. O Vale dos Sinos foi beneficiado pela sua proximidade com a capital e, mesmo assim, no princípio, existia dificuldade em gerar lucros com a estrada de ferro, como se deduz das mensagens do Presidente Antônio Augusto Borges de Medeiros na Assembleia Legislativa assinalando que a via férrea Porto Alegre – Novo Hamburgo onerava os cofres

públicos por não refletir os lucros idealizados (MOEHLECKE, 2004). Essa situação só foi resolvida com o prolongamento da estrada até Taquara, inaugurada em 1903, concretizando o objetivo da estrada de ferro servir aos principais núcleos urbanos da região e de atingir a produção, mas, mesmo assim, o que percebemos é uma industrialização mais constante, a partir da década de 1930, nas cidades próximas de Porto Alegre, em especial Novo Hamburgo e São Leopoldo.

Os problemas com a ferrovia também são apontados por Reinheimer (2007) que argumenta que a reclamação da morosidade do transporte fluvial também contribuiu para consolidar a estrada de ferro. Contudo, ela pontua que nunca o poder público efetivou melhorias na navegação do Rio dos Sinos e que a primeira via férrea do Estado era pouco funcional por ter sido construída até a margem esquerda do rio quando a maioria das picadas se localizava na margem direita.

O rio continuava sendo o principal meio de transporte até o final do século XIX, pois para levar a mercadoria até São Leopoldo ainda era necessário fazer uso dele ou do lombo de mulas. Essa situação levou à expansão da ferrovia em 1876 até as proximidades do povoado de *Hamburger Berg*, na localidade batizada de *New Hamburger* (Novo Hamburgo). A expansão da ferrovia proporcionou a formação de um novo núcleo comercial que servia como principal área de escoação da produção agrícola das colônias (PETRY, 1944).

O trem, na formação do povoado de *New Hamburg* foi decisivo pois ele fez surgir um novo núcleo urbano. Em Taquara, a ferrovia não originou uma nova cidade mas fez surgir uma nova rua e modernizou a área urbana. Em São Leopoldo, a ferrovia parece não ter sido tão decisiva para área urbana como nos demais núcleos pois o trem enfrentou concorrência com o rio e as estradas terrestres que foram relativamente melhoradas no alvorecer do século XX, tanto que por volta da década de 1920 o uso do carro já era uma realidade na cidade.

O último prolongamento da via férrea foi de Taquara até Canela. O objetivo dessa extensão era buscar a madeira disponível nos Campos de Cima da Serra. Em 1924, foi oficializado o funcionamento desse trecho que enfrentou dificuldades de engenharia para transpor a encosta do planalto. Esse último trecho exemplifica a transposição das barreiras naturais através dos efeitos da modernidade. Na subida para a atual cidade de Gramado, na localidade chamada de Várzea Grande, o trem era auxiliado pelo chamado “rabicho”, espécie de correria que puxava a locomotiva

em marcha ré na área mais íngreme da encosta⁵⁵. Nesse caso, vale lembrar que a ferrovia deu início a urbanização do que hoje constituiu as cidades de Gramado e Canela que, no decorrer do século XX, passaram a ser áreas de repouso dos habitantes de Porto Alegre que se deslocavam pela estrada de ferro.

Outra característica importante da ferrovia foi acompanhar o percurso do rio, assim, o trem competia com o transporte fluvial ao ponto de diminuir o valor do frete ferroviário para concorrer com o transporte hidroviário (PETRY, 1944). A introdução da malha ferroviária na região seguiu uma lógica semelhante a do Estado de São Paulo onde as estradas de ferro adentraram o sertão acompanhando os cursos d'água, outrora utilizados para o transporte (MARTINS, 2001).

Coincidência ou não, foi a partir da chegada do trem que as cidades no Vale dos Sinos passaram a ser alvo das medidas de normatização do espaço urbano. A partir do final do século XIX até meados da década de 1920, as cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo tornaram-se espaços de remodelação urbana com intuito de adequação aos efeitos da modernidade já implantados nas capitais brasileiras. Logo, as ruas passaram a ganhar arborização, iluminação elétrica, calçadas, arborização e as praças ganharam paisagismo ao estilo *belle époque* francesa. As áreas tomadas por esse efeito modernizante concentravam-se nas ruas lindeiras a estação de trem.

Esse desenvolvimento pode ser percebido por meio das imagens fotográficas que informaram sobre os modelos de ocupação ao longo da história urbana do Vale dos Sinos. As imagens fotográficas identificam a progressiva alteração do espaço da cidade ruralizada e bucólica do século XIX para a cidade que representa-se urbana e moderna na década de 1930.

O desenvolvimento urbano dos três núcleos principais do Vale dos Sinos (São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara), entre o final do século XIX até por volta da década de 1930, pode ser acompanhado e analisado por meio das imagens fotográficas já que são os três lugares mais registrados pelos fotógrafos, conforme será apresentado no próximo capítulo.

⁵⁴ Sobre a subida do trem consultar Engelmann (2007).

3. REPRESENTAÇÕES FOTOGRÁFICAS DAS CIDADES DO VALE DOS SINOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA: PAISAGENS URBANAS DE SÃO LEOPOLDO, TAQUARA E NOVO HAMBURGO

Nos capítulos anteriores, tratamos da formação histórica da região do Vale do Rio dos Sinos, bem como seus aspectos culturais, sociais, políticos e econômicos. Procuramos, também, definir alguns critérios para estudá-la como uma região – os seus caminhos (rio, estradas, ferrovia), o predomínio do fator etnicidade do imigrante alemão, a produção agropecuária e a prosperidade do comércio. Com base nesses elementos, trataremos neste último capítulo do objeto de estudo em questão: as fotografias de paisagens urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo durante a Primeira República – 1889 - 1930.

Faremos uma análise das imagens fotográficas das três localidades de forma separada, cada subcapítulo refere-se a uma cidade e apresenta a seguinte ordem: inicialmente, descrevemos o princípio da formação urbana e as primeiras implicações da República na área urbana, em especial, na questão das nomeações das vias públicas; em um segundo momento, abordamos as imagens fotográficas das paisagens urbanas a partir dos espaços mais fotografados e, dentro desses ambientes, elencamos os temas mais registrados pelo olhar fotográfico. Deste modo, procuramos realizar uma análise das transformações urbanas e consequente modernização das cidades da região no período da Primeira República com o objetivo de compreender as representações fotográficas construídas desse processo.

Nos acervos locais foram identificadas imagens fotográficas que evidenciam a modernização das cidades, todavia essas fotografias estão descontextualizadas dos seus projetos originais, o que dificulta a identificação sobre quem eram os fotógrafos e os possíveis projetos fotográficos aos quais estavam submetidos. Na ausência de uma série preestabelecida, como um álbum da cidade ou um conjunto organizado sob qualquer outro formato, definimos nosso *corpus* documental pela recorrência dos espaços fotografados conforme tabela 1. Outro delimitador das fontes estudadas é o fato de nos atermos somente a fotografias de paisagens urbanas das cidades

em questão, encontradas nos de acesso público locais e de Porto Alegre, a fim de viabilizar metodologicamente o trabalho⁵⁶.

Desta forma as fotografias foram selecionadas nos seguintes acervos de acesso público: Museu Histórico Visconde de São Leopoldo – MHVSL (São Leopoldo/RS), Museu Histórico Municipal Adelmo Trott - MHMAT (Taquara/RS), Fundação Ernesto Frederico Scheffel - FEFS (Novo Hamburgo/RS) e Acervo Benno Mentz/Delfos/PUCRS – ABM/DELFOFOS/PUCRS (Porto Alegre/RS). Os quatro acervos concentram um considerável acervo visual do período estudado e estão inseridos nas respectivas cidades analisadas, com exceção do ABM-DELFOFOS, que também abriga coleções de documentos diversos que servem como fonte de pesquisa da imigração alemã no sul do Brasil⁵⁷.

Comparando os acervos pesquisados em termos quantitativos, constatamos que a produção visual disponível no MHVSL é a maior entre as instituições acessadas. Também percebemos que a produção visual urbana de cada urbe está concentrada no arquivo público local.

Entendemos que esses acervos representam a memória de um grupo de pessoas. Na concepção de Halbwachs (2004) a memória coletiva é o resultado de um trabalho que deriva em um acervo de lembranças. Esses acervos enquadram-se em uma forma de história vivente, pois a memória coletiva está em constante reconstrução e ressignificação através da dinamização da tradição. Halbwachs (2004) afirma que ocorre uma seleção da memória onde é definido o que se deve lembrar e esquecer. Pollack (1989) chama esse processo de enquadramento da memória que passa por um processo constante de reinterpretação do passado em função dos combates do presente e do futuro. Assim, as fotografias dispostas nos acervos passaram ao longo de sua existência pelo processo de escolhas decorrente dos embates do passado, o que as legou a função de imagem/monumento, mas por elas estarem em instituições de consulta e pesquisa possibilita que ocorra a crítica ao documento o que a leva a uma imagem/documento (LE GOFF, 2003; MAUAD, 1996).

⁵⁶ Estamos cientes da existência de muitas outras fotografias de cunho privado. Inclusive a existência de um site (<http://memoriadopovoalemao.blogspot.com.br/>) do pesquisador Felipe Kuhn Braun. Porém a dificuldade de identificação e seleção dessas fotos, inviabilizaria a realização do trabalho neste momento.

⁵⁷ Sobre o Acervo Benno Mentz: Disponível em: <<http://www.pucrs.br/delfos/?p=mentz>> Acesso em 19 mar. 2014.

Algumas destas imagens foram encontradas repetidas vezes em diferentes espaços e suportes. O que indica que essas imagens estiveram "em circulação", ou seja, faziam parte do "circuito social da fotografia" cumprindo a função de fixar determinadas imagens na memória coletiva. Ainda é bom lembrar que, conforme Kossoy (2001), a fotografia ou um conjunto de fotografias não reconstituem os fatos passados, cabendo ao "intérprete compreender a imagem fotográfica enquanto informação descontínua da vida passada, na qual se pretende mergulhar" (KOSSOY, 2011, p. 114-115). O autor lembra que não basta encontrar as imagens fotográficas, é necessário alimentá-las de outras fontes que possam prestar informações sobre o assunto registrado pela imagem em determinado momento da história. As fontes extras auxiliam na compreensão entre o referente e a representação na fotografia, ambos separados por um labirinto de caminho desconhecido em função do desaparecimento físico do fotógrafo (KOSSOY, 1998).

Tabela 1: Número de fotografias selecionadas por décadas:

Cidade	Lugar	Século XIX	1900-1910	1910-1920	1920-1930	1930-1940
São Leopoldo	Praça Centenário (Passo)	5	2	7	28	91
	Rua Independência	3	-	10	20	31
	Vistas panorâmicas da igreja e entorno	2	2	4	20	4
	Estação	-	-	-	9	-
Taquara	Rua Júlio de Castilhos	2	3	10	23	4
	Rua Tristão Monteiro	-	-	1	11	2
Novo Hamburgo	Hamburger Berg	2	12	5	12	-
	New Hamburg	7	-	-	2	1

Fonte: MHVSL, MHMAT, FEFS, ABM/DELFOF/PUCRS.

Conforme a tabela 1, podemos verificar que os registros fotográficos acentuam-se a partir de 1920. Esse aumento se deve a popularização da fotografia mas também ao fato de ser um período que a cidade passava por reformas urbanas. Em São Leopoldo, o lugar mais registrado era o Passo, justamente nas décadas de 1920 e 1930, quando se comemorou o centenário da imigração e também os 110 anos (1924 e 1934). Em Taquara o lugar mais registrado, até 1930 foi a Rua Júlio de Castilhos e, após a chegada da ferrovia (1903), a Rua Tristão Monteiro também passou a ser fotografada. Em Novo Hamburgo, o lugar mais registrado, inegavelmente, foi *Hamburger Berg*, local do primeiro núcleo urbano. Encontramos

poucos registros fotográficos de *New Hamburg* para o período, somente algumas fotografias da empresa que administrava a estrada de ferro e outras do início da década de 1930 após a emancipação.

No plano demográfico, o Vale dos Sinos já era um espaço consolidado no princípio da República, ao contrário de inúmeras regiões do interior do Brasil que passaram pelo processo de “conquista” ao longo do século XX, conforme estudo de Arruda (2000). Entretanto, o Vale dos Sinos sofreu um processo de adaptação ao novo regime (político, econômico e cultural) que “colocava-se como uma necessidade de ‘civilizar’ os sertões⁵⁸, impondo aos seus moradores novas concepções de tempo, propriedade e trabalho” (ARRUDA, p.99, 2000). Essa ação era entendida como “homogeneizar” ou “soldar” novos espaços no campo da modernidade por meio das ferrovias, das comunicações (telégrafo), da modernização urbana, etc. (ARRUDA, 2000). Portanto, a região não passou despercebida no processo de modernização das cidades conforme veremos nas imagens a seguir.

A região entrou em constante remodelação urbana privilegiando os atrativos da modernidade que espelharam-se em capitais como Rio de Janeiro e Porto Alegre e em cidades da Europa, como Paris. Algumas cidades do Vale dos Sinos passaram por remodelação urbana privilegiando os atrativos da modernidade. Aspectos da modernidade foram implantados no convívio urbano local, como por exemplo, os cafés, os cinemas, a contemplação das praças remodeladas, os passeios públicos arborizados e com calçadas, as ruas iluminadas por luz elétrica, entre outros elementos.

Nesse processo também foram instituídos formas de controle dos habitantes, por exemplo, os códigos de posturas que previam restrições para atividades que até então caracterizavam o dia a dia da cidade (SCHWARCZ, 2012). No Vale dos Sinos, as posturas normatizavam práticas corriqueiras, como por exemplo, lavar roupa no

⁵⁸Arruda (2000) aborda o sertão como sendo o espaço rural, um lugar que precisava passar pelo processo de civilização através da modernização via urbanização, melhoria nos transportes (trem). O espaço de pesquisa de Arruda é o interior de São Paulo, onde o sertão, no princípio da República, era percebido como um vasto território a oeste considerado “pouco explorado”. Nesse sertão estava inserido o elemento nacional (caboclo, índio, africano) que não é o elemento majoritário do espaço da nossa pesquisa, pois o Vale dos Sinos no alvorecer da República, despontava pela presença “estrangeira” do colonizador alemão, entretanto, no que se refere a cidade podemos estabelecer comparações entre o sertão de São Paulo e a zona colonial do Vale dos Sinos, pois ambos estavam ainda distantes dos padrões de modernidade almejados pela elite brasileira, assim, optamos por usar, aqui, a expressão “civilização do sertão” para se referir ao objetivo de levar os atributos da vida urbana para os “povoados” do interior do Brasil.

rio, abater o gado em casa, perambular pela cidade sem seguir determinadas regras, andar com animal de montaria, manter cães soltos, padronizar as residências no recinto urbano, entre outros.

As cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo identificaram-se com o processo de modernização republicano no que tange as intenções de arquitetar uma nova urbe em oposição à urbe imperial, ou seja, um moderno assentamento urbano incorporou as cidades tradicionais fazendo parecer que meramente expandiram-se a partir delas (GIDDENS, 1991, p.12). Nesse sentido, as cidades do Vale dos Sinos procuravam diferenciar-se da vida rural que as rodeava e das estruturas urbanas precárias do século XIX. Esse processo de diferenciação em São Leopoldo, segundo Amado (1978), passava, primeiramente, pela recusa ao modo de vida das picadas, segundo, pelo embelezamento e higienização da cidade nos moldes da vida moderna, terceiro, pela aquisição de novos hábitos em oposição aos costumes rurais e quarto, pelo estabelecimento de laços de interesse entre os mais ricos em oposição aos laços de parentesco que asseguravam a origem comum⁵⁹.

Respectivamente a esse processo, sobreveio o *boom* fotográfico atrelado ao desenvolvimento urbano e as *benesses* da modernidade, como o trem e a eletricidade. Esse movimento assemelha-se as cidades-capitais de La Plata ou Belo Horizonte, entre outras, onde a fotografia foi utilizada para suprir duas finalidades principais: “por um lado, a necessidade de dar publicidade ao empreendimento; por outro lado, o desejo de criar uma memória dos feitos presentes” (ARRUDA, p. 24, 2013). No Vale dos Sinos não foram construídas novas cidades como ocorreu com as duas capitais citadas, mas difundiu-se, por meio da fotografia, a propaganda da adequação urbana da modernidade.

3.1 Panorama fotográfico: fotógrafos e estúdios

Em oposição às cidades-capitais onde foram contratados fotógrafos especificamente para retratar o processo de demolição e reconstrução da nova cidade (Rio de Janeiro e São Paulo – Capítulo 1), no Vale dos Sinos, não identificamos profissionais específicos para registrar o processo de modernização

⁵⁹ Segundo SEYFERTH (1994), os casamentos interétnicos eram uma das diversas práticas para assegurar a comunidade étnica teuto-brasileira assegurando a raça comum.

urbana. Entretanto, seguramente existiram, na região, profissionais fotógrafos que registraram as paisagens urbanas. Algumas fotografias foram, inclusive, utilizadas para fins de propaganda em revistas, cartões-postais ou relatórios de intendentess, porém, parecem ter sido produzidas com o objetivo de divulgar para o grande público, pois é possível encontrar a mesma imagem repetida em arquivos públicos e particulares.

A fotografia urbana indica que os fotógrafos locais não estavam restritos a atividade do ateliê. De acordo com Kossoy (2001) o fotógrafo, logo no início do *boom* fotográfico, foi retirado dos estúdios para documentar as atividades governamentais ou de empresas. O autor lembra que o avanço da fotografia, nos Estados Unidos e na Europa, no século XIX, proporcionou a diminuição dos custos de produção das fotografias. Mauad (1996) diz que antes dessas inovações a fotografia restringia-se aos especialistas, entretanto ela faz a ressalva de que mesmo com o barateamento dos aparelhos, o controle técnico da produção fotográfica permaneceu nas mãos da elite, pois ainda se tratava de uma aparelhagem cara para os menos abastados, portanto proporcionando privilégios fotográficos a determinadas classes.

Os primeiros fotógrafos e estúdios no Vale dos Sinos, surgem no final do século XIX quando aparecem os registros iniciais das paisagens urbanas. Inicialmente, os profissionais estavam localizados em Porto Alegre e São Leopoldo, posteriormente instalaram-se em Novo Hamburgo e Taquara. Os estúdios fotográficos da época podem ser identificados no verso de algumas fotografias que ainda guardam a memória do carimbo do atelier ou do profissional. Nesta busca, identificamos alguns fotógrafos e estúdios do período conforme tabela abaixo:

Tabela 2: Fotógrafos e estúdios fotográficos em São Leopoldo no início do século XX

Fotógrafo/Estúdio	Descrição
Estabelecimento Artístico-Graphico de Fr. G. Huhnfleish	Presente, unicamente, em uma tomada fotográfica das estações e da estrada de ferro entre Porto Alegre e Novo Hamburgo encontrada no acervo fotográfico do MHVSL. Provavelmente o trabalho foi encomendado pela VFRGS, pois dá atenção exclusiva a estações, pontes e oficinas. Os registros também são do final do século XIX, pois retratam o início da construção da estrada de ferro de Novo Hamburgo a Taquara.
A. Stoeckel Photographia	Encontrada, unicamente, no ABM/DELFO/PUCRS, estando presente em tomadas fotográficas de São Leopoldo e em algumas de Taquara. Algumas das fotografias desse fotógrafo foram reproduzidas mais de uma vez; assim, é possível encontrar a mesma imagem avulsa em mais de um arquivo, mas não em livros comemorativos. As imagens também são do final do século XIX e este foi, provavelmente, o primeiro fotógrafo a registrar as imagens urbanas de Taquara.
Rotermund	Encontrado apenas em uma fotografia de Novo Hamburgo, entretanto acredita-se que o estúdio possa ter sido mais atuante devido a gráfica instalada na esquina das ruas Osvaldo Aranha com Marquês do Herval que produzia inúmeras publicações no idioma alemão.
Germano Stumpf	Registro realizado por Leopoldo Petry (1923) na obra <i>O município de São Leopoldo</i> , porém não identificamos fotografia desse especialista.
Germano Lang	Registro feito por Moehlecke (1978) na obra <i>O Vale dos Sinos era assim</i> , porém não encontramos registros de suas fotografias nos acervos pesquisados. Sua existência remonta possivelmente ao século XIX, pois as fotografias reproduzidas por Moehlecke são desse período.

Tabela 3: Fotógrafos e estúdios fotográficos em Taquara no início do século XX

Fotógrafo/Estúdio	Descrição
Photografia Preuss	Encontrado o registro em algumas fotografias. É possível identificar propaganda do atelier em manuais comerciais da cidade. As fotografias do estúdio surgem a partir da década de 1910.
Photografia Lang	Encontrado o registro em algumas fotografias. É possível identificar propaganda do atelier em manuais comerciais da cidade.

Tabela 4: Fotógrafos e estúdios fotográficos em Novo Hamburgo no início do século XX

Fotógrafo/Estúdio	Descrição
Photographia Manchot e Brigel	Estúdio localizado em <i>Hamburger Berg</i> . Encontrado em duas fotografias, uma de <i>Hamburger Berg</i> no final do século XIX, outra de um desfile de cavaleiros em Taquara no início do século XX. Outras fotografias de <i>Hamburger Berg</i> podem ser do ateliê, porém não encontramos registro nas imagens.
Pedro Muck	Registrado por Leopoldo Petry (1923) na obra <i>O município de São Leopoldo</i> , porém não identificamos fotografia desse especialista.

Os fotógrafos relacionados foram identificados em imagens fotográficas do final do século XIX e início do século XX. Já no decorrer das décadas de 1910 a 1930, não encontramos mais os documentos com o carimbo, o que pode indicar um aumento de fotógrafos amadores tanto pela popularização da fotografia como pelo barateamento do equipamento fotográfico. As tabelas acima demonstram a circulação desses profissionais entre as cidades, pois os mesmos profissionais aparecem como autores de fotografias de mais de uma urbe, o que indica a demanda fotográfica na região.

Seguindo a orientação de Kossoy (2001) descrita acima, para a compreensão do significado das fotografias urbanas, recorreremos a outras fontes auxiliares, como códigos de posturas, relatórios dos intendentes, revistas, cronistas, diletantes locais, etc. Também é possível analisar as imagens do lugar que os fotógrafos retrataram as paisagens urbanas, pois, eventualmente, constatamos que o ângulo era a mesma ao longo de décadas. Além disso, a localização dos ateliês indica que esses profissionais concentravam-se essencialmente nos núcleos urbanos e que seu avanço acompanhou o prolongamento da ferrovia, primeiro de Porto Alegre a São Leopoldo e Novo Hamburgo, depois até Taquara.

Portanto, a concentração dos estúdios fotográficos em São Leopoldo resulta das facilidades atribuídas à proximidade com Porto Alegre (navegação, estradas e ferrovia). Logo surgem imagens da cidade já no alvorecer da Primeira República. A ferrovia trazia consigo os fotógrafos, por exemplo, em Taquara as imagens fotográficas intensificaram-se a partir da inauguração da estrada de ferro em 1903, sendo que em 1922 foram mencionados três estúdios fotográficos na cidade (COSTA, 1922) entretanto identificamos apenas dois. A fotografia, junto com a ferrovia, eram invenções da modernidade, logo as áreas urbanas foram os primeiros espaços fotografados com o intuito de registrar o desenvolvimento. Em Taquara, os estúdios fotográficos tornam-se presentes após a ferrovia; já em Novo Hamburgo, devido à proximidade com São Leopoldo, e por sua condição de distrito até 1927, pode ter diminuído a presença de fotógrafos e estúdios localizados no povoado.

Conforme Borges (2008), as dificuldades de transporte no final do século XIX eram empecilhos para o trabalho dos fotógrafos, isso também contribuiu para que as imagens privilegiassem as cenas da vida urbana onde as estradas eram mais acessíveis do que os árduos caminhos de acesso às áreas rurais. Além disso, a autora recorda que o processo de instalação da rede ferroviária foi quase todo

documentado com a ideia de superação do atraso nacional, sendo que geralmente produziam-se imagens estereotipadas da realidade que mostravam somente o avanço da modernidade no Brasil.

As tabelas acima (Tabelas 2, 3, e 4), evidenciam a predominância de imigrantes alemães e seus descendentes como fotógrafos. Isso demonstra sua inserção na vida urbana, principalmente em Porto Alegre onde existia um considerável comércio de origem alemã (ROCHE, 1969B). Amstad (1999) citou a fundação do *Foto Clube Helios* em 02 de março de 1907 em Porto Alegre, uma associação alemã que tinha o objetivo de cultivar e promover a arte fotográfica; além disso realizavam-se cursos de fotografia. A fundação do clube indica o quanto os descendentes de alemães estavam engajados no processo de fotografar e instruírem-se sobre a técnica.

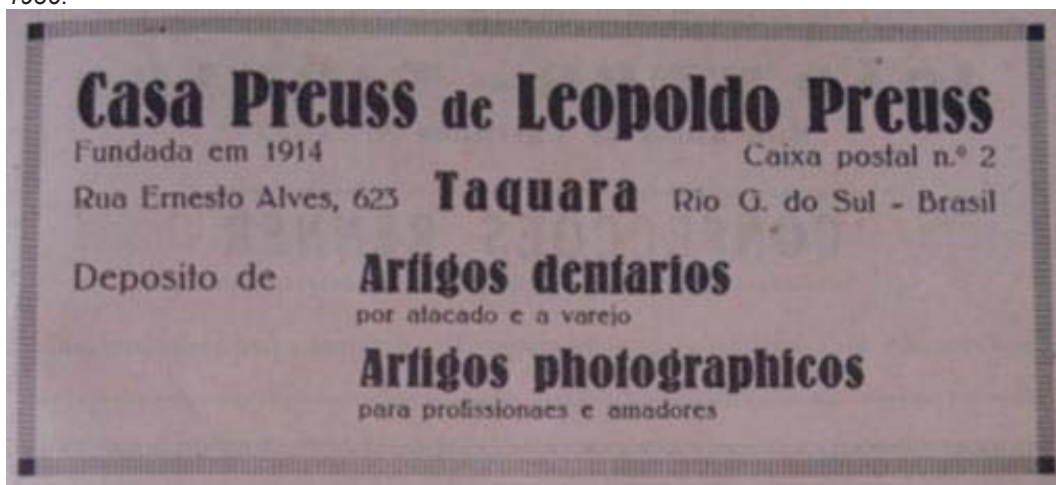
Oberacker (1985) também fez menção à contribuição alemã à fotografia. Segundo o autor, entre 1852 e 1853, o germânico *Revert Henrique Klumb* da cidade de Berlim teria sido nomeado como Fotógrafo da família imperial brasileira realizando retratos de pessoas e de paisagens. A prática fotográfica desses alemães e seus descendentes também foi recordada por Borges (2008). A autora diz que entre os séculos XIX e XX estiveram no Brasil mais de 20 fotógrafos alemães, além de suíços, franceses, portugueses, espanhóis, austríacos, ingleses e italianos no século. Borges (2008) diz que geralmente o etnocentrismo desses profissionais não permitia incluir cenas de algo imprevisto na fotografia, logo criaram-se representações estereotipadas do país, principalmente de índios e negros.

É importante lembrar que os primeiros profissionais a registrarem o Vale dos Sinos, ainda no século XIX, provavelmente provinham de outros lugares e, geralmente, “eram itinerantes que alugavam um cômodo em casas ou pensões, ou se acomodavam em hotéis e, quando a clientela ficava saturada, iriam para outro lugar. Nunca mais voltavam. Vinham do estrangeiro e eram chamados de retratistas (ALVES, 1998, p.9). Esses fotógrafos, possivelmente, saíam também pelo interior para usufruir rendimentos fotografando as famílias rurais.

A popularização da fotografia pode ser caracterizada pelo aumento das produções fotográficas a partir de 1920. A popularização dessa prática é exemplificada nas propagandas de comércios que vendiam artigos fotográficos, como por exemplo, no anúncio da *Casa Preuss de Leopoldo Preuss* na cidade de Taquara em 1936 (Figura 3). A propaganda chama atenção em dois aspectos: o

primeiro refere-se à data de fundação, 1914, período de maior intensificação dos registros urbanos; o segundo, à venda de artigos fotográficos para profissionais e amadores, o que identifica que o ato fotográfico não estava restrito a especialistas.

Figura 3 – Propaganda Casa Preuss no livro *Cincoentenário da Sociedade de Canto 5 de Maio - 1936*.



Fonte: MHMAT.

Os registros das paisagens urbanas do Vale dos Sinos surgem com intensidade após o fim da Revolução Federalista (1895) e, conseqüentemente, com a eleição dos primeiros intendentess principalmente nas décadas de 1910 e 1920 quando as cidades tiveram mais interferências urbanísticas. Nesse momento, encontra-se o fenômeno do cartão postal e a publicação de imagens em revistas; também identificamos esses registros em relatórios de intendentess⁶⁰.

A produção fotográfica também se intensificou às vésperas do Centenário da Imigração em 1924 e, posteriormente, nas comemorações dos 110 anos. No caso de São Leopoldo, as imagens retratam o Passo como lugar de desembarque dos primeiros imigrantes, rebatizando-o como Praça Centenário (1934) com o monumento em homenagem ao imigrante. Além disso, os resultados da estrada de ferro no desenvolvimento urbano a partir da década de 1910 e, principalmente, durante a Primeira Guerra Mundial, parecem, ter consequência também na produção fotográfica, cujo enfoque era o desenvolvimento comercial e melhorias urbanas.

⁶⁰ Esses registros são encontrados nos relatórios do intendente Arnaldo da Costa Bard (1921-1924), onde identificamos retratos de obras públicas. Esses relatórios estão disponíveis no Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, no município de São Leopoldo.

As imagens da época, quando veiculadas publicamente em cartões, revistas e relatórios, em geral, evidenciam a paisagem urbana. Fotograficamente hegemônicas, estas imagens contribuíam para a construção do mundo urbano como ideal em oposição ao mundo rural pouco retratado, portanto, desvalorizado. Além disso, pelo fato de os fotógrafos concentrarem-se na cidade, seus trabalhos acabavam sendo prestados aos moradores urbanos que, na maioria das vezes, eram comerciantes e faziam questão de não se reportarem às áreas de picadas, ou seja, queriam mostrar-se civilizados (SEYFERTH, 2011).

Para isso, evidenciam-se as imagens que retratam a área central das cidades, como a Rua Independência em São Leopoldo, Rua Júlio de Castilhos em Taquara, a Praça 14 de Julho em Novo Hamburgo e o povoado de *Hamburger Berg*, pois, na época, nestes locais, as divisas entre o rural e o urbano eram bastante tênues. Para além dessas ruas centrais, que foram alvo das reformas, o mundo rural integrava-se a cidade. No seu entorno, bem próximo, as atividades agrícolas ainda predominavam. Esse processo é denominado por Kossoy (2001) *portátil e ilustrado*, por meio do qual os microaspectos do mundo passaram a ser conhecidos em suas representações fotográficas, porém com detalhes fragmentados em termos visuais. Esses fragmentos repetem-se ao longo de décadas, sendo possível encontrar várias fotografias do mesmo lugar, porém, em épocas distintas, caracterizando a ideia de progresso urbano.

Nesse contexto, a paisagem urbana tornou-se o foco central dos retratistas, como veremos a seguir, identificando as principais imagens fotográficas urbanas das cidades de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo.

3.2 A cidade de São Leopoldo e suas representações fotográficas

A formação da cidade de São Leopoldo iniciou-se antes mesmo da imigração alemã. A área central do que hoje é a cidade era chamada de Passo porque servia de travessia do Rio dos Sinos. Nas proximidades também estava assentada a sede da Fazenda Real Feitoria do Linho Cãnhamo (casa localizada no atual bairro Feitoria).

São Leopoldo teve sua edificação urbana numa área controversa, pois a sede oficial da Colônia de São Leopoldo deveria ser no lugar denominado de Fazenda do Euzébio (Novo Hamburgo), conforme relatou o governador provincial José Feliciano

Fernandes Pinheiro (Visconde de São Leopoldo) em suas memórias no ano de 1840. Entretanto, após o governador sair do cargo a cidade constituiu-se no lugar denominado de Passo Geral do Rio dos Sinos, área imprópria devido às enchentes, mas que atendia aos interesses dos comerciantes locais e do inspetor da colônia (José Tomás de Lima)⁶¹.

Os relatos dos viajantes que passaram por São Leopoldo no século XIX confirmam os anseios do governador provincial, pois descrevem uma cidade exposta aos pântanos e as enchentes, como apresentado no capítulo 2.

Nesse sentido, entendemos que a demarcação do traçado urbano seguiu um modelo definido principalmente pelo "fator político" que apresenta-se numa cidade por meio da "multiplicidade de poderes e micro-poderes que não necessariamente se expressam por meio de instituições governamentais [...]" (BARROS, 2007, p.62-63). Dessa forma, o ato de rejeitar as instruções do governador provincial fez com que o traçado urbano de São Leopoldo fosse erigido em uma área de divergência, o que identifica as disputas de poder e micro-poder citadas e os interesses do poder local pela valorização urbana de terras (WEIMER, 2004).

O princípio da implantação do traçado urbano de São Leopoldo nos orienta na compreensão das representações fotográficas da cidade no início do século XX, que revelam tentativas de controle sobre o rio, além de construir representações modernas da cidade em contraposição as observações negativas dos viajantes do século XIX.

Conforme Rhoden (2007), os primeiros códigos de posturas do Rio Grande do Sul datam a partir do período colonial. Ele aponta que as câmaras das vilas ficavam esperando anos pela aprovação da *Mesa do Desembargo do Paço*, no Rio de Janeiro. Em São Leopoldo, as primeiras iniciativas de normatizar a área urbana surgiram no Império. No ano de 1846 a Câmara decretou que os moradores ficavam incumbidos da limpeza das ruas, proibia prédios em ruínas e jogar lixo no passeio público, também normatizava o trânsito de carroças e animais e tornava a vacinação de pessoas obrigatória⁶². Essas normas indicam que existiam problemas sanitários na cidade de todas as ordens. De acordo com Weimer (2004) essas dificuldades estavam presentes no Rio Grande do Sul como um todo, pois as cidades não

⁶¹ Os relatos do governador provincial disponíveis Moehlecke (1978).

⁶² Moehlecke (1978, p. 77-84) descreve alguns pontos do código de posturas de 1846.

possuíam regras mínimas de higiene, a população estava habituada a jogar o lixo na rua para que a chuva o levasse.

As determinações do código de posturas parecem não ter surtido efeito, pois no ano de 1855 Porto (1934) descreve uma epidemia de cólera que deixou a vila deserta ceifando 40 pessoas. Isso indica que a cidade havia crescido irregularmente sem água potável e recolhimento de dejetos fecais, também demonstra que a urbe era tratada como um lugar inseguro, pois Porto cita que ocorreu a fuga das pessoas, possivelmente para a zona rural.

O plano urbano também foi demarcado no Império em 1833, pelo engenheiro Miguel Gonçalves dos Santos. A oficialização do primeiro perímetro urbano ocorreu em uma sessão da Câmara, no dia 18 de agosto de 1854, quando aprovou-se a constituição do perímetro urbano conforme podemos verificar no mapa posterior (Figura 4). A oficialização do traçado também aponta para a nova atribuição das câmaras no século XIX, a de nomear espaços públicos (WEIMER, 2004).

Figura 4 –Mapa da primeira demarcação urbana oficial do município de São Leopoldo (18/08/1854).



Elaboração: Alex Juarez Müller.

Conforme avistamos no mapa (Figura 4), a demarcação das primeiras vias identifica a regularidade do traçado de São Leopoldo que seguia o modelo da engenharia militar do século XIX, dando preferência para os planos ortogonais (SANTOS, 2008).

As nomeações públicas identificam particularidades importantes, pois elas referem pertencimento ao lugar, as funções locais e ao poder constituído (Estado) (SOUZA, 2001). No mapa identificamos as nomeações com características que estavam associadas à paisagem da cidade e com vínculos do catolicismo luso-brasileiro em um espaço de colonização alemã.

Após a Proclamação da República as nomeações públicas foram alteradas atendendo aos interesses nacionais, estaduais e municipais, todos em conformidade com os ideais da construção de nação republicana que buscava exaltar seus “heróis”. Assim, por volta da década de 1930, as nomeações públicas foram alteradas, ficando como no mapa a seguir (Figura 5).

Figura 5 – Demarcação urbana central de São Leopoldo na década de 1930.



Elaboração: Alex Juarez Müller.

As alterações das nomeações públicas iniciaram ainda no Império, após a Guerra do Paraguai, buscando valorizar os militares que lutaram pela pátria; posteriormente, essas alterações seguiram em virtude de outros eventos, como a libertação dos escravos e a Proclamação da República (SOUZA, 2001) como podemos visualizar na tabela 4.

Tabela 5: Ruas centrais de São Leopoldo no final do século XIX⁶³

Espaço público	Significado
R. Independência	Proclamação da Independência do Brasil
R. Brasil	País
R. Primeiro de Março	Término da Guerra do Paraguai
R. Osvaldo Aranha	Político Republicano gaúcho. Possivelmente a rua foi nomeada mais tarde devido à ação política ainda, na Revolução de 1930; e à seu falecimento em 1960. No Relatório de 1904 o intendente menciona essa rua via como sendo Rua América.
R. Marquês do Herval	Militar gaúcho das guerras do Prata
R. João Neves da Fontoura	Político Republicano gaúcho – possivelmente a rua foi nomeada mais tarde, pois seu falecimento é 1963
R. Bento Gonçalves	General Farroupilha.
Ponte 25 de Julho	Dia que chegaram os primeiros imigrantes
Praça Centenário	Homenagem aos cem anos de imigração alemã
Praça Redenção	O nome pode ser uma inferência ao Campo de Santana no Rio de Janeiro, onde fora aclamado D. Pedro I como imperador e proclamada a República por Marechal Deodoro.

Podemos perceber, com base na tabela 4, que as nomeações seguiram os interesses da República e de nomes locais que lutaram contra o Império, como por exemplo Bento Gonçalves. Chamamos a atenção à Praça Redenção, cujo nome remete à ideia de um campo de glórias em frente à intendência, provavelmente faz referência ao Campo de Santana no Rio de Janeiro, onde ocorreu a aclamação de D. Pedro I e a Proclamação da República. Ainda, podemos verificar a presença dos interesses locais nas nomeações dos espaços públicos com temas relacionados à imigração, como por exemplo, a Ponte 25 de Julho e a Praça Centenário.

A urbanização de São Leopoldo seguiu o eixo central (Rua Independência) anterior ao próprio plano urbano quando era apenas uma rota para travessia do rio. Processo semelhante ao de Porto Alegre em que, de acordo com Monteiro (2007), as ruas que partiam da península e transformavam-se em estradas, com o tempo, foram urbanizadas e transformaram-se em passeios públicos.

São Leopoldo era, às vésperas da República, uma cidade do interior do Brasil com poucas ruas completas por edificações. A Rua Independência era a única com residências contínuas sem interrupção de vazios urbanos⁶⁴. É nesse panorama

⁶³ Não encontramos as nomeações públicas de São Leopoldo posteriores ao ato de Proclamação da República. Os documentos disponíveis no MHVSL utilizam como referência os nomes citados na tabela 5, porém nas leis orçamentárias dos intendentes encontramos menções a outros nomes que não conseguimos encontrar evidências para comprovar quais são as ruas.

⁶⁴ Ver no capítulo II relatos dos viajantes Canstatt (2002) e Isabelle (2006).

urbano que surgiram os primeiros registros fotográficos. As representações fotográficas do urbano seguiram o mesmo destino das alterações dos nomes das ruas: o de revelar uma cidade em conformidade com a modernidade e os novos ventos políticos. As imagens que sucedem foram elencadas conforme a repetição das paisagens urbanas fotografadas ao longo de quatro décadas. Desta forma, analisamos as imagens de São Leopoldo segundo os lugares mais registrados pelo olhar dos fotógrafos, os quais foram: o *Passo/Praça Centenário*, as *ruas Independência e Primeiro de Março* (essa a partir da torre da igreja) e por último a *ferrovia*.

As fotografias, aqui apresentados, iniciam no final do século XIX e acentuam-se entre 1920 e 1930. O aumento dos registros fotográficos está possivelmente atrelado ao barateamento do equipamento fotográfico e ao desenvolvimento urbano, principalmente no período entre os mandos dos intendentos Guilherme Gaelzer e João Corrêa (entre 1904 e 1928). Portanto, as imagens privilegiam o desenvolvimento urbano e, na maioria das vezes, apresentam-se de forma panorâmica almejando mostrar os diversos elementos da modernidade em uma mesma tomada fotográfica (eletricidade, urbanização, verticalização da cidade, transportes, equipamentos de sociabilidade, etc.) conforme veremos a seguir.

3.2.1 De Passo a Praça Centenário

O encontro da cidade de São Leopoldo com o Rio dos Sinos foi o lugar mais registrado no princípio da fotografia na cidade. As imagens que sucedem abrangem um período de quatro décadas; elas identificam o desejo de normatizar o ambiente adequando-o aos novos padrões da vida urbana difundidos no período da Primeira República.

O Passo Geral do Rio dos Sinos foi oficialmente demarcado em 1830 aos cuidados do Inspetor José Thomaz de Lima com o nome de Praça da Igreja, nomeação praticamente inexistente nos documentos. O lugar também era chamado de Olaria⁶⁵, devido à fábrica de telhas e tijolos que havia nas proximidades. Na década de 1930, foi oficialmente nomeado de Praça Centenário e em 1974 como Praça do Imigrante nas festividades do sesquicentenário da Imigração Alemã. Antes

⁶⁵ Petry (1944) descreve que esse nome se deve a Olaria que ficava na parte leste da cidade junto ao arroio (Nome não informado).

da demarcação era um grande descampado que servia de ancoragem para barcos e abastecimento dos mesmos, como também de travessia do rio. Na prática, essas funções perduraram até a construção do cais na década de 1930.

O Passo era a intersecção da estrada que vinha de Porto Alegre rumo às picadas, também se conectava a estrada para a Freguesia de Santa Ana⁶⁶ e para *Hamburger Berg* e o Mundo Novo⁶⁷. Além disso, era um dos poucos lugares nas imediações da colônia que oferecia comércio⁶⁸ no século XIX.

Os temas mais registrados na Praça Centenário são *cheias e secas*, *Centenário da Imigração* e *urbanização da praça*. As imagens contemplam um período do final do século XIX até a década de 1930, quando concretizaram-se as reformas urbanas no entorno do Passo. No rol de imagens disponíveis escolhemos duas fotografias que representam o tema *cheias e secas* do Rio dos Sinos. Ambas fotografias foram retratadas provavelmente pelo estúdio A. Stockel Photographia devido ao carimbo do atelier no verso da imagem.

A primeira imagem (Figura 06) retrata o Passo a partir da Ponte 25 de Julho, enquanto a segunda imagem (Figura 07) registra o mesmo lugar a partir da margem direita do Rio dos Sinos, também denominado de *Neustadt* (Cidade Nova), apresentando uma provável enchente de inverno.

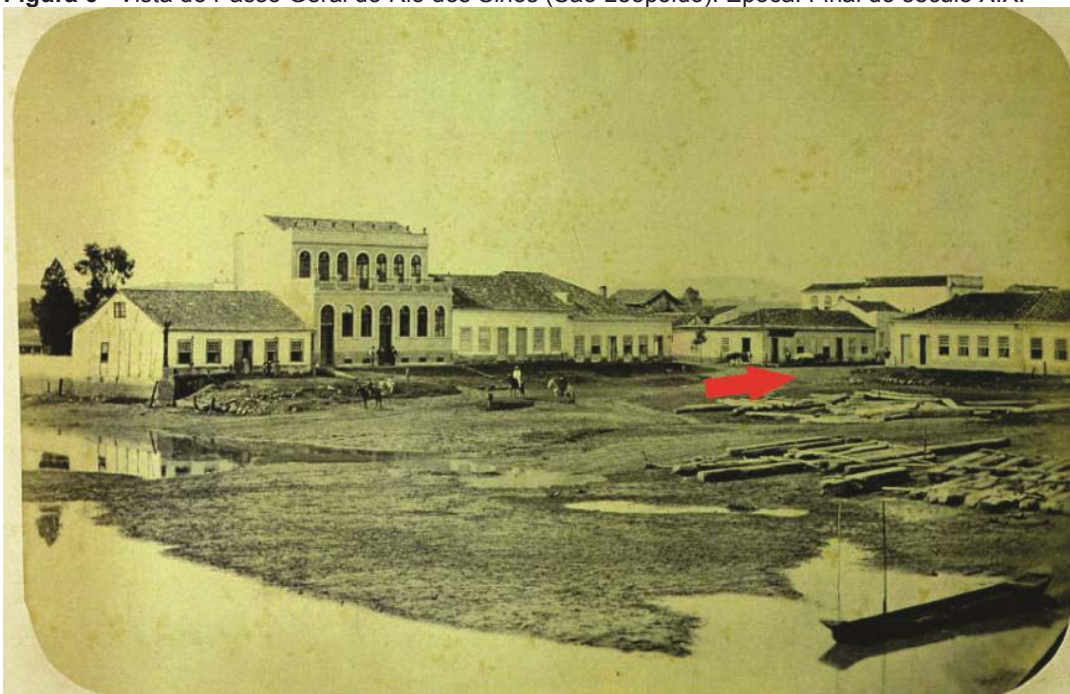
A escolha dessas fotografias decorre da repetição das imagens nos acervos do MHVSL e do ABM/DELFOF/PUCRS, o que demonstra que o fotógrafo reproduziu, possivelmente, as imagens para comercializá-las. Além disso, as duas imagens aparecem como um dos primeiros registros fotográficos de São Leopoldo, ainda no século XIX, e demonstram a importância dos *caminhos* abordados no capítulo II. Nas duas fotografias podemos ver o rio em primeiro plano e a estrada (Figura 6 – Seta Vermelha) que se tornava Rua Independência ao entrar na cidade e terminava no grande espaço denominado de Passo.

⁶⁶ Atual município de Capela de Santana.

⁶⁷ Nomeação de Taquara antes da sua emancipação.

⁶⁸ Petry (1923) descreve os primeiros comerciantes assentados na margem esquerda do rio dos Sinos.

Figura 6 –Vista do Passo Geral do Rio dos Sinos (São Leopoldo). Época: Final do século XIX.



Fotógrafo: A. Stockel Photographia. Fonte: ABM/DELFO/S/PUCRS.

Figura 7 –Vista do Passo Geral do Rio dos Sinos (São Leopoldo). Época: Final do século XIX.



Fotógrafo: A. Stockel Photographia. Fonte: ABM/DELFO/S/PUCRS.

As fotografias identificam um lugar ainda em harmonia com a natureza, sendo retratado um ambiente de trabalho e produção e não de contemplação e passeio no qual foi transformado posteriormente. A cidade nessas fotografias pode ser encarada como ambiente ecológico caracterizado pela interação da cidade com o seu meio natural (BARROS, 2007), enquadrando-se no ideal da construção da identidade nacional do Brasil Império com exaltação da natureza. Também evidencia-se o momento de transição para República em que há a divisão entre mostrar o exuberante do ambiente e apresentar elementos relacionados “à racionalidade, – sobretudo econômica –, à técnica, ao progresso e, também, à civilização, passariam a caracterizar o imaginário social” (ANDRÉ, 2008, p.77-78).

O grande espaço em frente ao rio e à igreja também pode ser comparado às praças do Brasil colonial, que “eram o centro da reunião da vida urbana, em que se realizavam as cerimônias cívicas e toda sorte de festividades, religiosas, recreativas, e serviam ainda aos mercados e às feiras” (SANTOS, 2008, p. 74). Assim, as fotografias constroem a ideia de produção, em que a natureza só tem importância quando inserida no processo produtivo (ARRUDA, 2000).

A figura 6 identifica o rio como escoadouro de mercadorias por causa das madeiras amarradas em forma de balsas a espera das cheias para serem conduzidas, provavelmente, até Porto Alegre. Também percebe-se que as casas eram construídas altas em relação a rua devido às enchentes. Ainda caracteriza-se na imagem casas em estilo colonial com queda d’água diretamente no passeio público, entretanto já se percebe algumas residências normatizadas como o sobrado ao fundo. A imagem também apresenta o cavalo e a mula como principais meios de transporte terrestre numa região ainda distante das benesses dos transportes oferecidos pela modernidade, além disso a montaria (cavalos e mulas) era a locomoção mais adequada para estradas tortuosas da zona colonial.

A primeira fotografia também apresenta o rio como um caminho importante para a cidade, principalmente entre São Leopoldo e a capital Porto Alegre. Nessa época o curso d’água ainda era utilizado como um dos principais meios de transporte junto com a ferrovia. A concentração urbana na margem do rio dos Sinos, demonstrada na fotografia, esclarece a formação da cidade voltada para essa via de contato.

A figura 6 retrata o lado do Passo que concentra um maior número de edificações e atividade comercial. Além disso, apresenta casas com mais de um

pavimento e o acesso à Rua do Passo (Rua Independência – Seta vermelha), principal via pública da cidade. O nível da água indica que a fotografia foi tirada entre a primavera e o verão. O fotógrafo possivelmente realizou o retrato com o sol a pino devido à quase ausência de sombras nos objetos e edificações dispostos na imagem.

A figura 7 retrata o rio e o trabalho das lavadeiras com roupas recém lavadas estendidas ao sol e as bancadas para esfregá-las. A imagem também acusa a presença do elemento afrodescendente na vida urbana, citado nas estatísticas como população “nacional”⁶⁹. Ao fundo avistamos a ponte e o Passo inundado pela cheia, o que indica a provável época, ou seja, os meses de inverno (junho/julho/agosto). O horário da imagem também aproxima-se do meio dia devido a posição das sombras e do uso da sombrinha para proteger-se do sol. No fundo da fotografia podemos avistar a cidade de São Leopoldo confundindo-se com o rio e a vegetação, chama atenção para a igreja que era o edifício mais alto e o Colégio Conceição ao lado como símbolo da educação cristã na região.

As duas fotografias não retrataram o lado oposto do rio (margem direita) pois, possivelmente, o interesse era registrar o desenvolvimento urbano. Do outro lado a cidade era inexistente, na época existiam apenas algumas ruas abertas, praticamente sem prédios. Nessas imagens, os fotógrafos preocuparam-se em inserir alguns elementos simbólicos da cidade na época, como o rio, a Igreja, a ponte e alguns prédios públicos.

A quantidade expressiva de imagens retratando períodos de cheias e secas demonstra o interesse pelos fenômenos da natureza. Mas destaca, sobretudo, a centralidade do rio no cotidiano de São Leopoldo na época. Conforme já assinalado, através dele foi possível o contato com o mundo exterior por mais de um século antes da chegada do trem, e mesmo com a ferrovia ele continuou sendo utilizado efetivamente por no mínimo quatro décadas até a consolidação do transporte rodoviário pela faixa de concreto – BR-116 – São Leopoldo-Porto Alegre – a partir da década de 1930.

⁶⁹ A população nacional nesse espaço compreende todos que não eram teuto-brasileiros. Segundo Seyferth (1994, p.19-20), o caboclo aparece como sinônimo de (luso) brasileiro e definido por um conjunto de características estigmatizadas atribuídas, em parte, à mestiçagem desregada e à inferioridade racial de negros e índios. Os brasileiros (e dessa definição genérica só estão excluídos os descendentes de imigrantes europeus que participaram da colonização) são chamados de malandros, atrasados, descuidados, doentes, beberrões, etc.

A Igreja simboliza a elevação da cidade à condição de Capela Curada em 1831, ato que representou a ascensão político-religiosa de São Leopoldo no Império, tornando a colônia em freguesia⁷⁰ com o nome de Nossa Senhora da Conceição da Colônia de São Leopoldo. A igreja também representa no Vale dos Sinos, o empreendimento espiritual de romanização que a Santa Sé promoveu a partir de meados do século XIX no Brasil, em especial, nas áreas de imigração do sul e sudeste onde não existiam padres o suficiente ou estavam aculturados com as práticas locais que eram repudiadas por serem consideradas paganismo. O projeto também pretendia competir com as religiões trazidas pelos imigrantes, no caso do Vale dos Sinos o luteranismo (DREHER, 2014).

A Ponte 25 de Julho ao fundo da figura 7, representa a agilidade dos transportes, como a ligação da área urbana, na margem esquerda, com a zona rural da encosta do planalto, na margem direita. A ponte também simboliza a vitória frente a morosidade da antiga balsa⁷¹. Já o nome dado à ponte evidencia a presença étnica alemã no espaço urbano, tanto na atividade comercial quanto na vida política.

As fotografias também mostram um lugar povoado onde trabalhadores braçais livres faziam parte daquele cotidiano urbano em atividade, como: lavadeiras, tiradores de areia, aguadeiros que retiravam água do rio e vendiam nas casas⁷², carregadores das embarcações, construtores de barcos, etc. A medida que se processava o ordenamento urbano, essas pessoas - trabalhadores braçais - não eram mais bem vindas nesse espaço central. As medidas para normatizar esses perfis humanos foram oficializadas pelo Código de Posturas (1897) que exigia respeito entre as lavadeiras e proibia a convivência com homens considerados imorais junto das mesmas.

Outro indício do controle dessa população foi a instalação da Casa de Saúde do lado da ponte. O intendente Mansueto Bernardi, no ano de 1921, relatou que a Casa de Saúde oferecia medicamentos, análise médico-legal e de dementes antes

⁷⁰ (MOEHLECKE, 1978) A oficialização da sede nesse lugar foi em 20 de fevereiro de 1828 com o início da construção da Capela e em 15 de março de 1831 com a elevação à Freguesia da Nossa Senhora da Conceição da Colônia de São Leopoldo.

⁷¹ (MOEHLECKE, 1982, p. 92) A passagem do rio era uma reivindicação antiga dos moradores locais que oras queixavam-se da morosidade da travessia de barco, ora da exploração local dos balseiros. Por volta de 1870 os proprietários de barco uniram as suas embarcações para fazer uma passagem sobre o rio em retaliação aos balseiros que haviam aumentado o valor da passagem por ocasião de uma festa.

⁷² (MOEHLECKE, 1998) Em 1897 o intendente Mansueto Bernardi instalou uma bomba ao lado da ponte com o objetivo de melhorar a qualidade da água vendida pelos aguadeiros.

de remeter pacientes ao Hospital São Pedro em Porto Alegre. A presença desse estabelecimento indica as intenções do poder público em controlar as populações consideradas inaptas ao convívio social na cidade, o que condizia com a concepção de uma cidade orgânica que necessitava ser controlada por estar doente (GUNN & CORREIA, 2007).

A Casa de Saúde representava os resultados da Missão Rockefeller⁷³ que iniciou atividades em São Leopoldo em 1922⁷⁴. A presença da missão em São Leopoldo junto ao Passo demonstra o interesse de combater os problemas sanitários da cidade no que tange ao controle de populações indesejadas a vida moderna. Nas próximas fotografias é possível identificar esses princípios através das reformas urbanísticas, que articulam o saber médico com o do engenheiro, pois “a saúde pressupunha o abandono dos vícios e costumes promíscuos, daí, das práticas consideradas imorais; [a engenheira] reivindicando deter o saber fazer/produzir esse ambiente desejado por meio do domínio da técnica” (BRESCIANI, 2002, p.26).

O posto de saúde permaneceu junto ao passo até o ano de 1924 quando foi retirado para a construção do monumento alusivo ao Centenário da Imigração. A partir das comemorações do centenário (1924), o Passo passou por mudanças que privilegiaram a urbanização objetivando construir, naquele espaço, uma área de contemplação voltada para a civilidade e não para o trabalho. A partir da década de 1920, em um processo de ajuste aos modelos de civilização das capitais do Brasil, e dos interesses da elite comercial alemã, a representação da harmonia entre homem e natureza foi substituída pela do domínio do homem sobre a natureza.

Na próxima imagem (Figura 8) podemos observar a remodelação do Passo em uma fotografia que mostra a celebração do Centenário da Imigração (1924). Essa imagem identifica o início das alterações propostas para a área.

⁷³ (FARIA, 1995; 2002) Essa missão era dirigida pela Fundação Rockefeller, uma instituição estadunidense, que exercia atividades sanitárias em todo o Brasil e América Latina, seu foco era nas áreas mais pobres, em específico nas zonas rurais. Os primeiros trabalhos concentraram-se nos estados do sul do Brasil, em especial São Paulo e Rio Grande do Sul, considerados modelos para as regiões mais atrasadas.

⁷⁴ Porto (1934) apenas menciona a missão em São Leopoldo, porém não dá mais explicações.

Figura 8: Monumento do Centenário da Imigração e seus festejos. Época: 20 de setembro de 1924.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

A imagem mostra a inauguração do Monumento do Centenário da Imigração no centro com o Rio dos Sinos a esquerda. Do lado direito visualizamos ato que é acompanhado por um grupo de pessoas. Identificamos em primeiro plano que o entorno do monumento ainda era precário, lembrando muito o grande descampado visto nas figuras 6 e 7. Ao fundo da imagem avistamos casas de alvenaria predominantemente térreas.

A escolha da fotografia decorre da sua representação como início das mudanças na forma de utilizar o espaço. A fotografia identifica o ato de comemoração dos cem anos da imigração alemã (1924), porém apresenta um monumento inacabado sem a conclusão do topo da obra e sem as faces mostrando D. Pedro I, a princesa Leopoldina, o Visconde de São Leopoldo e João Daniel Hillebrand que seriam colocadas posteriormente.

A tomada fotográfica privilegia o lado com mais residências, assim como nas duas fotografias anteriores, o possível horário é no final da tarde após a chegada do Presidente Borges de Medeiros⁷⁵. A vista panorâmica indica a presença de uma tecnologia diferenciada que requeria profissionais especializados. A posição do fotógrafo, no canto esquerdo, também demonstra o tipo de máquina, pois os aparelhos panorâmicos registravam da esquerda para a direita. Além disso, podemos observar a dificuldade em identificar as pessoas, uma vez que a câmera

⁷⁵ Moehlecke (2000) descreve a presença de Borges de Medeiros em São Leopoldo nas festividades da inauguração do monumento.

era colocada em movimento sobre um tripé dificultando, assim, a nitidez da imagem⁷⁶.

O monumento representa uma experiência ambígua, pois, de acordo com Tedesco (2004), a modernidade buscava a mudança contínua e o “antes” era considerado atrasado. A manutenção dessa memória coletiva do “antes” foi possível nas afinidades entre o local e o global, há que a imigração alemã atendia aos interesses do Estado de branquear a população e de modernizar o país por meio do elemento europeu. Portanto a comemoração oficial exposta na fotografia não ocorreu no dia da imigração (25 de julho), mas na data da Revolução Farroupilha (20 de setembro) significando, assim, uma aliança de interesses (local e global) que legitimou-se com a presença do Presidente do Estado, Borges de Medeiros, que tinha o poder de anunciação (BOURDIEU, 1989) e de fixar um sistema de representações de valores coletivos através de alianças políticas (BACZKO, 1985).

A fotografia também mostra o poder da elite comercial descendente dos imigrantes alemães. A presença germânica no comércio e na indústria do Rio Grande do Sul na década de 1920 era evidente, assim, o papel dessa parcela da população na manutenção da vida econômica do Rio Grande do Sul era indispensável (PESAVENTO, 1994).

No campo político, a presença de Borges de Medeiros nas comemorações do 25 de julho tem relação com a necessidade de fortalecer as relações com os mandos locais depois da Revolução de 1923 que esfacelou as forças entre os partidos e as facções, saindo o Presidente do Estado isolado e derrotado (AXT, 2007). É nesse sentido que entende-se o fato do monumento ter sido construído com contribuição do Estado⁷⁷.

A fotografia apresenta a celebração no entorno do monumento que identifica o lugar de chegada dos imigrantes, entretanto o desembarque original das primeiras famílias ocorreu rio acima junto à Casa da Feitoria. Contudo o obelisco necessitava ser observado e celebrado em um lugar de circulação de pessoas, como também reconstruir o imaginário urbano por meio de um ritual de memória que, de acordo com Tedesco (2004), é uma prática para dificultar a dialética entre recordação e esquecimento, daquilo que se quer mostrar (funcional ao poder) e o que se quer

⁷⁶ Sobre a técnica da fotografia panorâmica: Disponível em <<http://www.all360.com.br/uma-tecnica-do-sec-xix/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

⁷⁷ Moehlecke (1998) descreve que o monumento foi construído por doação do Estado e de outras regiões do Rio Grande do Sul (ele faz referências a outras colônias alemãs mas não as nomeia).

esquecer para não causar crises (desejo de ser recordado). O ritual de memória construído do monumento, e a partir dele, constitui no que Chartier (1991) denominou de teatralização; os indivíduos passam a respeitar e submeter-se as representações construídas.

De tal modo, a imagem caracteriza a solidificação do mito alemão a partir do monumento e da fotografia, coincidindo com que Nora (1993) chamou de lugares de memórias que cristalizam-se no espaço através de objetos que buscam recordar a tradição de um passado já confuso.

A construção do monumento identifica também a união étnica de um grupo que era observado com desconfiança pela comunidade local de luso-brasileiros como afirma Tramontini (2004)⁷⁸. A Primeira Guerra Mundial havia ensaiado as primeiras restrições étnicas com a nacionalização de escolas e com alteração de nomes de logradouros públicos (MÜLLER, 2014), já antecipando a perseguição que estava por vir com a Segunda Guerra Mundial durante o Estado Novo.

A partir dos festejos do Centenário da Imigração os registros fotográficos aumentaram, cumprindo sua função, ou seja, a repetição de fotografias do mesmo lugar objetiva criar novas representações do ambiente tornando-o um espaço de contemplação e produzindo a imaginação de um panteão dos heróis. Portanto, os personagens selecionados para ornamentar o monumento representam: D. Pedro I e a Imperatriz, pela promoção do início da colonização para o Brasil; Visconde de São Leopoldo, pela organização e assentamento dos primeiros imigrantes e, Hillebrand; por ter administrado a colônia e permanecido ao lado do Império durante a Revolução Farroupilha.

Weber e Ramos (2014) também descrevem que o monumento contempla os nomes citados como forma de demonstrar fidelidade da comunidade teuto-brasileira aos governantes do Brasil e do Rio Grande do Sul, principalmente devido ao processo de nacionalização da Primeira Guerra Mundial quando o “perigo alemão” foi colocado como perigo para o país.

A concretização da remodelação urbana iniciada em 1924, podemos observar na figura 9. O ano provável da fotografia é 1934 (110 anos da imigração), nela podemos identificar a remodelação final do Passo na composição de símbolos regionais, como a Ponte 25 de Julho e o monumento no centro da praça. As igrejas

⁷⁸ Relatos de conflitos na Câmara de São Leopoldo com a presença dos alemães, podem ser lidos em Mohelcke (1978) e Tramontini (2004).

surgem como elemento da fé cristã local, em primeiro plano a católica e em segundo, a luterana. As casas aparecem remodeladas conforme os padrões exigidos pelo Código de Posturas (1897), embelezadas com platibandas evitando a queda d'água diretamente na rua. A posição do fotógrafo indica que após quatro décadas das primeiras fotografias desse lugar o foco dos registros fotográficos continuava sendo em direção à Rua do Passo (Rua Independência). Fato que nos leva a supor que a margem direita não tinha um número significativo de residências e que a área em frente à igreja e o Colégio Conceição continuavam sendo um grande descampado utilizado para lavagem de roupa e retirada de areia, conforme podemos averiguar em poucas fotografias que registraram esses lugares e pessoas.

No grupo de fotografias catalogadas na tabela 1 sobre a Praça Centenário, existem algumas imagens que retratam o lado esquerdo da igreja. Essas imagens mostram um ambiente diferente, não urbanizado. Além disso, aparecem trabalhadores que não estão nas imagens da Praça Centenário. Isso corrobora para a ideia de que a maioria dos registros fotográficos de vistas privilegiava a modernização da Praça.

Figura 9: Vista da Igreja católica, Ponte 25 de Julho e Praça Centenário. Época: início da década de 1930.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

A imagem apresenta no centro a Praça Centenário com o Monumento do Centenário da Imigração. Composto a paisagem temos a Ponte 25 de Julho na parte inferior, as igrejas católica e luterana e as nuvens preenchendo a parte superior. Embora o elemento central seja a praça, os componentes simbólicos da urbanidade foram destacados pelo fotógrafo, que omitiu os aspectos rurais (campos, áreas alagadas, atracadouros de barcos) que estavam à direita da Igreja Católica e à esquerda das casas de alvenaria.

Os elementos na imagem reforçam o fator etnicidade, como a praça e o surgimento da Igreja Luterana competindo na verticalização com a Igreja Católica, assim como as nomeações da ponte e da praça (25 de Julho e Centenário).

A fotografia também manifesta a etapa final da domesticação do rio com o fim das obras da praça e do cais que avançaram sobre o curso d'água, como ocorreu nas cidades de Porto Alegre, com o avanço da cidade sobre a Laguna Guaíba; no Rio de Janeiro, com os sucessivos aterros na Baía de Guanabara; e em São Paulo, com a expansão urbana sobre os rios. Esse controle da natureza se mostrou ineficiente, pois as enchentes não deixaram de interromper a vida urbana conforme os registros fotográficos das enchentes de 1926, 1936 e 1941.

A remodelação do Passo foi concretizada entre 1933 e 1934, quando a praça recebeu ajardinamento e a mudança oficial para o nome de Praça Centenário; também concretizou-se a construção do cais. No relatório de 1933, o prefeito⁷⁹ escreveu que a remodelação lembrava linhas da renascença e a Luiz XIV (MOEHLECKE, 1998), fazendo referência a Europa como símbolo do moderno e pretendido para a cidade. Também havia o interesse de equiparar-se às capitais, como por exemplo Porto Alegre, onde as praças passaram por um processo de reordenamento, criando “jardins a inglesa”, que remetiam em novo calçamento, ajardinamento, bancos, passeios e espelhos d'água (MONTEIRO, 2007).

A remodelação foi consolidada uma década após o Centenário da Imigração, justamente nos festejos dos 110 anos da imigração, o que evidencia que as celebrações nesse espaço se tornaram um hábito o que, segundo Nora (1993), quer dizer que não há memória espontânea, é necessário criar arquivos para relembrar. Nesse caso também ocorre o que Pollack (1989) denomina de enquadramento da memória através de um determinado grupo que manipula a história. Também, na

⁷⁹ Não conseguimos averiguar quem era o prefeito devido a constante mudança de administradores reflexo da Revolução de 30.

década de 1930 acentuaram-se as publicações enfatizando o germanismo, como bem informa Seyferth (2004). Ela lembra que as principais publicações em alemão eram produzidas em São Leopoldo na gráfica Rotermund.

As imagens fotográficas apresentadas mostraram, primeiramente um espaço em que a convivência social entre as diferentes classes e a presença de trabalhadores de todos os tipos era aceita na área central da cidade; porém, no período seguinte, esse ambiente sofreu transformações que levaram a contemplação da memória alemã, bem como ao atendimento dos interesses republicanos, da elite comercial e da conformação com o ideal de modernidade.

3.2.2 Rua Independência: a rua central de São Leopoldo

As fotografias das ruas centrais de São Leopoldo ilustram o desejo local de transformar a urbe em consonância com as grandes cidades, assim, tomadas fotográficas que privilegiavam a arquitetura urbana foram o foco dos fotógrafos. Nesse contexto, a rua mais registrada foi a Independência (Antiga Rua do Passo) e em segundo plano, tomadas aéreas a partir da Igreja Católica focando na Rua 1º de Março.

A Rua Independência é retratada em 64 fotografias e também identifica o processo de urbanização em torno das estradas, como a que ligava Porto Alegre a São Leopoldo. O fim dessa rua era o rio, no entanto, após atravessar o curso d'água, ela continuava em direção as picadas da encosta do planalto. Portanto, a urbanização de São Leopoldo também ocorreu junto da estrada que se ligava ao rio.

As primeiras fotografias das ruas de São Leopoldo são do final do século XIX, mas o maior número de imagens concentra-se a partir de 1910 juntamente com o desenvolvimento urbano. Na Rua Independência os temas mais fotografados eram aqueles que simbolizavam a modernidade, como a eletricidade, a iluminação pública e o embelezamento das residências; já na Rua 1º de Março, o foco era o crescimento vertical e horizontal da cidade.

Era na Rua Independência que localizavam-se a maioria dos cafés, hotéis, bancos, cinemas e teatros. A representação fotográfica mais intensa dessa rua deve-se ao fato de ser o local onde se concentravam as atividades sociais, mas também por ser a mais bem alinhada ao modelo de civilização moderna (eletricidade, alinhamento das casas, calçadas, etc.), como também ocorreu com as

imagens da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro; da Avenida Paulista, em São Paulo; e da Rua dos Andradas, em Porto Alegre.

A Rua Independência foi, no princípio da história de São Leopoldo, a entrada e saída da cidade conforme já assinalado. A antiga Rua do Passo também era chamada, no dito popular, de Rua Grande, por ser ali o lugar de maior concentração urbana e de casas comerciais. Além disso, o passeio público era, desde o Império, um espaço de sociabilidade dos moradores locais, pois “a Rua do Passo ou Rua Grande, embora destinada à passagem de todos, tornava-se, em alguns momentos, teatro para a passagem de um determinado grupo. Era o que acontecia quando algum visitante ilustre chegava à cidade. Então, ela se travestia de sala de visitas e recebia o convidado” (RAMOS, 2007, p. 435).

A “sala de visitas” foi registrada pelos cronistas Canstatt (2002) e Isabelle (2006) como a de maior concentração urbana no século XIX; igualmente Porto (1934) contabilizou 51 edificações no ano de 1830 nessa via, mas logo no início da República a maioria desses prédios já haviam sido substituídos por construções alinhadas e com existência de calçada.

A fotografia abaixo (Figura 10) mostra a Rua Independência no final do século XIX, provavelmente antes da Proclamação da República. Esta mesma imagem encontramos nos acervos do MHVSL e do ABM/DELFOS/PUCRS. A fotografia foi tirada no sentido norte-sul (do Passo para a saída de São Leopoldo, em direção a Porto Alegre).

A fotografia apresenta uma rua com considerável número de residências dando ênfase para as de dois pavimentos à esquerda. Também podemos identificar a iluminação a querosene à direita, calçadas altas para evitar inundações e presença de entulhos. No fundo da imagem é possível ainda identificar as palmeiras de butiá que foram substituídas por plátanos na gestão do Intendente Gaelzer. O objetivo era ornamentar e europeizar a cidade conforme descrito no relatório de 1908. As ruas que receberam arborização foram apenas aquelas com maior circulação de pessoas, como as ruas Independência, 1º de Março e Marquês do Erval (MOEHLECKE, 1998, p.100).

Figura 10: Rua Independência no sentido norte-sul. Época: final do século XIX.



Fotógrafo A. Stockel Photographia. Fonte: ABM/DELFOS/PUCRS.

Os lampiões avistados na fotografia eram a querosene, que no ano de 1904 somavam 202, 24 de particulares e 178 administrados pela intendência com o auxílio três pessoas contratadas (GAELZER NETTO, 1904). A quantidade de lampiões demonstra um considerável número de ruas que eram iluminadas na época.

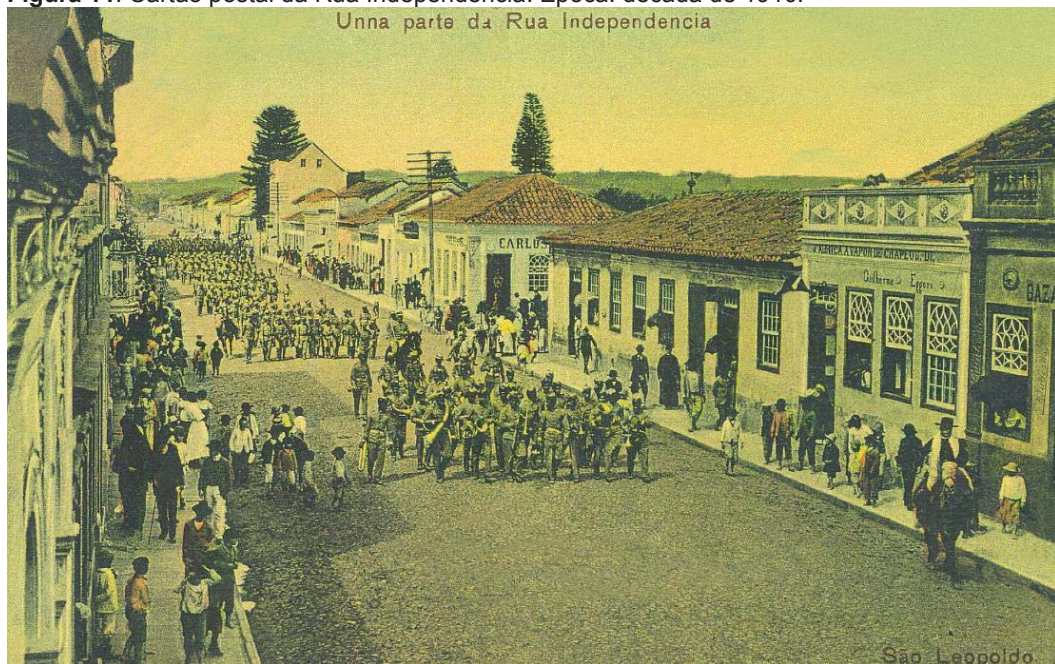
Na fotografia podemos verificar a existência de platibandas em algumas residências evitando a queda d'água diretamente na rua além do alinhamento dos prédios, exigências estabelecidas pelos novos olhares arquitetônicos do final do século XIX (WEIMER, 2006). A arquitetura simples dos edifícios ainda era reflexo da ocupação recente e instável do Rio Grande do Sul que resultava em prédios mais acanhados até, pelo menos, o final do século XIX (WEIMER, 2006).

Encontramos no ABM/DELFOS/PUCRS, outra fotografia da Rua Independência que registra o mesmo lugar no mesmo dia. Ao contrário da figura 10, o fotógrafo (A. Stockel) não produziu cópias dessa fotografia, possivelmente por exibir menos luminosidade e, talvez, por haver duas pessoas próximas da posição da câmera. Na fotografia duplicada (Figura 10) também existem indivíduos, porém

eles estão no fundo da imagem fazendo parte da paisagem, ao contrário da imagem não repetida.

A Rua Independência também foi registrada em cartão postal. A imagem abaixo (Figura 11) é, possivelmente, o primeiro postal dessa rua, com data provável da década de 1910, pois não encontramos mais as palmeiras como na imagem anterior. A imagem expõe aspectos da modernidade, como a eletricidade, a vida comercial e a movimentação urbana. A tomada fotográfica, possivelmente, ocorreu a partir dos prédios de dois pavimentos que são avistados no lado esquerdo da imagem anterior (Figura 10). A posição fotográfica do alto produzia a ideia de uma cidade vertical, além disso, o fotógrafo conseguia produzir uma imagem panorâmica abrangendo o maior número possível de elementos.

Figura 11: Cartão postal da Rua Independência. Época: década de 1910.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

O postal evidencia uma nova concepção de espaço destinado a uma forma de sociabilidade que começava a emergir. A imagem também identifica a rua como local de manifestação cívica registrando o desfile de militares e a ordenação urbana com casas pintadas e alinhadas. A população aparece de forma ordeira e concentrada nas novas calçadas da cidade. O próspero comércio está representado pelas casas comerciais à direita e pela rua que, ao contrário da fotografia anterior, agora parece limpa. Porém, nota-se que o postal foi colorido pelo fotógrafo,

permitindo uma maior interferência na fotografia e camuflando elementos não desejáveis na imagem como a própria sujeira urbana, a condição dos prédios e a movimentação das pessoas.

A fotografia já apresenta os postes de eletricidade, portanto a iluminação pública já estava em funcionamento em substituição aos lampiões a querosene, o que demonstra que a imagem é posterior ao ano de 1913 quando ocorreu a eletrificação das ruas de São Leopoldo com a inauguração da Usina da Picada 48.

A marcha dos militares na Rua Independência também informa sobre a importância desse grupo, que também assumiam o papel de manutenção da ordem na cidade, principalmente após os embates da Revolução Federalista na região. Os investimentos na Guarda Municipal são mencionados por Gaelzer nos relatórios de 1904 e 1905 como uma necessidade para manter a tranquilidade na área urbana e na zona rural. Ainda, no período de Gaelzer a intendência tinha auxílio de um destacamento da Briga Militar como forma de manter a estabilidade local (FERNANDES, 2013).

A imagem fotográfica também exemplifica as melhorias que o intendente Gaelzer estava promovendo na vida urbana. No relatório de 1904 o intendente menciona a sua intenção em embelezar a cidade, assim descreve:

mandei collocar cordões de pedra em um trecho da rua da Praça, entre as ruas da Independencia e Marquez do Herval; mandei também collocar cordões de pedra em ambos os lados da rua America, entre as ruas 1º de Março e Bento Gonçalves, nem como em um lado da rua Conceição, entre as ruas Independencia e Marquez do Herval. Foram aterradas diversas ruas desta cidade, bem como a continuação da ponte sobre o rio dos Sinos (GAELZER NETTO, 1903B, p.4).

Como podemos verificar, Gaelzer dirige os melhoramentos urbanos no eixo da Rua Independência, no entorno do Passo e da intendência, lugares de maior trânsito de pessoas. Além disso, ele menciona que contratou um engenheiro para fazer o nivelamento das ruas para que o esgoto não tomasse conta dos passeios públicos. Essas melhorias podem ser observadas na fotografia acima (Figura 11) através do alinhamento das calçadas e pela rua que não está mais rebaixada como na figura 10. Gaelzer informa que tomou o serviço de recolhimento de esgoto e lixo sob a responsabilidade da administração do município com o objetivo de evitar a propagação de epidemias (GAELZER NETTO, 1903B) e no relatório de 1904

menciona que que mandou envenenar os cães soltos nas ruas para evitar doenças (GAELZER NETTO, 1904).

A fotografia seguinte (Figura 12) pode ser considerada simbólica, no que diz respeito à representação visual da modernização de São Leopoldo. Ela concentra alguns ícones da modernidade, como a eletricidade, o café, o Cine-teatro Independência (prédio com a sacada), o Banco Nacional do Comércio (5º edifício da direita para esquerda) e o automóvel, símbolo da nova mobilidade.

Figura 12: Rua Independência no início da década de 1930.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

Observa-se que as fotografias retratam o mesmo espaço. Dessa forma, pode-se acompanhar o desenvolvimento urbano. A imagem constrói a ideia de monumentalidade dos edifícios e também apresenta elementos que à existência de um público consumidor das *benesses* da modernidade, por exemplo, o café e o cinema. O café caracteriza as mudanças de hábitos que já ocorria nas capitais, lugares como esse tornaram-se pontos de encontro de políticos, funcionários públicos, jornalistas, artistas e intelectuais (MONTEIRO, 2007).

Importante lembrar que imagens como esta retratavam somente os aspectos considerados modernos e não atrasados da cidade. Sabemos, pela bibliografia, que a maior parte do comércio local da época, ainda era composta por casas comerciais que vendiam artigos variados – desde vestuário, passando por alimentação, artigos

dentários e ferramentas para a lavoura. Essas casas comerciais eram bazares que atendiam ao público consumidor da zona rural. Assim, esse comércio assemelhava-se às vendas e bodegas das picadas, pois vendiam de tudo (ROCHE, 1969B), do que aos modernos magazines franceses. Entretanto, havia a intenção da elite local de representar-se moderna, como podemos verificar na fotografia. Segundo Amado (1978), a vida urbana do Vale dos Sinos passava por um processo de aburguesamento, o qual também ocorria através da educação, conforme Gevher & Meyrer (2014), em um estudo de uma instituição de ensino em *Hamburger Berg*.

Os postes de eletricidade indicam que nessa época São Leopoldo provavelmente estava sendo servida pela energia da Usina da Toca, construída em parceria com Taquara. Sobre o automóvel, lembramos que o primeiro carro que serviu a cidade foi o da intendência na gestão do intendente Gaelzer, que comprou o veículo com recursos públicos justificando pela necessidade de agilizar suas andanças pelo município para fiscalizar as obras públicas. Por esse motivo, Gaelzer mandou tornar todas as estradas do interior trafegáveis com a construção de pontes conforme consta em seus relatórios (GAELZER NETTO, 1903A, 1903B, 1904). Em 1922 o intendente Mansueto Bernardi descreveu que existiam 48 automóveis particulares e 14 automóveis de praça; já em 1924, ele menciona que já existiam 84 automóveis particulares e 23 de praça (MOEHLECKE, 1998, p.9). Esses dados demonstram o considerável crescimento urbano do município, bem como o poder aquisitivo da população local.

O Poder financeiro também está exposto na fotografia pela presença do Banco Nacional do Comércio. Em 1923 a cidade de São Leopoldo já contava com sete bancos: Banco da Província, Banco Nacional do Comércio, Banco Pelotense, *Brasilianische Bank für Deutschland*, Banco Porto Alegrense, Banco Popular e Casa Bancária J. Pfeiffer & Comp (PETRY, 1923). O número considerável de casas bancárias atesta o crescimento urbano e principalmente o econômico. Alguns desses bancos surgiram por meio de comerciantes que já faziam o serviço de oferta de crédito junto aos colonos nas casas comerciais, como foi o caso do Banco Pfeiffer (ROCHE, 1969B).

Podemos também identificar que mesmo nas figuras 11 e 12 buscando exaltar os aspectos urbanos, ainda é possível visualizar inúmeros atributos da zona rural como a rua de chão batido, as poucas residências que exaltam a monumentalidade arquitetônica almejada e a repetição de fotografias do mesmos

lugares, por não existir outros espaços urbanizados o suficiente para caracterizar a modernização da cidade.

3.2.3 A cidade vista do alto: panorâmicas de São Leopoldo

A seleção das fotografias a seguir, integra um conjunto de imagens que mostram a cidade de São Leopoldo a partir do topo da Igreja Católica. Os fotógrafos procuravam registrar o crescimento urbano a partir do alto do templo, mesmo porque este era o prédio mais alto da cidade até a construção da Igreja Luterana, sendo o melhor lugar para obtenção de uma visão panorâmica da cidade como um todo.

As fotografias (Figuras 13 e 14) foram tiradas do alto da igreja no sentido norte-sul. As imagens datam de épocas distintas, a primeira é, provavelmente, do final do século XIX e a segunda, da década de 1930. As duas paisagens fotográficas exaltam singularidades em um conjunto de signos que ao serem indagados tornam compreensíveis os sentidos de ambas imagens (OLIVEIRA JR., 2007). Por exemplo, as duas imagens demonstram a intenção de registrar o crescimento vertical e horizontal da cidade de São Leopoldo. Nas duas fotografias a posição do fotógrafo é a mesma, sendo possível acompanhar o desenvolvimento urbano ao longo das décadas.

Figura 13: Vista da Rua Primeiro de Março a partir da torre da Igreja Católica. Época: final do século XIX.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

Figura 14: Vista da Rua Primeiro de Março a partir da torre da Igreja Católica. Época: década de 1930.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

Ambas as fotografias centralizam a Rua Primeiro de Março, sendo que na primeira (Figura 13) a praça aparece em primeiro plano e na segunda (Figura 14) ela praticamente desaparece. Na primeira fotografia, a praça é exposta como espaço cívico através do grupo de militares marchando em frente à intendência, já na segunda imagem, a praça foi transformada em espaço de chegada e partida da estrada de concreto, parte mais clara da rua, no sentido São Leopoldo-Porto Alegre, inaugurada em 1934. Esta imagem (Figura 14) mostra o desenvolvimento do transporte rodoviário mostrando carros, ônibus e um posto de gasolina situado no pequeno edifício na esquina.

Oliveira Jr. (2007) lembra que muitos dos elementos da fotografia de paisagem não estão “encontráveis na realidade”. No caso das imagens acima, em que o enfoque foi à área urbana, as figuras não privilegiam a margem direita do rio, menos urbanizada.

Nas duas fotografias o fotógrafo deu ênfase para a Rua Primeiro de Março e ao aglomerado de edifícios que segue à esquerda das imagens, em direção à Rua Independência. Assim, não encontramos fotografias da torre da igreja que registraram o lado oposto das imagens acima (lado direito), possivelmente por ser menos urbanizada.

As duas fotografias exemplificam a exigência do alinhamento das residências rente às calçadas determinado pelo Código de Posturas (1897). Entretanto, é possível identificar nas figuras 13 e 14, a permanência dos grandes quintais observando a quantidade de árvores na parte dos fundos das casas. Esse espaço servia geralmente para criação de animais domésticos (porcos, galinhas, cachorros, gatos) (WEIMER, 2004). As quadras entre a ruas Primeiro de Março e Independência tinham maior aglomeração urbana, enquanto o lado direito das duas fotografias mostra que as casas ainda possuíam um grande quintal.

A Intendência, avistada somente na figura 13 (Primeiro prédio a direita), representava o poder local do intendente dentro da Constituição Republicana instituída pelo PRR. Em São Leopoldo, o prédio da intendência foi fotografado eventualmente em solenidades, como a posse do Coronel João Corrêa (1924) e em paradas militares em frente ao prédio. A partir do levantamento das fotografias que realizamos, o edifício não parece ter sido o alvo privilegiado dos fotógrafos como ocorreu com o prédio da intendência de Taquara, como veremos a seguir. O

reduzido número de fotografias desse edifício pode identificar o desprezo pelo mesmo, pois ele havia sido inaugurado no Império (1882) para servir como Câmara. Portanto, não se apresentava como um dos símbolos republicanos. Além disso, o edifício tinha apenas um pavimento, ao contrário das novas intendências de Porto Alegre, Pelotas e Taquara que se apresentavam monumentais com dois ou três andares. Essa quase invisibilidade fotográfica do edifício encontra respaldo no final da década de 1930 quando o prédio foi derrubado para dar lugar a um novo, de dois pavimentos – inauguração em 1941.

3.2.4 A Estação férrea

A mesma situação de negação ou apagamento ocorreu com a estação de trem, cujos registros fotográficos surgiram somente na década de 1920 após as obras de reurbanização da sua praça frontal.

A primeira fotografia da estação (Figura 15)⁸⁰ mostra, em primeiro plano, o ajardinamento em frente ao prédio. Já a segunda imagem (Figura 16) dá destaque ao movimento desse espaço como porta de entrada da cidade, em substituição ao rio, até a construção da estrada de concreto em 1934.

⁸⁰ A provável data dessa fotografia é o ano de 1920 pois a Praça já está construída.

Figura 15: Praça e estação férrea. Época: Início da década de 1920.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

Figura 16: Estação férrea - Despedida de Borges de Medeiros. Época: 1924.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHVSL.

A escolha das imagens decorreu da importância representativa da estação, pois São Leopoldo era o ponto final da primeira estrada de ferro do Estado (Estrada

de ferro Porto Alegre - São Leopoldo), e o prédio que aparece nas fotografias caracteriza a primeira estação do Rio Grande do Sul. O edifício foi pré-fabricado na Inglaterra e era revestido de zinco, pois os ingleses pensavam que os índios iriam atear fogo como ocorria nos Estados Unidos (MOEHLECKE, 2004, p.104). Além disso, as duas fotografias compreendem um pequeno grupo de imagens que mostram a estação de trem durante a Primeira República, e, especificamente, essas imagens expõe a modernização do entorno do edifício apresentando a praça e as ruas de acesso que antes não existiam.

Os poucos registros fotográficos da estação⁸¹ pode estar relacionado à precariedade da área do entorno do edifício e das condições que este se apresentava, distanciando-se bastante do padrão das grandes estações como as europeias ou mesmo da Estação da Luz em São Paulo (Inaugurada em 1903). No relatório de 1909 o intendente Gaelzer expôs a intenção de derrubar o prédio, pois o considerava “pouco lisonjeiro” (MOEHLECKE, 1998, p.105). Já em 1920 o intendente Mansueto Bernardi demonstrou insatisfação com o entorno do edifício devido as ruas estreitas que não comportavam o trânsito, logo mandou desapropriar a área em frente ao prédio para construção da praça (MOEHLECKE, 1998, p.56).

Na figura 15, a posição do fotógrafo parece ter sido no segundo pavimento de um edifício localizado na rua de acesso lateral. A ênfase da imagem é para o movimento de carros de aluguel esperando os passageiros do trem, além disso, a fotografia mostra a proporção da área que foi desapropriada para o alargamento do entorno da estação.

Na segunda fotografia (figura 16), o fotógrafo focou o Presidente Borges de Medeiros, um dos indivíduos que caminha em direção a multidão, indo embora de São Leopoldo um dia após os festejos do Centenário da Imigração e inauguração do monumento do imigrante na Praça Centenário (Passo). A presença do principal

⁸¹ As fotografias do prédio da estação de São Leopoldo não aparecem em grande quantidade. No livro *Estrada de Ferro: Contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*, Moehlecke (2004) inseriu algumas poucas fotografias da estação no período da Primeira República. No Museu do Trem em São Leopoldo, tentamos acesso ao acervo fotográfico, porém ele está fechado para pesquisa desde 2013 sem previsão de reabertura. Em conversa informal com um ex-diretor da instituição obtivemos o esclarecimento que o acervo fotográfico do museu compreende, em sua maioria, fotografias do mobiliário ferroviário (vagões, obras, oficinas, etc) e não propriamente fotografias da estação. A mesma pessoa informou que as imagens do Museu do Trem também estão no Museu Visconde de São Leopoldo e na obra de Moehlecke (2004). Além disso, no ano de 2007 consultamos o acervo de documentos do Museu do Trem, onde pesquisamos as plantas arquitetônicas das estações ferroviárias da região do Vale dos Sinos, mas não tivemos acesso às fotografias.

representante do Estado nas comemorações do centenário, revela a importância dada a região pelo governo do Estado na época. Nesse sentido, a fotografia registra, fixa na memória a aliança entre São Leopoldo e o governo do Estado. Embora as duas fotografias não estejam distantes no tempo uma da outra, as diferenças em termos de modernização chamam atenção. Um dos elementos que mais se destacam na segunda imagem (Figura 16) são os automóveis que substituem o transporte de tração, visível na imagem anterior.

Observando as imagens verificamos que o lado direito do prédio possui quatro janelas, enquanto o lado esquerdo tem três janelas. Essa diferença decorre da ampliação realizada no final do século XIX com os entulhos da primeira estação de Porto Alegre, que era igual a de São Leopoldo, e foi derrubada para dar lugar ao novo prédio.

As fotografias da estação foram produzidas em momentos pontuais como na visita do presidente Borges de Medeiros, na movimentação no entorno do prédio decorrente da chegada e partida do trem e nas imagens fotográficas que mostram somente o edifício sem qualquer transeunte. Além desses temas fotográficos, a estação férrea parece não ter sido o alvo favorito dos fotógrafos. Um dos motivos prováveis era o perfil dos trabalhadores da via férrea que não correspondiam à imagem de limpeza que se queria difundir, portanto, não eram *fotografáveis*. Eles geralmente vestiam roupas sujas, maltrapidas e eventualmente eram violentos, conforme foi descrito pelo Coronel João Corrêa sobre os funcionários que trabalhavam na construção da estrada de ferro entre Novo Hamburgo e Taquara⁸².

A ferrovia, um dos símbolos da modernidade, não foi em São Leopoldo decisiva para a urbanização como aconteceu em Novo Hamburgo e Taquara onde a estrada de ferro reconfigurou a cidade além de originar novas ruas. Quando o trem chegou em São Leopoldo, a cidade já tinha um comércio consolidado junto ao rio. Como o primeiro trecho da ferrovia terminava na margem esquerda do Rio dos Sinos a produção continuava a ser transportada pelos barcos (as colônias ficavam na margem direita) (REINHEIMER, 2007).

Em São Leopoldo, o intendente Mansueto Bernardi reclamou no relatório de 1920 que a ferrovia não servia a cidade com trens de carga o suficiente, ficando a

⁸² Engelmann (2005) relatou que o Coronel João Corrêa instruíu os colonos com propriedades lindeiras a estrada de ferro que usassem a força, caso necessário, contra seus funcionários que eram considerados violentos.

produção estocada em armazéns e gerando prejuízos aos comerciantes. Ele ainda descreve que o problema seria facilmente resolvido se fosse construído 12 km de estrada entre as localidades de Sapucaia e Canoas comentando que a existência de considerável número de carros no município facilitaria o transporte até a capital (MOEHLECKE, 1978, p.304-305). Como podemos ver, a disseminação do automóvel e a proximidade com Porto Alegre levou a questionamentos sobre a eficiência do trem na década de 1920.

Nesse aspecto, podemos dizer que a produção imagética de São Leopoldo, durante seu processo de urbanização e modernização, diferia daquelas produzidas pela maioria das cidades que, no alvorecer do século XX, passavam pelo mesmo processo. Em grande parte delas, o trem era um elemento simbólico central de suas representações. Também atestamos a ausência de fotografias da estação de São Leopoldo nas publicações da época sobre a região⁸³, havendo somente referências textuais de que a cidade era servida pela estrada de ferro. Vale lembrar que a simplicidade das estações também se deve a principal função dessa estrada de ferro, que era carregar a produção agropecuária; ainda, a cidade de São Leopoldo não era populosa o suficiente para abrigar um grande prédio.

As fotografias de São Leopoldo confirmam que havia o desejo de mostrar a cidade como espaço da modernidade, todavia, a repetição de registros fotográficos dos mesmos lugares demonstra que os ambientes destinados às inovações do progresso restringiam-se à Praça Centenário, às Ruas Independência e Primeiro de Março e, eventualmente, à estação. Isso nos orienta na compreensão de que a cidade, como um todo, estava distante dos padrões da modernidade das grandes cidades. Percebe-se também que a produção das imagens da cidade se intensifica após as obras de modernização. Também nota-se o desejo de evidenciar os espaços em constante transformação por meio de tomadas fotográficas que mostram o mesmo lugar, do mesmo ângulo, em décadas diferentes. Mesmo estando os fotógrafos aparentemente desvinculados de algum projeto de registro fotográfico, como aqueles existentes no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, descritos no capítulo II, consideramos que o objetivo das fotografias era retratar a modernidade. Da mesma forma, a quantidade de fotografias avulsas sem informação disponível nos acervos locais – públicos e particulares - indica a existência de um público

⁸³ Revistas *O Rio Grande do Sul* (1922) e *O Rio Grande do Sul em Revista* (1928).

consumidor dessas imagens. A repetição dos mesmos lugares fixou no imaginário local, a Rua Independência e a Praça Centenário como espaços de sociabilidade e de concentração da modernidade.

3.3 As representações fotográficas da cidade de Taquara

A cidade de Taquara está localizada no final da área navegável do Rio dos Sinos, próximo à sede do extinto município de Santa Christina do Pinhal. De acordo com Magalhães (2004), a emancipação de Taquara está relacionada ao desenvolvimento econômico e às relações políticas que os poderes locais estabeleceram com os deputados Koseritz, Haensel e Bartolomas, os quais elaboraram um projeto de criação do município ainda no Império, concretizando-se em 17 de abril de 1886 com a emancipação. Antes da emancipação o povoado já havia sido elevado a condição de Freguesia do Senhor Bom Jesus em 1882.

O princípio do desenvolvimento urbano de Taquara está relacionado às estradas das tropas de gado que transitavam do Passo do Mundo Novo para os Campos de Cima da Serra e vice-versa; e, em um segundo momento, ao projeto de colonização particular de Tristão Jozé Monteiro que, a partir de 1846, sobre as terras da até então Fazenda do Mundo Novo, desenvolveu um considerável núcleo urbano formado por comerciantes provenientes da sede do município de Santa Christina do Pinhal, como Jorge Fleck e Guilherme Lahm que constituíram as primeiras casas de comércio as quais atendiam os colonos das picadas e também eram intermediários da produção por meio de transporte pelo rio dos Sinos.

Com o desenvolvimento do povoado surgiu a necessidade de normatizar a cidade, assim, o plano urbano foi delimitado no eixo da estrada que ligava o Passo do Mundo Novo (Rio dos Sinos) aos Campos de Cima da Serra. Essa estrada recebeu o nome de Rua do Comércio. Essa via serviu de eixo central para a elaboração do plano urbano realizado a mando do colonizador Tristão Jozé Monteiro que contratou um engenheiro⁸⁴ para delimitar as ruas.

O traçado proposto por Tristão Monteiro foi de um trajeto regular semelhante ao de São Leopoldo. Dessa forma, o plano partia de um grande descampado formado pelo encontro das estradas de Cima da Serra com o Caminho proveniente

⁸⁴ Não conseguimos averiguar o nome dessa pessoa.

do Rio Santa Maria, formando a primeira praça da cidade conforme pode-se visualizar no mapa a seguir (Figura 17). Esse descampado reunia as primeiras casas comerciais do povoado, lugar privilegiado por estar em uma encosta, distante o suficiente, para não sofrer com as enchentes dos arroios do centro da cidade, mas próximo o bastante para que os viajantes pudessem saciar a sede de seus animais. Portanto, esse grande descampado, de formato triangular, parece ter sido formatado pelo encontro de estradas, pela concentração das casas de comércio e pela necessidade de espaço para paragem do ofício tropeiro com suas tropas de animais.

Figura 17: Mapa da área urbana de Taquara antes do Código de Posturas de 1892.



Elaborado por Alex Juarez Müller.

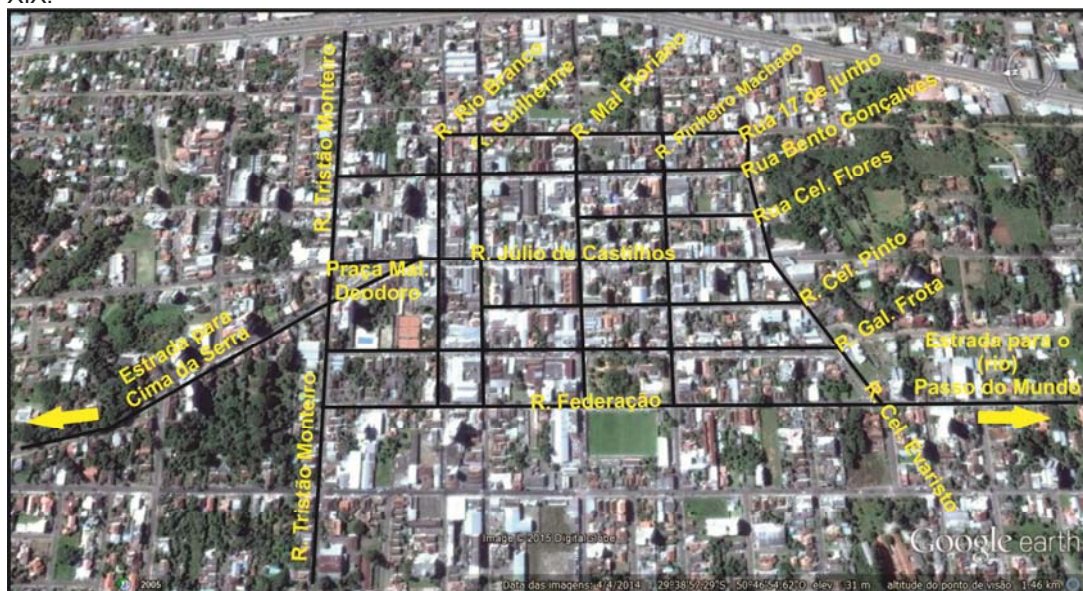
No mapa acima, podemos observar o núcleo central da cidade de Taquara antes da delimitação urbana determinada pelo Código de Posturas de 1892. Apesar da quantidade de ruas, a única via com considerável número de residências era a Rua do Comércio. As nomeações públicas caracterizavam o vínculo com o catolicismo ainda no Império.

O povoado não estava rente ao rio como em São Leopoldo, mas próximo à confluência dos Rios Santa Maria e dos Sinos, localização privilegiada não suscetível às enchentes - como ocorria em São Leopoldo - e proporcionando a utilização do porto do Passo do Mundo Novo. O Rio Santa Maria não era navegável, entretanto a sua foz, em Taquara, auxiliava na navegabilidade do Rio dos Sinos em decorrência do aumento do volume d'água. Portanto, o rio também foi um fator

primordial na urbanização, pois a cidade se desenvolveu próximo à confluência dos dois rios devido ao porto.

A urbanização de Taquara insere-se no processo definido por Rolnik (1995) como mercantilização do espaço no qual a terra passa a ser uma mercadoria. No caso de Taquara, a mercantilização concretizou-se com o plano ortogonal que impôs sobre o povoado a dominação do espaço e, consecutivamente, com a delimitação urbana proposta no Código de Posturas de 1892, que incluía a substituição dos nomes das ruas para denominações republicanas conforme podemos verificar no mapa a seguir (Figura 18).

Figura 18: Mapa da área urbana de Taquara com as renomeações republicanas no final do século XIX.



Elaboração: Alex Juarez Müller

Os nomes das vias públicas indicam uma considerável predominância republicana em Taquara, principalmente, devido aos embates da Revolução Federalista que provavelmente culminaram na tentativa de apagar tudo o que lembrasse o Império ou qualquer foco revolucionário dissidente dos federalistas.

Na tabela 6 podemos verificar as ruas e o significado dos nomes após 1892. As nomeações das vias públicas atendiam aos interesses regionais e da nação, ou seja, homenageando todos aqueles que combateram o Império e promoveram o desenvolvimento.

Tabela 6: Ruas de Taquara no final do século XIX	
Espaço público	Significado
R. Marechal Floriano	Segundo presidente da república.
R. Rio Branco	Diplomata brasileiro que ajudou a consolidar as fronteiras nacionais.
R. Pinheiro Machado	Político republicano fundador do PRR no RS.
R. Federação	Nome do jornal republicano.
R. General Frota	General Júlio Anacleto Falcão da Frota foi nomeado governador do Rio Grande do Sul em 11/02/1890.
R. Cel. João Pinto	Eleito deputado estadual pelo PRR em 1891
R. Júlio de Castilhos	Governador, idealizador da constituição republicana de 1891 e um dos fundadores do PRR.
R. Bento Gonçalves	General Farroupilha.
R. Dezessete de Junho	Volta de Júlio de Castilhos ao governo após o governicho.
R Coronel Evaristo / Travessa Grün	Deputado federal eleito pelo PRR em 1892 / Jacob Grün foi industrial e comerciante de Taquara.
R. Tristão Monteiro	Colonizador da região.
R. Guilherme Lahm	Um dos primeiros moradores e comerciantes da cidade.
Praça Marechal Deodoro	Proclamou a República e foi o primeiro presidente

A substituição dos nomes das vias foi a primeira medida urbana tomada pelos republicanos que demonstrava o interesse em modernizar a cidade. Entretanto, a modernização da cidade de Taquara acontece efetivamente com a chegada da ferrovia (1903). Os registros fotográficos demonstram essa situação pela ausência de imagens no período anterior à construção da estrada de ferro e pelo considerável *boom* de fotografias nas três décadas sucessivas. Em Taquara, as imagens fotográficas acompanham o desenvolvimento urbano e o enquadramento da cidade na vida moderna e na promoção do espaço público como resultado do desenvolvimento comercial e da gestão dos intendentes. Diferente de São Leopoldo, em Taquara as fotografias deram maior ênfase ao desenvolvimento promovido pelo trem através da Rua Tristão Monteiro conforme veremos nas imagens a seguir.

Em 1920 o município de Taquara contava com 36 mil habitantes (AMSTAD, 1999). Entretanto, devemos considerar que boa parte dessa população vivia na zona rural. Amstad (1999) descreveu que os habitantes estavam em uma área que ia da sede do município (cidade) ao longo do Rio Santa Maria.

Os espaços fotografados em Taquara concentram-se em duas ruas: Júlio de Castilhos e Tristão Monteiro. Essas vias eram as únicas que podiam ser

consideradas vias urbanas, as demais eram grandes descampados. O registro fotográfico dessas ruas acentuou-se na década de 1920. Além disso as fotografias privilegiavam primeiramente a Rua Júlio de Castilhos e posteriormente a Rua Tristão Monteiro, uma vez que a segunda teve seu processo de urbanização somente após a chegada da ferrovia. Guardadas as diferenças com relação ao processo de urbanização e representações urbanas entre Taquara e São Leopoldo, os elementos simbólicos das representações imagéticas possuem muitos traços em comum. Em Taquara a maioria das fotografias são de vistas panorâmicas que privilegiam os símbolos da modernidade, como a monumentalidade dos edifícios, a eletricidade, os transportes, e o desenvolvimento comercial conforme veremos a seguir.

3.3.1 A Rua Júlio de Castilhos, a intendência e a praça

A Rua Júlio de Castilhos foi a primeira via da cidade de Taquara. Antes de receber esse nome era conhecida como Rua do Comércio porque já concentrava um considerável número de casas comerciais antes da emancipação do município. Essa rua conectava-se ao porto do Passo do Mundo Novo e às cidades de Santa Christina do Pinhal e São Leopoldo. Em sua outra extremidade, a estrada ia em direção aos Campos de Cima da Serra.

Os registros fotográficos dessa via se difundem somente no início do século XX, sendo, em parte, decorrência da chegada da estrada de ferro que trouxe consigo as novidades da modernidade, entre elas, a fotografia. A medida que a cidade modernizou-se com instalação de eletricidade, embelezamento urbano, verticalização de alguns edifícios, construção da intendência, construção da praça, e etc., as imagens surgem com mais intensidade. Por ser o principal passeio público e a única via com edificações em todo o seu trajeto, a rua passou por um processo de requalificação urbana destinada, entre outros objetivos, a criar um novo espaço de sociabilidade para a elite comercial.

A imagem (Figura 19) abaixo é, possivelmente, a mais antiga da cidade de Taquara. Foi feita a partir do chamado Morro do Leôncio. Essa fotografia mostra a antiga Rua do Comércio, como também o pequeno conjunto urbano existente na época. A imagem corresponde à década de 1880, no entanto identificamos duas datas distintas para essa mesma fotografia (1883 e 1886) do fotógrafo A. Stockel, o mesmo retratista de São Leopoldo. Esta fotografia foi encontrada no MHMAT e no

ABM/DELFOFOS/PUCRS. Encontramos, também, no ABM/DELFOFOS/PUCRS uma segunda tomada fotográfica desse lugar. A pouca nitidez dessa fotografia, aliada ao fato de não encontrá-la duplicada, como no caso figura 19, pode ser um indício de que o fotógrafo selecionou para reprodução, após o adequado tratamento técnico, algumas imagens em detrimento de outras. Corrobora ainda para essa suposição, o fato de a segunda foto focalizar as áreas alagadas, em oposição a primeira (Figura 19) que enfatiza a cidade.

Figura 19– Vista da cidade de Taquara a partir do Morro do Leôncio. Época: década de 1880.



Fotógrafo: A. Stockel. Fonte: MHMAT.

A primeira impressão a partir da leitura desta imagem é o aspecto rural do pequeno povoado. Da mesma forma como ocorreu o registro das imagens de São Leopoldo, as primeiras imagens da cidade de Taquara, também registram a imposição dos elementos naturais sobre as poucas casas cercadas pela mata. No entanto, a fotografia também caracteriza a transição de uma área rural para o urbano, pois concordando com Bandeira, “[...] são as cidades de dimensão média uma das melhores ilustrações da passagem entre a imagem da cidade de forte carga identitária, ainda relacionada com o seu entorno que já foi rural [...]” (BANDEIRA, 2011, p.36).

Essa imagem urbana é típica das cidades brasileiras no virar do século XIX, assemelhando-se as características das cidades paulistas descritas na mesma época como “[...] ruas sem calçamento, toscos edifícios públicos a lembrar o poder civil – a acanhada Casa de Câmara e cadeia – e o poder religioso – geralmente uma pequenina igreja” (MARTINS, 2001, p. 36).

Na mesma fotografia identificamos, ao fundo, a Casa Comercial de Jorge Fleck (seta vermelha), cuja construção existe até hoje. Pode-se dizer que essa casa comercial é a mais significativa da época e exemplifica a importância dos entroncamentos das estradas, pois a edificação está inserida justamente na junção de dois caminhos que cruzam o povoado. Também observamos características comuns entre as pequenas cidades daquela época, com diversos pontos alagados, árvores na rua, animais soltos e casas modestas. É com o intuito de mudar esse espaço que, em 1892, foi implantado o código de postura municipal.

Visualizamos na imagem a existência de casas construídas na técnica enxaimel⁸⁵, aspecto percebido também em fotografias de São Leopoldo, como na figura 6 acima, evidenciando a influência dos imigrantes germânicos e descendentes na área urbana (Seta azul). Outra característica germânica presente na fotografia é o hábito de construir a casa recuada da rua para a elaboração de um jardim, diferente dos descendentes de origem lusa que edificavam as construções alinhadas rente ao passeio público (WEIMER, 2004). Também podemos observar que algumas casas possuem um pequeno prédio nos fundos que estão separados dos edifícios principais, provavelmente, eram cozinhas construídas separadamente das casas para evitar incêndios (Seta azul). A ausência do alinhamento das casas pode estar relacionado a inexistência do código de posturas que, a partir de 1892, passou a exigir tais medidas.

Essa fotografia também é importante como marco inicial do registro da cidade. Não temos nenhuma referência sobre a finalidade desta fotografia, porém o fato de encontrá-la em mais de um arquivo público, nos orienta no sentido de ser uma imagem produzida na e/ou para esfera pública. Esta hipótese também é reforçada pelo fato de na década de 1880, data provável da fotografia, Taquara

⁸⁵ (WEIMER, 2005) Construção com vigamento em madeira encaixado entre si através de um sistema numérico. O preenchimento pode ser feito com pedra, tijolos ou adobe (mistura feita de barro com fibra vegetal). Essa técnica construtiva é típica da Europa, sendo intensamente utilizada na Idade Média. No Brasil chegou pelos migrantes e imigrantes, como portugueses e alemães.

elevou-se a freguesia e posteriormente emancipou-se, o que identifica a importância do registro do jovem município.

Destacamos que não há transeuntes na única rua da vila e nem sequer movimentação de carros de tração animal, o que identifica uma possível realização dessa imagem no amanhecer ou ao meio dia, por tratar-se de luminosidade melhor para o ato fotográfico. Consideramos que a atividade de fotógrafo, na época, custava carregar grandes estúdios e, muitas vezes, a técnica empregada necessitava de alguns minutos para a fixação da imagem, por isso eram escolhidos esses horários, em que não houvesse pessoas.

A mesma imagem mostra os prédios das duas igrejas, a Católica à esquerda – em construção (seta branca) - e a Luterana à direita - sem torre (seta amarela). Na época, o catolicismo era a religião oficial e as demais religiosidades eram permitidas em espaços sem forma exterior de templo (DREHER, 2004). Entretanto, observamos que a Igreja Luterana já estava edificada antes da Católica. Situação semelhante ocorreu em *Hamburger Berg*; já em São Leopoldo a Igreja Católica foi construída antes, pois era o centro administrativo e comercial de toda região colonial cuja direção estava sob o controle do governo brasileiro, oficialmente católico. Entretanto, as reclamações sobre a precariedade do templo eram corriqueiras no século XIX devido à morosidade do governo imperial em destinar verbas para as localidades elevadas à freguesia. Enquanto isso, as comunidades de imigrantes e seus descendentes reuniam-se de forma comunitária para construir suas Igrejas.

Já no início do século XX, podemos observar algumas mudanças na produção imagética de Taquara, conforme figura 20. Essa imagem dá ênfase ao desenvolvimento urbano sendo uma das poucas fotografias do final do século XIX e início do XX que tem a rua em primeiro plano, ao contrário das demais que são tomadas fotográficas panorâmicas distantes das vias públicas.

Podemos observar na imagem que as ruas apresentam um maior alinhamento, em relação à imagem anterior (Figura 19), buscando descaracterizar o aspecto rural. Essa nova estrutura do espaço coincide com o momento político em que o município passa a escolher seus intendentess, que começam a preocupar-se com as melhorias da área urbana. Na fotografia, podemos observar o crescimento da cidade em relação à foto anterior com as modificações realizadas e a melhor organização do espaço público.

Figura 20 – Vista a partir da Estrada para Cima da Serra. Época década de 1900.



Fotógrafo: Desconhecido. Fonte: MHMAT.

Esta fotografia mostra a cidade de Taquara no lado oposto à fotografia anterior (Figura 19), no sentido norte-sul, a partir da subida da Estrada para os Campos de Cima da Serra. A imagem exalta a urbanização sobre o caminho para os Campos de Cima da Serra. Podemos perceber as modificações na paisagem urbana decorrentes dos regramentos do código de posturas de 1892. No final da descida avistamos os fundos da Casa Comercial de Jorge Fleck (Seta vermelha) que na fotografia anterior é avistada na paisagem frontal (Figura 19 – seta vermelha). No primeiro momento, identificamos melhorias no alinhamento da rua principal, existência de calçada e cercamento de terrenos baldios, uma exigência das posturas conforme o artigo 11 que dizia,

[...] os proprietários dos terrenos que medeiam entre as casas situadas na rua Julio de Castilhos, no espaço compreendido desde a rua Tristão Monteiro até a Coronel Evaristo, são obrigados a amurar as frentes dos mesmos terrenos [...] (CODIGO DE POSTURAS, 1892, p. 7).

Em relação às edificações, podemos observar residências que obedecem a uma melhor organização, pois o Código de Posturas exigia que fosse solicitada autorização à intendência para todas as residências construídas a partir de então.

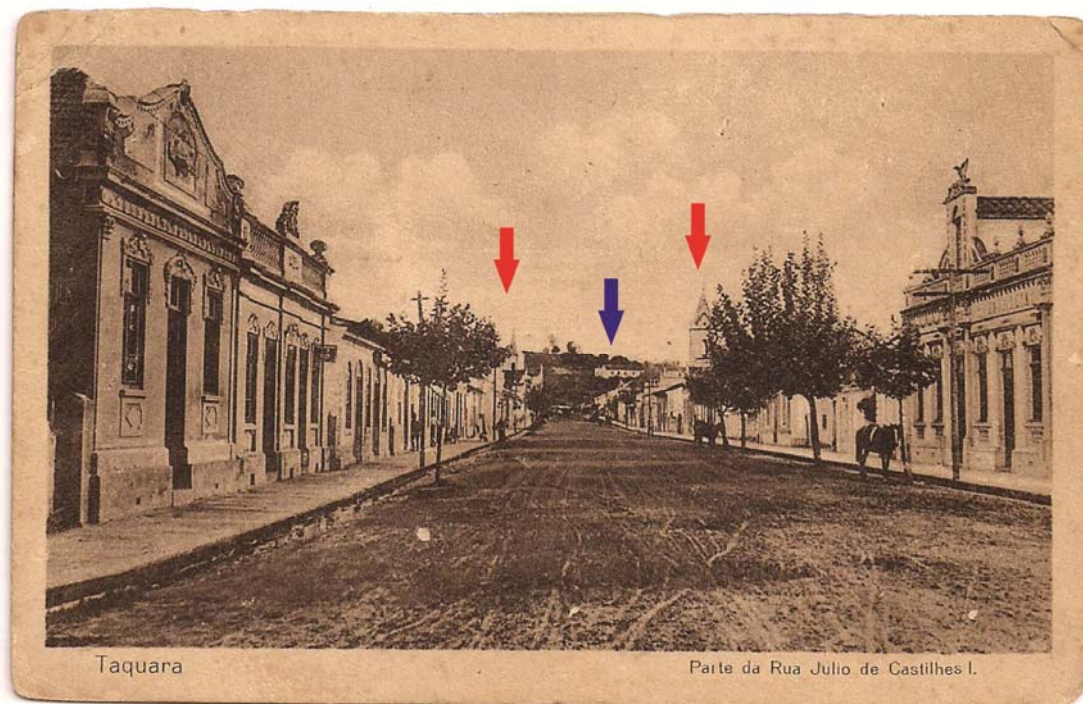
Entre as exigências para concessão dessa autorização havia: o alinhamento das casas; a obrigação de um padrão construtivo com tamanho mínimo de calçada; a delimitação da disposição das janelas e portas; a proibição de poluição por chaminés; e a proibição da existência de cortiços. Portanto, o código pretendia urbanizar a área central e impedir que indivíduos construíssem casebres ou exercessem atividades que denegrissem o ar urbano.

A arquitetura apresentava um considerável número de construções com características coloniais, sem grandes requintes e sem as influências decorativas que as capitais do Brasil já vivenciavam nessa época. Da mesma forma, ainda vigorava o antigo sistema de iluminação por lampião. A fotografia também nos informa que o cavalo ainda era o meio de locomoção principal.

Nessa época a higiene começava a constituir-se como uma questão pública, pois com o crescimento do povoado surgiram problemas como o lixo e o esgoto das residências. Os serviços de recolhimento desses dejetos não existiam com regularidade até a gestão do intendente Arnaldo da Costa Bard, em 1920. O intendente Cel. Diniz, em 1907, relatou que a cidade havia passado por uma epidemia causada pela falta de saneamento (RANGEL, 1907). As epidemias também eram recorrentes nas grandes cidades. Em Porto Alegre, o crescimento acentuado da capital em condições precárias de higiene causou problemas sanitários na segunda metade do século XIX e início do século XX (MONTEIRO, 2007). Essa situação possivelmente, estimulou a Missão Rockefeller a vir para Taquara na década de 1920, mesma época em que esteve em São Leopoldo. O processo de higienização pelo qual a cidade passou – construção do asseio e do matadouro – provavelmente estava atrelado ao trabalho desses especialistas.

A modernização da cidade de Taquara, nos anos 1920, serviu também de tema para os cartões postais muito em voga na época. Nas figuras 21 e 22, podemos observar essa intenção de promover a imagem moderna e urbana da cidade. A presença de postais nesse período coincide com a implementação do serviço postal pelo intendente Arnaldo da Costa Bard que menciona em seu relatório: “fizemos colocar no edifício da Intendencia e junto a casa do Vigario, na extremidade sul da rua Julio de Castilhos, caixas postaes” (BARD, 1924, p.30).

Figura 21 - Vista da Rua Júlio de Castilhos sentido sul. Época: década de 1920.



Fotógrafo: Desconhecido. Fonte: MHMAT.

Figura 22- Vista da Rua Júlio de Castilhos sentido norte. Época: década de 1920.



Fotógrafo: Desconhecido. Fonte: MHMAT.

As duas imagens ilustram a Rua Júlio de Castilhos a partir do cruzamento com a Rua Guilherme Lahm. Ambas, portanto, formam juntas dois cartões postais – sentidos sul e norte – que são intitulados de *Parte da Rua Júlio de Castilhos I* (Sul) e *Parte da Rua Júlio de Castilhos II* (Norte) como podemos ver abaixo de cada. Na parte I a tomada fotográfica foi em direção às igrejas (setas vermelhas) e ao curtime no Morro do Leôncio (seta azul); na parte II a tomada fotográfica foi na direção da Praça Marechal Deodoro (seta branca). Na concepção de Bandeira (2011), esses tipos de postais sugerem ao observador a sensação da paragem do tempo, principalmente, através da repetição das vistas urbanas dos mesmos lugares e da ausência de movimento e pessoas – como também ocorre nas fotografias de São Leopoldo e Novo Hamburgo – cumprindo a função de fixação desses lugares reconhecíveis e referenciáveis como urbanizados por todos que os visualizassem.

Logo, as fotografias mostram ruas que se transformaram, não havendo mais indícios da velha arquitetura colonial como os telhados que escoavam a água diretamente na rua. Ao contrário da figura 19, onde não existe alinhamento das casas, as fotografias acima (Figuras 21 e 22) apresentam as casas normatizadas e com calçadas separando o trânsito de pedestres do trânsito de carros (carroças, automóveis). Nas fotografias é perceptível a ornamentação das fachadas que os edifícios foram submetidos, uma exigência das posturas com objetivo de embelezar o conjunto arquitetônico. A urbanização expressa na fotografia também decorre do desenvolvimento comercial nos primeiros anos do século XX, principalmente, com a chegada da ferrovia ao município em 1903.

Esses espaços atendiam a nova elite econômica da cidade que se formara a partir do comércio da zona rural com a urbana. Essa nova elite cria locais para a sua contemplação, tal como a Rua Júlio de Castilhos ou a Rua Independência de São Leopoldo, duas vias modernizadas para que os novos grupos sociais se identificassem como urbanos.

Na fotografia, *Parte da Rua Júlio de Castilhos II* (Figura 22), observa-se o Cinema-Teatro e Café Central (Seta preta) que representa um novo espaço de sociabilidade da nova elite comercial. Essa percepção assemelha-se aos grandes centros da época, como o Rio de Janeiro, onde “uma nova geografia do ser moderno se impôs sobre a cidade, elegendo, como espaços de aparência, salões, confeitarias, cafés cinemas, livrarias e a própria rua” (MAUAD, 1997, p.40).

A chegada do cinema, no início do século XX, foi comum em diversas cidades do Brasil. Um dos símbolos da modernidade, representava uma cidade com uma população culta, informada e próspera economicamente. Além de filmes, o cinema também servia como casa teatral onde “tornaram-se igualmente comuns os espetáculos mistos de tela e palco onde eram apresentadas atrações cênicas durante os intervalos das longas fitas cinematográficas da época [...]” (BITTENCOURT, 2007, p. 388). Nas áreas de imigração alemã essas casas também serviam para as apresentações de variadas atrações teatrais que reforçavam o caráter étnico local por conter temas que abordavam características da germanidade (SEYFERTH, 2011).

Os cartões postais mostram uma cidade estruturada, com uma vida social intensa e organizada para receber visitantes, como podemos deduzir do texto publicado no álbum *O Rio Grande do Sul*: “a rua principal é a Julio de Castilhos, de edificação mais compacta e onde estão localizadas as melhores casas commerciaes, clubs, casas de diversões publicas, igrejas hoteis, casas, enfim, de todos os ramos de industria e commercio” (COSTA, 1922, p.400). Alguns anos depois outro encarte menciona que as ruas de Taquara são “[...] amplas e bem alinhadas, na maior parte com sargetas de pedras e optimos passeios de lage” (O RIO GRANDE DO SUL EM REVISTA, 1928, p.400). O postal era uma opção de correspondência barata e rápida. Esse tipo de correspondência se desenvolveu com o avanço dos trilhos do trem possibilitando a realização do serviço postal diário.

Nessa mesma época houve melhorias no serviço de água potável com a perfuração de poços. Além disso, tentou-se tirar as lavadeiras dos arroios do centro da cidade com a criação da lavanderia pública. O objetivo era evitar o mau cheiro gerado pela lavagem de roupas e, provavelmente, para controlar a circulação desses indivíduos pela cidade, como em São Leopoldo junto ao Rio dos Sinos (BARD, 1924).

A imagem urbana de Taquara também foi construída através de fotografias que privilegiavam os modernos prédios recém construídos. Na figura 23 em uma fotografia da década de 1920, podemos observar uma estratégia comum dos fotógrafos da época, que escolhiam um ângulo que colocasse em destaque e/ou em primeiro plano, as ruas e prédios principais. Também o enquadramento da foto, teve como objetivo dar destaque as construções de maior porte, a rua Júlio de Castilhos e a Praça Marechal Deodoro.

Figura 23 - Vista da Rua Júlio de Castilhos em direção a Intendência. Época: década de 1920.



Fotógrafo: Desconhecido. Fonte: MHMAT.

Um dos elementos em destaque na imagem acima (Figura 23) é o prédio público da intendência que servia para os assuntos executivos, legislativos e penitenciários. A presença destes prédios, na maioria das fotografias das cidades, era uma forma de expressar a imagem de organização da administração pública e da ordenação dos prédios. O mesmo pode ser observado nas imagens fotográficas de Porto Alegre onde os edifícios públicos encontravam-se em torno da atual Praça da Alfândega, buscando “[...] produzir um efeito de equilíbrio e monumentalidade na principal praça do centro da cidade, correspondendo ao novo imaginário de cidade que a burguesia comercial e industrial almejava [...]” (MONTEIRO, 2007, p. 241).

O fotógrafo registrou a imagem (Figura 23) por um ângulo que privilegiou a monumentalidade dos prédios – de baixo para cima – principalmente do Banco da Província (Seta vermelha) e da intendência (Seta azul) (POSSAMAI, 2005; 2007). As árvores alinhadas compõem uma paisagem urbana inspirada nas concepções europeias de domesticação da natureza. Por outro lado, a imagem denuncia as ruas de terra, distantes do calçamento das vias públicas das capitais.

Observamos também, na mesma fotografia (Figura 23), o *Hotel Brazil* (Seta preta) que ao final da década de 1920 foi demolido para a construção do edifício do *Clube do Comercio*. Este hotel serviu de hospedagem para ilustres políticos da época, como presidente Borges de Medeiros.

A próxima fotografia (Figura 24) retrata a praça e o centro econômico da cidade situados em frente à intendência. A imagem provavelmente é do início da década de 1920, porém mais antiga que a fotografia anterior (Figura 23) devido ao tamanho da vegetação. A fotografia foi tirada do prédio da intendência.

Figura 24 - Vista da Rua Júlio de Castilhos a partir da Intendência. Época: Início da década de 1920.



Fotógrafo: Desconhecido. Fonte: MHMAT.

A imagem apresenta em primeiro plano a praça, um dos principais ícones dos projetos de urbanização do período, como novo espaço de lazer e sociabilidade. Na praça, que surge conjuntamente com a construção da intendência, podemos observar um espaço regrado e organizado, com árvores alinhadas e em conformidade com os modelos almejados pelos governos republicanos. É nesse sentido que Monteiro (2007), avalia as praças de Porto Alegre, onde “a administração municipal pretendia ordenar e disciplinar os espaços de lazer

cortando as antigas árvores e criando 'jardins à inglesa' para o *footing* e o desfrute das elites e camadas médias" (MONTEIRO, 2007, p.251) Essa preocupação com a organização das árvores em Taquara foi determinada no código de posturas de 1892: "é permitida a plantação de árvores de ornamento nas ruas, praças, em alinhamento dado pela autoridade competente – penas: 10\$000 de multa, além de remove-las o infractor, para onde for determinado" (CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAL, 1892, p. 9).

A praça cercada denuncia a permanência do aspecto rural, pois as cercas serviam para impedir que cavalos entrassem no espaço, mantendo a ordem do espaço público mostrando pela imagem.

Ao fundo da imagem podemos ver as torres das Igrejas Católica (direita) e Luterana (esquerda). À esquerda da imagem, o prédio maior é o Cinema-Teatro e Café Central; à direita em frente à praça, encontra-se o Banco da Província que destoa em tamanho dos demais. Sabemos, através da bibliografia e de outras imagens, que do ponto em que se encontrava o fotógrafo, o lado esquerdo era menos provido de construções, menos ainda de prédios maiores. Assim, provavelmente, deve-se a esse fato a opção em fotografar o lado direito da rua a partir do prédio da Intendência.

Nas figuras 21, 22, 23 e 24 podemos visualizar espaços urbanos que ainda guardam elementos rurais como a marca das rodas de carretas nas ruas de chão batido (Figuras 12,22 e 23), o transporte cavalar e muar (Figuras 21 e 22), a rua com acúmulo de terra, (Figura 23), crianças descalças (Figura 23), proximidade da área rural com a cidade na paisagem (Figura 24). Por outro lado, visualizamos um padrão fotográfico semelhante entre essas imagens e com as da cidade de São Leopoldo, onde as fotografias mostram a cidade de cima para baixo ou de baixo para cima produzindo a impressão de grandes edifícios, além disso as imagens tem em comum a exaltação dos prédios de dois pavimentos públicos (Intendência) e financeiros (Bancos).

Nessa época a Rua Júlio de Castilhos já configurava o centro econômico do município com a presença das sedes bancárias do Banco da Província, Banco Pfifer e Banco Popular. Ainda na década de 1930 instalou-se na cidade o Banco Nacional do Comércio. Era também o espaço da administração, dos hotéis, das igrejas, do cinema, do clube, o espaço da contemplação e da sociabilidade. Já o outro espaço mais fotografado da cidade a época, a Rua Tristão Monteiro, era o lugar da

movimentação, do comércio relacionado à zona agrícola, do lugar onde transitavam as pessoas em direção ao trem, das carretas de tração animal que vinham do interior ou das tropas de gado. Juntas, as ruas completam-se na paisagem urbana, conforme veremos nas fotografias a seguir.

3.3.2 A Rua Tristão Monteiro e a Estação

A Rua Tristão Monteiro passou a existir enquanto área urbanizada somente com a inauguração da ferrovia em 1903. O trem entrava em marcha ré na cidade de Taquara, acompanhava o traçado da rua e parava a duas quadras da Rua Júlio de Castilhos. Nas imediações da estação estabeleceram-se inúmeros atacadistas que compravam a produção dos comerciantes das picadas e depois encaminhavam para as casas comerciais de Porto Alegre pela estrada de ferro.

Conforme mencionado, os registros fotográficos dessa rua surgem somente após a chegada da ferrovia, sendo que o maior número de imagens é da década de 1920. A primeira imagem que analisamos mostra a vista da Rua Tristão Monteiro com em direção à lateral do prédio da intendência. Essa imagem data de 1915, momento em que a ferrovia já havia chegado à cidade.

Figura 25 - Vista da Rua Tristão Monteiro em direção a Intendência. Época: 1915.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHMAT.

Identificamos, na fotografia acima, uma arquitetura diversa que caracteriza uma área urbana em transição. Apresenta desde casas com aspectos coloniais - beirais escoando água diretamente na rua – até construções modernas, como o recém construído prédio da intendência que avistamos lateralmente, pois lembramos que a Rua Tristão Monteiro cruzava a Rua Júlio de Castilhos entre o edifício e a Praça Marechal Deodoro (Ver mapa – Figura 18). Chamamos atenção à estrada de terra e à circulação de cavalos e carroças que revelam uma cidade de ares rurais em fase de modificações. Também nota-se o terreno alagadiço sobre qual Taquara foi edificada⁸⁶, lembrando que as primeiras casas comerciais alocaram-se na parte alta, longe das enchentes. O posterior avanço urbano ocorreu sobre dois arroios que cruzavam a cidade.

Nesta imagem, podemos observar alguns transeuntes que caminham nas novas calçadas que facilitava a movimentação das pessoas. Também percebe-se que a iluminação ainda era deficitária feita por lampiões a querosene que geralmente funcionavam até certa hora da noite. Segundo o Cel. Diniz, em seu relatório de 1909, havia cerca de 78 lampiões pelas ruas (RANGEL, 1909, p. 7). Em 1919, “a iluminação publica continúa sendo feita a kerosene; salvo na rua Julio de Castilhos e Praça Marechal Deodoro que dispõem de luz elétrica fornecida pela firma A. Lehnen e Comp. [...]” (RANGEL, 1920, p.15). Em 1922 a rua foi descrita da seguinte maneira: “a Rua Tristão Monteiro, que é toda arborizada e dá acesso às estações férreas, é uma das mais movimentadas” (COSTA, 1922, p.400).

Com a instalação da Estação Férrea essa rua transformou-se na entrada da cidade, logo a via tornou-se a área mais movimentada da cidade conforme podemos visualizar na figura 26. Nesta foto, podemos observar os aspectos relacionadas a esse momento de transição entre o urbano e o rural. Ambos os elementos - urbano e rural – estão presentes, mostrando quão diversificada era a paisagem urbana da cidade de Taquara. Esses aspectos são típicos do Brasil do final do século XIX e início do século XX, quando a locomotiva que trazia o progresso, símbolo da modernidade, conflitava com o transporte cavalariço e muar (MARTINS, 2001).

⁸⁶A cidade de Taquara ficou protegida das enchentes dos rios dos Sinos e Santa Maria, porém sua expansão no final do século XIX ocorreu sobre cursos d'água menores que se tornaram problemas a medida que a área foi urbanizada e comprimindo os arroios em seus leitos.

Figura 26 - Vista da Estação Férrea de Taquara. Época: década de 1920.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: MHMAT.

Avistamos na fotografia acima uma área urbana próxima da zona rural, pois ao fundo da estação é perceptível visualizar um espaço de mata fechada que é a planície de inundação do Arroio Funil. Também avistamos a mescla dos transportes da modernidade (trem, automóvel) com os do Brasil colonial (cavalos, carroças). A imagem também apresenta as diferenças de trajes, pois enquanto os cavalheiros se vestem como o homem do campo (chapéu, bota) as pessoas a pé estão com roupas características da cidade (homens de terno e mulheres de vestidos).

Nesse processo de transformações identificamos o trem como uma das portas de entrada da cidade de Taquara. Era o ponto que movimentava o comércio, que realizava o transporte dos produtos agrícolas para a capital e que fazia o transporte de passageiros. Outros transportes também mostram sua importância no abastecimento da ferrovia como os cavaleiros, as carroças e os automóveis. Ainda, ao fundo da imagem podemos visualizar uma extensa área de vegetação muito próxima à área urbana.

O trem era um elemento de modernização, porém o prédio da estação não foi o alvo principal dos fotógrafos, pois são poucas as fotografias do edifício. Se comparado aos registros fotográficos das estações de São Leopoldo e Novo

Hamburgo, a estação de Taquara foi a segunda mais fotografada, conforme os acervos consultados.

O edifício da estação era acanhado, assemelhando-se a um pequeno galpão. A locomotiva entrava em marcha ré o que, na crença popular, traria azar ao desenvolvimento da cidade. Esse fato pode ter contribuído para essa escassez dos registros fotográficos do local. A ausência de imagens da estação nas publicações da época – como manuais do comércio e revistas comemorativas – com apenas comentários de que a cidade era servida pela ferrovia podem indicar essa intenção de não mostrar o prédio.

No caso da fotografia acima, o registro enfatiza o movimento da estação e não o edifício. Além disso, a fotografia pode caracterizar a espera de algum político ilustre na cidade devido à aglomeração de cavalariões trajados, uma vez que estes momentos eram sempre objeto de registro fotográfico.

Mesmo com a precariedade da estação, a fotografia não deixa de expor que o que existia de mais moderno em termos de transporte, havia chegado a Taquara. O trem não só transportava as mercadorias mas também trazia facilidade para a vida dos que viviam no campo, aproximava o interior da capital, reforçava os laços políticos e principalmente o controle do estado na região. O trem contribuiu para o desenvolvimento da vida social de Taquara como relatado no álbum *O Rio Grande do Sul*. A área urbana da cidade,

conta com dois bons cinemas, cinco hotéis, uma casa de saúde, duas igrejas, dois jornais semanais, intitulados *Correio da Taquara* e *Mundo Novo*, e várias agremiações, como sejam: *Club Commercial*, *Sociedade Bailante 5 de Maio*, *Tiro de Guerra 221*, *Sociedade de Atiradores* e dois clubes de “foot-ball” (COSTA, 1922, p.401).

O desenvolvimento impulsionado pela ferrovia auxiliou no incremento da estrutura urbana e social nas duas décadas posteriores (1910-1920), como a necessidade de hotéis para hospedar os visitantes (*Hoteis do Sul*, Jaeger e Taquara). Surgiram também novos espaços de sociabilidade impulsionados pela atividade comercial, como o *Club do Commercio* (Década de 1920). Estimulou-se a fundação de jornais (*O Mundo Novo* e *Gazeta Taquarense*) que indicavam a existência de um novo perfil urbano comercial que queria estar informado dos acontecimentos e diferenciar-se do mundo rural.

As fotografias analisadas da cidade de Taquara, pretendiam evidenciar o desenvolvimento urbano, entretanto as imagens restringiam-se as duas ruas. Os registros eram tomados, quase sempre, dos mesmos lugares. As fotografias dão ênfase para as características urbanas da modernidade: embelezamento urbano, higienização urbana, monumentalidade dos prédios. Porém, omitem outras características como a estação modesta, as ruas com poucas residências ou com edifícios acanhados, o transporte puxado por muares ou bovinos, etc. Confrontando com São Leopoldo, o trem foi mais decisivo no desenvolvimento urbano de Taquara e de Novo Hamburgo conforme veremos a seguir.

3.4 *Hamburger Berg* ou *New Hamburg*?⁸⁷

Hamburger Berg situava-se em um entroncamento localizado aproximadamente a quarenta quilômetros de Taquara e a dez quilômetros de São Leopoldo. O povoado formou-se no início da colonização das terras da Real Feitoria do Linho Cânhamo em um encontro privilegiado de estradas: uma entre o Passo (São Leopoldo) e o Mundo Novo (Taquara); outra em direção à Freguesia de Sant'Anna (atual Capela de Santana); e uma que era o acesso à Freguesia de São Miguel de Dois Irmãos (Hoje Dois Irmãos). O nome *Hamburger Berg*, segundo esclarece Petry (1923, 1944), significa Morro do Hamburguês, cujo nome originou-se dos primeiros comerciantes locais que eram de Hamburgo, na atual Alemanha. Por essa aglomeração estar localizada em um morro, as pessoas passaram a denominar dessa forma o lugar, levando em conta a junção da geografia física local e o aspecto cultural.

A ausência de um plano urbano, como em São Leopoldo e Taquara, resultou em um traçado peculiar. O seu crescimento aconteceu devido ao intenso comércio intermediário, prática que consistia em arrecadar os produtos das picadas na encosta do planalto e encaminhá-los para Porto Alegre pelo rio. Seu desenvolvimento elevou o povoado à condição de Freguesia da Nossa Senhora da Piedade de *Hamburger Berg* em 1875.

⁸⁷Quando mencionamos Novo Hamburgo é porque estamos falando de *Hamburger Berg* e *New Hamburg* juntos. Também optamos por fazer uso das nomeações *Hamburger Berg* e *New Hamburg* enquanto esses lugares estão na condição de distrito de São Leopoldo.

O desenvolvimento comercial manteve-se estável até 1876 quando a ferrovia foi prolongada de São Leopoldo até as proximidades. Assim iniciou um novo povoado, *New Hamburg*, que surgiu no final da estrada de ferro, dois quilômetros de *Hamburger Berg*. Os primeiros argumentos para a ferrovia não ter ido até *Hamburger Berg* referem-se a falta de verba para construir a estrada até lá (PETRY, 1944). Entretanto a estação de *New Hamburg*, nome dado pelos ingleses, já estava prevista nas plantas da ferrovia antes de sua construção (MOEHLECKE, 2004), o que dá indícios de que a criação do novo povoado era intencional como forma de valorizar as terras e de abrigar o prédio em uma área descampada propícia ao crescimento urbano.

No mapa a seguir (Figura 27) podemos visualizar o povoado de *Hamburger Berg* e *New Hamburg*. Enquanto o primeiro núcleo urbano de Novo Hamburgo caracteriza-se por ruas tortuosas, o segundo assumiu uma forma planejada dentro dos critérios do plano urbano ortogonal como em Taquara e São Leopoldo.

Figura 27: Mapa da área urbana de *New Hamburg* e *Hamburger Berg* na década de 1920.



Fonte: mapa disponível em PETRY (1923, p.67). Elaboração: Alex Juarez Müller

A formação urbana do povoado de *Hamburger Berg* é descrita por Weimer

No entroncamento da estrada de São Leopoldo para Dois Irmãos, com a derivação da estrada de São Leopoldo, foi construída uma 'venda' por Johan Peter Schmitt. Como era comum na época, o vendeiro tratou logo de construir uma igreja nas imediações de seu estabelecimento. Como a igreja servia de escola, teve de ser construída uma casa para o professor e par ao pastor. Na continuidade deste processo foi surgindo um *Weiler* que no Brasil era chamado de *lugar*. Com a agregação de novas construções surgiu uma típica aldeia-ponto alemã com quarteirões das mais diversas dimensões separados por ruas irregulares perfeitamente adaptados às curvas de nível (WEIMER, 2004, p.147).

Weimer pontua o papel importante do comércio da venda de Johan Peter Schmitt, o mesmo colonizador da Fazenda Padre Tomé (1845). Ele também caracteriza a formação do povoado muito semelhante à organização de uma picada com a presença da igreja-escola e da espontaneidade no crescimento da vila que, para ele, assemelha-se a uma aldeia-ponto alemã que adaptava-se a geografia física. Essas características foram pontuadas no século XIX pelo viajante Canstatt:

Hamburger Berg, a duas léguas de São Leopoldo, onde, em grande número, colonos, artífices e industriais moram apertados na chamada Praia da Cidade. A povoação que resultou disso tem ainda maior semelhança com uma aldeia alemã que São Leopoldo, embora entre as casas apareçam muitas palmeiras que lhe dão uma aparência exótica. O terreno onde foi construída é muito acidentado, e devido à sua posição elevada é avistada de longe. Seus 600 habitantes, exclusivamente alemães, constituem uma população ativa, a que parece não faltar nada do que é necessário ao bem-estar humano. Os negociantes ocupam-se principalmente em comprar aos colonos, nas partes mais longínquas das florestas, os produtos do solo, transportá-los no dorso de muares para Hamburger Berg e daí por diante em carros, para o mercado de São Leopoldo, de onde são novamente transportados, em barcos, para Porto Alegre. Assim era, pelo menos, há alguns anos. Hoje há uma via férrea que liga Porto Alegre diretamente a Hamburger Berg, o que favorece substancialmente o comércio entre a capital e as colônias e muito concorrerá ainda para seu maior incremento (CANSTATT, 2002, p.410).

Canstatt descreve uma povoação composta de profissionais urbanos diversos com características urbanas de uma aldeia. Pontua o papel do intermediário dos comerciantes entre os colonos das picadas da encosta do planalto e o comércio de São Leopoldo. O viajante também relata sobre a existência da ferrovia, recém construída. Essa construção até as proximidades de *Hamburger Berg* também pode estar relacionada ao desejo de um novo centro urbano conforme Weimer descreve

[...] na primeira oportunidade que surgiu quando da construção da linha férrea até a vila, imediatamente providenciaram no projeto da ampliação da mesma, porém, dentro dos padrões dos planos urbanos regulares, com a mudança do nome para Novo Hamburgo (WEIMER, 2004, p.147).

Os apontamentos de Weimer podem ser visualizados no mapa (Figura 27) pela diferença de traçado entre os dois povoados. O trem passava no meio do povoado de *New Hamburg* e mais tarde, no ano de 1899, ao lado de *Hamburger Berg* em direção à Taquara. Entretanto, nessa época *New Hamburg* já estava consolidada como centro de captação da produção agrícola colonial e como polo comercial das colônias da encosta do planalto.

O plano regular de *New Hamburg* foi realizado pelo engenheiro Ernesto Miguel, a mando do governo provincial, em 12 de novembro de 1881, concretizando mais uma vez a tradição da engenharia militar na implantação dos planos urbanos ortogonais no Vale dos Sinos. Em 15 de abril de 1922 o secretário da intendência de São Leopoldo, Leopoldo Petry, assina um mapa de *New Hamburg* que informa o traçado urbano e novos nomes das ruas do povoado, conforme a lei nº 7 de 5 de novembro de 1921 (PETRY, 1923, p.67), como segue na tabela 6 abaixo.

Tabela 7: Ruas de Novo Hamburgo em 1921	
Espaço público	Significado
Praça 20 de Setembro	Revolução Farroupilha
Praça 14 de Julho	Queda da Bastilha (Revolução Francesa)
R. 15 de Novembro	Proclamação da República
R. Lima e Silva	General Farroupilha.
R. 13 de Maio	Abolição da escravatura
R. Marcílio Dias	Marinheiro que lutou na Batalha de Riachuelo na Guerra do Paraguai
R. Júlio de Castilhos	Governador, idealizador da constituição republicana de 1891 e um dos fundadores do PRR.
R. Gal Netto	General Farroupilha.
R. David Canabarro	General Farroupilha.
R. Gomes Portinho	Militar na Revolução Farroupilha e Guerra do Paraguai
R. Onofre Pires	Participou das guerras na Cisplatina e da Revolução Farroupilha
R. da República	República
R. Bento Gonçalves	General Farroupilha.
Travessa Tobias da Silva	General Farroupilha.
Travessa do Seival	Embarcação utilizada por Giuseppe Garibaldi contra a cidade de Laguna. Também pode ser referente a uma das primeiras batalhas da Revolução Farroupilha denominada de Batalha do Seival.

Os nomes das vias de *New Hamburg* tinham orientação republicana relacionada, principalmente, à Revolução Farroupilha. Ainda há referência à

Revolução Francesa – Queda da Bastilha (14 de Julho) – à Guerra do Paraguai e à abolição da escravatura. A predominância do carácter republicano em *New Hamburg* assemelha-se ao de Taquara, onde as vias foram renomeadas conforme os interesses da República. Em *New Hamburg* o povoado originou com a chegada do trem, não existiam passeios públicos antes da ferrovia, portanto nomear os espaços se tornava menos conflitante.

O desenvolvimento do povoado de New Hamburg instigou um movimento emancipatório no século XX. Fortaleceu-se na década de 1920 com o apoio de Leopoldo Petry, morador de *Hamburger Berg* (secretário da intendência de São Leopoldo⁸⁸). Após inúmeras discussões com os políticos de São Leopoldo o município foi criado, em cinco de abril de 1927, *New Hamburg* e *Hamburger Berg* emanciparam-se originando o município de Novo Hamburgo.

Os políticos de São Leopoldo tentaram impedir ao máximo a emancipação de Novo Hamburgo, justificavam que o primeiro município do Vale dos Sinos havia perdido terras em excesso com outras emancipações e conseqüente perdas de rendimentos. Além disso justificavam que a proximidade de duas sedes municipais inviabilizava um novo município. A emancipação ocorreu somente com a intervenção do Presidente Borges de Medeiros que decretou⁸⁹ a criação de Novo Hamburgo tendo como limite unicamente São Leopoldo; fato curioso que justifica-se pela importância industrial que Novo Hamburgo havia alcançado no setor coureiro-calçadista (MOEHLECKE, 1978, p. 277-284).

As fotografias de Novo Hamburgo da época, concentram-se no período pós chegada da ferrovia e no final da década de 1920 com o desenvolvimento urbano e a conseqüente emancipação. Das três cidades analisadas no Vale dos Sinos, é o espaço urbano com menos imagens no período da Primeira República, provavelmente, por não constituir uma sede municipal como eram Taquara e São Leopoldo.

Os primeiros registros fotográficos restringem-se ao povoado de *Hamburger Berg* sendo que, até o final da década de 1920, era este o lugar mais fotografado, provavelmente, por ainda concentrara maior parte da vida social. Os registros fotográficos de *New Hamburg* acentuam-se somente após a emancipação que deu origem a Novo Hamburgo (1927). As primeiras imagens encontradas de *New*

⁸⁸ Era secretário de assuntos administrativos da intendência.

⁸⁹ Decreto de criação ° 3818 de 05 de abril de 1927.

Hamburg são da estação de trem. As posteriores já configuram o povoado como sede de município dando ênfase ao entorno da Praça 14 de Julho. Deste modo, dividimos a análise das imagens fotográficas de Novo Hamburgo a partir desses dois espaços conforme segue.

3.4.1 *Hamburger Berg*: de lugar de produção à área de repouso

Nas primeiras imagens, tal como ocorreu em São Leopoldo e Taquara, há um predomínio da natureza sobre a área construída, como na fotografia (Figura 28) que trata-se de um cartão postal do início do século XX. O ângulo escolhido pelo fotógrafo, parte da estrada para a Fazenda Padre Tomé (Sapiranga). Ao fundo da imagem avistamos *Hamburger Berg*, onde se destaca a torre da Igreja Luterana (Seta vermelha), sob um cenário em que predomina uma vasta vegetação. O aspecto étnico da localidade está presente, não só pela vista da Igreja luterana, mas é reforçado pela legenda em alemão: *Die besten grübe aus Hamburger Berg* que significa *Os melhores cumprimentos de Hambuerger Berg*.

Figura 28: Vista de *Hamburger Berg* a partir da estrada para Fazenda Padre Tomé (Sapiranga). Época década de 1900.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FEFS.

Na concepção de Bandeira, o postal também busca afirmar a comunidade que ele representa através de “suas obras, os seus monumentos, o seu bem-estar e realizações colectivas” (BANDEIRA, 2011, p.48). Portanto, o postal também fortalece a imagem de comunidade teuto-brasileira de *Hamburger Berg*, dando a ideia de um lugar de predominância germânica.

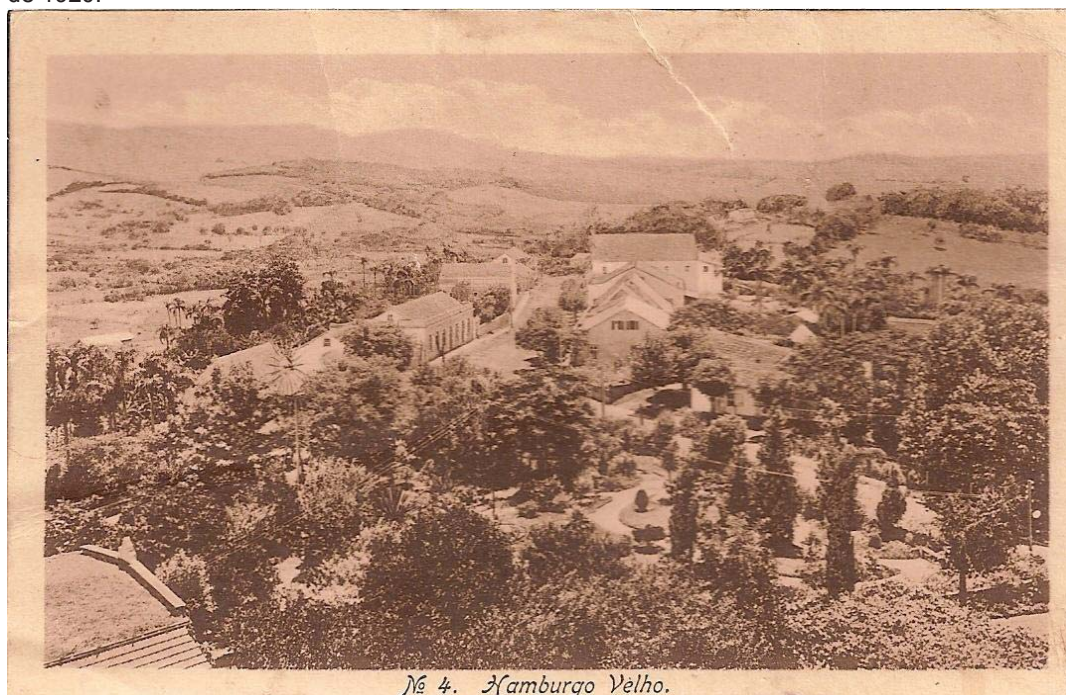
A presença de aspectos étnicos na fotografia é mais visível em *Hamburger Berg*, talvez por concentrar, em um espaço menor, uma série de Instituições específicas dos alemães e seus descendentes contribuindo para fortalecer a ideia do *Deutschbrasilianer* - duplo pertencimento a etnia alemã e ao Estado brasileiro - que reforçavam *Deutschum* – síntese das qualidades nacionais germânicas (SEYFERTH, 1994, p.15-17). Em *Hamburger Berg* estão: a Sociedade *Frohsinn* (Sociedade de Cantores de Hamburgo Velho - 1888); a Igreja Luterana (1832); as instituições de ensino *Evangelisches Stift* (Fundação Evangélica - 1895), a Escola Santa Catarina (1900) e Escola São Jacó e o Cemitério Luterano. Seyferth (2011) destaca que o desenvolvimento urbano fortaleceu essas instituições com intuito de manter a identidade teuto frente às diversas migrações atraídas pela oferta de trabalho.

A presença de todas estas instituições na localidade aproximam este espaço ao modelo das picadas, pois a presença da sociedade, igreja e cemitério, no mesmo espaço, configuram tal aspecto. Nas cidades de São Leopoldo e Taquara, por exemplo, o cemitério foi construído fora da cidade, muito provavelmente exigência da lei imperial que mandava as câmaras municipais edificarem seus campos santos fora das igrejas para evitar doenças (CYMBALISTA, 2002), em *Hamburger Berg*, os cemitérios, um luterano e um católico, foram edificadas junto do povoado no alto do morro sem a observação das normas legais da cidade.

O postal acima também se destaca por ser uma fotomontagem, o que caracteriza a interferência da fotografia através de pintura realizada sobre a imagem inicial. A imagem fotográfica original foi transformada em cartão postal sofrendo intervenções do seu idealizador que fazia possíveis correções de “imperfeições”. Além disso a imagem mostra uma localidade distante dos padrões de modernidade, pois o que se evidencia são aspectos da natureza com ênfase para a vegetação de palmeiras no entorno do povoado, e os aspectos rurais através de campos cercados e da estrada de chão batido.

Mais detalhes da localidade podem ser percebidos na fotografia abaixo (Figura 29). É uma vista panorâmica a partir da torre da igreja evangélica. A imagem exalta a exuberância da vegetação, tendo ao centro a vista da vila, em meio à mata, direcionando para a atual Rua Gal. Daltro Filho onde podemos avistar a residência do comerciante Schmitt (a maior a direita) e ao lado sua casa comercial. A fotografia parece pertencer a um projeto fotográfico, pois consta abaixo *Nº 4 Hamburgo Velho*, o que também caracteriza a nova denominação para o povoado por volta da década de 1920 em oposição ao novo povoado de *New Hamburg*, afinal o antigo espaço tornou-se apenas uma lembrança do desenvolvimento comercial que tinha se voltado para o novo lugar. As nomeações também parecem ter partido dos habitantes locais, caracterizadas por suas funcionalidades como acontecia nas ruas das grandes cidades antes de terem seus nomes trocados. Outra evidência é que o nome Hamburgo Velho pode ter surgido no decorrer da Primeira Guerra Mundial, após as primeiras tentativas de nacionalização das comunidades teuto-brasileiras.

Figura 29: Vista da Rua Gal. Daltro Filho em *Hamburger Berg* (Hamburgo Velho). Época: década de 1920.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FEFS.

Ao fundo da imagem, podemos ver a encosta do planalto com os campos abertos para a prática da agropecuária indicando mais de um século de devastação pelo machado do colono. Em 1944 não existia nas imediações do povoado mata

virgem e os morros próximos haviam sido transformados em campos para criação de gado (PETRY, 1944, p. 10). A imagem também mostra a europeização da vegetação através da existência de vegetação exótica como os pinheiros à direita num aparente quintal ou praça.

Na época dessa fotografia, Hamburgo Velho era referida como lugar de repouso e, também, polo educacional de escolas localizadas no morro. Uma dessas escolas, a *Evangelisches Stift*, uma instituição feminina, fundada em 1895 e cuja a finalidade, de acordo com Gevher & Meyrer (2014), era de introduzir os valores e comportamentos burgueses. Além disso, formar um público feminino urbano apto as funções do lar e também à formação de uma liderança das mulheres através dos ideais de protestantismo e germanismo na família e na comunidade. Os autores lembram ainda que a escola formava uma população com valores burgueses que almejavam diferenciar-se dos colonos das picadas considerados atrasados econômico, social e cultural.

O desejo de se diferenciar da vida rural é um reflexo da modernidade que chegava junto a urbanização do local, como podemos perceber na fotografia (Figura 30) que retrata a atual Rua Dr. Maurício Cardoso com vista dos fundos da Igreja Luterana onde chama atenção a substituição das palmeiras de butiá pelos plátanos conforme a determinação do intendente Gaelzer como forma de europeizar a área urbana.

Figura 30: Vista da Rua Dr. Maurício Cardoso em *Hamburger Berg*. Época: década de 1920.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FEFS.

Na imagem podemos ainda observar a irregularidade das vias registradas pelo viajante Canstatt no século XIX (em oposição ao plano ortogonal de São Leopoldo e Taquara) e a existência dos prédios em estilo colonial, como o primeiro a esquerda com queda d'água diretamente na rua e a inexistência de calçadas. A fotografia também registra os poucos edifícios de dois pavimentos tomando a igreja como comparação para revelar a altura desses prédios. Os edifícios de dois pavimentos também já estão normatizados conforme o código de posturas de São Leopoldo (1897) que dizia:

Art.10. As casas terão a altura nunca menor de 4 metros e 20 centímetros de pé direito, sendo sobrado a mesma altura do pavimento terreo, e nos seguintes sómente 3 metros e 60 centímetros (CODIGO DE POSTURAS MUNICIPAES DE SÃO LEOPOLDO, 1897, p.6).

A ferrovia também foi alvo dos fotógrafos em *Hamburger Berg* nos primeiros anos do século XX. Podemos visualizar na imagem (Figura 31) a oposição entre moderno e antigo através do trem e da vegetação que parece acompanhar a linha férrea na composição da imagem. A fotografia também revela a tentativa de superação do atraso dos transportes em meio a um país coberto de florestas. A pequena estação, exposta na fotografia, revela, também, a simplicidade dos edifícios construídos ao longo da via férrea, já a presença dos moradores identifica a movimentação causada pela chegada do trem.

Figura 31: Vista da estação de *Hamburger Berg*. Época: Década de 1910.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FEFS.

Nessa imagem avistamos uma pequena estação de trem para passageiros em meio a vegetação, estabelecendo um paralelo entre o rural e o moderno representado pelo trem. No trem avistamos vagões carregados com madeira proveniente dos Campos de Cima da Serra, um indício que a ferrovia já estava concluída até Canela. Um destaque dessa fotografia, e também de outras imagens de São Leopoldo e Taquara, são as pessoas vestidas como habitantes da cidade, pois geralmente essas imagens fotográficas mostram os indivíduos a espera do trem com destino a urbe, portanto as vestimentas típicas da zona rural (chapéu de palha, calça, manga comprida para se proteger do sol, botas ou chinelos, facão na cintura) eram substituídas pelas da modernidade (terno e vestido).

O nome da estação, Hamburgo Berg, mostra um certo “abrasileiramento” da designação original *Hamburger Berg*, decorrente, provavelmente, das tentativas de nacionalização das comunidades teuto-brasileiras. A fotografia da chegada do trem identifica o desenvolvimento urbano que ele trouxe a região, meio de transporte que predominou até pelo menos início da década de 1930, antes de enfrentar a concorrência do automóvel especialmente a partir da inauguração da estrada de

concreto São Leopoldo-Porto Alegre. Um indício da urbanização proporcionada pela ferrovia está na Lei do Orçamento de 1904, em que o intendente Gaelzer criou um imposto suburbano que deveria ser pago especialmente pelos moradores de *New Hamburg* e *Hamburger Berg* justificando que a densidade demográfica, resultado da linha férrea, demandava maiores atenções ao lugar (MOEHLECKE, 1978, p.274-275), conforme veremos a seguir.

3.4.2 A estrada de ferro e *New Hamburg*

A ferrovia chegou depois que os núcleos urbanos analisados anteriormente já estavam estabelecidos. A estrada de ferro contribuiu para o desenvolvimento urbano, expandindo as cidades, porém, em *New Hamburg* foi diferente pois não existia absolutamente nada onde a estação foi construída. Nessa lógica, partimos primeiro da análise das imagens da ferrovia para depois partir para as fotografias da cidade que se originou no entorno do prédio da estação.

As fotografias de paisagens urbanas de *New Hamburg* são poucas. Encontramos sete do final do século XIX e três entre as décadas de 1920 e 1930. As primeiras fotografias são da estação, conforme podemos visualizar a seguir (Figura 32). A primeira imagem faz parte de um projeto fotográfico que registrou todos os imóveis ferroviários de Porto Alegre a Novo Hamburgo, a data provável indica 1899 ou 1900, pois a última imagem dessa série identifica um grupo de políticos da região simbolizando o início da construção do trecho ferroviário até Taquara – que data do final do século XIX.

Figura 32: Vista da estação e armazém de estocagem em *New Hamburg*. Época: 1900.



Fotógrafo: Estabelecimento *Artístico - Graphico* de Fr. G. Huhnfleish. Fonte: MHVSL.

Conforme avistamos na fotografia (Figura 32), a estação foi edificada num descampado e, mesmo quase duas décadas após sua inauguração, a incidência de prédios no seu entorno ainda era baixa. A estação deu origem à Praça 14 de Julho (Atual praça do Imigrante) e todo o centro da atual cidade de Novo Hamburgo. Esse conjunto de prédios foi, após a emancipação de Novo Hamburgo, tratado como precário devido a sua simplicidade, porém foi o trem que estimulou as possibilidades de emancipação através do crescimento econômico no entorno estação.

Na imagem (Figura 32) avistamos um descampado com a estação de trem e as oficinas de manutenção dos vagões que existiam no fim das linhas férreas. A fotografia mostra prédios simples em alvenaria e madeira em um espaço que, visivelmente, foi disposto para o desenvolvimento urbano, pois a vegetação foi cortada e bem feitorias foram realizadas (ponte e nivelamento do solo) possivelmente a espera dos novos empreendimentos que viriam com a ferrovia.

Selbach descreveu o desenvolvimento proporcionado pela estação da seguinte maneira:

O local era descampado. O centro religioso, social, comercial e industrial era em Hamburgo Velho e quem quisesse ir de trem à capital deveria seguir a pé ou de carreta até a estação da na parte baixa. Em 1880 havia carros de 4 rodas com tração animal, porém a passagem custava caro. Intensificava-se o movimento entre a vila de Hamburgo Velho e a estação de New Hamburg. Pouco a pouco ao entorno dela foram sendo instalados armazéns para depositar as mercadorias a serem embarcadas via trem, hotéis, casa de comércio e outros estabelecimentos (SELBACH, 1999, p. 63-64)

A descrição de Selbach identifica a transição do centro econômico para *New Hamburg* mostrando inclusive as dificuldades do transporte em conectar os dois povoados. Ele lembra que, em 1912, foi inaugurado o sistema de bonde (Na mesma data que São Leopoldo) com carro puxado à tração animal seguindo o trajeto pela Rua Júlio de Castilhos até *Hamburger Berg*. Posteriormente adaptou-se um motor de automóvel no veículo, porém o transporte deixou de funcionar em 1915 por falta de passageiros. A tentativa de instalar bondes também caracteriza a ideia de tentar introduzir a qualquer custo as invenções da modernidade, esperando que elas tivessem os mesmos resultados das grandes cidades.

A próxima fotografia (Figura 33) identifica o antigo prédio de passageiros da estação de *New Hamburg*. Podemos observar que a estação está cercada, provavelmente para evitar atropelamentos de pessoas e animais. Tal fato indica o crescimento urbano no entorno do prédio. Selbach (1999) destaca que décadas depois, com a inauguração da BR-2 (BR-116) até Novo Hamburgo, e o crescimento urbano tornaram a ferrovia um problema para a cidade pois a linha cortava a urbe ao meio.

Figura 33: Vista da estação de *New Hamburg*. Época: década de 1920.



Fotógrafo: Desconhecido: Fonte: MHVSL.

Podemos visualizar, nesta imagem (Figura 33), a presença do automóvel que se transformou no grande concorrente da ferrovia ao longo da década de 1930. De acordo com Selbach (1999), os comerciantes locais passaram a enviar seus produtos a Porto Alegre através de automóveis, pois a ferrovia havia se tornado morosa para o transporte de carga, além de muito burocrática, pois exigiam que as mercadorias fossem embaladas em caixas de madeira e não de papelão como o comércio utilizava.

A fotografia mostra um entorno ainda muito vazio com ausência de qualquer referência à modernidade, com exceção da própria ferrovia e do automóvel. Assim, a imagem mostra mais um espaço “entre” o urbano e o rural do que o almejado desenvolvimento urbano. Isso também pode explicar a ausência de fotografias tanto da estação como do seu entorno, pois as imagens dessa época ainda concentravam-se em *Hamburger Berg* (Ver tabela 1), povoado que mesmo sendo pequeno mostrava-se mais urbano do que *New Hamburg*.

Quando da emancipação de Novo Hamburgo um dos primeiros atos urbanos foi embelezar a Praça 14 de Julho. O jornal local 5 de Abril, inaugurado no dia da emancipação, tratou a reformulação da praça como necessária, pois era a porta de entrada da cidade. Além disso ela serviria para descanso enquanto se esperava o trem, evitando permanecer no “forno em brasas” como foi caracterizada o prédio da estação em frente (MARONEZE & SOUZA, 2011). Tal referência podemos perceber

na fotografia abaixo (Figura 34) em que avistamos a Praça 14 de Julho, recém construída.

Figura 34: Vista da Praça 14 de Julho sentido sul-norte. Época: Início da década de 1930.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FEFS.

A fotografia mostra o lado direito da Rua da República (Atual Rua Pedro Adams Filho) com a encosta do planalto ao fundo. A intenção do fotógrafo parece ter sido caracterizar as benesses da modernidade, como a Praça 14 de Julho, o movimento dos automóveis, a iluminação elétrica, os edifícios de dois pavimentos e, na esquina, o Café Avenida. O prédio da ferrovia não aparece na imagem. Foi renegado ao longo das décadas seguintes da emancipação de Novo Hamburgo até ser derrubado na década de 1960 com o fechamento da linha férrea.

O Café Avenida (Seta vermelha), localizado na esquina das Ruas da República e Gal. Netto, foi construído em ponto estratégico: em frente à praça e a estação. Esse espaço tornou-se central na cidade, lugar de encontro, onde os mais variados segmentos sociais passaram a se reunir para discutir a vida política, econômica e social do local. A partir da década de 1930 os ônibus também passaram a partir da frente do café. (SELBACH, 1999).

A normatização das ruas também viria com o Código e Posturas de 21 de novembro de 1929, promulgado pelo intendente Leopoldo Petry. O código centrava-se na questão de normatização das construções e no embelezamento dessas

residências. Também determinava questões sanitárias e de transporte. De forma geral, o discurso político utilizava a “estética urbana” como motivo para as intervenções urbanas (OLIVEIRA, 2009).

A iluminação elétrica de Novo Hamburgo provinha da Usina da Picada 48 de propriedade de São Leopoldo, porém após a emancipação a necessidade de eletricidade para abastecer as residências e indústrias fez com que o empresário Pedro Adams Filho instalasse um motor de 200HP e vendesse a energia a população. Mais tarde, o município construiu uma usina na Cascata do Herval reflexo da industrialização que em 1944 já contava com inúmeras fábricas, dentre as quais, chamam atenção as 41 do setor calçadista (PETRY, 1944).

O crescimento urbano de Novo Hamburgo, na década de 1930, pode ser observado na imagem abaixo (Figura 35). A imagem revela a aglomeração urbana no entorno da Rua Júlio de Castilhos com destaque ao prédio do Banco da Província (Seta vermelha) e o pavilhão industrial de Pedro Adams Filho (Seta branca).

Figura 35: Vista em direção a Rua Júlio de Castilhos. Época: entre o final da década de 1920 e início da década de 1930.



Fotógrafo: desconhecido. Fonte: FFES.

A fotografia mostra uma cidade “entre” o urbano e o rural, onde a urbe apresenta um considerável aglomerado de residências e pavilhões industriais e, ao mesmo tempo, a zona rural se mostra muito próxima conforme visualizamos na paisagem. Também, as casas periféricas são predominantemente de madeira e não acompanham o planejamento urbano linear das ruas centrais.

A forma como se deu o desenvolvimento urbano de Novo Hamburgo, contou com um abrandamento das legislações urbanas enquanto esteve na condição de

distrito, observável na forma espontânea como surgiu e cresceu *Hamburger Berg* e, da mesma forma, o povoado de *New Hamburg*, que se originou a partir da instalação da estação do trem. Ainda, a classe social predominante na política local se caracterizava pela presença de industriários de origem teuto-brasileira, ao contrário de São Leopoldo e Taquara onde percebemos uma constante influência dos coronéis remanescentes do período imperial que, vez e outra, mantinham-se no poder como forma de observar e controlar as populações de descendência germânica. O desenvolvimento urbano e industrial de Novo Hamburgo está relacionado com o direcionamento dos recursos do capital comercial para o capital industrial.

A presença do pavilhão industrial de Pedro Adams Filho na fotografia manifesta a pujança vivida após a emancipação. No *Album Ilustrado do Partido Republicano Castilhistas* (1934), encontramos a referência de que a produção industrial de Novo Hamburgo era exportada para Rio de Janeiro e São Paulo definindo o município como um “centro industrial de primeira ordem, talvez o mais importante do Rio Grande do Sul, contando numerosos e importantíssimos estabelecimentos fabris, muitos dos quaes unicos no Estado [...]” (ALBUM ILLUSTRADO DO PARTIDO REPUBLICANO CASTILHISTA, 1934, p.815). O álbum cita uma produção diversificada como: setor coureiro-calçadista, metais e derivados, fumo, móveis, alimentos, metalurgia, etc.

Seguindo a lógica da política republicana do Rio Grande do Sul, os empresários do município que se tornaram políticos com a emancipação também foram elevados a categorias militares, como por exemplo, Leopoldo Petry que foi professor, secretário da intendência de São Leopoldo e intendente de Novo Hamburgo ganhou a patente de Major; também outro professor e funcionário da Viação Férrea que ganhou patente de Major foi André Kilpp (ALBUM ILLUSTRADO PARTIDO REPUBLICANO CASTILHISTA, 1934) e o próprio empresário Pedro Adams Filho recebeu a condição de Coronel (PETRY, 1944). Como vimos, essa distribuição de títulos, fazia parte do projeto castilhistas para manutenção de seu poder no estado.

A partir da década de 1930 Novo Hamburgo desenvolveu-se rumo a uma *Cidade Industrial* através do alargamento de ruas e construção de avenidas privilegiando o automóvel e o transporte das mercadorias das fábricas (SELBACH, 1999) sendo denominada, na imprensa local como a *Manchester Brasileira* e

Manchester Riograndense (NUNES, 2013). Entretanto, o princípio da sua formação urbana está no período da Primeira República, como verificamos nas primeiras representações fotográficas da cidade as quais ansiavam recuperar o “tempo perdido” enquanto esteve na condição de distrito, tanto que logo trataram de dar forma a Praça 14 de Julho como um espaço de representação do novo status político adquirido.

3.5 Uma região, três cidades: Semelhanças e diferenças

Ao retornar a ideia de região de Bourdieu (1989), observando o que tem de específico no processo de urbanização e na produção das representações fotográficas das cidades do Vale dos Sinos e, também, o que essas urbes tem em comum às cidades-capitais da época no Brasil e no mundo, realizamos alguns apontamentos com o propósito de compreender esses centros urbanos em sua multiplicidade (BARROS, 2007).

As fotografias analisadas são uma construção/representação que partia da própria cidade, ou seja, a visão que a urbe tinha de si, contudo, revelando aspectos vinculados à vida moderna conforme as principais capitais.

Nas fotografias o espaço urbano é representado de forma resumida como um teatro onde cada objeto e indivíduo tem seu lugar (CHARTIER, 1991; POLLACK, 1989). As imagens mostram que a elite comercial construiu representações sociais que se tornaram elas mesmas características do espaço público (JOVCHELOVITCH, 2000). Essas representações revelam aspectos particulares a cada cidade. As fotografias de São Leopoldo dão ênfase para as representações a partir do Passo. Buscam tornar o lugar um ambiente de contemplação da memória alemã mas, ao mesmo tempo, transformá-lo em um moderno recinto ao modelo das praças das capitais. Nas imagens de Taquara percebemos menos incidência do germanismo difundido em São Leopoldo mas, por outro lado, evidenciamos maior ênfase as representações políticas republicanas, com destaque a intendência e seu entorno. Em Novo Hamburgo, as fotografias representam a identidade alemã na área urbana de forma mais condensada principalmente em *Hamburger Berg*. A medida que o povoado de *New Hamburg* desponta como centro urbano, estabeleceram-se as primeiras preocupações em mostrar aquele lugar em conformidade com a modernidade ligada a um desenvolvimento industrial.

As representações fotográficas se restringem, em geral, aos mesmos lugares. Pelo olhar dos fotógrafos da época, São Leopoldo era a Praça Centenário, a Rua Independência e o entorno da Intendência. Taquara resumia-se as Ruas Júlio de Castilhos e Tristão Monteiro. Novo Hamburgo restringia-se aos registros fotográficos do entroncamento de estradas em *Hamburger Berg* e, a partir da década de 1920, no entorno da estação de *New Hamburg*. A repetição das fotografias dos mesmos lugares, por mais de quatro décadas, mostra que o objetivo era fotografar a área urbana, e que a incidência dos espaços em diferentes épocas pode indicar a inexistência e/ou incipiência de outros ambientes que simbolizassem o moderno.

As fotografias reforçam o papel dos caminhos na urbanização local. Em São Leopoldo, o rio aparece com mais ênfase nos registros visuais devido à sua formação urbana junto do curso d'água. O rio também teve função urbanizadora em Taquara e Novo Hamburgo, mas por não estar junto das cidades, os registros fotográficos não o contemplaram, contudo, ele foi tão importante como em São Leopoldo.

As estradas, igualmente foram importantes nas três cidades. Em geral, elas foram a base da formação das primeiras ruas. Para exemplificar, em São Leopoldo surge a Rua Independência, em Taquara a Rua Júlio de Castilhos e *Hamburger Berg* o encontro das Ruas Gal. Daltro Filho e Dr. Maurício Cardoso, todas originárias das primeiras estradas.

O trem foi o último caminho urbanizador na Primeira República. Conforme analisamos, as fotografias exibem a ligação entre a urbanização e a chegada da ferrovia. Entretanto, os registros fotográficos da estação e do seu entorno são escassos. Nas três cidades, constatamos que o trem foi importante para o desenvolvimento urbano, contudo, a elite local não estava satisfeita com os edifícios das estações devido a simplicidade, ou seja, almejavam prédios ao modelo das grandes estações como em São Paulo ou da Europa.

Hierarquicamente, a importância da ferrovia no processo de urbanização das cidades estudadas pode ser assim definida: primeiro em Novo Hamburgo, depois Taquara e, por fim, São Leopoldo. Em Novo Hamburgo, a ferrovia fez surgir quase que uma nova cidade, definindo o que é o centro atualmente e, além disso, impulsionou tanto a atividade comercial quanto a industrial. Pode-se dizer que a chegada da ferrovia em Novo Hamburgo estimulou o desenvolvimento urbano para a sucessiva emancipação em 1927.

Em Taquara o trem também foi importante na expansão urbana mas, em menor escala comparativamente a Novo Hamburgo. Basicamente a ferrovia fez surgir a Rua Tristão Monteiro e acelerou o processo de modernização tanto dela mesma quanto da Rua Júlio de Castilhos. Até o final da década de 1930, as imagens panorâmicas de Taquara mostram que a cidade continuava essencialmente no entorno dessas duas vias.

Nas fotografias da cidade de São Leopoldo, percebemos que o trem não foi tão decisivo na urbanização. Os registros visuais continuaram sendo no entorno da Praça Centenário e das casas comerciais próximas que se beneficiavam com o comércio com as colônias do outro lado do rio. Além disso, a proximidade da cidade com Porto Alegre continuou permitindo que o transporte fluvial continuasse atrativo até, pelo menos, a inauguração da estrada de concreto e a consequente difusão do automóvel.

Quanto à questão da etnicidade, as fotografias das três cidades possuem semelhanças e diferenças. As fotografias de São Leopoldo dão ênfase visual à Praça Centenário através das comemorações da imigração e da transformação desse lugar em espaço de memória dos imigrantes, portanto as imagens são compostas de signos que lembram a germanidade como a Ponte 25 de Julho, o monumento a imigração e a Praça Centenário. Nas fotografias da Rua independência, percebemos abrandamento da questão étnica, pois os registros dão ênfase ao enquadramento dessa rua a modernidade, logo o foco são aspectos como a eletricidade, o alinhamento das casas, a construção de calçadas, os bancos, entre outros.

Em Taquara as fotografias enfatizam menos a etnicidade. Nos primeiros registros visuais fotográficos a etnicidade alemã é lembrada através da arquitetura das casas. À medida que a cidade enquadrou-se no processo de modernização da República essas características foram suprimidas visualmente. Porém, podemos perceber aspectos étnicos que permeiam as fotografias que exaltam o desenvolvimento urbano, como os edifícios das sociedades, o clube comercial e as igrejas.

Novo Hamburgo, através do povoado de *Hamburger Berg*, é o espaço urbano que mais acentua a germanidade decorrente da concentração de instituições étnicas (escolas, sociedades, igrejas) e da ausência de um regramento urbano, como ocorreu nas cidades de São Leopoldo e Taquara. À medida que a urbanização

transfere-se para *New Hamburg* o que percebemos é a necessidade de mostrar-se moderno, principalmente após a emancipação, assim o foco das fotografias é o crescimento da cidade e o seu embelezamento.

Sobre a modernização das cidades podemos ver muitas semelhanças com o que ocorria nas cidades-capitais do Brasil e do mundo. As cidades do Vale dos Sinos procuraram, ao longo das primeiras décadas, adequar-se ao ser moderno, logo referências de modernidade foram instaladas, como a eletricidade. A eletrificação das ruas é um item que aparece com constância nas fotografias das três urbes. Mostrar as ruas com seus postes de eletricidade e a iluminação elétrica era sinônimo de modernidade. As cidades da região seguiram na contramão das prioridades, ou seja, primeiro instalaram a eletricidade para depois preocuparem-se com a água encanada e a remoção de lixo e esgoto (WEIMER, 2004). As preocupações com o serviço de lixo e esgoto surgiram, de fato, no final da década de 1920, especialmente após a presença da Comissão Rockefeller na região.

Enquanto a preocupação em Paris, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre foi derrubar a velha cidade para erigir uma nova onde as ruas deveriam atender às invenções da modernidade, no Vale dos Sinos não ocorreu dessa maneira. São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo não sofreram com demolições de quarteirões e extinção de partes da cidade, como os becos ou cortiços, mas tiveram gradativa supressão da arquitetura colonial e germânica sob a normatização das posturas municipais. Talvez Novo Hamburgo tenha sido “vítima” desse processo a partir das décadas de 1940 e 1950 quando a cidade industrializou-se exponencialmente. Ocorreu, sim, a necessidade local de instalar as novidades urbanas e restringir algumas práticas cotidianas que não eram bem vistas (lavadeiras, aguadeiros, condução de animais nas cidades, etc.), porém, não era possível causar um “choque” com as práticas tradicionais pois a economia dessas urbes girava em torno da produção agropecuária das picadas. Logo os habitantes urbanos não podiam desprezar por completo a zona rural e, entretanto, nas fotografias, representavam-se dentro dos padrões de modernidade.

Nas três cidades, as ruas que estavam mais próximas dos atributos da modernização foram registradas como ocorreu nas cidades grandes. As fotografias dão ênfase para praça, assim em São Leopoldo caracteriza-se a Praça Centenário, em Taquara a Praça Marechal Deodoro e em Novo Hamburgo a Praça 14 de Julho.

Outra semelhança no padrão fotográfica da época era mostrar as cidades do alto para dar ideia tanto de monumentalidade (verticalização) quanto de desenvolvimento urbano horizontal. Em São Leopoldo as vistas panorâmicas são tomadas a partir da torre da Igreja Católica. Em Taquara as fotografias panorâmicas são a partir da Intendência e do alto da Estrada para os Campos de Cima da Serra. Em Novo Hamburgo, as imagens são do alto da torre da Igreja Luterana de *Hamburger Berg* e, em *New Hamburgos*, os registros ocorreram do alto dos morros. Os pontos de referência dos fotógrafos nas tomadas fotográficas revelam que os lugares mais altos eram poucos. Se o desejo local era a verticalização, ele ainda estava distante de ser conquistado, pois as tomadas fotográficas continuavam sendo como na época do Império: do alto de uma igreja ou do topo de um morro.

Nas três cidades podemos constatar que o fotógrafo também tentava criar a concepção de monumentalidade retratando as paisagens de baixo para cima. As principais tomadas fotográficas desse gênero são para enfatizar prédios públicos, comerciais e financeiros.

O levantamento das fotografias nas três cidades (Tabela 1) destaca que o lugar mais registrado na Primeira República foi a cidade de São Leopoldo. São Leopoldo é a cidade mais antiga do Vale dos Sinos e foi o polo irradiador da ocupação da região e é considerada o berço da imigração alemã. Encontramos em São Leopoldo um maior número de fotógrafos independentes e ateliês fotográficos (Tabelas 2,3 e 4), muito provavelmente pela proximidade com Porto Alegre e da facilidade dos transportes pelo rio, ferrovia e rodovia (início da década de 1930). A cidade de São Leopoldo, na época, também era a mais bem equipada dentro do viver urbano moderno (bancos, cinemas e teatros, cafés, escolas, etc.), o que caracteriza um espaço que consumia com mais ênfase os produtos da modernidade, como a fotografia.

Sobre a formação urbana das três cidades, verificamos que São Leopoldo e Taquara possuem semelhanças quanto à normatização urbana. As duas cidades apresentam um traçado ortogonal estabelecido pela influência da engenharia militar do século XIX. Novo Hamburgo apresenta diferenças em *Hamburger Berg*, onde o traçado desenvolveu-se espontaneamente na topografia do morro. As analogias ocorrem em *New Hamburg* com a implantação do plano urbano regular assemelhando-se as outras duas cidades. As nomeações públicas também são uma característica peculiar pois elas seguem o padrão republicano de alterações dos

nomes, mas também atendem a nomes locais como dos colonizadores e referências a imigração.

Sobre a relação entre os processos de urbanização e a política local, percebemos que as principais alterações urbanas ocorreram após a pacificação da Revolução Federalista. Os mandantes locais que assumiram os cargos de intendentes eram fieis ao republicanismo, assim em São Leopoldo despontam figuras como os coronéis Guilherme Gaelzer e João Corrêa, em Taquara o Cel. Diniz Rangel e em Novo Hamburgo os empresários Leopoldo Petry e Pedro Adams Filho. O perfil de mandantes também se diferencia, pois em São Leopoldo e Taquara os líderes políticos combateram na Revolução Federalista ou possuem alguma formação política através de líderes dessa revolta, enquanto em Novo Hamburgo o perfil político já se assemelha ao viés comercial e industrial.

Retomando a questão de bem público discutida por Rodriguez (2007), as fotografias também exaltam o viés político sob a necessidade de mostrar uma liderança forte que promove o interesse público. Assim, as imagens são associadas à benfeitorias públicas promovidas a mando dos políticos, como a construção da Intendência em Taquara na gestão do Cel. Diniz, a urbanização das ruas centrais de São Leopoldo por meio do Cel. Gaelzer e a representação do início da industrialização de Novo Hamburgo através da pessoa de Pedro Adams.

As imagens fotográficas das cidades do Vale dos Sinos são uma construção/representação tanto da modernidade quanto das particularidades regionais. As fotografias revelam informações do “ser moderno” ao exemplo das expressam aspectos das relações republicanas particulares ao Rio Grande do Sul e características específicas da etnicidade regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como optamos por fazer algumas considerações conclusivas, ao final de cada capítulo, nos deteremos, aqui, a algumas questões gerais que perpassam a pesquisa como um todo, tanto no que se refere ao processo do desenvolvimento quanto aos resultados obtidos.

Uma primeira consideração diz respeito as fontes e as possibilidades metodológicas a elas atreladas. O fato de não dispormos de uma série pré-determinada de fotos como um álbum, não inviabilizou o seu uso como fonte para o entendimento da temática proposta. O cruzamento das fotografias avulsas com outras fontes – relatórios, leis orçamentárias, posturas municipais, bibliografia de historiadores locais, revistas comemorativas – possibilitou a identificação das fotografias, sua contextualização no tempo e no espaço, bem como a compreensão de alguns dos significados, explícitos e implícitos nas imagens fotográficas analisadas.

O Código de Posturas foi uma fonte fundamental na compreensão das fotografias, pois as imagens de vistas urbanas das cidades da do Vale dos Sinos na Primeira República identificam, em sua grande maioria, as normatizações estabelecidas pelo Código de Posturas. Essas evidências podem ser observadas, principalmente, em São Leopoldo e Taquara onde o código agiu com maior ênfase. As fotografias caracterizam significativas mudanças no espaço urbano nos anos seguintes a vigência do Código como a obrigação em construir muros em terrenos baldios, a construção de calçadas, a proibição de escoar a água do telhado diretamente na via pública, o embelezamento das residências.

Através dos relatórios e leis orçamentárias dos intendentes municipais que eram enviados aos conselhos dos municípios foi possível perceber aspectos relacionados às reformas urbanas como o aterramento de ruas, a instalação da iluminação elétrica, a construção de praças e a domesticação da natureza das vias públicas e praças.

A compreensão do contexto histórico da região também foi importante no entendimento do sentido das fotografias. Aspectos como a ocupação do espaço regional foram imprescindíveis para compreensão da formação urbana das três cidades, principalmente, no que se refere aos caminhos que proporcionaram o surgimento das principais vias que, posteriormente, foram os alvos dos registros

fotográficos. O estudo da formação étnica também se mostrou relevante, na medida em que os componentes identitários étnicos estavam presentes em muitas das representações fotográficas das cidades estudadas, constituindo-se em marcadores locais dessas cidades no seu processo de urbanização. As paisagens urbanas fotografadas de Novo Hamburgo/*Hamburger Berg*, concentrando símbolos da germanidade, como Igrejas Luteranas e Associações de caráter étnico, bem como as imagens da Praça Centenário, alusiva a imigração alemã em São Leopoldo, são exemplos desse entendimento.

A formação política no início da República, especialmente os acontecimentos decorrentes da Revolução Federalista, também auxiliou no entendimento de como as lideranças locais alcançaram o poder e nele perpetuaram-se. Se, nos primeiros anos da República, a instabilidade política inviabilizou as reformas urbanas na região, no período posterior aos conflitos, as alianças políticas permitiram que os intendentess locais investissem nessas reformas, utilizando-as para sua própria promoção pessoal, na medida em que as obras tinham um cunho personalista. Nesse sentido, os governos locais trataram de registrar, também através das fotografias, suas obras. Assim, os prédios públicos, pontes, praças, entre outros, foram alvo dos registros fotográficos, na época, buscando sempre o "melhor ângulo", que produzisse o efeito mais em conformidade com os modelos centrais de modernidade.

As bibliografias dos historiadores locais auxiliaram na compreensão do contexto histórico e no entendimento das imagens, pois muitas das obras utilizadas foram elaboradas no período analisado e na década de 1940. Entre essas, foi de grande auxílio as obras de Germano Moehlecke, ex-diretor do Museu Visconde de São Leopoldo e do Museu do Trem, que ao longo de décadas reuniu inúmeros documentos de diferentes matrizes sobre o Vale dos Sinos em suas publicações.

As obras desses historiadores não acadêmicos, também facilitam o procedimento da pesquisa, pois os acervos locais possuem diversos documentos que não estão catalogados ou desaparecidos. Nos deparamos com arquivos despreparados tanto no que diz respeito ao material humano quanto na infraestrutura física. Muitos dos acervos não possuem pessoal qualificado para auxiliar o pesquisador, nem espaços adequados para que a pesquisa seja realizada. Geralmente o pesquisador precisa colocar-se em meio a pilhas de livros e caixas

“armazenadas” repletas de poeira e traças e estabelecer laços de confiança com as pessoas responsáveis pelos arquivos para conseguir o acesso ao material.

Temos ciência de que o número de fotografias das paisagens urbanas da região, ultrapassa o encontrado nos acervos pesquisados, uma vez que, na região, é comum o fato de documentos dos mais diversos tipos estarem sob a propriedade privada de cidadãos locais, que muitas vezes impedem e/ou dificultam o acesso público a documentação. A ausência de pesquisas integradas que partam das instituições locais e estabeleçam vínculos com esses arquivos particulares põem a perder uma coleção de documentos e fotografias que, ao passar de gerações, acabam se perdendo ou distribuídas entre os familiares.

As possibilidades de pesquisas com fontes visuais nos acervos pesquisados passam por diversos temas como: fotografias de sociedades, carnavais, religiosidade, política, gênero, educação, etnicidade, etc. Há uma variedade de fotografias da vida rural especialmente das picadas. Estudos comparativos mais densos, entre as diferentes localidades, a partir desses acervos, ainda estão para serem feitos. Fizemos aqui uma tentativa, ao comparar as fotografias das paisagens urbanas das três principais cidades da região no início do período republicano, tem muito ainda a ser feito.

Procuramos, também, nesse estudo articular o regional, o nacional e global através da análise das imagens fotográficas. As fotografias urbanas de São Leopoldo, Taquara e Novo Hamburgo exemplificam como uma região do interior do Brasil reagiu ao processo de urbanização posto em execução na Primeira República e ao projetos urbanísticos sob inspiração da modernidade europeia. Analisando comparativamente os registros fotográficos, as cidades do Vale dos Sinos assemelham-se às intenções das imagens das cidades-capitais de La Plata e Belo Horizonte que difundiram uma cultura visual com propósito de criar uma memória e, ao mesmo, tempo propagandear o novo espaço urbano (ARRUDA, 2013). Não estamos querendo comparar os pequenos núcleos urbanos do Vale dos Sinos as grandes capitais, mas sim assinalar o quanto essas grandes urbes constituíram-se em representações-visuais-modelos de cidade e modernidade, a partir dos quais, mesmo a mais longínqua e menor cidade, passou a espelhar sua representação

As fotografias revelam aspectos gerais semelhantes às grandes cidades da época mas também especificidades locais. O que há de semelhante ao processo de urbanização do período é a necessidade de modernizar, assim, as fotografias

exaltam as características da modernidade como os transportes motorizados (ferrovia e automóvel), as ruas normatizadas (calçadas, eletricidade, platibandas nas residências, prédios de dois ou mais pavimentos), o cinema, o café, a eletricidade e a iluminação elétrica. O que há de específico está relacionado a elementos que são típicos da região como a ênfase à identidade alemã, à repetição dos lugares fotografados por não existirem outros dentro dos padrões de modernidade, à proximidade do urbano com o rural. Outro elemento específico é a ausência de registros fotográficos de demolições do espaço urbano como ocorreu no Rio de Janeiro ou em Porto Alegre, também não há imagens de novas cidades sendo erigidas como as de La Plata e Belo Horizonte.

As fotografias também manifestam o desenvolvimento urbano como um processo da modernidade. A fotografia em si é parte desse processo, uma invenção que passou a registrar a cidade em constante adaptação aos atributos da modernidade como o enquadramento da vida urbana da região ao ritmo de vida das grandes cidades. As imagens registraram a transição do modo de vida tradicional, do final do século XIX, pautado pelo ritmo da natureza, para o tempo da técnica regulado na velocidade dos transportes. Localmente esse aspecto é identificado em Novo Hamburgo, onde o trem foi uma novidade que contribuiu para a emancipação política e, ao mesmo tempo, décadas depois foi trocado pelo automóvel como no ritmo do tempo linear desenfreado em busca do novo.

As fotografias identificam muito mais a vontade de ser moderno do que a realidade local. O registro fotográfico dos mesmos lugares como a Rua Independência em São Leopoldo, a Rua Júlio de Castilhos em Taquara e *Hamburger Berg* em Novo Hamburgo evidenciam que não existiam outros espaços normatizados nos moldes da modernidade. A necessidade de ser moderno era muito mais uma questão da elite comercial que queria representar-se urbana do que da população em geral. Era, sobretudo, essa elite que vivia na cidade que consumia a infraestrutura urbana dos cinemas, cafés, energia elétrica e das praças. A maioria da população da época vivia na zona rural distante da vida urbana. Os habitantes da cidade encontravam-se, assim, num espaço “entre” o urbano e o rural, buscando se desvencilhar das heranças rurais que estavam na base familiar de muitos comerciantes enriquecidos da zona urbana.

Finalizando, no âmbito da imigração alemã, compreender a dinâmica das áreas de colonização evidencia as regionalidades de grupos étnicos que na história

tradicional são representados como uma grande comunidade, fato que está relacionado à necessidade de construção da identidade dos teuto-brasileiros (Tramontini, 2004; Seyferth, 1994, 2004; 2011). Nesse aspecto, as pesquisas regionais e locais auxiliam na compreensão das particularidades, entretanto não se pode perder de vista a relação com os níveis nacional e global, sendo que só dessa forma será possível um entendimento mais amplo do regional e do local.

REFERÊNCIAS

Livros, artigos, dissertações e teses

ALVES, Hélio Ricardo. A fotografia em Porto Alegre: o século XIX. *In: ACHUTTI, Luiz Eduardo R. (org.). Ensaios (sobre o) fotográfico*. Porto Alegre, RS: Unidade Editorial, 1998.

AMADO, Janaína. *Conflito social no Brasil: a revolta dos "Mucker"*. São Paulo: Símbolo, 1978.

AMSTAD, Theodor. *Cem anos de germanidade no Rio Grande do Sul (1824-1924)*. Tradução: Arthur Blasio Rambo. São Leopoldo: Editora UNISINOS, 1999.

ANDRÉ, Richard Gonçalves. Um contexto, dois olhares: fotografias de natureza segundo José Juliani e Haruo Ohara. *Revista História Social*, Campinas, n.11, p.-75-94, 2005.

ARRUDA, Rogério Pereira de. *Cidades-capitais imaginadas pela fotografia: La Plata (Argentina), Belo Horizonte (Brasil), 1880-1897*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru, EDUSC, 2000.

AXT, Gunter. Coronelismo Indomável: o sistema de relações de poder. *In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo, RS: Méritos, 2007. v.3. t.1.

_____. Orçamento público, controle e cooptação no Rio Grande do Sul coronelista. *MÉTIS: história & cultura*, Caxias do Sul, v. 3, n. 5, p. 211-235, jan./jun., 2004.

BACZKO, Bronislaw. A imaginação social. *In: Leach, Edmund (Org.) et Alii. Anthropos-Homem*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.

BAKOS, Margaret M. Política na sala de visitas (1897-1937). *In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. v.3 t.1.

BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo. Leituras da paisagem através de postais ilustrados: para uma sociosemiótica da imagem e do imaginário. *Departamento de Sociologia / Centro de investigação em Ciências Sociais – DS/CICS*, Guimarães, p. 33-64, Jan. 2011.

BARBUY, Heloísa. *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: EDUSP, 2006.

BARROS, José D'Assunção. *Cidade e História*. 2ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2007.

_____. História, região e espacialidade. *Revista de História Regional, Ponta Grossa*, v.10, n1, p.95-129, verão, 2005.

_____. História comparada – da contribuição de Marc Bloch à constituição de um moderno campo historiográfico. *História Social*, Campinas, n. 13, p. 07–21, 2007A.

BARROSO, Vera L. M. O tropeirismo na formação do sul. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *Colônia*. Passo Fundo: Méritos, 2006. vol.1

BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

_____. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2001.

BENTO, Cláudio M. *O negro e descendentes na sociedade do Rio Grande do Sul (1635-1975)*. Porto Alegre: Grafosul, 1976.

BOBBIO, Norberto. *Dicionário de política*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

BORGES, Maria Eliza Linhares. *História e Fotografia*. São Paulo: Autêntica, 2008.

BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BRESCIANI, Maria Stell. Cidade e história. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade-História e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

CANSTATT, Oscar. *Brasil: terra e gente, 1871*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

CARBONARI, María Rosa. De como explicar la región sin perderse em el interno. Repasando y repensando la Historia Regional. *História Unisinos*, São Leopoldo, v.13, n.1, p.19-34, 2009.

CARDOSO, Ciro Flamarion; MAUAD, Ana Maria. História e imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In: VAINFAS, Ronaldo. (Orgs.). *Domínios da História: ensaios de teorias e metodologia*. 16. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

_____. Os três povos da República. *Revista USP*, São Paulo, n.59, p. 96-115, set./nov., 2003.

CARVALHO, Maria Cristina Wolff de; WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. Arquitetura e fotografia no século XIX. In: *Fotografia: usos e funções no século XIX*. 2ª. ed. São Paulo: EDUSP, 1998.

CARVALHO, Vânia Carneiro. A representação da natureza na pintura e na fotografia brasileiras do século XIX. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Fotografia: usos e funções no século XIX*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 1998.

CELESTINO, Ana Valéria de S. O coronel Gaelzer Netto e o escritório 'Brasil propaganda' na Alemanha (1914 – 1954): O Arquivo Privado Gaelzer Netto no Instituto Ibero-Americano em Berlim. *Contemporâneos: Revista de Artes e Humanidades*, n. 9, p. 1-11, abr., 2012

CESAR, Guilhermino. *Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul – 1605 – 1801*. 13ª ed. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

CHALHOUB, Sidney. População e sociedade. In: CARVALHO. José Murilo de (Coord). *A construção nacional (1830-1889)*. Rio de Janeiro: Objetiva: 2012. v.2

CHARTIER, Roger. O mundo com representação. *Estudos Avançados*, São Paulo, v.5, n. 11, jan./abr., 1991.

CHIARELLI, Tadeu. História da arte / História da fotografia no Brasil - Século XIX: algumas considerações. *ARS*, São Paulo, v.3, n. 6, p.79-87, 2005.

COMITESINOS. *Caracterização da Bacia*. Disponível em:
<http://www.comitesinos.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=27> Acesso em: 13 mar. 2013.

CYMBALISTA, Renato. *Cidade dos vivos: arquitetura e atitudes perante a morte nos cemitérios do Estado de São Paulo*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

DEAN, Warren. *A Ferro e Fogo: A História e a Devastação da Mata Atlântica Brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DILL, Aidê Campello. *História e Fotografia: fragmentos do passado*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2009.

DREHER, Martin N. *190 anos de imigração alemã no Rio Grande do Sul: esquecimentos e lembranças*. São Leopoldo: Oikos, 2014.

_____. Os Imigrantes alemães e a religião. In: CUNHA, Jorge Luiz da (org.). *Cultura Alemã: 180 anos*. Porto Alegre: Nova Prova, 2004.

DUBOIS, Philippe. *O ato fotográfico e outros ensaios*. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

ENGELMANN, Erni G. *A saga dos alemães: do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo*. Igrejinha, E.G.Engelmann, 2004. v.1.

_____. *A saga dos alemães: do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo*. Igrejinha, E.G.Engelmann, 2005. v.2.

_____. *A saga dos alemães: do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo*. Igrejinha, E.G.Engelmann, 2007. v.3.

FARIA, Lina Rodrigues de. Os primeiros anos da Reforma Sanitária no Brasil e a atuação da Fundação Rockefeller. *PHYSIS – Revista de Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v.5, n.1, p.109-129, 1995.

FAUSTO, Bóris. *História do Brasil*. 8ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA-FEE. *De província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul. Censos do RS: 1803-1950*. Porto Alegre, FEE, 1981. v.1.

FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, Borgismo e Cooptação Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

FERNANDES, Evandro. Guilherme Gaelzer Netto: trajetória de uma liderança imigrantista no Partido Republicano Rio-Grandense. In: II Congresso Internacional de História Regional. *Anais 2013*. Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2013. Disponível em: <http://www.upf.br/historiaregional/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=118> Acesso em: 17 jan. 2015.

FLORES, Moacyr. Introdução. In: FLORES, Moacyr (Org.) *Cartões Postais: imagens e histórica cultural*. Porto Alegre: Ediplat, 2007.

FLECK, Eliane C. Deckmann. De terra de ninguém à terra de muitos: olhares viajantes e imagens fundadoras (do século XVII ao XIX). In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *Colônia*. Passo Fundo: Méritos, 2006. vol. 1.

FLUSSER, Vilém. *Filosofia da Caixa Preta: Ensaio para uma futura filosofia da fotografia*. São Paulo: Hucitec, 1985.

FRANCO, Sérgio da Costa. O Partido Federalista. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. v.3 t.1.

FREHSE, Fraya. Fotografias de rua para a antropologia: o Album Comparativo da Cidade de São Paulo, 1862-1887, de Militão Augusto de Azevedo. XXV encontro anual da ANPOCS. *Anais 2001*. Caxambu, Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 2001

GERTZ, René. A construção de uma nova cidadania. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELLOS, Naira. *Os alemães no sul do Brasil: cultura, etnicidade e história*. Canoas: ULBRA, 1994.

GEVEHR, Daniel L; MEYRER, Marlise R. *Gênero, identidade étnica e poder: mulheres na imigração alemã no Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: Editora da UPF, 2014.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. O urbanismo: a medicina e a biologia nas palavras e imagens da cidade. In: BRESCIANI, Maria Stella M. (Org.). *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001.

HALL, Stuart. *A identidade cultural da pós-modernidade*. 10ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Ed. Centauro, 2004.

HEINSFELD, Adelar. As ferrovias: na ordem positivista, o progresso corre pelos trilhos. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. v.3 t.1.

HEREDIA, Edmundo. La región en la globalización y en la historia de las relaciones internacionales latino-americanas. In: Globalización e Historia: III Jornadas de historia de las Relaciones Internacionales. *Anais 1996*. Tandil/B.A., 1996.

ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*. Brasília: Senado Federal, 2006.

IPHAE. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações – 1874 – 1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

JAHN, Adalberto. *As colônias de São Leopoldo na província brasileira do Rio Grande do Sul e reflexões geraes sobre a imigração espontânea e colonização no Brazil*. Leipzig: Comissão Brockhaus, 1871.

JOLY, Martine. *Introdução à análise da imagem*. 11ª ed. Campinas, Papyrus Editora, 1996.

JOVCHELOVITCH, Sandra. *Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2000.

KNAUSS, Paulo. O desafio de fazer História com imagens: arte e cultura visual. *Art Cultura*, Uberlândia, v. 8, n. 12, p. 97-115, jan.-jun. 2006.

KOSSOY, Boris. *Fotografia e história*. 2. ed. São Paulo, SP: Ateliê Editorial, 2001.

_____. *Fotografia e memória: reconstituição por meio da fotografia*. In: SAMAIN, Etienne (Org). *O fotográfico*. São Paulo: Hucitec, 1998.

_____. *Hercule Florence: a descoberta isolada da fotografia no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. 3ª ed. São Paulo, SP: Ateliê Editorial, 2002.

KREUTZ, Lúcio. Escolas da imigração alemã no Rio Grande do Sul: perspectiva histórica. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELLOS, Naira. *Os alemães no sul do Brasil: cultura, etnicidade e história*. Canoas: ULBRA, 1994.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003.

LIMA, Solange Ferraz. O circuito social da fotografia (Estudo de caso II). In: FABRIS, Annateresa (org.). *Fotografia: usos e funções no século XIX*. 2ª ed. São Paulo, SP: EDUSP, 1998.

LOVE, Joseph L. Federalismo y regionalismo em Brasil – 1889-1937. In: CARMAGNANI, Marcello (Coord.). *Federalismos Latinoamericanos: México/Brasil/Argentina*. D.F., México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

MAGALHÃES, Dóris R. No tempo das batingueiras, dos cedros e das plataneiras: uma reflexão sobre a construção da fronteira no Vale dos Sinos. In: SIDEKUN, Antonio (org.). *Às sombras do carvalho*. São Leopoldo: Nova Harmonia, 2004.

_____. *Sapiranga: 50 anos de município, mais de 200 de história*. Porto Alegre: Alcance, 2005.

MARINS, Paulo C. G. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau. *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v. 3.

MARTINS, Ana. *O Despertar da República*. São Paulo: Contexto, 2001.

MARONEZE, Luiz Antonio Gloger; SOUSA, Ana Paula Bernardo de. A modernidade pelo jornal: o progresso material e social de novo Hamburgo nas décadas de 1920 e 1930. *Conexão - Comunicação e Cultura*, Caxias do Sul, v.10, n.20, p.25-39, jul./dez 2011.

MATTOS, Hebe. A vida política. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). *A abertura para o mundo: 1889-1930*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

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

_____. Fotografia pública e cultura do visual, em perspectiva histórica. *Revista Brasileira de História da Mídia*, Curitiba, v.2, n.2, jul. – dez., 2013.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*, v. 23, n. 45, jul.,2003.

MICHELON, Francisca F. A fotografia: um click nos tempos modernos. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo, RS: Méritos, 2007. v.3. t.2.

MITCHELL, W.J.T. Mixing it up: The media, the senses, and global politics. *In*: SMITH, Marquard (Org). *Visual Culture Studies*. Londres, Sage Publications/Library Congress/British Library, 2008.

MOEHLECKE, Germano. *Estrada de ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Rotermond, 2004.

_____. *O Vale do Sinos era assim*. São Leopoldo: Rotermond, 1978.

_____. *São Leopoldo: contribuição à história da vida política e administrativa (1824-2010)*. São Leopoldo: Oikos, 2011.

_____. *São Leopoldo era assim: o passado pela imagem*. São Leopoldo: Rotermond, 1982

_____. *São Leopoldo: obras e iniciativas públicas*. São Leopoldo: s./ed., 1998. vol.2

_____. *São Leopoldo: retalhos da história*. São Leopoldo: s./ed., 2000. vol.3

MONTEIRO, Charles. Pensando sobre História, Imagem e Cultural Visual. *Patrimônio e Memória*, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 3-16, jul.-dez., 2013.

_____. Urbanização e modernidade em Porto Alegre. *In*: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *República Velha (1889 - 1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. v. 3, t.2.

MÜLLER, Alex Juarez. *Paisagens urbanas e suas representações fotográficas: cidade de Taquara (1882-1930)*. Trabalho de Conclusão de Curso – FACCAT, 2010.

_____. As relações do Vale dos Sinos com a Primeira Guerra Mundial. *Revista Semina*, Passo Fundo, v.13, n.1, p. 46-61, 2014.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, São Paulo, n. 10, 1993, p. 7-28.

NUNES, Margarete Fagundes. et al. “Era um hino de fábrica apitando”: a memória do trabalho negro na cidade de Novo Hamburgo (RS), Brasil. *Etnográfica*, v.17 n. 2, p.269-291, 2013.

OBERACKER, Carlos H. *A Contribuição teuta à formação da nação brasileira*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. vol.2

OLIVEIRA, Suzana Vielitz de. *Os Planos e as ações de preservação de patrimônio edificado em Novo Hamburgo*. 2009. 203f. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano e regional) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2009.

OLIVEIRA JR., Antônio R. de. O visível e o invisível: um fotógrafo e o Rio de Janeiro no início do século XX. *In*: SAMAIN, Etienne (org). *O Fotográfico*. São Paulo, SP: Hucitec, 1998.

_____. de. Paisagem na fotografia: sentidos e plasticidades. *Conexão - Comunicação e Cultura*, Caxias do Sul, v.6, n.12, p.97-110, jul./dez 2007.

PÁDUA, José Augusto. *Um Sopro de Destruição: Pensamento Político e Crítica Ambiental no Brasil Escravista (1786 - 1888)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades Visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, v. 27, n. 53, p.11-23, jun., 2007.

_____. De como os alemães se tornaram gaúchos pelos caminhos da modernização. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELLOS, Naira. *Os alemães no sul do Brasil: cultura, etnicidade e história*. Canoas: ULBRA, 1994.

_____. *História do Rio Grande do Sul*. 9ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

_____. *O imaginário da Cidade: visões literárias do Urbano: Paris - Rio de Janeiro - Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 1999.

_____. *RS: Agropecuária colonial e industrialização*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

PETRY, Leopoldo. *O município de São Leopoldo no anno do centenário da independência do Brasil*. São Leopoldo: Rotermund, 1923.

_____. *O município de Novo Hamburgo – monografia*. Porto Alegre: tipografia do centro, 1944

_____. *São Leopoldo: berço da colonização alemã no Rio Grande do Sul*. 2ª ed. São Leopoldo: Rotermund, 1961.

POLLACK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

PORTO, Aurelio. *O Trabalho Alemão no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Estabelecimento Gráfico Santa Terezinha, 1934.

POSSAMAI, Zita. O circuito social da fotografia em Porto Alegre (1922 e 1935). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v.14, n.1, p. 263-289, jan.- jun., 2006.

_____. Fotografia e cidade. *ArtCultura*, Uberlândia, v. 10, n. 16, p. 67-77, jan.-jun. 2008.

_____. *Cidade Fotografada: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos – Porto Alegre, décadas de 1920 e 1930*. 2005. 287 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005. v. 1.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro F. & VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

RAMOS, Eloisa Helena Capovilla da Luz; WEBER, Roswithia. As comemorações do centenário da imigração alemã no contexto do pós Primeira Guerra Mundial. *História: Debates e Tendências*, Passo Fundo, v. 14, n. 2, p. 347-359, jul./dez., 2014

_____. Cidades e sociabilidades (1822-1889). In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *Império*. Passo Fundo: Méritos, 2006. vol.2.

REINHEIMER, Dalva. *A navegação fluvial na República Velha gaúcha, Iniciativa privada e setor público: ações e implicações dessa relação*. 2007. 238 f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale dos Sinos, São Leopoldo, 2007.

RHODEN, Luiz Fernando. Os traçados urbanos. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *Colônia*. Passo Fundo: Méritos, 2006. vol.1.

ROCHE, Jean. *A colonização alemã e o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Globo, 1969A. v.1.

_____. *A colonização alemã e o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora Globo, 1969B v.2.

RODRÍGUEZ, Ricardo Vélez. O Castilhismo e outras ideologias. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. v.3 t.1.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade?*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTOS, Paulo. *Formação de cidades no Brasil colonial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 2008.

SEVCENKO, Nicolau. Introdução. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau. *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. v. 3.

SCHAPOCHNIK, Nelson. Cartões – postais, álbuns de família e ícones da intimidade. In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil – República: da belle époque à era do rádio*. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. População e sociedade. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). *A abertura para o mundo: 1889-1930*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

_____. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 1998.

SELBACH, Jeferson Francisco. *Novo Hamburgo (1927-1997): os espaços de sociabilidade na gangorra da modernidade*. 1999. 416 f. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano e regional) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 1999.

SEYFERTH, Giralda. A dimensão cultural da imigração. *Revista Brasileira de Ciências Sociais – RBCS*, v. 26, n. 77, Out., 2011.

_____. A ideia de cultura teuto-brasileira: literatura, identidade e os significados da etnicidade. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, n. 22, v. 10, p. 121-147, jul./dez., 2004.

_____. A identidade teuto-brasileira numa perspectiva histórica. In: MAUCH, Cláudia; VASCONCELLOS, Naira. *Os alemães no sul do Brasil: cultura, etnicidade e história*. Canoas: ULBRA, 1994.

SILVA, Alberto da Costa e. População e sociedade. In: SILVA, Alberto da Costa e (Coord.). *Crise colonial e independência: 1808-1930*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011. v.1

SONTAG, Susan. *Sobre fotografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004

SOUZA, Célia Ferraz de. O sentido das palavras nas ruas da cidade. In: BRESCIENI, Maria S. M. *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2001.

TEDESCO, João Carlos. *Nas cercanias da memória: temporalidade, experiência e narração*. Passo Fundo: UPF; Caxias do Sul: EDUCS, 2004.

TRAMONTINI, Marcos Justo. Identidade relacional: uma abordagem sobre a construção da identidade étnica dos imigrantes alemães no sul do Brasil. In: SIDEKUN, Antonio (org.). *Às sombras do carvalho*. São Leopoldo: Nova Harmonia, 2004.

TURAZZI, Maria I. Máquina Viajante. Máquina viajante. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro, v. 5, n. 52, p. 16-29, jan, 2010.

WEIMER, Günter. A Arquitetura. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. *Império*. Passo Fundo: Méritos, 2006. vol.2.

_____. *Arquitetura popular da imigração alemã*. Porto Alegre: UFRGS, 2005.

_____. *Origem e evolução das cidades rio-grandenses*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

WITT, Marcos Antônio. Os arranjos matrimoniais como instrumento de inserção e participação social de imigrantes alemães–Rio Grande do Sul – século XIX. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 5, n. 9, Jul., 2013.

ZARTH, Paulo A. *Do arcaico ao moderno: o Rio Grande do Sul agrário do século XIX*. Ihuí: Editora Unijuí, 2002.

Documentos, revistas e álbuns

ALBUM ILLUSTRADO DO PARTIDO REPUBLICANO CASTILHISTA. Porto Alegre, S/ed., 1932.

BARD, Arnaldo da Costa. *Relatório apresentado pelo intendente ao Conselho Municipal da Taquara*. Taquara, s/ed., 1924.

CÓDIGO DE POSTURAS DO CONSELHO MUNICIPAL DO MUNDO NOVO. Taquara, s/ed., 1892.

CÓDIGO DE POSTURAS MUNICPAES DE SÃO LEOPOLDO. São Leopoldo: Rotermund, 1897.

COSTA, Alfredo Rodrigues da. *O Rio Grande do Sul (completo estudo sobre o Estado)*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922.

GAELZER NETTO, Coronel Guilherme. *Projeto da lei do orçamento para o exercício de 1902*. São Leopoldo: Rotermund, 1903A.

_____. *Projeto da lei do orçamento para o exercício de 1904*. São Leopoldo: Rotermund, 1903B.

_____. *Projeto da lei do orçamento para o exercício de 1905*. São Leopoldo: Rotermund, 1904.

O RIO GRANDE DO SUL EM REVISTA. Porto Alegre: s/ed., 1928.

RANGEL, Diniz Martins. *Relatório apresentado ao Conselho do Mundo Novo*. Taquara: S/ed. 1907.

_____. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal da Taquara*. Taquara: s/ed., 1909.

REVISTA DO GLOBO. Edição Especial. Revolução de Outubro de 1930: imagens e documentos. Porto Alegre, Barcellos e Bertaso & Cia, 1931.

Locais de pesquisa:

Arquivo Benno Mentz - ABM/DELFOF/PUCRS (Porto Alegre/RS).

Fundação Ernesto Frederico Schefell – FEFS (Novo Hamburgo/RS).

Museu Histórico Municipal Adelmo Trott - MHMAT(Taquara/RS).

Museu Histórico Visconde de São Leopoldo - MHVSL (São Leopoldo/RS).