

# Natureza e progresso nas Belas Artes: o álbum litográfico *Estrada de Ferro de D. Pedro II*

The importance of fine arts for the development of the Empire through the album *Estrada de Ferro de D. Pedro II*

DOI: 10.20396/rhac.v4i2.18324

JULIO CESAR DOS REIS

Doutorando em Artes Visuais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

 0000-0003-4755-3799

## Resumo

O álbum litográfico *Estrada de Ferro de D. Pedro II*, produzido pelo Imperial Instituto Artístico de Henrique Fleiuss e Carlos Linde, em 1867, foi uma publicação criada para atrair investimentos estrangeiros e incentivar a imigração para o país. Era exibido e folheado nos pavilhões que o Brasil participava nas exposições nacionais e internacionais. Sua execução representou uma importante contribuição das belas artes ao apresentar a exuberância da paisagem brasileira caminhando lado a lado com o progresso representado pela locomotiva.

**Palavras-chave:** Imperial Instituto Artístico. Estrada de Ferro. Litografia.

## Abstract

The lithographic album *Estrada de Ferro de D. Pedro II*, produced by the Imperial Artistic Institute of Henrique Fleiuss and Carlos Linde, in 1867, was a publication created to attract foreign investment and encourage immigration to the country. It was displayed and leafed through in the pavilions where Brazil participated in national and international exhibitions. Its execution represented an important contribution to the fine arts by presenting the exuberance of the Brazilian landscape walking side by side with the progress represented by the locomotive.

**Keywords:** Imperial Artistic Institute. Railroad. Lithograph.

## Introdução

As questões inerentes à formação 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, em suas páginas eram apresentados os avanços tecnológicos da engenharia nacional representados pela construção de pontes e túneis e emoldurados pela paisagem exuberante da mata atlântica que tanto encantava os estrangeiros que visitavam ou tinham notícias do país através dos álbuns litográficos da época. Natureza e tecnologia seriam os meios para o alcance do progresso civilizatório do império representado pela figura do trem, ou como diziam nos jornais da época, do cavalo que respira fogo<sup>1</sup>. O presente artigo pretende resgatar a importância deste álbum como exemplo do amadurecimento das artes gráficas nacionais, em especial a litografia e sua contribuição para o desenvolvimento de uma nação civilizada.

O trem foi um dos grandes símbolos do progresso entre as nações durante o século XIX, e a natureza brasileira não poderia estar dissociada deste processo por ser considerada uns dos grandes orgulhos nacionais. Ana Maria Tavares Cavalcanti conclui 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<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> ESTRADA de Ferro De D. Pedro II. *Revista Ilustrada*, ed. 349, 1867, p. 2786. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/702951/2798>. Acesso em: 20 fev. 2023.

<sup>2</sup> 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. p. 7.

## Paisagem versus progresso

O Rio de Janeiro no século XIX foi uma das cidades cuja imagem mais se reproduziu através da litografia, retratada incansavelmente pelos artistas e viajantes estrangeiros que aqui estiveram logo após a abertura dos portos às nações amigas, em 1808. Abel Clarke, viajante inglês que visitou a cidade nesse período, relata em seu livro de viagem suas impressões sobre o que viu: “Tentar descrever com palavras o que senti seria uma empresa vã, mesmo o pincel de um apaixonado e talentoso pintor não conseguiria transmitir àqueles que nunca viram com os próprios olhos a grandeza do lugar”<sup>3</sup>.

A paisagem como elemento de constituição de uma identidade nacional oferecia ao europeu uma experiência que não poderia ser reproduzida em qualquer outra nação do mundo, transformando-se, portanto, de um simples elemento geográfico/natural a um elemento de valorização e orgulho nacional. Nossa paisagem não era inventada para agradar o gosto estrangeiro, mas algo belo em sua essência original, jamais visto em outro lugar do mundo, segundo o relato de tantos viajantes que aqui aportaram. Essa visão da natureza como formadora de uma identidade nacional e de uma pintura que se separasse dos cânones europeus, foi, sobretudo, construída através da aprovação deste gosto europeu, para somente a partir de então passarmos a olhá-la como algo além do pitoresco. Um país recém-fundado, num continente com poucos séculos de “redescobrimento”, não tinha como dar ao gênero da pintura histórica o mesmo peso dado pelas academias europeias. Enquanto lá não faltavam séculos de história, batalhas, coroações, guerras e conquistas com que se ocuparem seus artistas, no Brasil, a história de glórias de uma nação independente há poucas décadas encontrou neste gênero de pintura um modelo inquestionável de beleza para ser adotado como importante elemento na construção desta identidade nacional, 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”<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> CARVALHO FRANÇA, Jean Marcel. *Viajantes estrangeiros no Rio de Janeiro joanino: antologia de textos (1809-1818)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2013. p. 104.

<sup>4</sup> MARQUES, Luiz. Prefácio. In: DIAS, Elaine. *Paisagem e academia: Félix-Emile Taunay e o Brasil (1824-1851)*. Campinas: Editora da Unicamp, 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.

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? Essas discussões, por muito tempo, foram debatidas pela Academia Imperial de Belas Artes (AIBA) em suas sessões. O dilema preservação da natureza *versus* desenvolvimento pode ser encontrado nas páginas do álbum *Estrada de Ferro*, onde algumas das imagens mostram o desmatamento de um trecho da floresta para dar lugar a trilhos, pontes, estações de trem, plantações agrícolas e novas colônias de imigrantes, ou seja, a chegada do progresso.

Felix Emile Taunay, diretor da Academia Imperial de Belas Artes, ressaltou em seus discursos a importância do uso das belas artes para o desenvolvimento da nação, incluindo a arquitetura nessa categoria. O diretor trata deste tema em sua fala no discurso de despedida da Academia em 1850: “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”<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> DIAS, op. cit., p. 242.

## A finalidade do álbum e sua produção

Uma das primeiras notícias sobre a encomenda do 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 obrigarão-se 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 magestosas 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 desapercibidos 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>6</sup>.

Portanto, ao se decidir produzir o álbum, optou-se por dar a ele um importante cuidado artístico, a cargo de alguns dos melhores artistas da época. Valendo-se mais do impacto visual das imagens de uma natureza exuberante, o álbum não continha um conteúdo narrativo ou histórico como outros álbuns iconográficos sobre o Brasil, como a própria *Voyage pittoresque et historique au Brésil de Jean Baptiste Debret*

---

<sup>6</sup> 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.

editado em Paris entre 1834 e 1839. Esta publicação aspirava tornar-se um cartão de boas-vindas às nações amigas para que conhecessem os avanços e marcos civilizatórios do novo império que se erguia na América através das estradas de ferro, atraindo investimentos estrangeiros, a imigração e novas oportunidades de negócios num país onde tudo precisava ser feito. Turazzi, em seu texto do catálogo *Iconografia e Patrimônio: o catálogo da exposição de História do Brasil e a fisionomia da nação*, diz:

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, ciência e natureza, indivíduo e sociedade, pertencimento e patrimônio<sup>7</sup>.



**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..

<sup>7</sup> 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. p. 24.

A escolha da litografia como forma de expressão artística para a sua produção se deu naturalmente por essa técnica estar em avançado estado de desenvolvimento. Ainda na década de 1850, Araújo Porto-Alegre, o novo Diretor da Academia de Belas Artes, ressaltava em sua histórica fala na qual listava 30 tópicos relacionados às artes plásticas que deveriam ser desenvolvidos e debatidos pela academia, que a litografia já estava em sua fase adulta, não mais necessitando de investimentos, ao contrário do talho doce ou da xilogravura<sup>8</sup>.

### **A autoria do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II**

A Corte já apresentava, na década de 1850, muitas oficinas litográficas, superior a 20, pertencentes, em sua maioria, a estrangeiros, que produziam jornais, livros, revistas, estampas comerciais e toda sorte de material gráfico. É nesse período, em 1858, que chegam ao Brasil Carlos Linde e Henrique Fleiuss, os dois principais autores das paisagens desta publicação. 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) desembarcaram no norte do país, percorrendo algumas cidades até chegarem à corte do Rio de Janeiro. 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 segundo andar da Rua Direita, nº 49, a poucos metros do Paço Imperial.

No *Almanak Laemmert*, para 1861, encontraremos o anúncio do Instituto oferecendo serviços: “pintam em óleo e aquarela, fazem as composições e ilustrações de livros científicos e artísticos de qualquer maneira”<sup>9</sup>, tornando-se assim, nas palavras de Orlando da Costa Ferreira, “a primeira equipe de designers do Brasil”<sup>10</sup>.

Por ocasião da 1ª Grande Exposição Nacional, em 1861, Fleiuss executou gratuitamente a ornamentação de grande parte do edifício da Escola Politécnica onde o evento se realizou, além de imprimir, como cortesia para o governo, o álbum Recordação da Exposição Nacional. Essa atitude simpática ao governo e de apoio às ações de modernização do país foram alvo de agradecimentos pessoais do Imperador, que lhe convidou a frequentar o Paço Imperial. Mais adiante, em 1863, através do decreto de 3 de outubro, a casa impressora viria a ostentar o título de Imperial Instituto Artístico, distinção

---

<sup>8</sup> GALVÃO, Alfredo. Manuel de Araújo Pôrto-Alegre: sua influência na Academia Imperial de Belas Artes e no meio artístico do Rio de Janeiro. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 14. Rio de Janeiro: Ministério da Educação, 1959. p. 57.

<sup>9</sup> FERREIRA, Orlando da Costa. *Imagem e Letra*. São Paulo: Edusp, 1994. p. 185.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 185.

que coroava a excelência dos serviços prestados ao Império. Henrique Fleiuss e Carlos Linde foram também os fundadores da revista *Semana Ilustrada*, que começou a circular a partir de 1860, considerada um dos principais semanários da segunda metade do século XIX.

Com essa experiência e com o prestígio junto ao Imperador, os artistas receberam a encomenda para a produção do álbum *Estrada de Ferro*, sendo empregado em sua execução um esmero artístico e uma grandiosidade condizentes com as dimensões geográficas do país, apresentando a sedutora paisagem brasileira como um elemento de orgulho nacional e formador desta identidade nacional. A execução da obra deu-se a partir de 1866 a pedido do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e Henrique Fleiuss nada cobrou pelo serviço de produção e gravação das imagens, apenas pelos custos de impressão. No entanto, um fato que nos chama a atenção é quanto à autoria do álbum.

A escassa bibliografia sobre álbuns litográficos do século XIX no Brasil tornou essa pesquisa inédita na revisão historiográfica de sua autoria através de uma pesquisa de fontes primárias desconhecidas. Até então, poucos álbuns litográficos foram impressos no Brasil. Em 1842 é publicado o álbum *Rio de Janeiro Pittoresco*, de autoria de Abraham-Louis Buvelot e Louis-Auguste Moreaux, proprietários da Lithographica Heaton & Rensburg, onde são apresentadas várias imagens da paisagem e da gente carioca. Em 1859 é produzida outra importante publicação com imagens do Brasil, o álbum *O Brasil Pittoresco*, de Victor Frond e Charles Ribeyrolles, com imagens originalmente captadas através de daguerreótipo e transferidas para litografia, porém impresso em Paris, o que, portanto, não o enquadraria como uma publicação nacional. Segundo Silva, *O Brasil Pittoresco* foi idealizado por Frond com o apoio de D. Pedro II com o objetivo de ser uma obra para representar o Brasil durante a Exposição Universal de Londres, no ano de 1862.<sup>11</sup>

Segundo Lygia da Fonseca Fernandes da Cunha, autora de vários livros sobre o acervo iconográfico da Biblioteca Nacional e Chefe da Seção de Iconografia desta instituição no período entre 1945 e 1976<sup>12</sup>, as vistas seriam atribuídas em sua maioria a Carlos Linde. Após uma análise *in loco* do álbum, constatou-se que a atribuição exclusiva a Carlos Linde não é correta, pois duas litografias trazem impressa a assinatura de Henrique Fleiuss, além das imagens dos projetos de engenharia de pontes estarem assinadas por outros artistas, dos quais falaremos mais adiante. E sobre a autoria das imagens, em artigo publicado na

---

<sup>11</sup> SILVA, Maria Antonia Couto da. As litografias a partir de fotografias de Victor Frond e as imagens do Brasil no Segundo Reinado. In: VALLE, Arthur; DAZZI, Camila (Orgs.). Oitocentos: arte brasileira do Império à República. t. 2. Rio de Janeiro: EDUR-UFRRJ/DezenoveVinte, 2010. Disponível em: [http://www.dezenovevinte.net/800/tomo2/files/800\\_t2\\_a31.pdf](http://www.dezenovevinte.net/800/tomo2/files/800_t2_a31.pdf). Acesso em 08.fev.2024.

<sup>12</sup>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.

Revista Intercâmbio da Sociedade Pró-Arte de Teresópolis em 1939, Max Fleiuss<sup>13</sup>, filho de Henrique Fleiuss, 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 e imagens que seriam posteriormente litografadas por ele e seu sócio Carlos Linde.

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<sup>14</sup>.

Max Fleiuss cita em seu artigo na Revista Intercâmbio parte da matéria originalmente escrita por Carlos Rubens na Revista Semana Ilustrada<sup>15</sup>, reproduzindo as mesmas palavras.

#### Quadro 1. Pranchas com a autoria dos artistas

Página	Título	Autor	Local assinatura	Nome do Instituto Impresso
01-A	Frontispício – Estação do Desengano	Assinatura não encontrada	-	S
01-B	Frontispício – Estação do Ypiranga	Assinatura não encontrada	-	S
01-C	Frontispício – Estação Geral da Côrte	Carlos Linde	ACIE	
01-D	Frontispício – Ponte nº 4 da Secção II	Assinatura não encontrada	-	S
01-E	Frontispício – Ponte nº 9 da Secção II	Assinatura não encontrada.	-	S
02	Estação de Vassouras	Carlos Linde	ACIE	S
03	Ponte sobre o rio Sacra Família	Assinatura não identificada	ACSD	N
04	O túnel grande, visto do lado inferior	Carlos Linde	ACIE	S
05	Ponte sobre o Rio S <sup>a</sup> Anna	Otto Kiegel	AIC	N
06	Estação do Rodeio e viaduto sobre o Ribeirão dos Macacos	Carlos Linde	ACID	S

<sup>13</sup> LAGO, Pedro Corrêa do. **Brasiliana Itaú**. São Paulo: Capivara, 2014. p. 252.

<sup>14</sup> FLEIUSS, Max. Henrique Fleiuss, recordando... **Revista Intercâmbio**, 3. ed., Rio de Janeiro, Sociedade Pró-Arte, 1938, p. 98.

<sup>15</sup> 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.

07	Ponte Nº 09	Assinatura não encontrada	-	S
08	Aterro grande	Carlos Linde	ACID	S
09	Ponte Nº 10	Otto Kiegel	ASCD	S
10	Panorama da Barra do Pirahy	Carlos Linde	ACID	S
11	Ponte sobre o primeiro canal do Rio Parahyba	Assinatura não encontrada	-	N
12	Ponte sobre o rio Pirahy	Otto Kiegel	ACSE	N
13	Ponte sobre o rio das Mortes	Assinatura não encontrada	-	S
14	Ponte do Desengano sobre o rio Parahyba	Carlos Linde	ACIE	S
15	Ponte sobre o primeiro canal do rio Parahyba	Assinatura não encontrada	-	N
16	Entrada superior do tunnel Nº 4 A da 2ª Secção	Carlos Linde	ACID	S
17	Ponte sobre a estrada de Simão Antonio	Otto Kiegel	ACIE	N
18	Estação do Rodeio	Carlos Linde	ACID	S
19	Ponte sobre o rio Pirahy	Henrique Fleiuss	ACIE	S
20	Vista da ponte sobre o rio Pirahy	Carlos Linde	ACID	S
21	Ponte sobre o rio Pirahy. (2ª folha)	Otto Kiegel	ACSD	N
22	Uma parte da 2ª Secção	Carlos Linde	ACIE	S
23	Ponte sobre o rio Parahyba	Carlos Schwestka	ACSE	N
24	Ponte sobre o rio Sant´Anna na 2ª Secção	Carlos Linde	ACID	S
25	Ponte sobre o rio Parahya (2ª folha)	Carlos Schwestka	ACSE	N
26	Estação de Sant´Anna	Carlos Linde	ACID	S
27	Ponte do Desengano	Otto Kiegel	ACSD	N
28	Ponte do Paraiso	Carlos Linde	ACID	S
29	Ponte do Desengano (2ª folha)	Otto Kiegel	ACSE	N
30	Portal superior do tunnel n. 2 na 2ª Secção	Henrique Fleiuss	ACID	S

ACID - Assinatura canto inferior direito

ACIE - Assinatura canto inferior esquerdo

ACSD - Assinatura canto superior direito

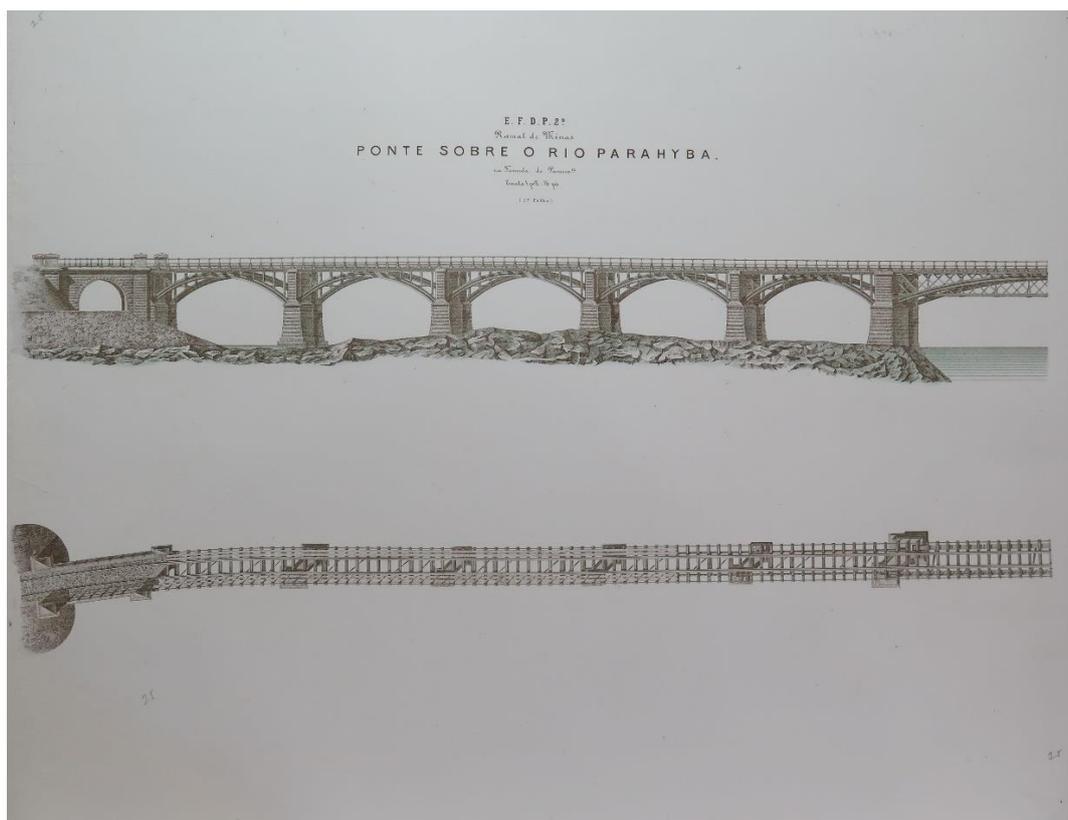
ACSE - Assinatura canto superior esquerdo

AIC - Assinatura inferior centralizada

S - Prancha com o endereço do Imperial Instituto Artístico

N - Prancha sem o endereço do Imperial Instituto Artístico

Ao analisarmos *in loco* as páginas do álbum, podemos confirmar, através de assinaturas ou monogramas, a participação dos seguintes artistas: Carlos Linde com 14 pranchas, Henrique Fleiuss com duas pranchas, Otto Kiegel com sete pranchas, Carlos Schwestka com duas pranchas, um monograma desconhecido com uma prancha e oito pranchas sem assinatura identificada até momento, totalizando 34 imagens. Confirmando a nota de jornal<sup>16</sup>, de fato foram produzidas 20 vistas de paisagens e 14 projetos de engenharia. No entanto, o frontispício do álbum é considerado como uma única vista quando na verdade estão representadas nele cinco imagens distintas das que são reproduzidas em seu interior: *Estação Geral da Corte, Estação do Desengano, Estação do Ypiranga, Ponte n. 4 da Secção II e Ponte n. 9 da Secção II*. Por isso acreditamos que essa informação, mesmo que oficialmente informada à época de sua publicação, deva ser retificada alterando-se o número de vistas do álbum para 33 imagens, que, somando capa e índice, totalizam 35 páginas não numeradas.



**Figura 3:**  
Carlos Schwestka, **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.

<sup>16</sup> 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.

Além de Fleiuss e Linde, figuras já conhecidas pela historiografia da arte, mas, ainda assim, carentes de maiores estudos relacionados ao ensino da gravura e da litografia artística no século XIX, outros artistas foram descobertos à medida que os estudos e a análise das imagens se aprofundavam. Estamos falando de Carlos Schwestka e Otto Koegel, litógrafos e topógrafos, provavelmente de descendência alemã, que produziram para o Imperial Instituto Artístico as plantas das pontes e das obras de engenharia presentes na publicação. Ambos artistas já haviam trabalhado para a oficina litográfica de Eduardo Rensburg, em 1865, e fundaram em 1868 o Instituto Lithographico e Topographico de Koegel & Schwestka, com endereço à Rua Sete de Setembro, 64. Através do próprio estabelecimento continuaram a prestar o serviço de litógrafos e topógrafos para as mais diversas oficinas da época, recebendo por isso elogios da imprensa<sup>17</sup>. Com o retorno de Otto Koegel junto com sua esposa Fanny Koegel<sup>18</sup> para a Alemanha em 23 de junho de 1871, a empresa ficou sob a responsabilidade de Carlos, que encerrou suas atividades no ano de 1872. Os dois artistas ainda necessitam de maiores estudos para o complemento de suas biografias, uma vez que produziram importantes mapas históricos nesse período<sup>19</sup>.

Ao analisarmos as pranchas produzidas por Carlos Schwestka e F. Otto Koegel observamos que as mesmas não foram impressas no Imperial Instituto Artístico. Nas pranchas com as paisagens percebemos que na área central abaixo da imagem, consta a legenda Imperial Instituto Artístico – Rio de Janeiro. No entanto, muitas das imagens – em sua maioria as pranchas 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 agregadas às folhas impressas nas oficinas do Instituto.

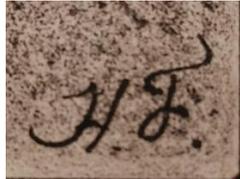
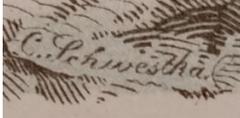
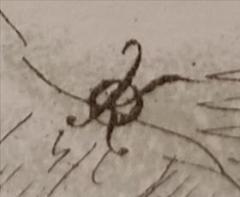
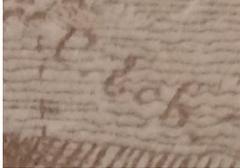
---

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> DESPEDIDA. **Jornal do Commercio**. Primeira folha, Rio de Janeiro, 23 jun. 1871. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/364568\\_06/2745](http://memoria.bn.br/DocReader/364568_06/2745). Acesso em: 15 fev. 2023.

<sup>19</sup>KOEGEL, Otto; SCHWESTKA, Carlos. **Mapa do Sul do Império do Brasil**. Dossiê. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1865. Disponível em: [http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR\\_RJANRIO\\_4Y/o/MAP/0009/BR\\_RJANRIO\\_4Y\\_o\\_MAP\\_0009\\_doo001de0001.pdf](http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_4Y/o/MAP/0009/BR_RJANRIO_4Y_o_MAP_0009_doo001de0001.pdf). Acesso em: 15 fev. 2023.

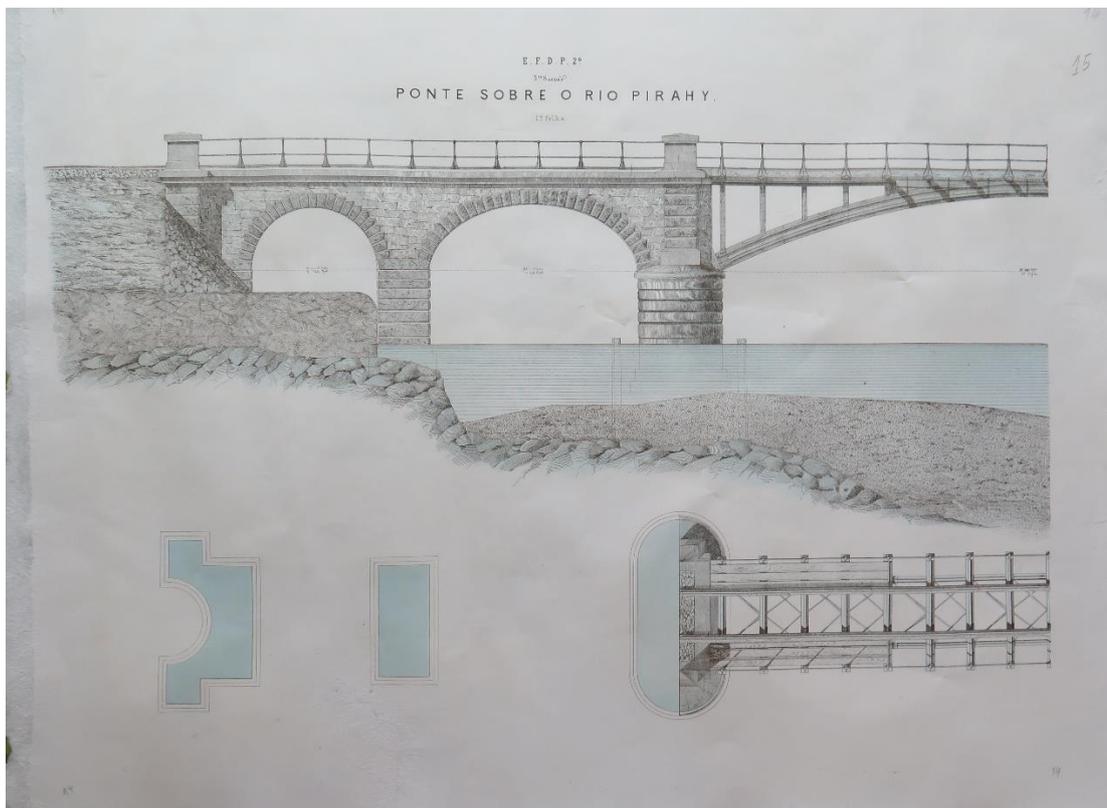
**Quadro 2: Assinaturas e monogramas encontrados nas pranchas do álbum**

Número da prancha	Assinatura encontrada	Foto
02, 04, 06, 08, 10, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 e frontispício imagem central	Carlos Linde 14 imagens	
19, 30	Henrique Fleiuss 02 imagens	
23, 25	Carlos Schwestka 02 imagens	
05, 09, 12, 17, 21, 27, 29	F. Otto Koegel 07 imagens	
03	Assinatura não reconhecida 01 imagem	
07, 11, 13, 15 e frontispício 4 imagens	Assinatura não encontrada 08 imagens	

Quanto ao seu formato, encontramos nessa publicação mais um ineditismo. Suas grandes proporções aproximadas de 54,5cm x 71,5cm a coloca como uma das maiores publicações da litografia brasileira do século XIX, pois como o próprio anúncio de jornal<sup>20</sup> dizia, a razão de sua criação era encantar o público que visitaria as grandes feiras internacionais da época e atrair imigrantes e novos investidores para um país que estava no rumo do progresso, em acordo com as demais nações consideradas desenvolvidas. E para reproduzir a exuberante paisagem brasileira, as imagens precisavam corresponder à dimensão deste país continental. A escolha pelo formato retangular, correspondente a uma pintura de

<sup>20</sup> 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.

proporções médias, valorizava a representação da temática composta com grandes planos e profundidade que contrastavam com a imagem da velocidade do trem em movimento como símbolo do progresso.



**Figura 4:**

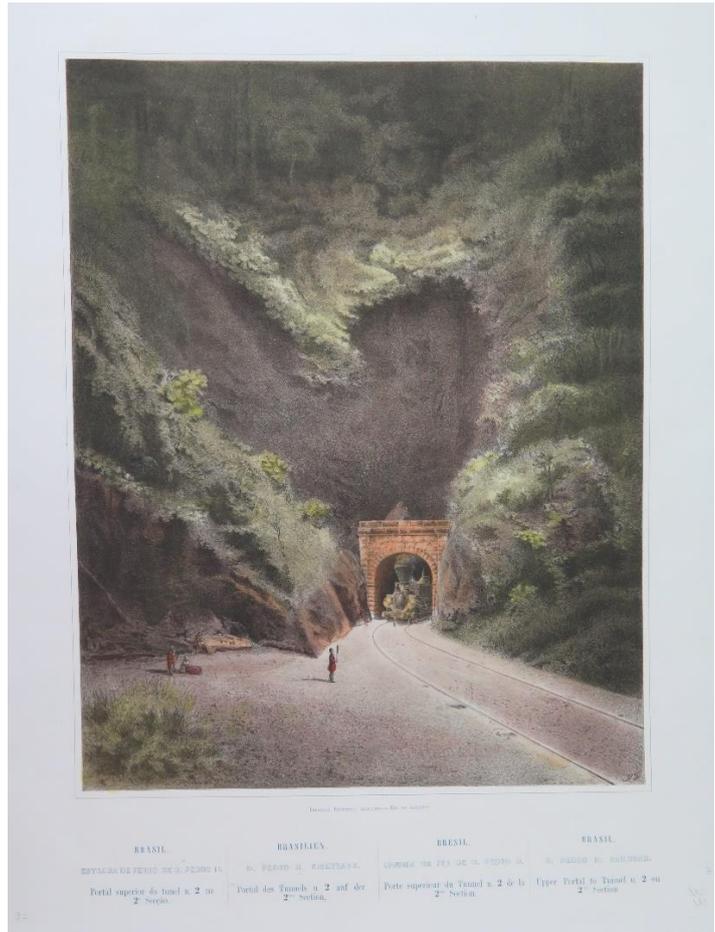
Otto Koegel, **Ponte sobre o rio Pirahy**, 1867.

Litografia colorida do álbum *Estrada de Ferro de D. Pedro II*, 54,5cm x 71,5cm.

Coleção particular, Rio de Janeiro.

Mesmo o álbum apresentando uma excelência gráfica no que diz respeito à qualidade formal das imagens e dos projetos de engenharia estampados, um ponto que nos chamou a atenção foi quanto à forma como são creditadas a autoria das gravuras, pois é omitido o nome de Henrique Fleiuss como autor dos desenhos originais que deram origem à matriz litográfica, ficando registrado apenas seu próprio nome ou o de Carlos Linde como o gravador das imagens, impresso na própria imagem litográfica, da mesma forma como também estão apenas os nomes e monogramas imperceptíveis de Carlos Schwestka e Otto Koegel, responsáveis pelas plantas das construções. Não houve, no álbum, a inserção, logo abaixo do traço retangular que emoldura as imagens, os nomes do autor no canto inferior à esquerda e o nome do gravador à direita, como tradicionalmente eram gravadas as informações nas litogravuras no século

XIX. Esse fato é intrigante, pois nas mais diversas publicações do Imperial Instituto Artístico esses dados são registrados da forma tradicional como conhecemos. E, devido à excelência das impressões do Instituto na produção dos trabalhos, tal fato se configura numa falha de programação visual incompreensível para os padrões de qualidade da época.



**Figura 5:**  
Henrique Fleiuss, **Portal superior do túnel nº 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.

Outro aspecto relevante do álbum é o fato deste possuir legendas em quatro línguas (português, alemão, francês e inglês) para as imagens estampadas, algo inédito até aquele momento em uma publicação nacional. Participar das feiras internacionais no século XIX era uma das melhores formas para as 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:

Nas exposições artísticas, agrícolas e industriais promovidas pelo Império brasileiro, entre 1840 e 1889, assim como nas grandes exposições universais da segunda metade do século XIX em que o país esteve presente, as imagens (palpáveis e simbólicas) do Brasil nesses eventos demonstravam uma crença inabalável na “abundante riqueza” da nação e em seu futuro “grandioso e promissor”. As mostras de belas artes da Academia Imperial, realizadas anualmente entre 1840 e 1884, assim como as exposições provinciais e nacionais, realizadas nas capitais das províncias e na cidade do Rio de Janeiro, a partir de 1861, transformaram-se em espaços privilegiados para o processo de autoconhecimento dos brasileiros e de seu território, tanto quanto para a formação de uma imagem pública dos “melhoramentos morais e materiais do Império”, que nos aproximavam do ideal de civilização e progresso. 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<sup>21</sup>.

É curioso que o autor da nota de jornal diga textualmente

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>22</sup>.

Diante dessa afirmação, podemos deduzir que o tipo de 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 contribuir com a mão de obra braçal ligada às atividades dos ofícios e do trabalho onde a leitura e a alfabetização não eram tão importantes quanto a experiência no manuseio de máquinas, equipamentos e o próprio trabalho básico da agricultura, ou seja, uma alternativa para a substituição da mão de obra escrava nas fazendas. O uso destas imagens estava em consonância com a política amistosa de convite às nações desenvolvidas para o recebimento dos imigrantes, uma importante questão para o governo naquela época<sup>23</sup>.

Após a edição deste álbum que, provavelmente, foi exposto no pavilhão do Brasil na Exposição Mundial de Paris em 1867, ano de seu lançamento, outros foram feitos para serem exibidos na Exposição Internacional de Philadelphia em 1876, onde havia os álbuns *Cultivo de cana-de-açúcar* e *O matte do Paraná*, com legendas em francês, inglês e alemão. Portanto, o Imperial Instituto Artístico causou uma boa

---

<sup>21</sup> TURAZZI, Maria Inez. **Poses e trejeitos**: a fotografia e as exposições na era do espetáculo (1839-1889). Rio de Janeiro: Rocco e Funarte, 1995. p. 2.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> 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.

impressão como oficina litográfica de qualidade e recebeu menções honrosas de participação nas exposições de Paris em 1867, Viena em 1873, Filadélfia em 1876 e em todas as exposições nacionais das quais participou.

Não foram encontradas informações acerca da tiragem. Pelos jornais sabemos apenas que custou 60 contos de réis, um valor muito alto e bastante criticado na época<sup>24</sup>. No entanto, baseado no escasso número de obras completas localizadas em poucas instituições públicas e privadas tais como Biblioteca Nacional e Instituto Cultural Itaú, podemos afirmar tratar-se de uma obra rara de ser encontrada em seu conjunto completo. O grande formato das litografias contribuiu para que esses álbuns fossem desmembrados, e as imagens, emolduradas para o embelezamento das residências. Ocasionalmente algumas gravuras aparecem em leilões de arte sendo apresentadas como obras raras.

Quanto a sua comercialização e distribuição, a mesma se deu através do governo imperial, que enviou exemplares para algumas províncias do país através das tesourarias de Fazenda, conforme anúncios publicados nos jornais locais entre os anos de 1867 e 1868<sup>25</sup> nos estados da Paraíba, São Paulo e Amazonas, além do envio para exposição e manipulação nos pavilhões do Brasil nas exposições nacionais e internacionais. No entanto, não foram encontrados anúncios em outras capitais importantes, como a própria cidade do Rio de Janeiro, Salvador ou Recife. No Quadro 3, temos anúncios do governo oferecendo o álbum.

### Quadro 3: Anúncios do governo

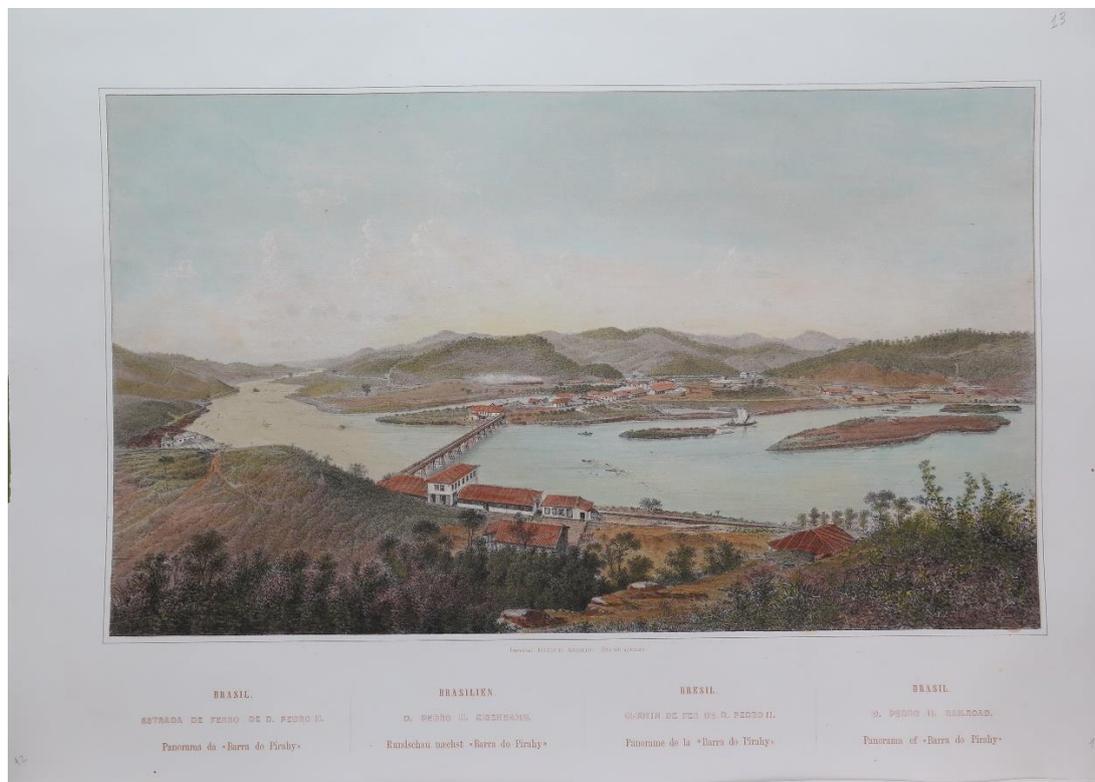
Estado	Jornal	Data	Valor	Link
Paraíba	O Publicador	20/07/1867	25\$000	<a href="http://memoria.bn.br/DocReader/215481/3442">http://memoria.bn.br/DocReader/215481/3442</a>
São Paulo	O Ypiranga	17/10/1867	25\$000	<a href="http://memoria.bn.br/DocReader/375420/267">http://memoria.bn.br/DocReader/375420/267</a>
Amazonas	Jornal do Rio Negro	1868	25\$000	<a href="http://memoria.bn.br/DocReader/851051/332">http://memoria.bn.br/DocReader/851051/332</a>

<sup>24</sup> 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.

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

Ao analisarmos as imagens da paisagem brasileira reproduzidas no álbum Estrada de Ferro quase como um emolduramento das obras da ferrovia, onde a figura central da locomotiva é o personagem protagonista do progresso entre as nações da metade do século XIX, podemos dizer que as belas artes cumpriram seu papel de aliada do desenvolvimento e deste processo civilizatório.

As imagens reproduzidas, litografadas por Henrique Fleiuss e Carlos Linde, retratam a grandiosidade da paisagem, mas são também uma interpretação que romantiza essa integração natureza e progresso. Podemos observar nesses grandes planos de fundo a luz tropical (estação Vassouras) diferente da europeia, uma paisagem com matizes de verdes quentes com predominância de tons terrosos que evocam a cor vermelha do solo fértil fluminense. O enquadramento da paisagem se dá a partir de um ponto de vista superior, como uma foto de uma lente grande angular. É uma escolha onde 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. Era a modernização do país que havia chegado, onde a natureza cedia o bastião da velocidade dos veículos de tração animal para a aceleração tecnológica movida a carvão.



**Figura 6:**  
Carlos Linde, **Panorama da Barra do Pirahy**, 1867.  
Litografia colorida do álbum Estrada de Ferro de D. Pedro II, 54,5cm x 71,5cm.  
Coleção particular, Rio de Janeiro.

Em algumas tomadas, o artista evidencia a massa aérea representada por nuvens claras num céu azul, que algumas vezes é maior que o plano terrestre, sugerindo um sentido de expansão, liberdade e luminosidade. Na própria composição desta paisagem observamos os valores oriundos dos padrões de representação renascentista utilizados na pintura e no desenho. Identificamos também na perspectiva aérea a sensação de profundidade através do desfoque dos planos mais afastados e da progressiva tonalidade azulada das cores, em especial dos morros ao fundo. Nas construções dos túneis e pontes observamos uma perspectiva correta de proporções, que atesta a capacidade dos engenheiros responsáveis pelos projetos em produzirem plantas harmoniosas que dialogam com uma natureza domesticada pela ação humana.

Também não podemos ignorar o apagamento da figura humana nas paisagens, ainda que resultante da grande escala dos planos. Observamos alguns poucos exemplos de personagens aguardando a chegada do trem ou fazendo pequenos trabalhos domésticos, mas não percebemos, através dessas imagens edulcoradas da realidade brasileira daquele momento, a grande chaga da escravidão que naquele período continuava em franca atividade, sobretudo no entorno destas estações que foram construídas não só para o transporte de pessoas, mas também para o escoamento da produção cafeeira oriunda das fazendas e cujo trabalho era executado por mãos escravas. É irônica a nota do jornal falando das maravilhas em emigrar para o Brasil:

Quando nos Estados Unidos ou na Allemanha forem postos em exposição as vistas dos gigantescos tunnels, das magestosas 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>26</sup>.

No entanto, se o Brasil não era um sáfaro sertão como diz a nota, praticava-se aqui a mais abjeta das humilhações ao ser humano, a escravidão dos povos africanos, tratados como ou pior que os próprios animais ferozes citados pelo articulador.

---

<sup>26</sup> 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 7:**  
 Carlos Linde, **Estação de Vassouras**, 1867.  
 Litografia colorida do álbum *Estrada de Ferro de D. Pedro II*, 54,5cm x 71,5cm.  
 Coleção particular, Rio de Janeiro.

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. Algumas estações permanecem de pé, ainda que descaracterizadas, como a Estação de Vassouras enquanto outras estão em ruínas ou já não existem mais. Em uma nota do *Archivo Pittoresco*, importante semanário ilustrado lisboeta, em 1864, o articulista fala sobre a importância artística das estações de trem construídas que iam de Petrópolis a Juiz de Fora, considerando-as como obras de arte:

Não é sua extensão que a faz tão notável, por quanto não conta mais de 144 quilômetros, mas sim as muitas e variadas obras de arte que foi mister executar para vencer os embaraços que ofereceu um território, ora levantado em altas serranias, ora cavado em profundas quebradas, e a cada passo cortado por rios, ou erigido de penhas, ou coberto de florestas virgens. É também notável pelos edifícios das estações, muitos dos quaes são de grande vastidão e de elegante architectura. E a tudo isto ainda se juntam, para tornar mais singular, as belezas da paisagem, os quadros

formosíssimos que a vão acompanhando em todo o seu curso, mas variando de aspecto de instante a instante<sup>27</sup>.

Após a análise das imagens, a relevância dos artistas envolvidos e as razões encontradas para que o mesmo fosse produzido, podemos afirmar que o álbum *Estrada de Ferro de D. Pedro II* foi um importante documento iconográfico integrante do conjunto de esforços do Império Brasileiro para se apresentar ao mundo como um país em franco desenvolvimento. As belas artes cumpriram seu papel produzindo uma obra que unisse e integrasse questões relevantes para aquele momento: a natureza como identidade nacional, o progresso representado pela chegada da ferrovia e a importância da imigração como parte deste processo civilizatório do império.

---

<sup>27</sup> BARBOSA, L. de V. Estrada normal de Petrópolis ao Juiz de Fora. *Archivo Pittoresco Semanario Ilustrado*, n. 15. Lisboa: Typographia de Castro Irmão, 1864. p. 113.