

# Futuros da História da Arte: 50 anos do CBHA

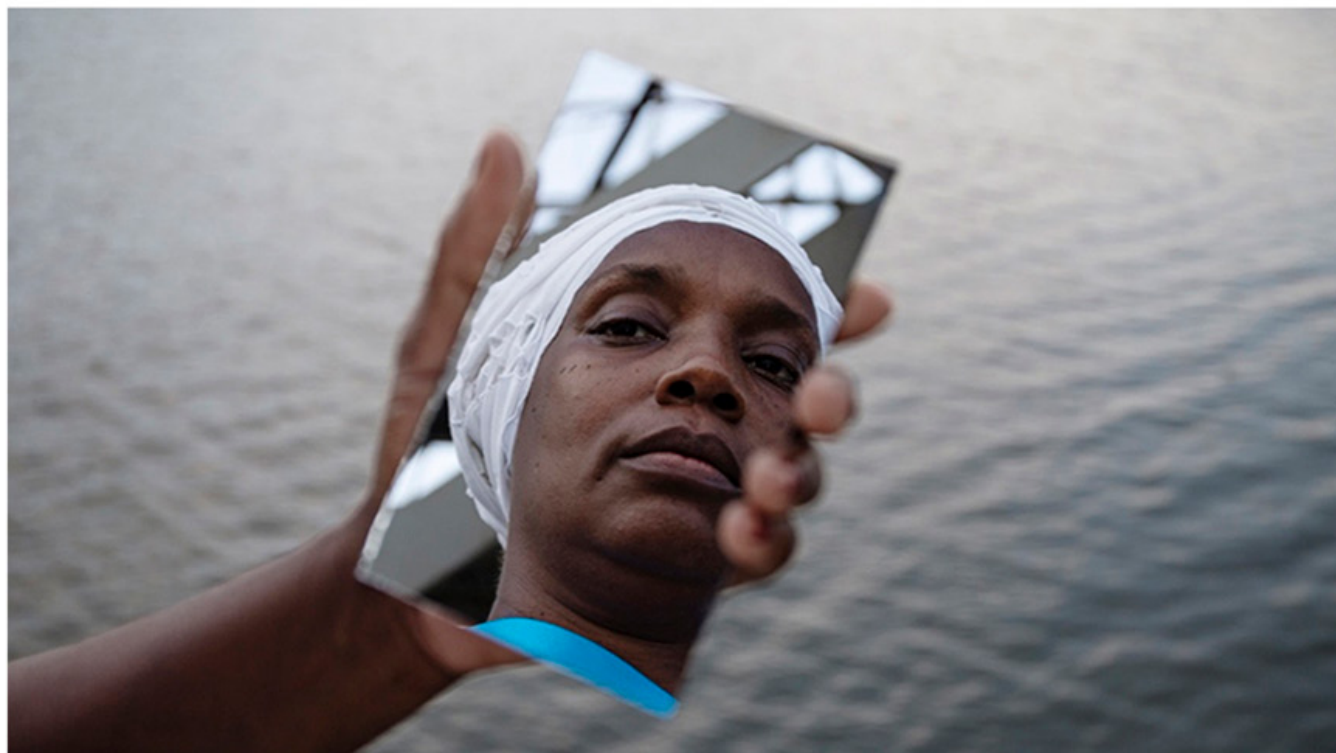


Imagem: Aline Motta, (Outros) Fundamentos, 2017-2019

## Anais | Edição especial

42º Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte  
07 a 12 de novembro de 2022 - Rio de Janeiro, Brasil

Locais de realização:  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro



# Futuros da História da Arte: 50 anos do CBHA

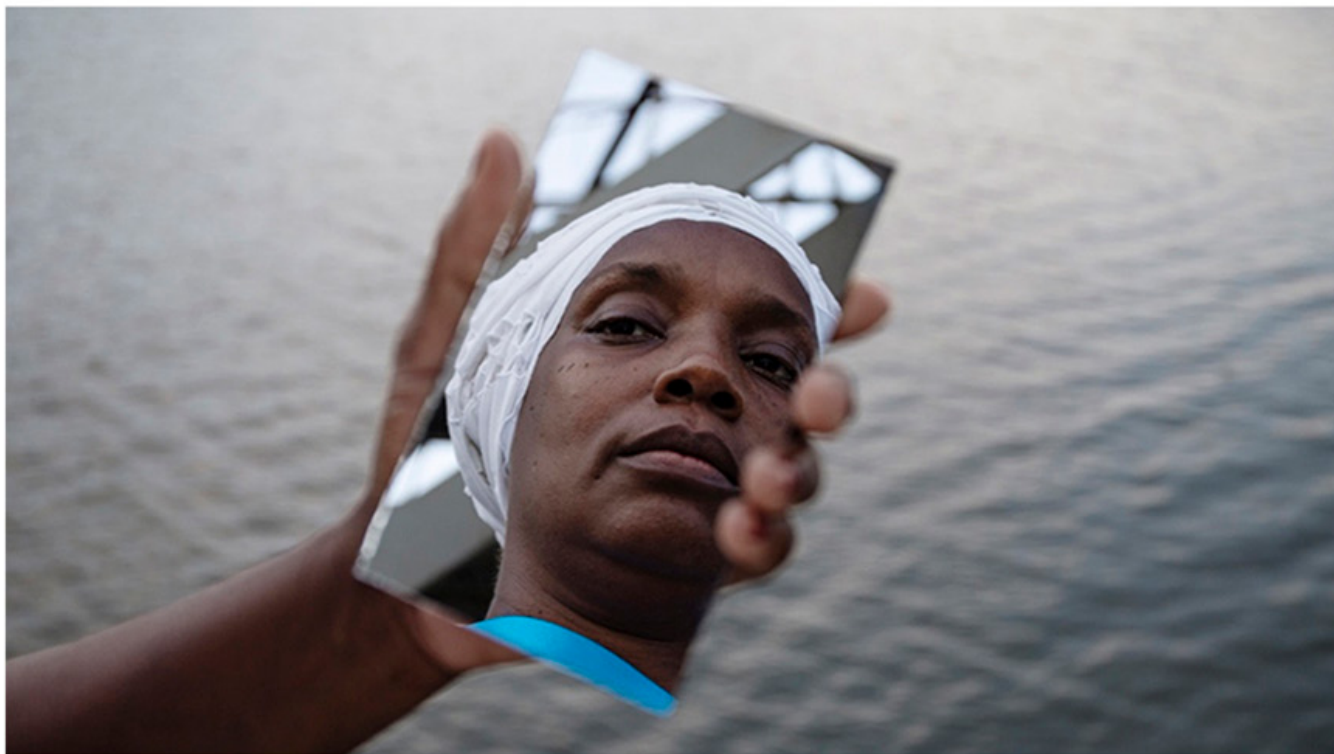


Imagem: Aline Motta, (Outros) Fundamentos, 2017-2019

## Anais | Edição especial

42º Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte  
07 a 12 de novembro de 2022 - Rio de Janeiro, Brasil

Locais de realização:  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro



### Organização



### Apoio



## 42º COLÓQUIO DO COMITÊ BRASILEIRO DE HISTÓRIA DA ARTE (2022)

**PRESIDÊNCIA DE HONRA (*in memorian*)** – Walter Zanini

### **DIRETORIA DO CBHA (2023-2025)**

Presidente - Vera Maria Pugliese de Castro (UnB/CBHA)  
Vice-presidente - Eduardo Ferreira Veras (UFRGS/CBHA)  
Secretário - Ivair Junior Reinaldim (UFRJ/CBHA)  
Tesoureira - Daniela Pinheiro Machado Kern (UFRGS/CBHA)

### **DIRETORIA DO CBHA (2020 - 2022)**

Presidente - Marco Antonio Pasqualini de Andrade (UFU/CBHA)  
Vice-Presidente - Neiva Maria Fonseca Bohns (UFPEL/CBHA)  
Secretária - Rogéria Moreira de Ipanema (UFRJ/CBHA)  
Tesoureiro - Arthur Gomes Valle (UFRRJ/CBHA)

### **COMISSÃO ORGANIZADORA DO 42º COLÓQUIO DO CBHA- 2022**

Presidente - Marco Antonio Pasqualini de Andrade (UFU/CBHA)  
Angela Brandão (UNIFESP/CBHA)  
Arthur Gomes Valle (UFRRJ/CBHA)  
Camila Carneiro Dazzi (CEFET-RJ/CBHA)  
Fernanda Pequeno (UERJ/CBHA)  
Ivair Junior Reinaldim (UFRJ/CBHA)  
Neiva Bohns (UFPEL/CBHA)  
Rogéria Moreira de Ipanema (UFRJ/CBHA)  
Sheila Cabo Geraldo (UERJ/CBHA)

### **COMITÊ CIENTÍFICO DO 42º COLÓQUIO DO CBHA- 2022**

Elisa Souza Martinez (UnB/CBHA)  
Maria Izabel Branco Ribeiro (FAAP/CBHA)  
Maria Inez Turazzi (IBRAM/CBHA)  
Paulo Knauss de Mendonça (UFF/CBHA)  
Rita Lages (UFMG/CBHA)

### **COMISSÃO ORGANIZADORA DO PRÊMIO CBHA DE TESES/ 2022**

Camila Carneiro Dazzi (CEFET-RJ/CBHA)  
Dária Jaremtchuk (USP/CBHA)  
Maria de Fátima Morethy Couto (UNICAMP/CBHA)  
Paula Ramos (UFRGS/CBHA)  
Vera Beatriz Siqueira (UERJ/CBHA)

### **COMISSÃO ORGANIZADORA DOS ANAIS DO 42º COLÓQUIO DO CBHA**

Daniela Pinheiro Machado Kern (UFRGS/CBHA)  
Eduardo Ferreira Veras (UFRGS/CBHA)  
Fernanda Pequeno da Silva (UERJ/CBHA)  
Rogéria Moreira de Ipanema (UFRJ/CBHA)

**IMAGEM:** Aline Motta, (*Outros Fundamentos*, 2017-2019).

**DIAGRAMAÇÃO:** Thaís Franco

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C72 - Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte (42: 2022)

Anais do 42º Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte - Futuros da História da Arte: 50 anos do CBHA, Rio de Janeiro, 7-12 nov. 2022. (Organizadores: Vera Marisa Pugliese de Castro, Eduardo Ferreira Veras, Ivair Junior Reinaldim, Daniela Pinheiro Machado Kern, Fernanda Pequeno da Silva e Rogéria Moreira de Ipanema. Porto Alegre: Comitê Brasileiro de História da Arte, 2023 [2022].

Vários autores

1367 p. 21x29,7 cm: ilustrado

ISSN: 2236-0719

<https://doi.org/10.54575/cbha.42>

1. História da Arte. I. Comitê Brasileiro de História da Arte. II. Anais do 42º do Colóquio do CBHA.

CDD: 709.81

Os textos dos artigos e as imagens reproduzidas nesta publicação são de responsabilidade dos respectivos autores.

Comitê Brasileiro de História da Arte (filiação ao *Comité Internationale de Histoire de l'Art*).

<http://www.cbha.art.br/index.html>

e-mail:cbha.secretaria@gmail.com

# O álbum “Estrada de Ferro D. Pedro II” e as artes no processo civilizatório da nação

Julio Reis, Escola de Belas Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro/  
<https://orcid.org/0000-0003-4755-3799>  
jreis@outlook.com

## Resumo

As questões inerentes à formação de uma identidade nacional e do processo civilizatório através das belas artes no Império Brasileiro podem ser observadas no álbum Estrada de Ferro D. Pedro II. Encomendado pelo governo em 1866 ao Imperial Instituto Artístico, dirigido por Henrique Fleiuss e Carlos Linde, a publicação contava com legendas em português, alemão, francês e inglês e produzida para exibição no pavilhão do Brasil nas exposições internacionais. Apresentava um conjunto de imagens e panoramas da exuberante paisagem brasileira, bem como dos projetos onde os avanços da tecnologia, da arquitetura e da engenharia nacional eram utilizados na construção da ferrovia, tendo a locomotiva como o grande símbolo do progresso entre as nações desenvolvidas da época. O álbum buscava atrair investidores estrangeiros, empreendedores e também imigrantes para a colonização do território brasileiro.

**Palavras-chave:** Álbum litográfico. Estrada de Ferro Pedro II. Carlos Linde. Imperial Instituto Artístico. Henrique Fleiuss.

## Abstract

The issues inherent to the formation of a national identity and the civilizing process through the fine arts in the Brazilian Empire can be observed in the album Estrada de Ferro D. Pedro II. Commissioned by the government in 1866 to the Imperial Instituto Artístico, directed by Henrique Fleiuss and Carlos Linde, the publication had subtitles in Portuguese, German, French and English and was produced for exhibition in the Brazilian pavilion at international exhibitions. It presented a set of images and panoramas of the exuberant Brazilian landscape as well as projects where advances in technology, architecture and national engineering were used in the construction of the railroad, with the locomotive as the great symbol of progress among the developed nations of the time. The album sought to attract foreign investors, entrepreneurs and also immigrants to colonize the Brazilian territory.

**Keywords:** Lithographic album. Pedro II Railway. Carlos Linde. Imperial Artistic Institute. Henrique Fleiuss.

As questões inerentes à construção de um Estado Nacional, dentro de um projeto civilizatório encampado pelas obras de infraestrutura empreendidas pelo Império, perpassam pelo apoio dado às artes como um elemento em comum dentre as nações desenvolvidas no século XIX. A construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, criada a partir do decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, produziu um importante documento iconográfico de propaganda deste que foi o maior empreendimento da engenharia nacional até aquele momento. Trata-se do álbum litográfico "Estrada de Ferro de D. Pedro II – Vista dos pontos mais importantes desde a estação da Côrte até a do Commércio e plantas das pontes sobre os rios Sant'Anna, Sacra Família, Rio das Mortes, Pirahy e Parahyba", editado em 1867 pelo Imperial Instituto Artístico.

A locomotiva foi um dos grandes símbolos da modernidade entre as nações durante o século XIX, e a natureza brasileira não poderia estar dissociada do progresso por ser considerada um dos grandes orgulhos nacionais, como bem frisou Ana Maria Tavares Cavalcanti em seu relatório sobre *Pintura de paisagem, modernidade e o meio artístico carioca no final do século XIX*:

De fato, não foi apenas a pintura histórica a encarregada de retratar o país e exaltar a brasilidade, esse papel também foi atribuído à pintura de paisagem. Percebe-se que no Brasil havia uma relação estreita entre os dois gêneros, pois um dos orgulhos nacionais sempre foi a exuberância e beleza de nossas paisagens naturais.

Esta beleza natural, como formadora de uma identidade nacional e de uma pintura que se separasse dos cânones do velho mundo, foi, sobretudo, construída através da aprovação deste gosto europeu, e só a partir daí passamos a olhá-la como algo além do pitoresco. A história de glórias de uma nação criada há poucas décadas encontrou no gênero de pintura de paisagem um modelo inquestionável de beleza como importante elemento na construção desta identidade como aponta Luiz Marques no prefácio do livro "Paisagem e Academia", de Elaine Dias: "Caberá à pintura de paisagem dar uma fisionomia ao mito de fundação de um território que será tanto mais "brasileiro" quanto mais permanecer intocado pelo elemento humano, quanto menos maculado for, justamente, por brasileiros" (MARQUES, 2009 apud DIAS, 2009, p.15).



**Figura 1.**

Carlos Linde, *Estação do Rodeio*, 1867. Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm x 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

Estávamos, portanto, diante de uma grande contradição: como se tornar uma nação desenvolvida se, para isso, precisávamos destruir aquilo que tínhamos de mais original e belo? O dilema preservação da natureza *versus* desenvolvimento pode ser encontrado nas páginas do Álbum Estrada de Ferro (figura 1). Félix Émile Taunay, diretor da Academia Imperial de Belas Artes, ressaltou em seus discursos a importância do uso das belas artes – onde a arquitetura se incluía – para o desenvolvimento da nação: “Porém, na época atual, as belas artes são, em todo o país, de exata indispensabilidade para a fertilização da indústria, em vista da relação do comércio com o progresso incessante da civilização universal” (DIAS, 2009, p. 242).

Uma das primeiras notícias conhecidas sobre o álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II foi publicada no jornal *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal* (RJ), de 20 de julho de 1866:

Fallando do Instituto Artístico, não podemos deixar de chamar a atenção pública para o importante trabalho de que foi ele ultimamente incumbido pelo governo.

Por um contrato celebrado com o ministério da agricultura obrigar-se-ão os proprietários do Instituto Artístico a colecionar em um álbum vinte das mais pitorescas vistas da Estrada de Ferro de D. Pedro II com as dimensões dos desenhos apresentados pelos engenheiros da companhia da mesma estrada.

Cada álbum deve conter não só as vistas como os desenhos dos engenheiros, sendo os trabalhos feitos de modo, que por eles se possa formar idéa exacta das obras gigantescas da estrada de ferro, como das zonas por ella percorridas.

Um texto descriptivo em quatro línguas (português, francesa, inglesa, allemã) deve acompanhar os desenhos.

A estrada de ferro de D. Pedro II é uma obra monumental. Nella se encontrarão trabalhos que são verdadeiras maravilhas da indústria humana e dão testemunho ao mundo do grão de civilização a que tem atingido o Brasil.

Tornar conhecidos na Europa e nos Estados Unidos o nosso bello país e o nosso adiantamento industrial, é aproximar a solução de um dos mais importantes problemas da actualidade – a emigração espontânea para o Brasil.

Quando nos Estados Unidos ou na Allemanha forem postos em exposição as vistas dos gigantescos tunnels, das majestosas pontes e de outras magníficas obras em que os prodígios da arte se acham aliados aos esplendores da nossa pomposa e munificente natureza tropical, ficar-se-há sabendo que o Brasil não é um sáfaro sertão em que o gentio errante disputa o solo e o alimento aos animais ferozes.

Essas amostras eloquentes do nosso adiantamento fallarão mais alto a imaginação e aos sentimentos do povo do que artigos de jornaes e livros de encomenda, que passarão despercebidos e não chegarão ao conhecimento dos indivíduos que podem emigrar para o Brasil.

Applaudimnos, pois, cordialmente a lembrança que teve o Sr. Ministro da agricultura de incumbir os Srs. Fleiuss & Linde de tão útil quão importante trabalho.

Tivemos ocasião hontem de examinar algumas das vistas e desenhos executados pelo Instituto Artístico; são dignas da reputação que tem ganho esse estabelecimento<sup>1</sup>.

Portanto, ao se decidir produzir o álbum, optou-se por dar a ele um apurado cuidado artístico, mas também um carácter publicitário que atraísse investimentos estrangeiros, a imigração e novas oportunidades de negócios num país onde tudo precisava ser feito. Turazzi (2009), em seu texto do Catálogo Iconografia e Patrimônio, fala sobre o poder das imagens:

As imagens são fontes portadoras de inúmeras informações objetivas, mas elas são também expressões da cultura artística, histórica e técnico-científica de sua época, encarnando determinadas concepções de tempo e espaço, memória e história,

1 NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 20 de julho de 1866, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/26469>>. Acesso em: 20 fev. 2023.



ciência e natureza, indivíduo e sociedade, pertencimento e patrimônio (TURAZZI, 2009, p. 24).



**Figura 2.**

Imperial Instituto Artístico, *Frontispício*, 1867. Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm x 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

Os autores das paisagens do álbum, o desenhista e gravador Henrique Fleiuss (nascido na cidade de Colônia, Prússia Renana, em 1823 e falecido no Rio de Janeiro em 1882), seu irmão Carlos Fleiuss (?-1878) e o pintor e litógrafo Carlos Linde (?-1873), chegaram ao Brasil em 1858. Henrique veio por sugestão do amigo e mestre, o naturalista, botânico e médico Carl Friedrich Philipp von Martius (1794-1868). Sob a empresa Fleiuss Irmãos & Linde, estabeleceu-se o Instituto Artístico em janeiro de 1859 no Rio de Janeiro. Através do decreto de 3 de outubro de 1863, a casa impressora viria a ostentar o título de "Imperial" Instituto Artístico e os artistas receberam a encomenda para a produção do álbum em 1866 a pedido do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Henrique Fleiuss nada cobrou pelo serviço de produção e gravação das imagens, apenas pelos custos de impressão.

Sobre a autoria das imagens que deram origem às litografias do álbum, em artigo publicado na Revista Intercâmbio da Sociedade Pró-Arte de Teresópolis em 1939, Max Fleiuss (LAGO, 2014, p. 252), filho de Henrique Fleiuss e, escritor, professor e secretário perpétuo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) por mais de 40 anos, confirma a informação de que seu próprio pai foi até os locais para desenhar *in loco* todas as paisagens:

Com efeito, em 1865, o Ministro da Agricultura, Comercio e Obras Públicas, Antonio Francisco de Paula e Souza (último gabinete Olinda), mandou imprimir no "Imperial Instituto Artístico" as 29 vistas daquela Estrada, então denominada – de Dom Pedro II – todas desenhadas *in loco* por Henrique Fleiuss e litografadas por ele ou por seu companheiro Carlos Linde (FLEIUSS, 1938, p. 98).

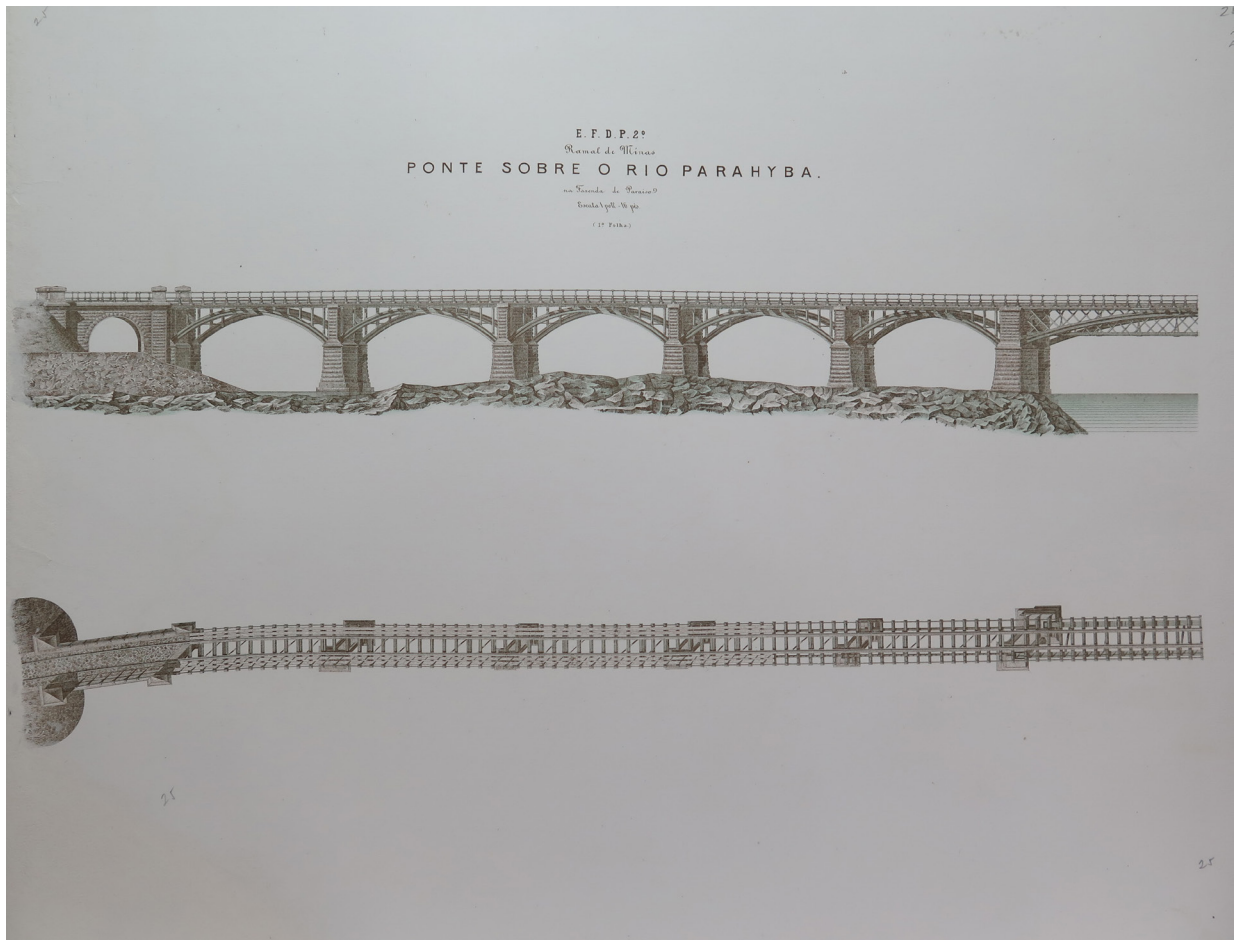
Max Fleiuss cita em seu artigo na Revista Intercâmbio parte da matéria originalmente escrita por Carlos Rubens na Revista Semana Ilustrada<sup>2</sup>, reproduzindo as mesmas palavras.

Ao observarmos as pranchas do álbum, percebemos que na área inferior abaixo das ilustrações consta o endereço da casa editora "Lithographia do Imperial Instituto Artístico. Largo de S. Franc. de Paula nº 16". No entanto as imagens dos projetos de engenharia produzidas por Otto Koegel e Carlos Schwestka, não trazem a informação sobre a casa impressora, o que nos leva à hipótese de que o serviço tenha sido executado em outra oficina para depois serem incorporadas as demais pranchas impressas no Imperial Instituto Artístico.

Ao analisarmos *in loco* as páginas que compõem a obra, podemos confirmar, através de assinaturas ou monogramas, a participação dos seguintes artistas: Carlos Linde com 14 pranchas, Henrique Fleiuss com duas pranchas, Otto Koegel com sete pranchas, Carlos Schwestka com duas pranchas, um monograma desconhecido com uma prancha e oito pranchas sem assinatura identificada, totalizando 34 imagens e confirmando assim o número de 20 vistas de paisagens e 14 projetos de engenharia conforme a nota do jornal.

---

2 RUBENS, Carlos. A glória póstuma de Henrique Fleiuss. *Revista da Semana*, 13 mai. 1940, p. 23. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/025909\\_04/919](http://memoria.bn.br/DocReader/025909_04/919)>. Acesso em: 9 abr. 2022.



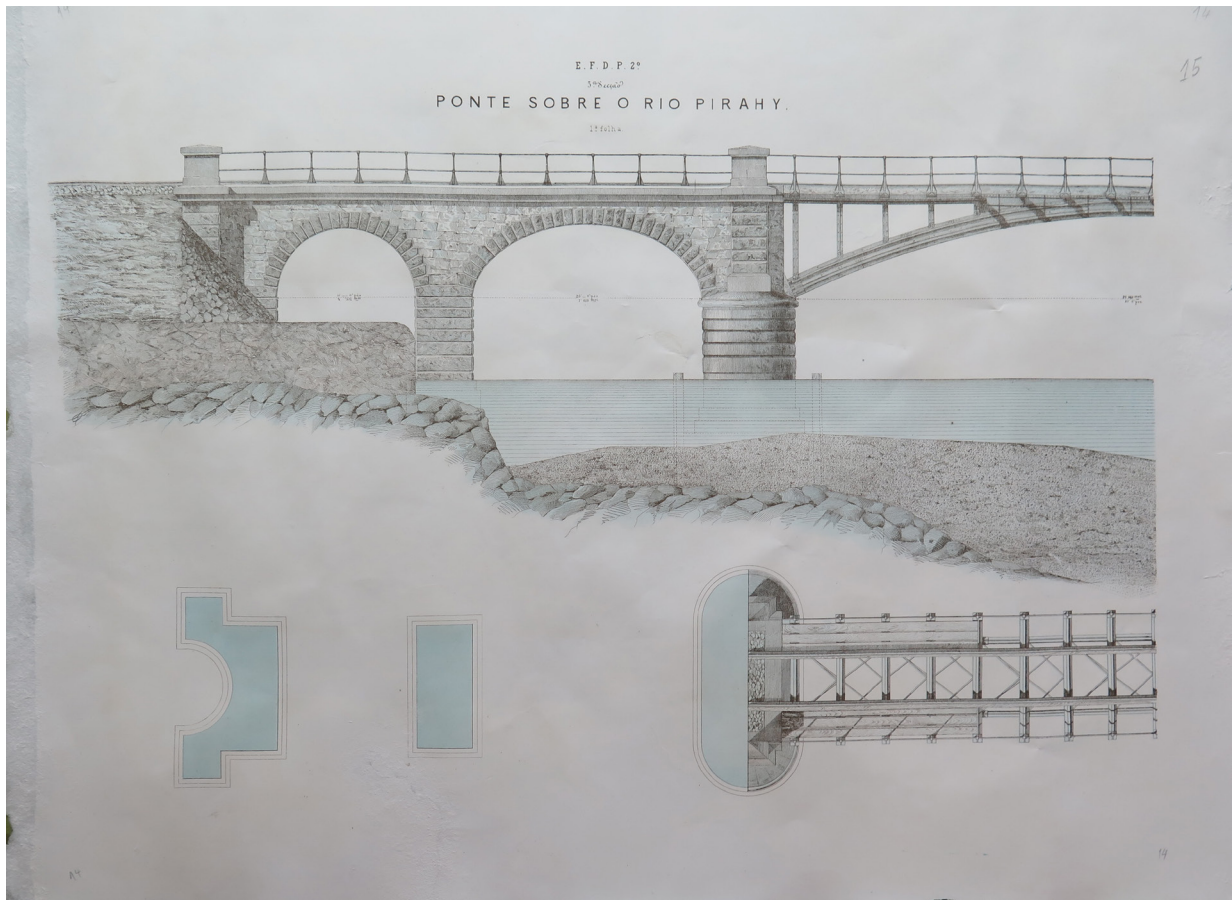
**Figura 3.**

Carlos Schweska, *Ponte sobre o rio Parahyba*, 1867. Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm x 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

Os responsáveis pelas pranchas de engenharia das pontes e túneis foram Carlos Schweska e F. Otto Koegel, litógrafos e topógrafos, provavelmente de descendência alemã, informação inédita até a publicação deste artigo. Ambos os artistas já haviam trabalhado para a oficina litográfica de Eduardo Rensburg desde 1865 e fundaram em 1868 o Instituto Lithographico e Topographico de Koegel & Schweska, com endereço à Rua Sete de Setembro, 64, onde continuaram a prestar o serviço de litografia e topografia para as mais diversas oficinas da época, recebendo por isso elogios da imprensa<sup>3</sup>. Com o retorno de Otto Koegel<sup>4</sup> para a Alemanha em 1871, a oficina ficou sob a responsabilidade de Carlos, que encerrou as atividades no ano de 1872.

3 AVISO. A Vida Fluminense. *Folha Joco-Seria Illustrada* (RJ). Ano 2, n. 57. Rio de Janeiro, 30 jan. 1869, p. 727. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=709662&pagfis=598>>. Acesso em: 15 fev. 2023.

4 DESPEDIDA. *Jornal do Commercio*. Primeira folha, 23 jun. 1871. Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/364568\\_06/2745](http://memoria.bn.br/DocReader/364568_06/2745)>. Acesso em: 15 fev. 2023.



**Figura 4.**

Otto Koegel, *Ponte sobre o rio Pirahy*, 1867. Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm x 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

As grandes proporções do álbum, de 54,5cm x 71,5cm o colocam como uma das maiores publicações da litografia brasileira do século XIX e tal dimensão deve-se ao fato de querer impressionar o público que visitaria as grandes feiras internacionais da época e atrair imigrantes e novos investidores para um país que estava em franco progresso<sup>5</sup>.

Mesmo o álbum apresentando uma excelência gráfica no que diz respeito à qualidade formal das imagens e dos projetos de engenharia litografados, um ponto que nos chamou a atenção foi a ausência, logo abaixo do traço retangular que emoldura as estampas, dos nomes do autor do desenho no canto inferior à esquerda e o nome do litógrafo-gravador à direita. Devido à excelência das impressões do Instituto na produção final dos trabalhos, tal fato se configura numa falha de programação visual incompreensível para os padrões de qualidade de impressão da época.

5 NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 20 jul. 1866, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/26469>>. Acesso em: 20 fev. 2023.



**Figura 5.**

Henrique Fleiuss, *Portal superior do tunel n° 2 da 2ª seção*, 1867. Litografia colorida do álbum *Estrada de Ferro de D. Pedro II*, 54,5cm x 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

Outro aspecto relevante do álbum é o fato deste possuir legendas em quatro línguas (português, alemão, francês e inglês), algo indispensável para uma publicação cujo objetivo era o de atingir o visitante estrangeiro que ia às exposições internacionais das quais o Império participava<sup>6</sup>. Este álbum provavelmente foi exposto no pavilhão do Brasil na Exposição Mundial de Paris em 1867.

Ter um pavilhão nas exposições internacionais no século XIX era uma das melhores formas das grandes nações mostrarem seu grau de desenvolvimento não só industrial como também civilizatório. Maria Inez Turazzi em seu livro sobre a fotografia e as exposições do século XIX faz uma objetiva análise desse movimento:

A presença brasileira nas grandes exposições internacionais do período configurou-se, por sua vez, em excelente oportunidade para a demonstração dessas riquezas e potencialidades, favorecendo a obtenção de capitais e recursos para o país, além de promover a atualização técnico-científica de comissários, engenheiros, cientistas e outros profissionais a serviço do Estado imperial (TURAZZI, 1995, p. 2).

É curioso que o autor da nota do *Correio Mercantil* diga textualmente que

6 NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 20 jul. 1866, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/26469>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

Essas amostras eloquentes do nosso adiantamento falarão mais alto a imaginação e aos sentimentos do povo do que artigos de jornais e livros de encomenda, que passam despercebidos e não chegam ao conhecimento dos indivíduos que podem emigrar para o Brasil<sup>7</sup>.

Diante dessa afirmação, podemos deduzir que o imigrante que o país desejava receber naquele momento não era o imigrante culto, com instrução e leitor de livros ou rastro cultural, mas aquele que poderia substituir a mão de obra escrava nas fazendas de forma econômica.

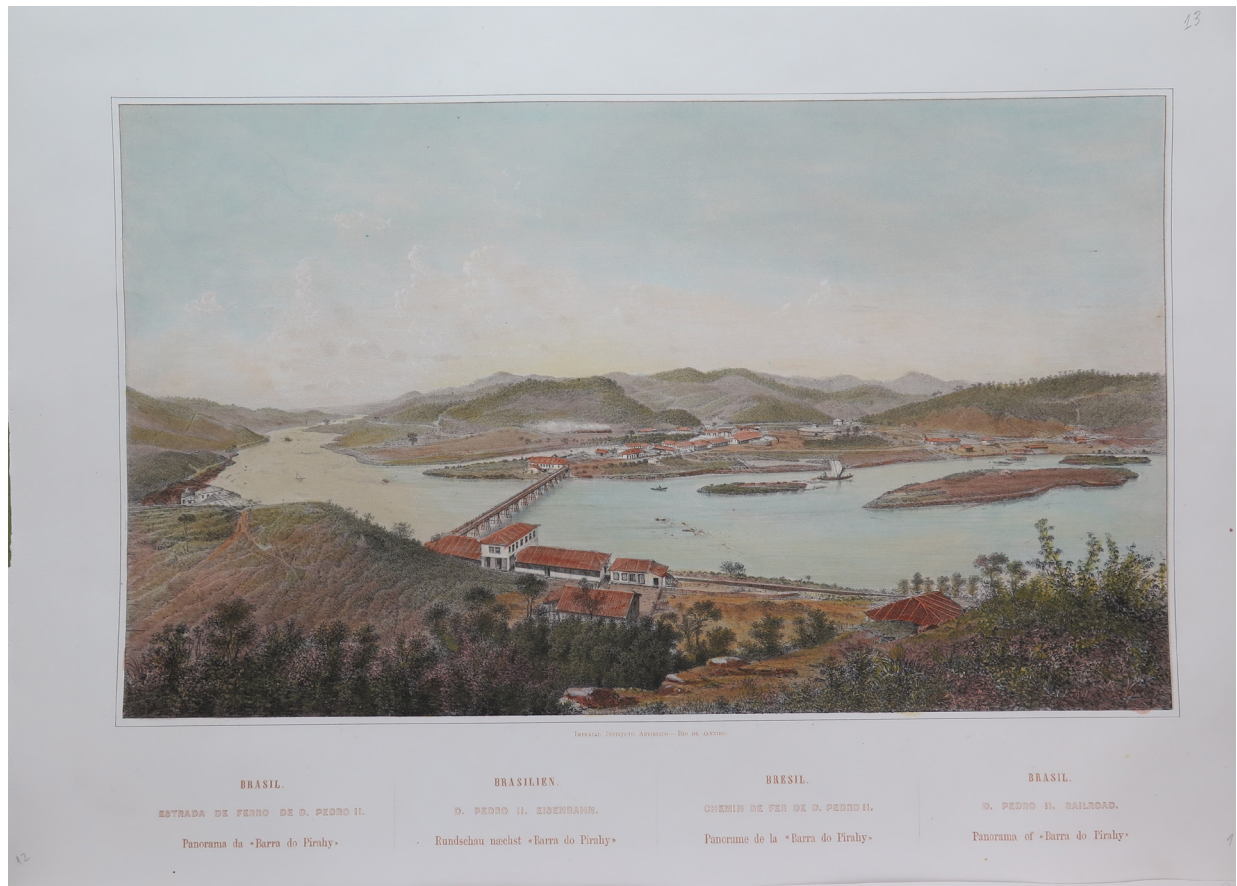
Quanto à tiragem do álbum sabemos pelos jornais que custou 60 contos de réis, um valor muito alto e bastante criticado pela imprensa na época<sup>8</sup>. Algumas obras completas foram localizadas em instituições públicas e privadas tais como Biblioteca Nacional e o Instituto Cultural Itaú. O grande formato das litografias certamente contribuiu para que esses álbuns fossem desmembrados, e as imagens, emolduradas para o embelezamento das residências. Além de ser utilizado como cartão de visitas nas exposições internacionais, o governo também comercializou a venda para algumas províncias do país através das tesourarias de Fazenda, conforme anúncios publicados nos jornais locais entre os anos de 1867 e 1868<sup>9</sup> nos estados da Paraíba, São Paulo e Amazonas.

---

7 NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 20 jul. 1866, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/26469>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

8 OBRAS INÉDITAS. *A Patria*. p. 3, 18 jul. 1866. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/830330/1466>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

9 EDITAL. *O Publicador*. Paraíba, 25 jul. 1867, p. 4. Paraíba. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=215481&pagfis=3451>>. Acesso em: 20 fev. 2023.



**Figura 6.**

Carlos Linde, *Panorama da Barra do Pirahy*, 1867. Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm por 71,5cm. Coleção particular, Rio de Janeiro. Foto do autor.

As paisagens reproduzidas *in loco* por Henrique Fleiuss e litografadas posteriormente por ele e por Carlos Linde, retratam a grandiosidade da natureza nos grandes planos de fundo – como uma fotografia panorâmica –, tendo a locomotiva como protagonista deste progresso. Trata-se no entanto, de uma interpretação que romantiza a integração da natureza com o progresso. Os grandes planos com a luz tropical, (figura 6) diferentemente da paisagem europeia, possuem matizes de verdes quentes com predominância de tons terrosos que evocam a cor vermelha do solo fértil fluminense, propício ao desenvolvimento. O enquadramento das vistas se dá a partir de um ponto de vista superior, como uma lente grande angular. Fleiuss pretende dar destaque ao horizonte e à capacidade de conseguir enxergar o mais longe possível, vislumbrando o progresso que poderia ser alcançado com a velocidade de uma locomotiva. A natureza representada pelos veículos de tração animal estava subjugada à tecnologia da locomotiva projetada pelo homem ainda que movida à carvão vegetal.

Também não podemos ignorar o quase apagamento da figura humana nas paisagens,

ainda que resultante da grande escala dos planos. Nestas imagens edulcoradas da realidade brasileira ocultava-se a grande chaga da escravidão que naquele período continuava em franca atividade, sobretudo no entorno destas estações desenhadas por Henrique Fleiuss, onde se localizavam as fazendas de café. É cínica a nota do jornal falando das maravilhas em emigrar para o Brasil pois se o Brasil não era um sáfaro sertão, praticava-se aqui a mais abjeta das humilhações ao ser humano, tratados como ou pior que os próprios animais ferozes:

Quando nos Estados Unidos ou na Allemanha forem postos em exposição as vistas dos gigantescos tunnels, das majestosas pontes e de outras magníficas obras em que os prodígios da arte se acham aliados aos esplendores da nossa pomposa e munificente natureza tropical, ficar-se-há sabendo que o Brasil não é um sáfaro sertão em que o gentio errante disputa o solo e o alimento aos animais ferozes<sup>10</sup>.

Outro fato relevante sobre o álbum é sua importância como testemunho iconográfico da arquitetura ferroviária da época, constituindo-se num documento visual para estudos e pesquisas sobre o patrimônio histórico ferroviário e sobre os primórdios da engenharia nacional.

Para concluir podemos afirmar que o álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II foi uma importante obra iconográfica integrante do conjunto de esforços do Império Brasileiro para se apresentar ao mundo, através das feiras internacionais, como um país em franco desenvolvimento, ao afirmar sua identidade nacional através da paisagem tropical integrada a um dos mais importantes símbolos do progresso e do desenvolvimento das nações civilizadas: a locomotiva. Tais imagens tornariam o Império um destino sedutor para a vinda de imigrantes e de investimentos estrangeiros. A escolha de uma empresa nacional, e não uma estrangeira – ainda que fundada por estrangeiros – para a produção do álbum, reforça o desejo de mostrar a evolução e qualidade técnica das artes gráficas nacionais.

Encerro esse artigo com um trecho de uma nota da revista *Semana Ilustrada* de 1867:

Effetuou-se no domingo, 11 do corrente, a inauguração da parte da estrada de ferro da estação de Ubá até Parahyba. O trem levou suas majestades imperais e saiu da cidade às 5 e meia da manhã.

[...] Que paiz! Que belezas, que serras, já cultivadas e ainda, digamos assim, no seu estado primitivo! Ninguém pode percorrer este panorama sem ficar encantado de tanta belleza e riqueza; que o *cavalllo respirando fogo* [a locomotiva] vai transpondo com a velocidade do vento<sup>11</sup>!

10 NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 20 jul.1866, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/26469>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

11 ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II. *Revista Ilustrada*, 1867, ed.349, p. 2786. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/702951/2798>>. Acesso em: 20 fev. 2023.



## Referências

- A HISTÓRIA da linha férrea de Dom Pedro II e as ligações com outras ferrovias brasileiras. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bZB29kbRT-o>>. Acesso em: 9 abr. 2022.
- AVISO. A Vida Fluminense. *Folha Joco-Seria Illustrada (RJ)*. Ano 2, n. 57. Rio de Janeiro, 30 jan. 1869, p. 727. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=709662&pagfis=598>>. Acesso em: 15 fev. 2023.
- BRASILIANA FOTOGRÁFICA. *Série "O Rio de Janeiro desaparecido" IX – Estrada de Ferro Central do Brasil: estação e trilhos*. Disponível em: <<https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=16093>>. Acesso em: 9 abr. 2022.
- CARVALHO FRANÇA, Jean Marcel. *Viajantes estrangeiros no Rio de Janeiro joanino: antologia de textos (1809-1818)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2013.
- CAVALCANTI, Ana Maria Tavares. *Pintura de paisagem, modernidade e o meio artístico carioca no final do século XIX*. Relatório Final para solicitação de renovação de bolsa de fixação de pesquisador. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2003.
- CUNHA, Lygia da Fonseca Fernandes da; SANTOS, Renata; RIBEIRO, Marcus Venício; LYRA, Maria de Lourdes Vianna (Orgs.). *O acervo iconográfico da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2010. p. 183.
- DESPEDIDA. *Jornal do Commercio (RJ)*. Rio de Janeiro, 23 jun. 1871, Primeira folha. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/364568\\_06/2745](http://memoria.bn.br/DocReader/364568_06/2745)>. Acesso em: 15 fev. 2023.
- DIAS, Elaine. *Paisagem e academia: Félix-Emile Taunay e o Brasil (1824-1851)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.
- EDITAL. *O Publicador*. Paraíba, 25 jul. 1867, p. 4. Paraíba. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=215481&pagfis=3451>>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- ESCRAIGNOLE, Dória. Artistas D'Outro tempo. *Revista Brasileira*, tomo X, p. 172. Disponível em: <[memoria.bn.br/pdf/139955/per139955\\_1897\\_00010.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/139955/per139955_1897_00010.pdf)>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1867. *Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal (RJ)*. Rio de Janeiro, 12 out. 1867, p. 1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/217280/28235>>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- FERREIRA, Orlando da Costa. *Imagem e Letra*. São Paulo: Edusp, 1994.

FLEIUSS, Max. Henrique Fleiuss, recordando... *Revista Intercâmbio*, 3. ed., Rio de Janeiro, Sociedade Pro-Arte, 1938, p. 98.

FLEIUSS, Max. *Centenário de Henrique Fleiuss*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923.

GABLER, Louise. *Estrada de Ferro Dom Pedro II*. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii#:~:text=Pedro%20II%20teve%20sua%20origem,5>>. Acesso em: 9 abr. 2022.

KOEGEL, Otto; SCHWESTKA, Carlos. *Mapa do Sul do Império do Brasil*. Dossiê. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR\\_RJANRIO\\_4Y/0/MAP/0009/BR\\_RJANRIO\\_4Y\\_0\\_MAP\\_0009\\_d0001de0001.pdf](http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_4Y/0/MAP/0009/BR_RJANRIO_4Y_0_MAP_0009_d0001de0001.pdf)>. Acesso em: 15 fev. 2023.

LINDE, Carlos. *Álbum do Rio de Janeiro*. Edição fac-símile da edição original de 1860. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos Editora S/A, 1979.

MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *O Brasil Monárquico: declínio e queda do império. História geral da civilização brasileira*. t. 2, v. 4. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

NOTICIÁRIO. *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 4 mai. 1866, p. 2. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/docreader/094170\\_02/20511](http://memoria.bn.br/docreader/094170_02/20511)>. Acesso em: 20 fev. 2023.

NOTÍCIAS DIVERSAS. *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 27 out. 1861. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/217280/19665>>. Acesso em: 9 abr. 2022.

OBRAS INÉDITAS. *A Pátria*. Rio de Janeiro, 18 jul. 1866, p. 3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/830330/1466>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II. *Revista Ilustrada*, 1867. ed. 349, p. 2786. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/702951/2798>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

RUBENS, Carlos. A glória póstuma de Henrique Fleiuss. *Revista da Semana*, 13 mai. 1940, p. 23. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/025909\\_04/919](http://memoria.bn.br/DocReader/025909_04/919)>. Acesso em: 9 abr. 2022.

STAHL, Moisés. Louis Couty e o império do Brasil : o problema da mão de obra e a constituição do povo no final do século XIX (1871-1891) / Moisés Stahl — São Bernardo do Campo, SP : EdUFABC, 2016.

STICKEL, Erico J. Siriuba. *Uma pequena biblioteca particular*. São Paulo: Edusp, 2004.

TURAZZI, Maria Inez. *Poses e trejeitos: a fotografia e as exposições na era do espetáculo (1839-1889)*. Rio de Janeiro: Rocco e Funarte, 1995.

TURAZZI, Maria Inez. *Iconografia e Patrimônio - O Catálogo da Exposição de História do Brasil e a fisionomia da nação*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2009.

VALLE, Arthur (Org). Manoel de Araujo Porto-alegre: 30 teses para debate em 1855. *Revista Dezenove-vinte*. Transcrição de Alfredo Galvão para a Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, n. 14, 1959, p.57-61. Disponível em: <<http://www.dezenovevinte.net/>>. Acesso em: 23 fev. 2023.

VIANA, Araujo. Das artes plásticas no Brasil em geral e cidade do Rio de Janeiro em particular. *Revista do Instituto Histórico Geográfico*. Tomo 78, Part. 1, p. 579.

**Como citar:**

REIS, Julio. O álbum "Estrada de Ferro D. Pedro II" e as artes no processo civilizatório da nação. *Anais do 42º Colóquio do Comitê Brasileiro de História da Arte: Futuros da História da Arte: 50 anos do CBHA*, São Paulo: CBHA, n. 42, p. 707-721, 2022 (2023). ISSN: 2236-0719. DOI: <https://doi.org/10.54575/cbha.42.056>  
Disponível em: <http://www.cbha.art.br/publicacoes.htm>