GILBERTO FERREZ

UM PASSEIO A PETRÓPOLIS EM COMPANHIA DO FOTÓGRAFO MARC FERREZ

Separata do
ANUÁRIO DO MUSEU IMPERIAL - 1948

1951
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE
MUSEU IMPERIAL - PETRÓPOLIS

UM PASSEIO A PETRÓPOLIS EM COMPANHIA DO FOTÓGRAFO MARC FERREZ

Um passeio a Petrópolis em companhia do fotógrafo Marc Ferrez [1]

Petrópolis, ainda hoje, fascina a todos os que vão visitá-la ou que, fugindo ao calor e burburinho da capital, aqui passam o verão, à procura de repouso e saúde. E isso, depois que o Rio de Janeiro se tornou uma linda e saneada cidade. Facilmente imaginamos o que seria quando a capital era anti-higiênica, cheia de febres, de ruas estreitas e sem arborização, quando ainda não havíamos descoberto as praias, e o calor se fazia sentir muito mais do que agora, fazendo a um colaborador de *O Paraíba*, de Petrópolis escrever: "O astro rei entra triunfante no signo de Capricórnio, o calor bate à porta; a cidade é ardente como as savanas do Egito: as confeitarias do Carceler – do Deroche são os oásis em que se refugia a população do Rio de Janeiro." (24/03/1853).

Petrópolis era, então, a antítese do Rio. Ruas largas, bem mais largas do que a mais ampla de nossas ruas – 1º de Março. Ruas limpas, arborizadas, com os rios deslizando entre barrancos gramados, florestas por todos os lados, ar puro, puríssimo, sem mosquitos e febres; quietude, só quebrada pelo trote dos cavalos e ruído das carruagens. Era o paraíso.

---

1. É preciso não confundi-lo com seu homônimo, tio e padrinho, o escultor francês Marc Ferrez, que aqui aportou com seu irmão Zeferino, em 1816 e que se incorporaram na missão artística francesa.

As fotografias feitas por Marc Ferrez que ilustram o texto, foram tiradas no período que medeia de 1875 a 1905.

Muito cedo, Marc Ferrez especializou-se em vistas panorâmicas, e na aplicação da fotografia a estudos científicos. Tomou parte na Comissão Geológica do Brasil, de 1877, e foi fotógrafo oficial da Marinha Imperial. Nestes gêneros era insuperável. Daí por diante concorreu a várias exposições nacionais, internacionais e da Academia de Belas-Artes, sendo premiado em todas elas. Em 1885 foi agraciado com o hábito de cavaleiro da Ordem da Rosa.

De 1870 a 1900, entre os artistas fotógrafos de renome, tais como: Joaquim Insley Pacheco, Victor Frond, Georges Leuzinger, José Ferreira Guimarães, Ferrez é o melhor. Ninguém, como ele, percorreu tão intensivamente o Brasil. Tudo o interessava; era um grande curioso. Assim sendo, deixou valiosíssimo arquivo, imprescindível ao estudo de nosso país, em vários setores, do fim do século XIX, e, que esperamos poder divulgar aos poucos.

São de Marc Ferrez as fotografias que não levam indicação do fotógrafo, e pertencem à coleção do autor.

Para revermos esses tempos, em que não havia filas e câmbio negro, é que lembramos de reconstituir esta viagem, aproveitando de nosso arquivo fotografias tiradas por Marc Ferrez, e outras mais antigas, de George Leuzinger, Revert Henrique Klumb e Pedro Hees.

Para se ir do Rio ou da corte – como se dizia – a Petrópolis, embarcava-se no largo da Prainha, praça Mauá atual, que bem merece o nome desse brasileiro empreendedor. Com as obras executadas para o cais do porto e av. Rio Branco, no governo Rodrigues Alves, em 1904, o largo pequeno e empoeirado, transformou-se em ampla sala de visitas atual da cidade. O jardineiro horticultor João Batista Binot, aconselhava em 1858: "para embarcar deveis chegar só cinco minutos antes da partida, pois é perigoso esperar mas (sic) tempo na estação, visto que é na Prainha que se lançam ao mar os *tigres* do Rio de Janeiro, os que se não são perigosos de sua natureza, não são nada agradáveis de ver-se e sentir-se." (*O Paraíba*, 30/12/1858). O que é confirmado, mais tarde, pelo probo Richard F. Burton, em *The highlands of the Brazil*, que subindo para Petrópolis em 1867, diz: "Rio de Janeiro, a muito leal e heróica cidade, vista do quarteirão e estação da Prainha, aliás Trapiche Mauá, lembra a vista, olfato e ouvidos certo logradouro do Tamisa que não mencionaremos".

Em 1884, a passagem da Prainha a Petrópolis custava:

1ª classe	10$000
2ª classe	8$000
2ª classe fora	7$000
3ª classe fora	5$000

preços caros para a época.

Havia uma barca por dia, em ambas as direções. Saía-se da corte às duas horas da tarde e aos domingos e feriados, às 11 horas. No verão, havia outra às seis e meia da manhã.

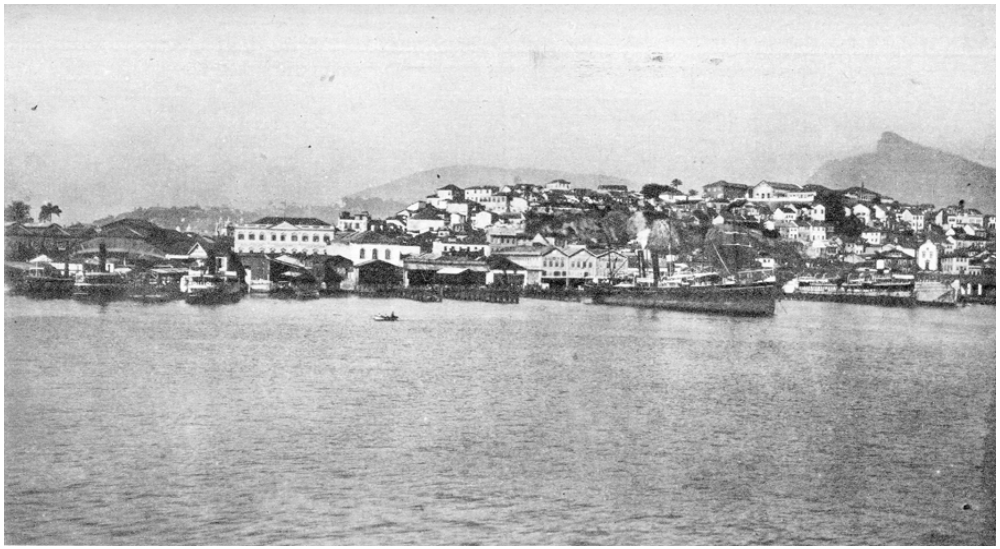
Numa das fotografias vê-se a estação da Prainha, antigo trapiche Mauá, onde atracavam os vapores da *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis*, que conduziam os passageiros até o porto Mauá, no fundo da baía. Os vaporezinhos eram rápidos, confortáveis e o serviço de restaurante a bordo, não deixava nada a desejar. O que aí vemos traz o nome *Mauá*, havia mais o *Guarani*, o *Piabanha*, mais tarde o *Príncipe do Grão Pará*, o *Petrópolis* e o *Itamarati*. A travessia, com tempo bom,

Panorama da parte central da cidade do Rio de Janeiro, tirado do morro do Castelo, quase no eixo da rua da Quitanda, em 1880. Muito pitoresco, mas nada salubre. Um amontoado de casas e telhados dando para ruas estreitas, contratando com ruas largas em arborizadas de Petrópolis na mesma época.

A avenida Koeler, vista por cima dos telhados do Palace Hotel, antigo Orleans, em 1880. A catedral ainda não estava construída. Do lado esquerdo vemos o palacete Landsberge, do lado direito, o palácio do barão do Rio Negro (atual palácio presidencial) e do seu filho Raúl de Carvalho; na extrema direita, telhado e colunas do palacete da família Franklin Sampaio, bela residência construída por monsenhor Bacelar; nessa época o parque da propriedade chegava até a avenida Koeler.

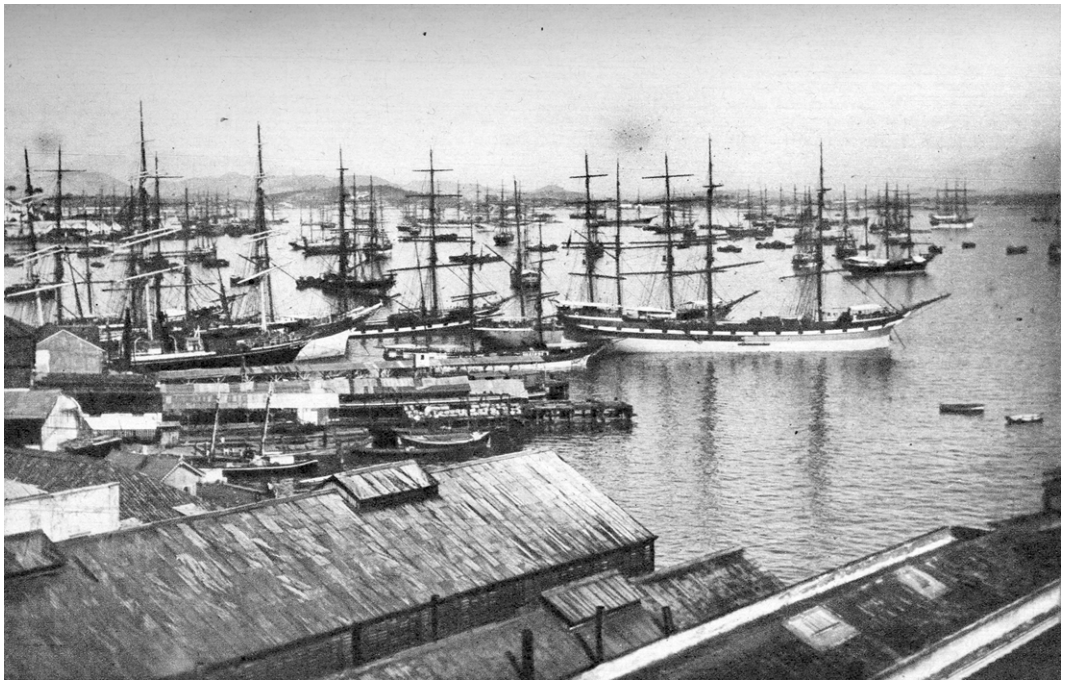
Lindo aspecto da rua Nassau (atual avenida Piabanha) – Era um túnel de paineiras que podas atrabiliárias por jardineiros da prefeitura e empregados da Cia. De Luz, mataram sistematicamente, restando pouquíssimos exemplares, bastante mutilados. Os exemplares botânicos mais apreciados para arborização das avenidas, ruas e estradas de então eram: paineiras, mulungus, pinheiros do Paraná, sapucaias, cedros magnólias do Pará, chorões, etc. A prefeitura deveria voltar a plantar estas árvores tradicionais de Petrópolis. À direita, o muro com gradil da propriedade do barão de Mauá.

Rua D. Maria II atual avenida Tiradentes, por volta de 1885. à esquerda, gradil da propriedade da baronesa de S. Joaquim e, à direita, chapadão onde se construiria a Catedral, reconhecendo-se a casa da família Grandmasson, “les Palmiers”.

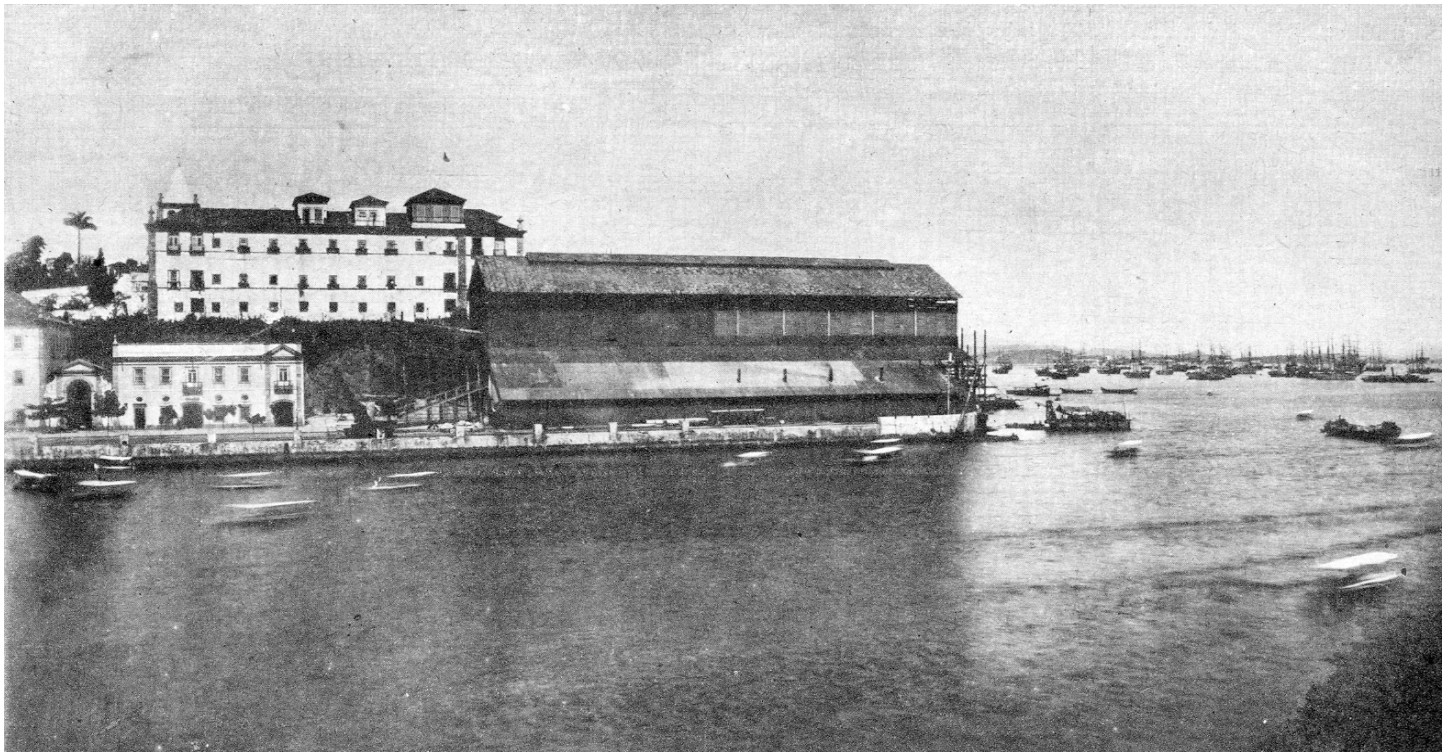


Docas do Rio de Janeiro – O casarão branco, à esquerda, era a sede do Liceu Literário Português, com frente para o largo da Prainha, no local onde hoje existe o edifício da “A Noite”. – Quase em frente desse edifício, a estação da Prainha, onde se vê atracado, o vaporzinho Mauá, que fazia o trajeto Prainha-Porto Mauá, ao fundo da baía. Ao lado, galpão do trapiche Mauá e, no canto à esquerda o morro de São Bento. Ao centro, os antigos armazéns do Lloyd Brasileiro e o morro da Conceição com os muros e guaritas da antiga fortaleza do mesmo nome. À direita, a capelinha de S. Francisco da Prainha, principiada em 1696 e que ainda hoje se ergue, tal qual, à rua da Saúde.

Cais dos Mineiros – Quase que diríamos Veneza! Mas não é... É o nosso cais dos Mineiros, em 1880. No tempo do Onça (governador Luís Vaia Monteiro) era dali que os viajantes, que iam ou vinham de Minas, embarcavam em faluas. À esquerda, doca da Alfândega tendo por trás os edifícios dos Correios e da Bolsa, hoje Banco do Brasil, que acabava de ser concluído. À direita, torres e cúpula da igreja da Candelária, vendo-se em frente casas da rua Visconde de Itaboraí, seguido do edifício e dependências da antiga secretaria da Marinha.

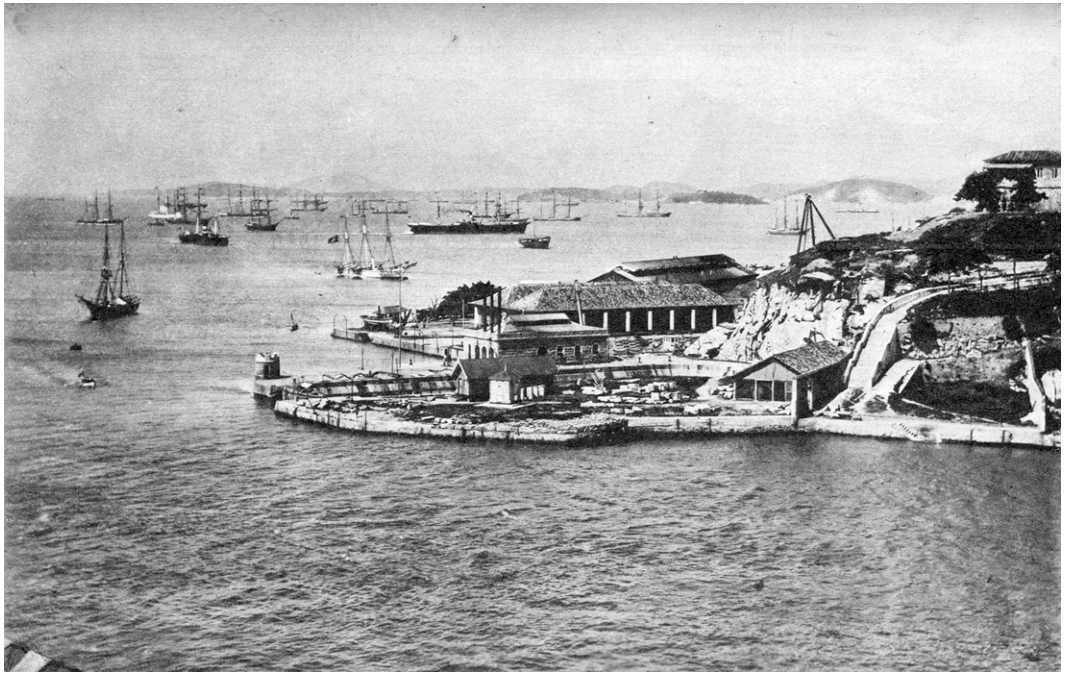


O ancoradouro e docas do Rio de Janeiro, por volta de 1875. Uma floresta de mastros... Ao fundo, praias de São Cristóvão e Caju e, mais além, a Penha.

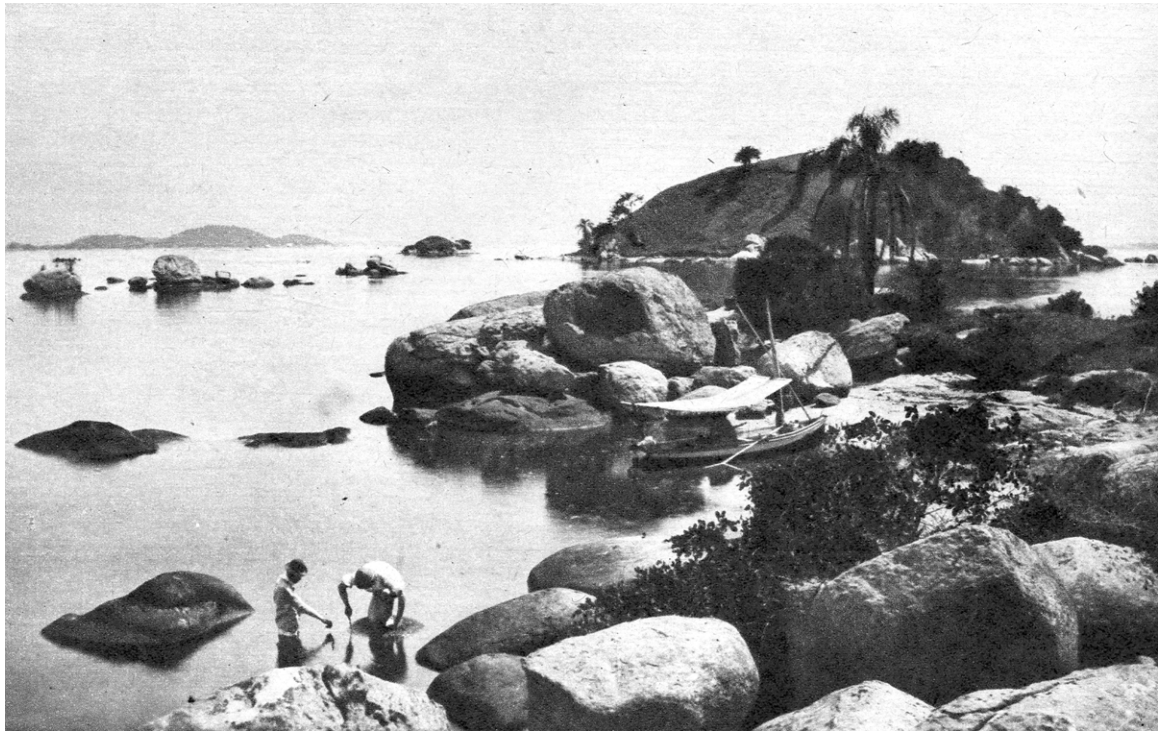


Mosteiro de São Bento e arsenal da Marinha

A construção do mosteiro primitivo data de 1586-89, e o edifício que aí vemos principiou-se em 1662. Em 1711, foi o edifício que mais sofreu com o bombardeio dos canhões de Duguay Trouin que, sob pretexto de vingar a morte de seu compatriota João Francisco Duclerc, preparara na França, uma expedição, vindo assaltar e saquear a cidade do Rio de Janeiro. Foi então o mosteiro transformado, pelos religiosos, em verdadeiro fortim, com 12 canhões. No grande galpão ainda hoje funcionam os estaleiros do arsenal da Marinha de Guerra, e onde foram construídos vários navios, merecendo especial menção os encouraçadores Tamandaré e Barrosa.



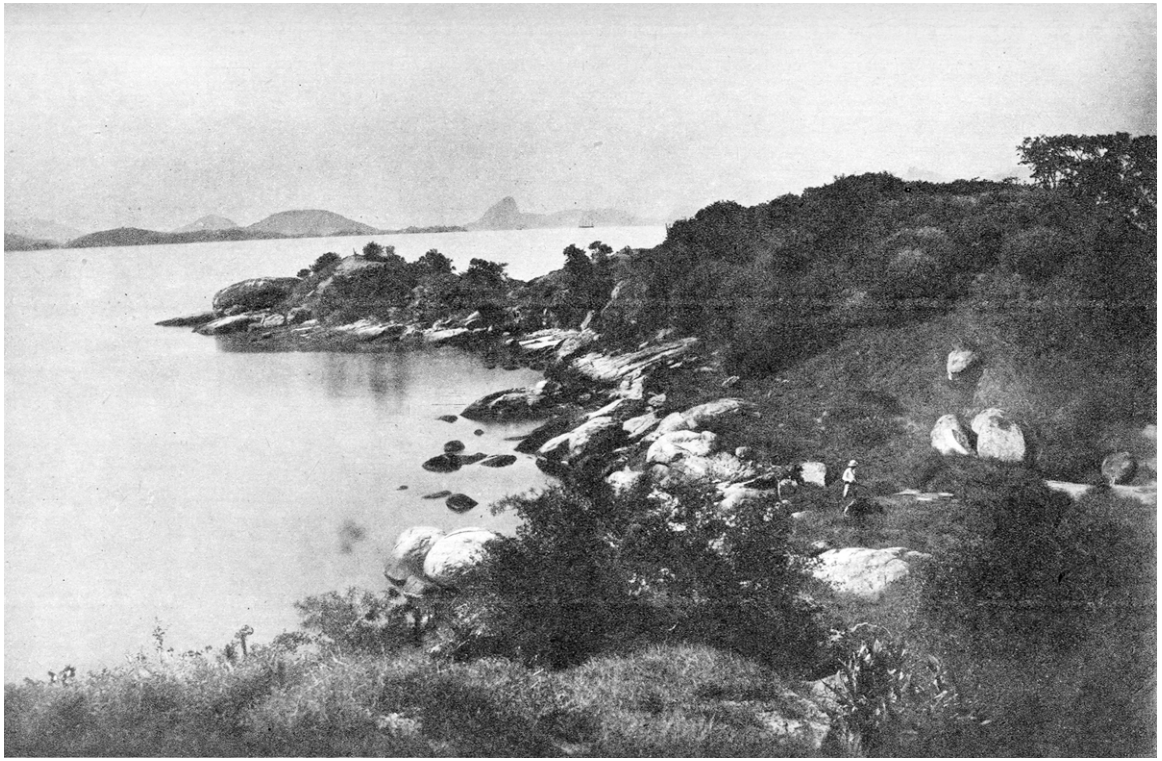
O dique imperial escavado na rocha viva da ilha das Cobras, e navios no ancoradouro. As obras desse dique principiaram em 1824, se arrastaram tão morosamente e sofreram tantas interrupções, que terminaram em 1854.



Vistas das numerosas ilhas que iam desfilando diante dos olhos maravilhados dos viajantes que, conforme a nacionalidade, comparavam a baía, ao golfo de Nápoles, aos lagos suíços ou da Suécia, à baia de S. Francisco, à de Constantinopla ou ainda, a todas misturadas...

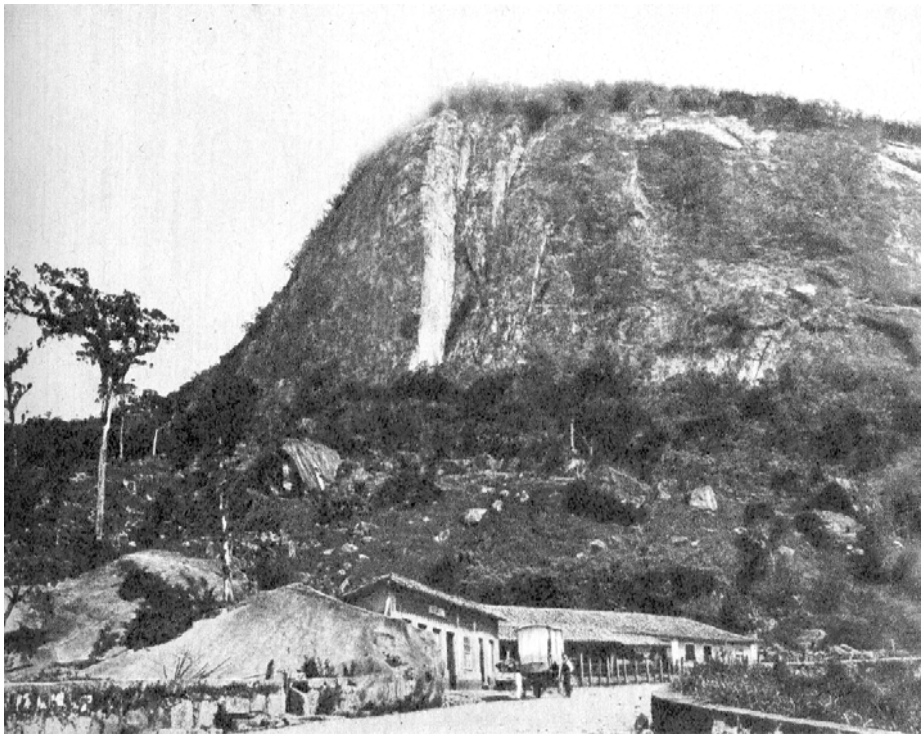
“Nossa terra tem palmeiras onde canta o sabiá...” Quadro perfeito tirado por fotógrafo artista.

Ilhota dos arredores de Governador e Paquetá.

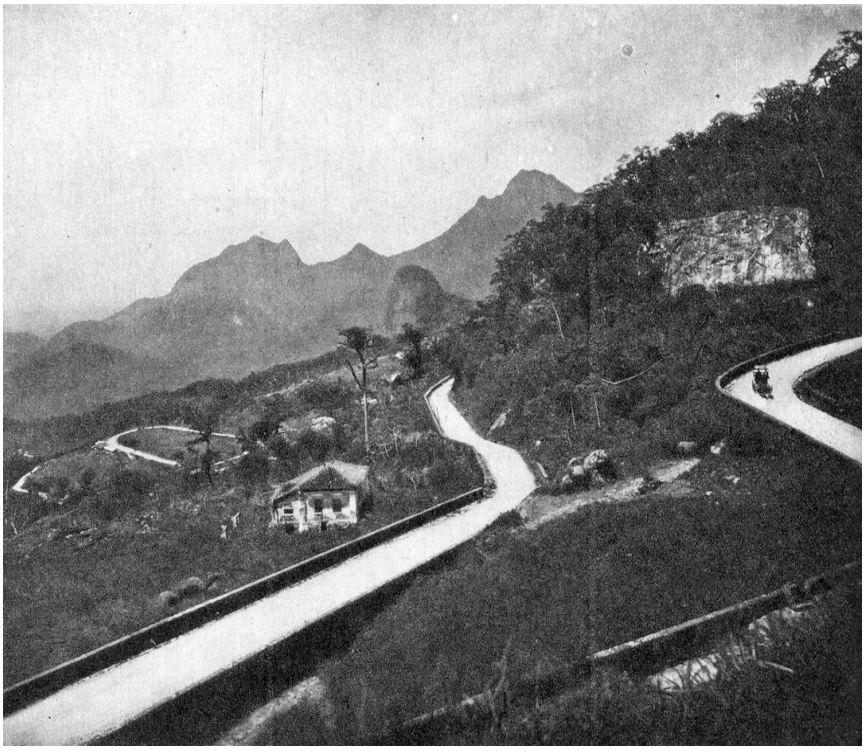


“Pra trás, avistava-se o Pão de Açúcar guardando a entrada da barra...”

Porto de Mauá em 1885. Ponte do porto Mauá, onde se fazia a baldeação do vapor para o trem da estrada de ferro Mauá, que Binot, o jardineiro-horticultor, a quem tanto devemos em um artigo para o jornal O Paraíba, de 30 de dezembro de 1858, chama de “Tiquinho de caminho de ferro...” Quando a fotografia foi tirada, esse trecho já pertencia à Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, pois é dessa companhia a locomotiva *Iricanã* que aí vemos.



Fotografia tirada por volta de 1880. Botequim e cocheira, no começo da subida da estrada carroçável da serra da Estrela . Notar o carro com cortinas, usado para transporte de passageiros ou mantimentos. Ao fundo encosta do Cortiço (1.140 metros) de fácil acesso por Petrópolis e donde se descortina um panorama grandioso.



Aspecto da estrada carroçável da serra da Estrela, tirado antes da existência da linha férrea. Esta estrada foi comparada por visitantes a famosa estrada de Simplon, na Suíça. O próprio Binot, que era um articulista muito ranzinza, falando dessa *serra nova*, é obrigado a reconhecer: "que é, segundo o dizer de todos os estrangeiros, a obra mais graciosa do império do Brasil". Esta estrada custou soma fabulosa para a época. De 1842, quando os trabalhos foram iniciados até 1851, foram despendidos: 2.960:784$315! É verdade que nesta soma estão inclusas as despesas da colônia alemã, cujos primeiros colonos chegaram em fim de junho de 1845 e foram aproveitados na construção da estrada. (*O Paraíba*, 30 de outubro de 1859).

era um encanto e durava uma hora. Uma hora em que a mais incomparável paisagem que se possa imaginar desfilava diante dos olhos. Para os diaristas *blasés* do panorama, havia jogos de cartas e de xadrez.

Anteriormente até 1825 a viagem fazia-se em faluas, que atracavam no cais dos Mineiros, assim chamado porque os que vinham, ou iam para Minas Gerais, tinham que utilizá-lo. Nesse tempo partia-se por volta de meio-dia para aproveitar a brisa marítima, e a travessia durava toda a tarde, quando a brisa não vinha a faltar ou quando não se encalhava, devido à maré baixa.

Ao deixar-se a Prainha, viam-se, à esquerda, os trapiches velhos com pontes de madeira avançando pelo mar afora, onde atracavam barcos de todas as marinhas do mundo. Predominava ainda a vela. Ao fundo, via-se o morro da Conceição, com os restos da antiga fortaleza do mesmo nome, mandada edificar por Gomes Freire de Andrada, conde de Bobadela. À direita, no alto, o antigo mosteiro de São Bento, brilhando ao sol, e, ao pé do morro, os estaleiros do Arsenal de Marinha onde, em 1856, foram construídos os primeiros encouraçados da América Latina. O *Tamandaré*, e mais tarde o *Barroso*. Na ilha das Cobras, outrora da Madeira, via-se o dique imperial aberto na rocha, e as antigas fortificações.

A seguir, a ilha das Enxadas, onde funcionava a Escola de Marinha e, mais adiante, à esquerda, a ilha do Bom Jesus. Prosseguindo a viagem, avistava-se a ilha do Governador, a Paranapuã dos índios, com vivendas cercadas de vegetação, que vinha morrer às praias, e algumas caieiras fumegando, donde provinha parte da cal consumida na cidade.

No tempo de d. João VI, os beneditinos ali possuíam grande fazenda, cercada de matas, com boa caça e onde o príncipe gostava de descansar.

Por todos os lados ilhotas, umas formadas por blocos de granito, de variados formatos, cobertas de cactos; outras desaparecendo sob o espesso manto verde de magnífica flora tropical; assim as paradisíacas ilhas d'Água, Rijo, Boqueirão e Nhanguetá.

Para trás, avistava-se o Pão de Açúcar guardando a entrada da barra, seguindo-se a linha ondulante dos morros, sobressaindo o Corcovado, a serra da Carioca e a Tijuca.

Mais ao longe, à direita, avistavam-se Paquetá, Brocóio e Pancaraíba. No ar, bandos de gaivotas, trinta-réis, atobás acompa-

nhavam o vaporzinho. De quando em vez, um tesoura despencava como uma flecha e, rápido, apanhava um peixe. Botos aos pares, divertiam-se cortando a proa da embarcação. Assim, a viagem passava depressa e alegre.

Chegava-se ao fundo da baía. No primeiro plano, um terreno baixo e alagadiço, onde as capelinhas de Nossa Senhora da Guia e Nossa Senhora dos Remédios, no alto de dois comoros assinalavam o porto de Mauá; mais além, morros em feitio de meias laranjas que se vão alteando até esbarrarem no paredão majestoso da serra do Mar. A serra dos Órgãos, com o Dedo de Deus, em manhã clara e luminosa, aparece nitidamente recortada no azul do céu, e que, em tarde de verão, está quase sempre envolta por nuvens escuras, pesadas d'água, prenunciando o temporal que lá desaba, ou que se aproxima. É o panorama que o artista Nicolau Fachinetti tanto gostava de pintar.

Chegando a Mauá, saltava-se na pequena ponte embarcadouro, e adiante, embarcava-se nos vagões da *Estrada de Ferro Mauá*. As instalações eram simples, sem conforto, tornando a operação do transbordo penosa às senhoras e crianças, especialmente em tempo chuvoso. Os carros eram do tipo inglês, de compartimentos. Em lugar das janelas havia portas que se trancavam a chave, dando entrada para cada compartimento. Só mais tarde é que vieram os vagões com o corredor central, findando assim o sistema perigoso de ficarem os passageiros trancafiados à chave em pequenos compartimentos. Esta foi a primeira estrada de ferro construída no Brasil, e inaugurada a 30 de abril de 1854, com a presença de SS. MM. II. e graças à iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, futuro barão e visconde de Mauá. A princípio, só ia até a fazenda Fragoso, passando por Inhomirim, para pouco depois chegar à Raiz da Serra, na antiga fábrica de pólvora da Estrela, onde o barão de Langsdorff, cônsul da Rússia e grande viajante, possuiu, no princípio do século passado, a famosa fazenda Mandioca, visitada por vários botânicos, zoólogos, geólogos, mineralogistas, etnógrafos, diplomatas e viajantes de nomeada, que por aqui andaram maravilhando-se com a nossa natureza.

O articulista ranzinza que era Binot, chama a esta estrada de – "*tiquinho* de caminho de ferro" e continua – "não espereis percorrê-lo em 8 ou 10 minutos, como vos aconteceria na Inglaterra; o governo não quis que a locomotiva tomasse a dianteira ao progresso do país; e o mais é que tudo vai bem assim, e eu louvo-lhe a prudên-

cia, pois é melhor ir devagar e chegar ao fim da viagem, do que andar mais depressa e ficar em meio caminho." Isso em dezembro de 1858 [2]. Mas um deputado pelo Rio Grande do Sul, viajando por esta estrada de ferro, em maio de 1883, assim relatou suas impressões, onde vemos que tudo é relativo ou questão de um pouco de boa vontade e bom humor: "Os vagões são grandes e largos, muito cômodos; tudo é confortável, e a velocidade da viagem surpreende, quando se está habituado à ridicularia da nossa estrada leopoldense. Em grande velocidade atravessamos a parte baixa, pantanosa e insalubre, onde grassa sempre a febre palustre"… (Carl von Koseritz, *Imagens do Brasil*, p. 58).

Chegando-se à Raiz da Serra, depois de vinte minutos de viagem, segunda baldeação, dessa vez para as diligências, carros e carroças, que até o dia da inauguração dos trens à cremalheira, faziam o percurso da subida da serra da Estrela. Para evitar balbúrdia, os lugares nas diligências eram numerados.

O concessionário desse serviço era o inglês de barba ruiva Guilherme Morritt, possuidor de incomparável bom humor, segundo Burton. Ele mantinha um serviço perfeito de transporte em carruagens, importadas da Inglaterra. Essas diligências eram bem cuidadas, limpas, com bons arreios e puxadas por quatro muares. Os boleeiros, foram bem descritos em deliciosa crônica, de 1872, por Luís Guimarães Júnior:

"Não é propriamente um boleeiro; é um estudo, é um método, é uma empresa, é um carro! Os seus gestos, as suas palavras, o seu olhar, o fino olhar da raposa ingênua! o modo de estender o pescoço, de estender a mão para receber gorjetas, o modo de chicotear os burros, tudo isso é coisa que merece sério reparo, sério cuidado, análise profunda e filosófica às direitas.

"O boleeiro de Petrópolis, o boleeiro da serra, digamos assim, que é mais justo! possui uma feição característica, distinta em toda a parte e notável em todos os sentidos! Não tem trajo próprio, isto é, uniforme de programa, nem linguagem pessoal. Se é alemão, fala o alemão misturado com português. Se é português, fala português misturado com alemão. O que eles são, porém, acima de tudo, são de um orgulho germânico de um alcance extraordinário!"

A estrada de rodagem, em zigue-zague, era larga, bem pavimentada, com curvas e rampas consideradas suaves na época, com pa-

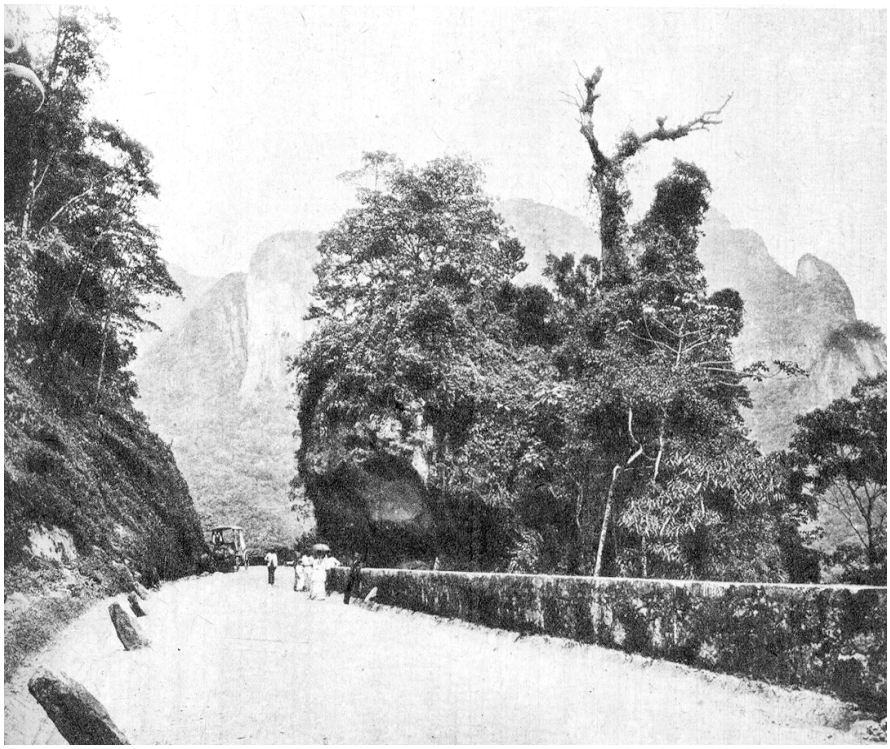
2. *O Paraíba,* de 30/12/1858.

rapeitos e frades de pedra nos lugares perigosos, estrada que ainda presta serviços. Galga o Vale do Caioaba, e segue, mais ou menos, o traçado da estrada primitiva, a famosa *Calçada da Estrela*, feita na época dos vice-reis, pavimentada com lajes de pedra. Essa estrada, por sua vez, seguiu, melhorando, a trilha dos primeiros devassadores do sertão. O calçamento era perfeito e o serviço de reparos imediato; para isso, havia montes de pedra britada à margem da estrada. Os carros rodavam macio.

Continuando a viagem, diremos que no meio da serra parava-se dez minutos para trocar os cavalos. Os passageiros podiam escolher entre o eterno cafezinho, o caldo de cana, o parati ou ainda, mais adiante, a água nas Maminhas. Eram duas horas de subida deslumbrante, entre vegetação em todo esplendor, as montanhas reluzindo com reflexos dos últimos raios do sol poente, e à medida que se subia, mais se descortinava o panorama extenso da Baixada Fluminense, da baía da Guanabara, suas ilhas, e da cidade do Rio, com seu casario perdido entre dobras de morros e montanhas.

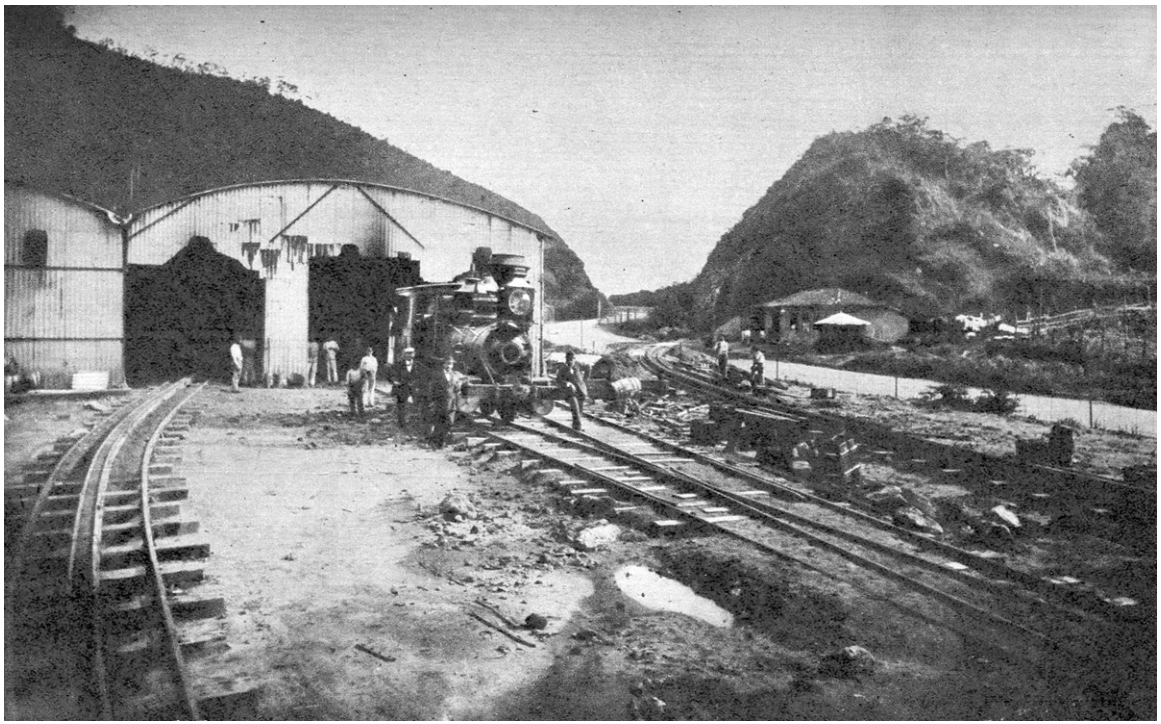
Chegava-se ao Alto da Serra (842 metros de altitude) e se o ruço petropolitano não chegara antes de nós, dava-se uma última vista dolhos ao panorama e às matas que nos cercavam escalando as montanhas: Cabeça de Frade, à direita, e o Cortiço, à esquerda. Em breve, estava-se no Bois, que de bosque só tinha o nome, onde nos aguardavam amazonas, cavaleiros, carruagens, vitórias cheias de senhoras e crianças que vinham esperar parentes, amigos e veranistas. Era o *chic*! Se calhava ser dia de subida da família imperial, lá estavam, além das autoridades locais, a banda alemã, a banda do Gustavo. Então, com as diligências à frente, formava-se uma cavalhada, que ao trote largo e ladeira abaixo, ao estalar de chicotes e aos gritos dos cocheiros, descia a rua Teresa e, em pouco tempo estava em plena rua do Imperador, atual 15 de Novembro, o coração da cidade serrana. Parava-se à porta do *Hotel Bragança*, onde o *grand monde* político e social se reunia. Esse hotel inaugurara-se em 1848 e nada acontecia em Petrópolis que não fosse no *Bragança*; bailes, concertos, reuniões, teatro, namoro…

Essa pitoresca subida da serra findou com o advento, em 20 de fevereiro de 1883, da *Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará*, hoje *Leopoldina Railway*. Em compensação, a viagem passou a ser feita em confortáveis carros pelo trem com cremalheira central, de sistema *Riggemback*. Encurtava-se o trajeto total de quatro para duas e meia horas. Os trabalhos dessa estrada estiveram a cargo

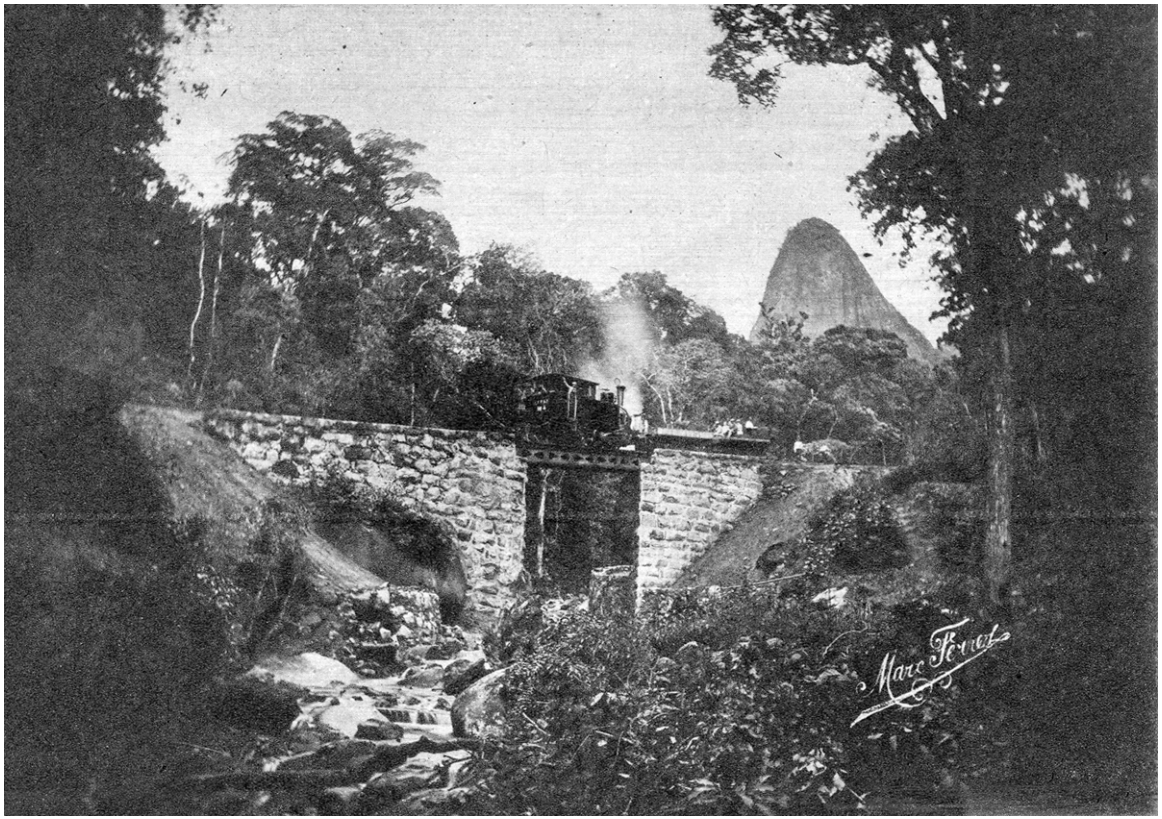


Grupo de veranistas de 1880, apreciando a vista da subida da serra para Petrópolis, antiga estrada velha. Na fotografia, vê-se perfeitamente o bom estado de conservação em que se mantinha a estrada. Tudo limpo, sem buracos e protegidos por frades e parapeitos.

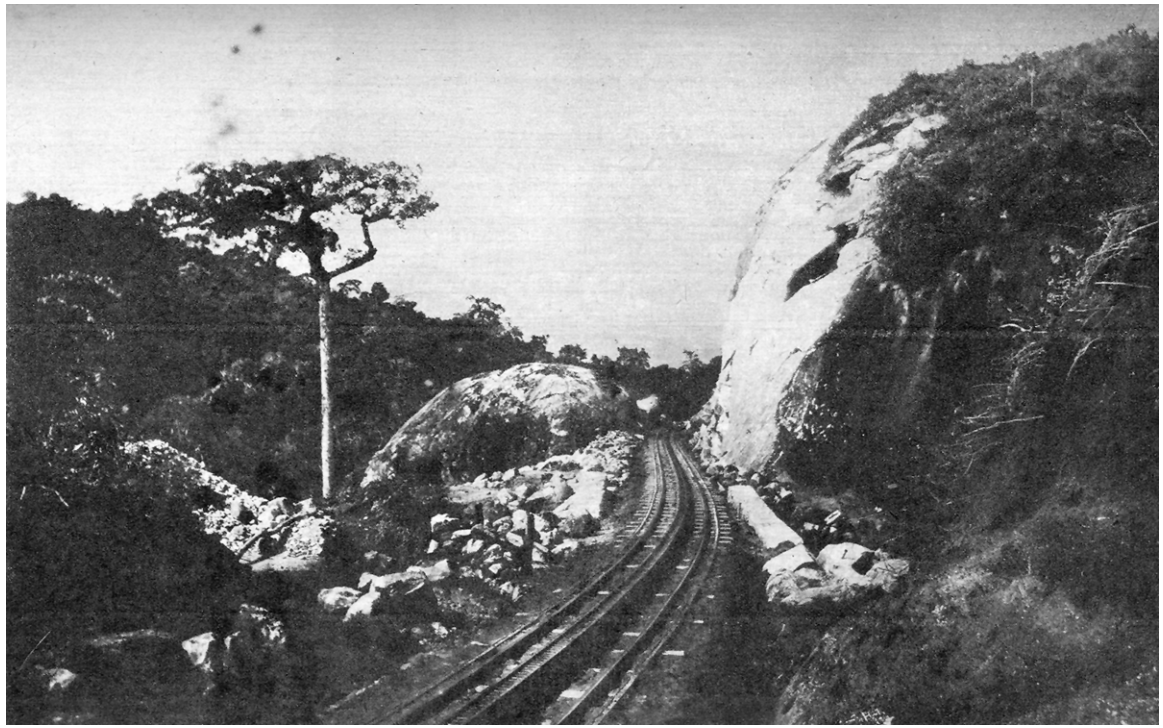
Interessante visão, através da floresta, da antiga estrada carroçável, que ia da raiz da serra da Estrela para Petrópolis. Ao fundo, envolto por nuvens, o Cabeça de Frade.



Alto da Serra de Petrópolis. O encontro das estradas de ferro e de rodagem antiga, por volta, de 1885, e onde principiava a estrada da vila Teresa, depois rua Teresa. Perto, ficava o bois, que de bosque só tinha o nome, e onde os veranistas vinham aguardar os diaristas que chegavam do Rio.



Locomotiva e cremalheira do tipo Riggenbach, da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, atual Leopoldina Railway, passando num dos pontilhões da subida para a serra de Petrópolis, durante os serviços de construção da estrada, em 1882.



Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará. Quando em construção em 1882, pelos engenheiros brasileiros, Joaquim M. R. Lisboa e Marcelino Ramos. A estrada foi projetada pelo engenheiro Francisco Pereira Passos. À esquerda, belo exemplar de jequitibá.

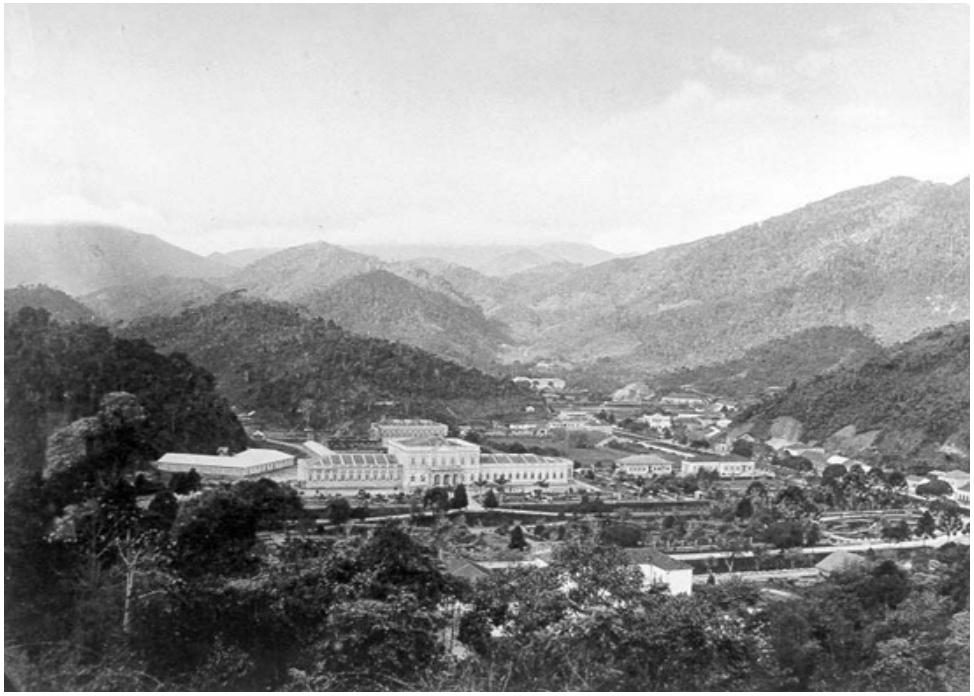
Viaduto da Grota Funda. Na subida da serra de Petrópolis. Fotografia tirada logo após sua inauguração em 4 de janeiro de 1883, quando se efetuou a passagem de um trem com duas locomotivas e 3 carros, vendo-se, à esquerda o caminho rústico que serviu para conduzir os convidados, mais de 300, ao almoço oferecido, na floresta, pela cia., por tão auspiciosa data. Entre os convidados estavam o conselheiro Cristiano Ottoni e dr. Francisco Pereira Passos. Hoje em dia, esta ponte foi substituída por outra de concreto armado.

Outro aspecto do viaduto da Grota Funda, na Estrada de Ferro do Grão Pará. A ponte tinha a extensão de 58 metros e estava a 24 metros acima do rio Caioaba. O redator do jornal de Petrópolis, *O Mercantil*, no seu artigo de fundo de 10 de janeiro de 1885, ao descrever a inauguração desse viaduto, dizia: “Íamos ver, nós e muitos dos que ali se achavam, pela primeira vez, ser atravessado o passadiço soberbo pelo cavalo arrogante”...

Vista panorâmica dos arredores da estação de Petrópolis, por volta de 1885. No primeiro plano, a atual rua Dr. Porciúncula, desde 1896, antiga Toneleros, onde se vê o ônibus de burro que chamavam de carangueijola, e que fazia o percurso para Cascatinha; tinha 16 lugares internos e 16 externos. Por trás da antiga estação, a praça do Córrego Seco, do Príncipe do Grão Pará (até 1889), depois da Inconfidência, onde está atualmente o mercado municipal, tendo num dos lados a capela de Nossa Senhora do Rosário, construída em 1876 ou 1885. Vêem-se casas da rua do barão do Bom Retiro, atual Floriano Peixoto. O grande chalé por trás dos vagões, lá está, tal qual, e tem a data de 1879. À direita, vemos, indo para o Quissamã, passando por cima do túnel da Leopoldina Railway, a antiga estrada dos Mineiros, pois era o caminho para ir a Minas Gerais, atual Silva Jardim.

Panorama tirado no mesmo local que a vista anterior, porém 15 anos mais tarde. O quarteirão em frente à estação está todo construído. Quase tapando a capelinha, a grande serraria a vapor Domingos. A rua Silva Jardim está ainda tal qual. À direita, por trás dum quiosque, a residência do barão de Ubá, onde a princesa Isabel passou a lua-de-mel. Este prédio está, atualmente, incorporado ao conjunto do colégio Notre Dame de Sion. A ponta do morro estava sendo terraplanada para dar passagem à rua Santos Dumont.

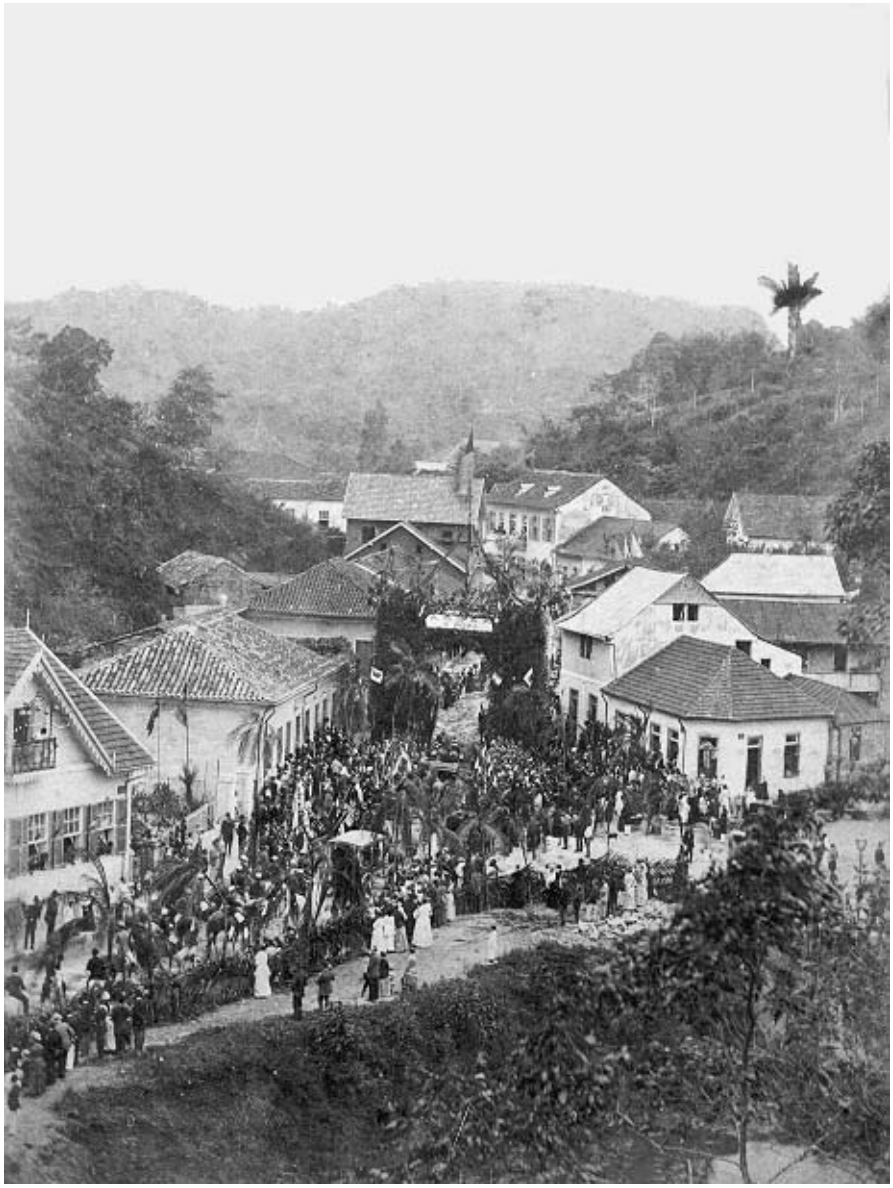
Trecho pitoresco de um dos múltiplos vales de Petrópolis, que fazia o professor Louis Agassis, dizer, exprimindo um desejo que, possivelmente nesta era de aeroplano, tornar-se-á uma realidade, 80 anos depois: (p. 80) “Je ne puis m´empecher de songer, depuis qu´une ligne de paquebots relie diretemente New York at Rio de Janeiro, combien il serait facile à qui voudrait jouir la l´admirable nature de tropiques de venir passer un été à Petropolis, au lieu d´aller a New port ou à Nahant. On a ici les plus beaux paysages de tous lê environs de Rio et des promenades a lasser lê cavalier le plus infatigable. De mai a octobre, la saison est delicieuse, juste assez fraiche pour qu´un petit feu de bois le matine et le soir ne soit pas de trop et cependant lês orangers sout couverts de fruit dor; il y a des fleurs partout”.



Palácio Imperial, à rua da Imperatriz, atual Sete de Setembro, em 1880. O jardim que cercava o palácio era mais extenso, e chegava à rua do Imperador, atual avenida 15 de Novembro. Foi sede do Colégio de Sion, de 1892 a 1907 e a partir desse ano, do Colégio S. Vicente de Paulo, para em 1940 transformar-se no magnífico e rico MUSEU IMPERIAL. As plantas desse prédio de linhas sóbrias, agradáveis e sem pretensões foram do arquiteto major Koeler, e, internamente de Joaquim Cândido Guillobel, ajudado por Araújo Porto-alegre e José Maria Jacinto Rebelo. A construção do palácio principiou em 1846 e terminou em 1857.

Aspecto do Palácio Imperial, por volta de 1890. Aí a família imperial gostava de passar de cinco a seis meses de verão. O criador do parque, até hoje conservado tal qual, foi o botânico francês, João Batista Binot, em 1853.

Fotografia de Revert Henrique Klumb, feita por volta de 1870, no eixo da atual avenida D. Pedro I, ao centro, o Palácio Imperial, e à esquerda, a casa dos semanários, atual Palácio Grão Pará, quando em obras para ser ampliado. No primeiro plano: tanque dos animais, carruagens e cavalariças do palácio. O bosque do Imperador ainda não fora criado. À esquerda vê-se correr a rua do Imperador, atual avenida 15 de Novembro.



Aspecto da rua dos Protestantes (13 de Maio), por ocasião da chegada da princesa Isabel e do conde d´Eu de volta de uma excursão ao interior da província do Rio de Janeiro. Cerca de 1875. Fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

Antiga igreja matriz que ficava à rua da Imperatriz, atual 7 de Setembro. Fotografia feita no interior do jardim do Palácio Imperial, bem em frente ao portão central. O local da ponte que aí vemos ainda lá está, indicado por duas grossas paineiras que resistiram, por milagre, à derrubada sistemática da prefeitura. A matriz, “foi levantada no grande barracão a princípio destinado para agasalho e recebimento dos colonos alemães. As obras para a transformação do barracão em igreja datam de 1848”. Fotografia tirada por volta de 1865, por Pedro Hees e que está no álbum *Vistas de Petrópolis*, que se acha na Biblioteca Nacional.

Interior da matriz antiga, construída em 1848-49, e demolida em 1924. O painel do canto superior, à direita, acha-se conservado no Museu Imperial.
O fotógrafo é desconhecido.
Coleção do Museu Imperial

dos engenheiros brasileiros Joaquim M. R. Lisboa e Marcelino Ramos da Silva, que tiveram de vencer grandes dificuldades, como se pode julgar por algumas das fotografias tiradas durante a construção da mesma. Foi a primeira estrada de ferro a cremalheira no Brasil, tendo as obras principiado em 1º de agosto de 1881.

Daí por diante, tornou-se hábito esperar a chegada do trem. Petrópolis em peso comparecia; o imperador nunca faltava. Dizem que, antes de se construírem os edifícios em frente à estação, havia ali uma pedra onde dom Pedro II gostava de ficar, para melhor apreciar o movimento.

Já que estamos falando da estação da estrada de ferro, façamos o elogio dos seus carregadores que, ainda hoje, prestam os mais variados serviços à população e veranistas. Em 1895, havia um que anunciava através das páginas da *Gazeta de Petrópolis* (20 março):

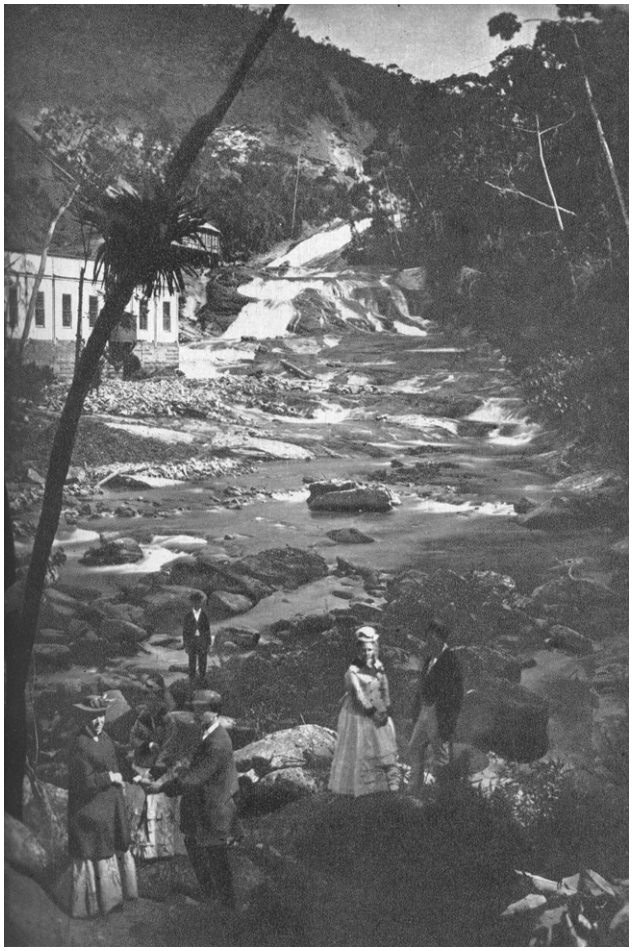
"O carregador nº 18, mudou-se para a avenida Marechal Deodoro nº 16, onde faz carretos, vende *O País*, encarrega-se de lavagem de casas e distribuições de manifestos e programas a preços razoáveis. Serviço grátis na hora da entrega de *O País*, a saber: entregar cartas no correio ou no centro de Petrópolis, passar telegramas, e podendo procurar pessoas para o serviço doméstico e casas para alugar. ass. Jacob Setlimi." Mais não era possível pedir, era o *factótum* ideal!

Petrópolis era a mais aristocrática de nossas cidades. Os colonos alemães habitavam os vales retirados, a Mosela, o Bingen, o Ingelheim, Rhenania, Westphalia, Palatinado. A parte central era ocupada por palacetes dos titulares e diplomatas, cercados de belos jardins floridos e de bosques, muito dos quais chegaram até nossos dias, tais como: Palácio Imperial, palácio da princesa Isabel, o da baronesa de S. Joaquim, de Mme. Landsberg, da família Franklin Sampaio, do visconde de Mauá, da família Abreu Fialho (antiga Duchas), do dr. Francisco Pereira Passos, Chácara das Camélias, de d. Jerônima de Mesquita, dr. Guerra Rocha Miranda, Mme. Regendanz, barão do Rio Branco, embaixada inglesa, do sr. Bloch, e outras. Todos realçados pela vegetação dos parques delineados por Binot e tão ao gosto do nosso Segundo Reinado; com camélias, azaléias, flor do imperador, glicínias, rododendros, mulungus, paineiras, chorões, ciprestes, magnólias, crócus, pinheiros do Paraná, palmeiras diversas, etc. A corte dava o tom. Dom Pedro II adorava sua Petrópolis e ali deixava-se ficar, de novembro a maio.

Gostava de percorrer as ruas em sobrecasaca chapéu alto e mãos atrás. Caminhava pelo centro das ruas, nunca pelas calçadas. Falava com todos; quando calhava ser um colono alemão, acontecia corrigir-lhe a pronúncia. Ia às reuniões, festas e concertos do Hotel Bragança, às Duchas. Tanto o imperador como a família imperial eram muito queridos dos petropolitanos que, todos os anos, por ocasião da subida de SS. MM. II. organizavam brilhante recepção com música, vivas, foguetões, embandeirando e levantando arcos festivos com bambus e folhagens. À noite, os colonos alemães, como era uso, à luz de centenas de archotes, galgavam a montanha que fica em face da residência imperial, o morro do Cruzeiro, e ali, ao som de hinos e cantos, faziam estourar nos ares milhares de girândolas. Era um quadro magnífico ver a montanha iluminada, e subirem ao céu em todas as direções mil raios luminosos! (*O Paraíba*, 13/01/1859 e *Jornal do Comércio* de 24/10/1847).

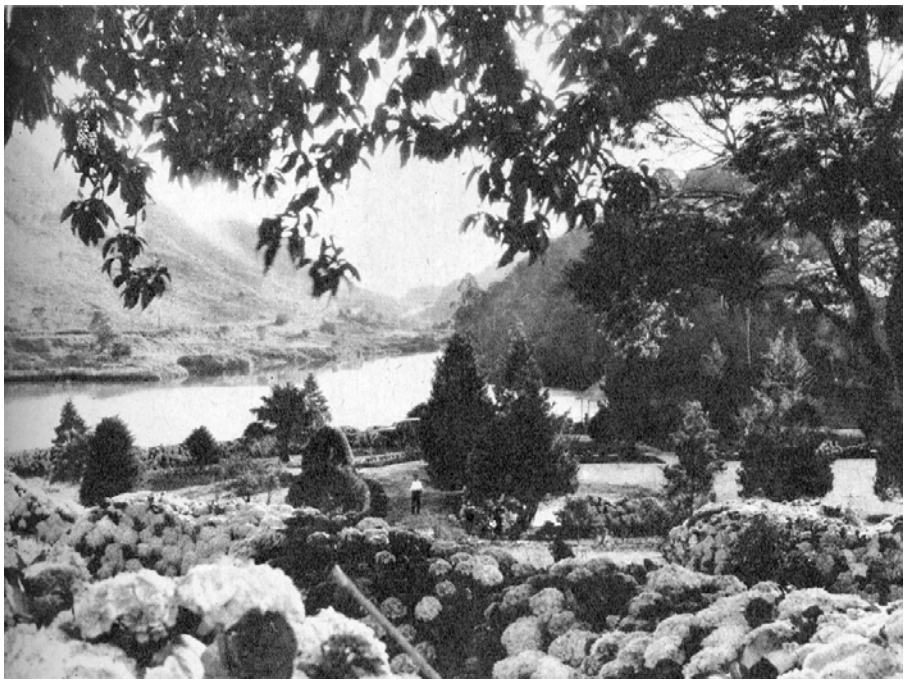
As matas não tinham sido devastadas, como acontece em nossos tempos. Um passeio de carro ou a cavalo à Cascatinha, à cascata do Itamarati, ao Retiro, à Cremerie, ao Alto da Serra (o Bois) ou à Quitandinha, eram maravilhas apreciadas por todos os turistas que iam gozar frescura, saúde, amenidade ambiente e ver a natureza exuberante, tudo próximo à corte, onde imperavam calor e a febre amarela. Não havendo automóveis, dominavam "os confortáveis landaus, os cupês, as berlindas de altas boléias com grandes lanternas de cristal, com seus cocheiros sempre perfilados, ligeiros *phaetontes*, cavalos de raça, charretes, aranhas, vitórias, caleças, *char-á bancs* para doze pessoas, e a carangueijola (ônibus a burro). Alugavam-se animais de 3$000 a 5$000 e carros de 2$000 a 3$000 por hora. Bastava dirigir-se ao Antônio Brandão, antigo condutor de diligências, à rua do Imperador 146, que fornecia o que preciso fosse para um bom passeio. Ou então a João Amâncio de Sousa Coutinho, rua da Imperatriz 11 e 13, que adquirira a antiga cocheira de carros da serra; e outros.

Os hotéis eram bons e melhores do que os do Rio, sendo mais afamados: o *Bragança*, inaugurado em 1848 e que prestou relevantes serviços à cidade até 1924, o preferido da sociedade, cujos empregados falavam francês e alemão, com 92 quartos, um espaçoso salão de baile, teatro, refeitório para 200 pessoas, etc. No grande salão reunia-se o *Clube dos Diários*, "modesta associação sem estatutos nem regulamentos criada por um grupo de viajantes que faziam a viagem redonda de Petrópolis à corte, diariamente."



Cascatinha. Veranistas de 1880 apreciando, um dos passeios clássicos de Petrópolis, a cascatinha Bulhões.

A linda cascata do Itamarati, por volta de 1880, antes da criminosa derrubada sistemática da mata virgem que a protegia e formava o local ideal mais pitoresco e grandioso de Petrópolis. Era passeio obrigatório de então, hoje em dia... nem se fala de sua existência.



Quem diria! Aí temos o que era Quitandinha. Já em 27 de dezembro de 1857, no *O Paraíba*, lia-se: "Vende-se, ou arrenda-se, uma grande propriedade em Petrópolis, própria para um hotel, no lugar denominado Quitandinha, constando de duas grandes casas construídas de novo de pedra e cal, com todas as acomodações necessárias para um grande estabelecimento, linda chácara, bonitos passeios, grande abundância de água cachoeiras, 3.000 pés de árvores frutíferas da Europa e do país, extensa parreira, grande capinzal para mais de 100 talhas diárias, 200.000 braças quadradas em matos virgens, etc." Foto da coleção do Museu Imperial.

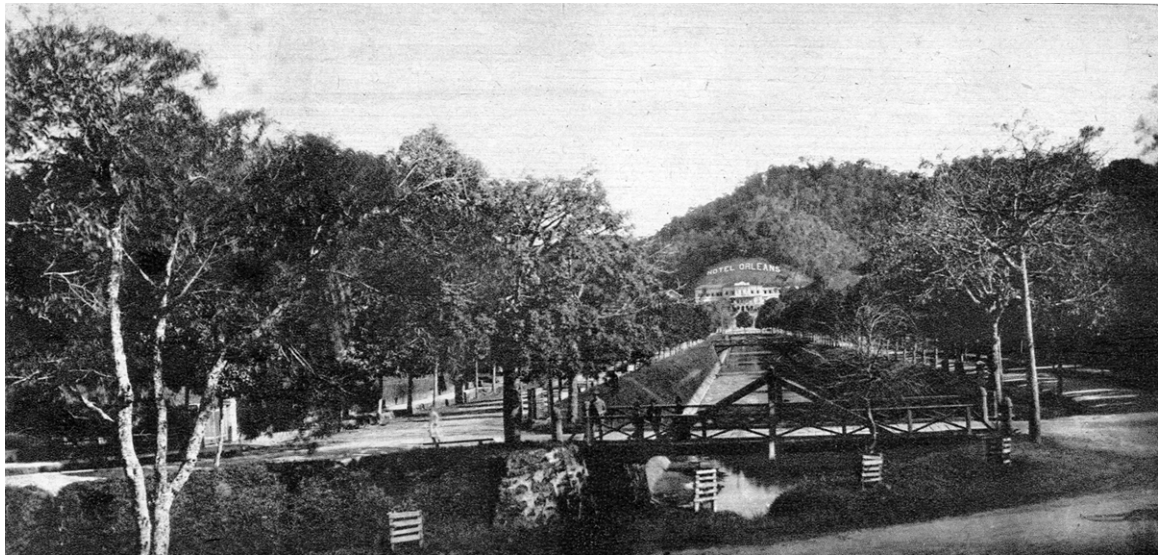
Visão típica do velho Petrópolis, a carrocinha do leite, que chegou até nossos dias. Foto da coleção do Museu Imperial.

Aguardando a chegada do trem, em Petrópolis, em 1885. Esta fotografia é um estudo sobre os vários gêneros de locomoção de então. Vemos o tílburi, caleche, o landau, a vitória, o cab, o cavalo e o ônibus. Os cocheiros estão de libré e cartola. A estação velha da estrada velha da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, inaugurando-se em 11 de fevereiro de 1883, com a presença do imperador d. Pedro II.

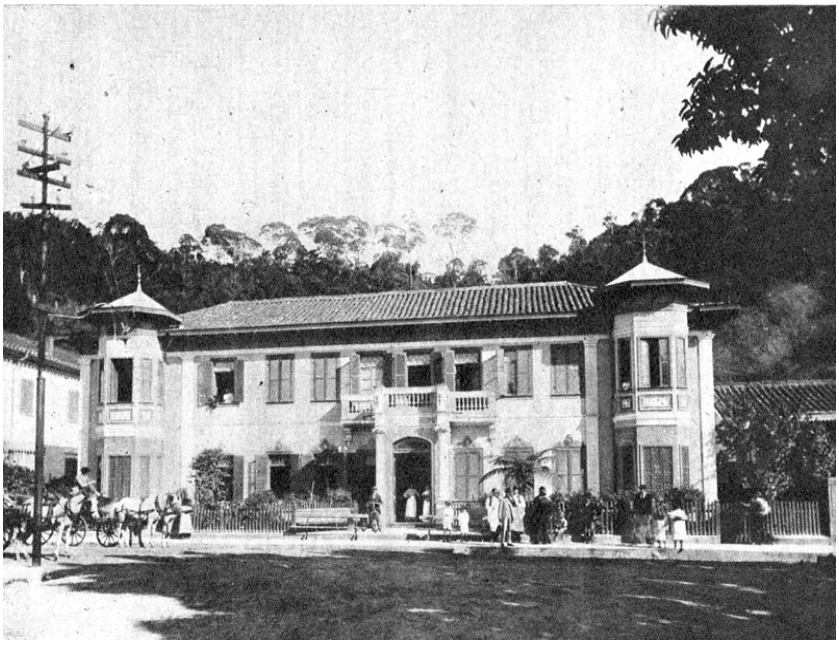
Passam-se alguns anos e, no princípio do século atual, à chegada do trem, havia um verdadeiro *embouteillage* de carruagens. Os terrenos baldios desapareceram para dar lugar aos prédios de moradia, hotéis, cafés, etc. Petrópolis crescia.

O cocheiro Antônio Brandão, ex-condutor de diligências, na ponte do Retiro, vendo-se a casinha onde se pagava o pedágio; 500 réis os carros e 80 réis os cavaleiros, tanto na ida como na volta, isso em 1884. Fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

Aí temos o velho e tradicional Hotel Bragança, que existiu nesse local, desde sua fundação, em 1848, até 1924. Foi um dos melhores do país. Era ponto obrigatório de toda Petrópolis e o preferido da sociedade. Em frente ao hotel, realizava-se a solenidade da entrega da chave da cidade ao imperador. Fotografia tirada no fim do século passado por fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

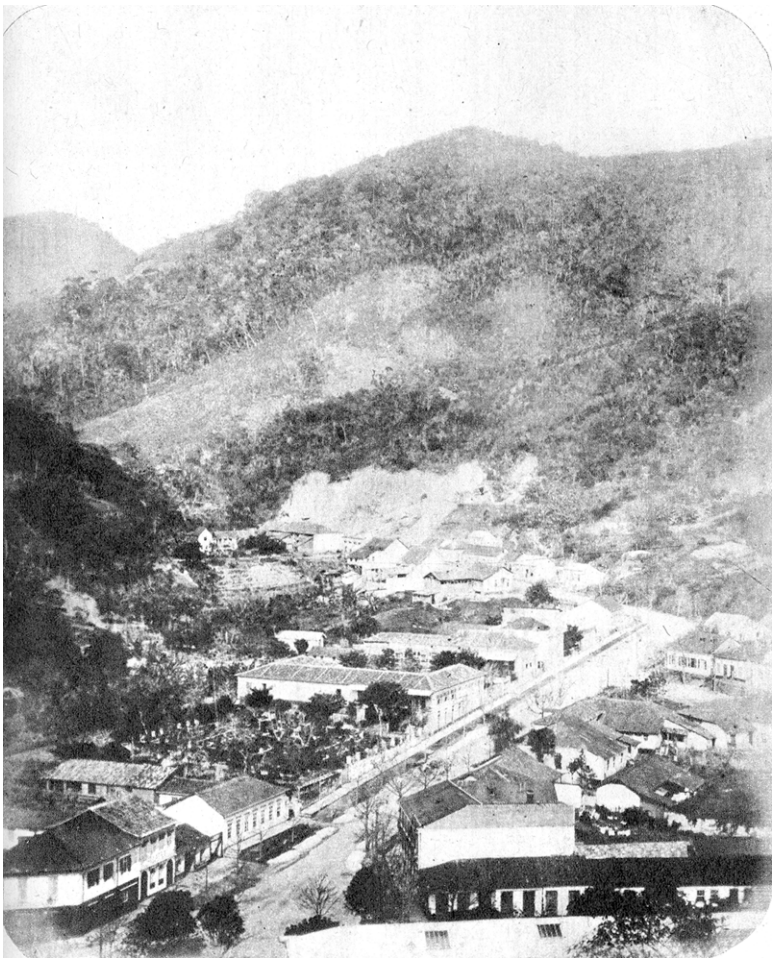


Avenida Koeler, em 1884 (Antiga rua D. Afonso). No fundo, o Palace Hotel, antigo Hotel Orleans. Das quatro paineiras que enquadravam as pontes então, ainda existe uma.

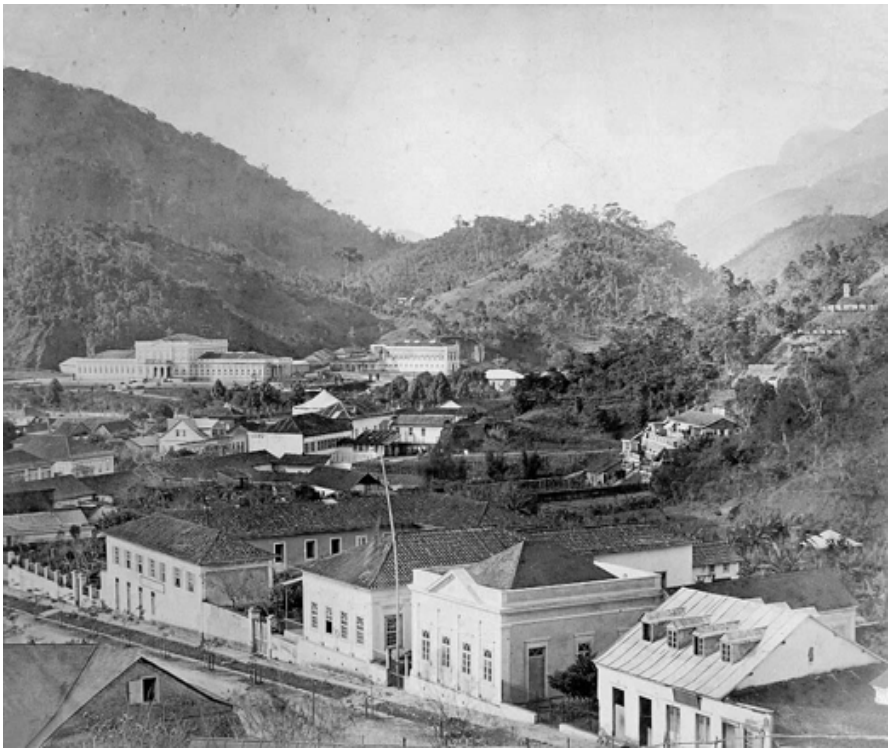


Hotel d'Europa

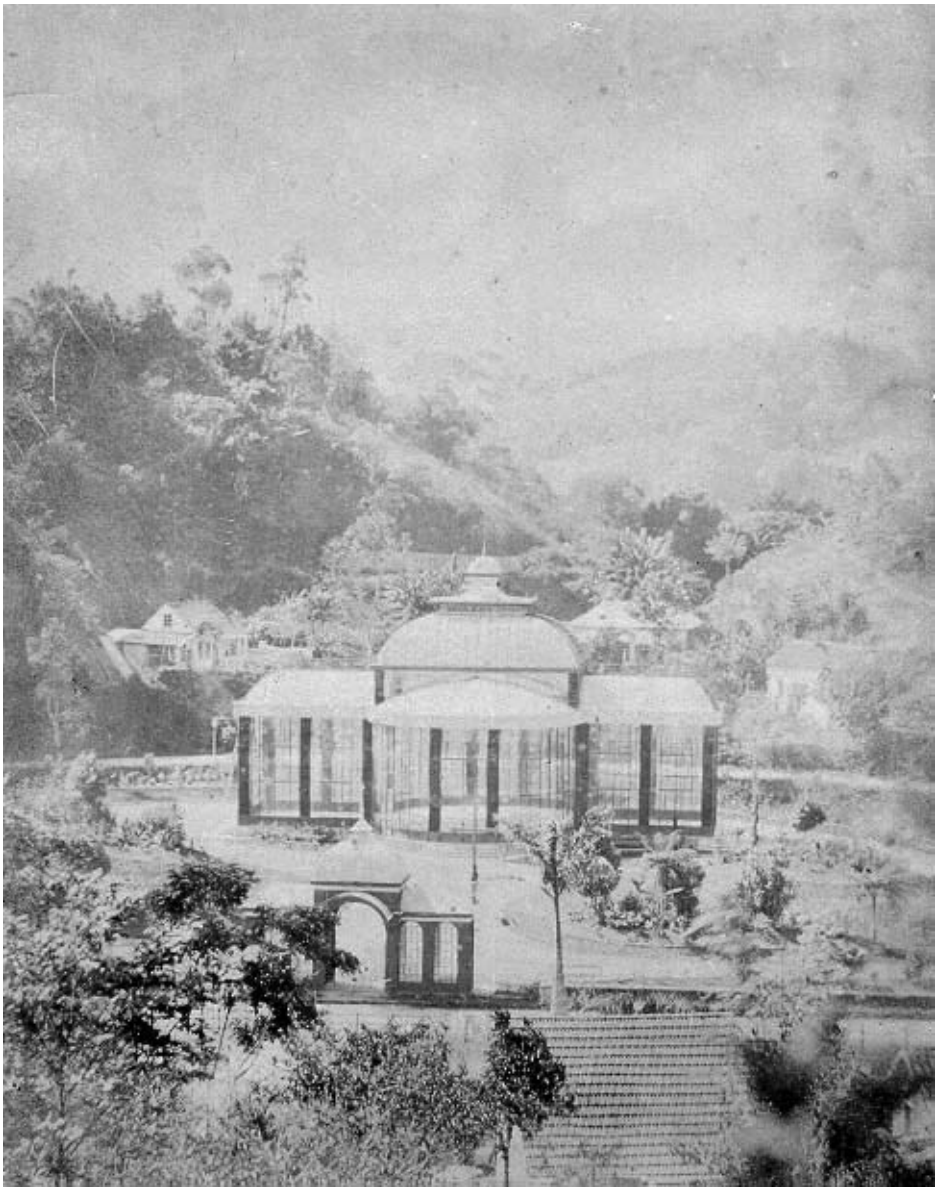
Antigo *Oriental* que pertenceu durante longos anos ao turco Said Ali, que viajara pelo mundo como camareiro de um nobre acabou hoteleiro em Petrópolis. E muito bom hoteleiro. Hospedou o arquiduque Maximiliano, depois imperador do México. Hinchliff, em sua obra, *South American Sketches* faz-lhe grandes elogios. Em 1868, anunciava que aos domingos haveria "excelentes empadas de galinha e palmito com camarão, desde 6 horas da manhã; assim como pão de ló (como só o Batista sabe fazer) pudins, tortas, presuntos e folhada de manteiga fresca. Prontifica-se qualquer encomenda e enfeita bandejas de doces para *soirées*". Em outro anúncio, vendia "superior geléia de marmelada, fabricada por Said Ali, notável pela aplicação as pessoas que sofrem do peito". (Paraíba, 27 de fevereiro de 1859). O Hotel d'Europa era o preferido dos recém-casados que tinham o bom gosto de subir para Petrópolis. Infelizmente esse prédio foi parcialmente demolido em 1948.



No primeiro plano, rua do Imperador, atual 15 de Novembro, onde vem desembocar a rua Princesa D. Januária, atual Marechal Deodoro onde se vê, bem ao centro, o casarão da primitiva fazenda do Córrego Seco, onde, em 1861, instalou-se o hotel Mac-Dowal que chegou até nossos dias com o nome de pensão Geoffroy. No fundo a rua Teresa. Foto de Pedro Hess, cerca de 1867 e que está no álbum *Vistas de Petrópolis*, da Biblioteca Nacional.



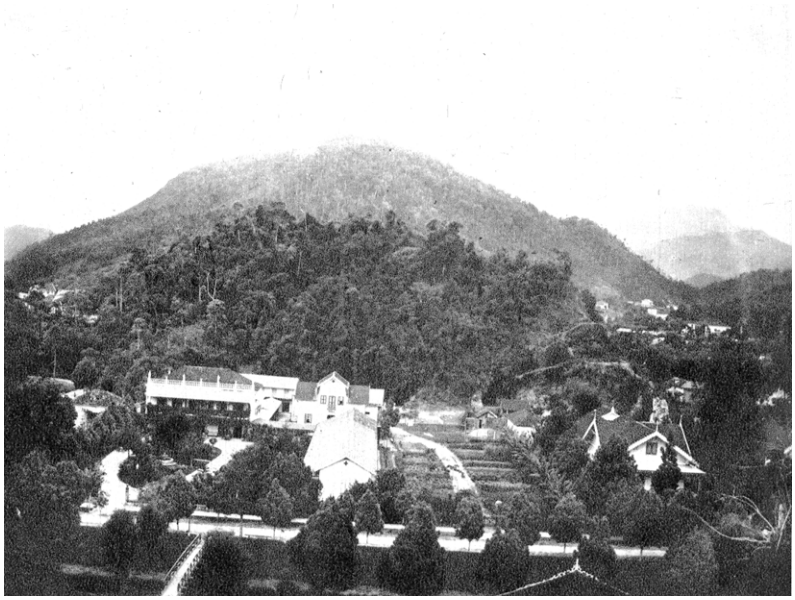
Aspecto de Petrópolis de 1865, tirado provavelmente por Klumb, do alto da rua Princesa D. Januária (Marechal Deodoro) e onde reconhecemos a velha fazenda do Córrego Seco (Pensão Geoffroy) e a atual casa de D. Jerônima de Mesquita, antiga casa do conde da Estrela. Vêm-se também os fundos do colégio Santa Isabel e os palácios Imperial e Grão Pará (antiga casa dos Seminários). Coleção do Museu Imperial.



O Palácio de Cristal construído em França para exposições de flores da Associação Hortícula, que alcançaram grande sucesso, assim como os concertos musicais que se seguiram. Tomaram parte nesses concertos: Alberto Nepomuceno e sra., me. Landsberg, melle. Yvone de Geslin, d. Elvira Gudin, etc. A pedra fundamental do Palácio de Cristal foi colocada em 2 de fevereiro de 1879 em presença de SS. MM. II. É de se esperar que um desses dias dêem-lhe novamente o seu aspecto e função antiga. Da coleção do Museu Imperial. Fotografia do ateliê de G. Leuzinger.

Avenida Barão do Rio Branco, antiga Westfália. Ao fundo vemos a cúpula do Palácio de Cristal.

Aspecto de uma exposição hortícula de Petrópolis, por volta de 1878. Fotógrafo desconhecido.
Coleção do Museu Imperial.



Hotel Internacional que pertenceu ao sr. Paladini à rua de Bragança, hoje em dia 1º de Março. Antes de ser hotel pertenceu esta bela propriedade ao inglês Scully. Em 1910 foi adquirida pelo sr. Landsberg, que em 1915 ou 1916 vendeu-a ao sr. Luís R. Miranda para ali se instalar o Tennis Club, que passou a ser um dos pontos obrigatórios de reunião dos veranistas. Em 1948 foi adquirido pelo *Petropolitano F. C.* que aí instalou sua sede social.

(Guia do Tinoco, p. 75). O *Orléans*, inaugurado em 1883, à rua Barão de Amazonas, o atual Palace, o primeiro cuja construção, desde o início, se destinou a hotel e que vangloriava-se de comunicar-se com o Hotel Bragança, do mesmo proprietário, por meio de um telephono (sic). Possuía passeios na floresta, labirinto, banhos de duchas e de cachoeira. A diária, em 1884 era de 5$000, crianças e criados, 3$000. Almoçava-se as nove e meia, jantava-se às quatro e meia e havia chá, das sete às dez horas da noite. O *Grão Pará*, bem mobiliado à inglesa, ficava à rua do Imperador (15 de Novembro), em frente à bacia do prédio pegado ao Grande Hotel atual), aí os empregados falavam inglês, pois era o antigo *Hotel Beresford* que pertencia ao inglês George Beresford. O *Oriental*, depois *Europa*, pertencente ao turco Said Ali, que hospedou o arquiduque Maximiliano, depois imperador do México, e, que Hinchliff tanto elogia. Havia mais o *Mac-Dowal*, fundado em 1861, instalado na primitiva fazenda do Córrego Seco, conhecido também por *Hotel Mills* por pertencer ao inglês Ricardo Mills, e mais tarde transformou-se em pensão Macedo, e depois *Jeoffroy*, demolido em 1942. Quase todos anunciavam, triunfantes, que possuíam carros em correspondência com a estrada de ferro e… um piano! Como se dançava então! Era a grande mania. Houve anos em que era chique jogar, outros em que estavam na moda os piqueniques, mas, depois que os petropolitanos deram para dançar foi a grande folia. Todos dançavam, crianças, moços e velhos, até a família imperial.

Havia as exposições hortícolas no Palácio de Cristal que atraíam toda a fina flor petropolitana. Essa idéia de criar-se um "palácio de exposição hortícola" foi uma "idéia simpática e patriótica de Sua Alteza o sr. conde d'Eu", conforme o *Mercantil*, no ano de 1883. Construiu-se a estufa, que veio da França, no local do antigo Passeio Público. A inauguração deu-se em 2 de fevereiro de 1884, com magnífico baile em benefício da associação hortícola.

O Congresso Filarmônico 15 de Março organizava saraus dramáticos no Teatro da Floresta, mantido por sr. Augusto Rougemont. O programa de 7 de janeiro de 1883, em honra à chegada de SS. MM. consistiu em: hino nacional e uma das melhores ouvertures executada pela banda de música, comédia de um ato de Alfredo de Ataíde – *O Tio Torquato*, pelo corpo cênico do congresso. A seguir a "muito espirituosa e aplaudida comédia em 3 atos, de Rangel de Lima – *Moços e velhos*." Nos intervalos tocava

a orquestra do congresso. Findo o espetáculo: grande baile, que terminava alta madrugada. Os petropolitanos sempre apreciaram o teatro. Desde 1858, já se havia construído – o *Progresso* (*O Paraíba*, 24/01/1858) e desde então várias companhias subiam a serra para distrair um pouco a população. Os espetáculos deviam ser bastante concorridos, pois o proprietário do Hotel Suíço, um dos melhores, então, 1858, dava-se ao trabalho e despesa de participar ao público, por meio de anúncio no jornal – "que nas noites de espetáculo se encontra no seu estabelecimento uma grande diversidade de comidas, vinhos, licores finos e doces de todas as qualidades, encarregando-se de mandar levar aos camarotes chá, refrescos, etc., assim como guardar as bengalas, dando um cartão numerado, sendo todo o serviço feito com prontidão e asseio." E o chefe de polícia a fazer público – "que é inteiramente proibido entrar-se para as cadeiras, ou platéias do teatro com bengalas e chapéus de sol, bem assim, em observância aos artigos 139 e 140 da lei de 5 de dezembro de 1849, recomenda-se a todos os srs. espectadores, ordem, decência e silêncio necessários." Se esse pobre subdelegado de polícia visse a algazarra que se faz em nossas salas de espetáculos de hoje – fechava-as. Para aqueles que acham os preços de cinema caro, informamos que os preços do Teatro Progresso, em 1858, variavam de 8$000 (camarotes) até 2$000, cadeiras e 1$000, platéia, o que equivaleria, mais ou menos, a uns Cr$ 60.000 e Cr$ 20,00 de hoje. Havia também corridas de cavalos no Jockey Clube de Petrópolis que data de época quase remota, para nós, pois inaugurou-se em 23 de agosto de 1857 e ficava no prado do Fragoso, na raiz da Serra. Este prado existiu quase até o fim do século, e serviu até para alguém publicar no *Mercantil* de 05/01/1889 uma quadrinha que prova que Petrópolis já tinha ou ia ter muita coisa que o Rio ainda não tem em abundância hoje:

> "Tem cavalos de corridas
> E, portanto, um prado tem;
> Vai ter gás, vai ter esgotos
> E água muita também".

Não esqueçamos as recepções de Suas Altezas os srs. conde e condessa d'Eu, às segundas-feiras, das duas às quatro da tarde, na sua residência à r. D. Afonso (Av. Koeler).

Os divertimentos em Petrópolis, não eram tudo. Assim, criaram fama seus bons colégios, tais como: o *Kopke*, inaugurado em

1848 que possuía prédio próprio, construído especialmente para isso, à rua Nassau, atual Av. Piabanha. Entre outras coisas, ensinava aos alunos natação, no rio Piabanha, e nos recreios, o cultivo de flores e legumes. O colégio *Paixão*, fundado, em 1871, por José Ferreira da Paixão, à rua do Palatinado, cujo prédio, anteriormente serviu ao colégio de João Batista Calógeras; a *Escola Doméstica de N. S. do Amparo*, do padre Siqueira e fundada por ele em 1868; o Santa Isabel, para meninas pobres, fundado por um francês, padre Nicolau Germain, dirigido até nossos dias por freiras da congregação de S. Vicente de Paulo.

Montaram-se grandes fábricas de tecido, a *Imperial Fábrica de São Pedro de Alcântara*, a fábrica na *Cascatinha* da *Cia. Petropolitana*, então a maior da América do Sul; a *D. Isabel* e outras. A fábrica de cerveja de Frederico Guilherme Lindscheid, atual *Bohemia*, "que era montada com luxo e possuía um magnífico salão para receber os consumidores", a garrafa de cerveja custava 100 réis. Tinha sempre cerveja dupla, cerveja preta, cerveja barbante, água de Seltz, limonada gasosa e sifon.

Os alemães Heinrich e Guilherme Sieber, artistas em lapidações de vidro, executavam trabalhos artísticos, gravando, lapidando e dourando, sobre grande variedade de objetos de vidro e, deixando lindos exemplares, que hoje são muito apreciados pelos colecionadores, tais como lampiões para querosene, pesos para papel, copos, vasos, buquês, decorados com ramos de flores e aspectos da terra, tudo como eterno moto – "Lembrança de Petrópolis." Outro artista que viveu dos veranistas foi Carlos Spangemberg, apreciável entalhador, fabricante das afamadas bengalas de Petrópolis e outros objetos entalhados em madeira, tais como: molduras para quadros, espelhos, ramalhetes de flores, farinheiras, bonecos, tudo ao gosto germânico, tão em moda nos centros turísticos da Alemanha, Áustria e Suíça. Concorreu com seus objetos artísticos a várias exposições, sendo premiado nas exposições: Nacional de 1861 e 1866; de Londres em 1862; e Paris, em 1867.

Como toda cidade que se preza, Petrópolis teve seus fotógrafos, alguns artistas de real mérito. Assim temos Henrique Klumb, que era fotógrafo de SS. MM. II. e da Academia das Belas-Artes, estabelecido no Rio de Janeiro, a partir de 1855, e que antes de 1862 andou fotografando aspectos da cidade serrana. Mais tarde, em 1865, estabeleceu-se definitivamente em Petrópolis, onde desen-

volveu seu comércio tirando retratos dos personagens ilustres que lá iam veranear, organizando exposições de seus trabalhos onde, "o visitante, ao pagar sua entrada de 1$000, adquiria o direito a um exemplar do seu retrato em quadro que se entregará três dias depois de tirado" (*O Mercantil*, de 6 e 09/01/75). Tirou vários aspectos pitorescos da cidade e arredores que estão minuciosamente relacionados no raríssimo livrinho "Petrópolis – relação das vistas em fotografias de Petrópolis e seus arrabaldes – Petrópolis, 1874." Foi um dos primeiros a tirar paisagens com efeitos de luar que obtiveram grande sucesso. Algumas destas fotografias serviram para ilustrar o delicioso e raro guia: *Viagem Pitoresca a Petrópolis*, atribuído a Carlos Augusto Taunay, e o raríssimo *Doze Horas em Diligência – Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora, Escrito em Dois Idiomas: Português e Francês, Pelo Fotógrafo de SS. MM. e AA. II. e da Imperial Academia das Belas-Artes, Rt. H. Klumb* – 1872.

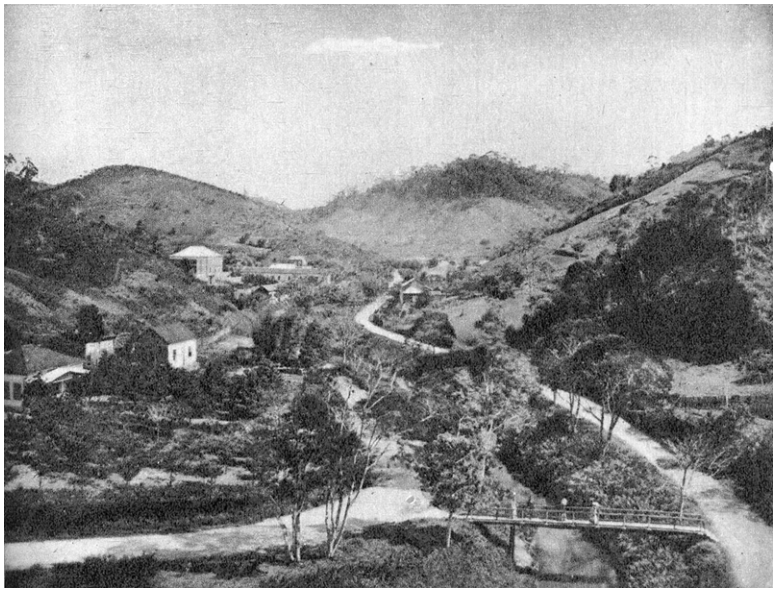
O *Almanaque Laemmert* de 1864 nos dá notícia de um fotógrafo petropolitano – João Meier Filho. Logo no ano seguinte faz referências a um atelier de João Nogueira de Sousa, à rua Paulo Barbosa e, à rua D. Afonso, em 1867 achava-se Pedro Hees. Os filhos deste continuaram o negócio do pai e a firma Hees, Irmãos, existiu até 1915. Existem deles interessantes e raros álbuns com vistas da cidade que atestam o grau de perfeição que atingiram. Em 1892 anunciavam que estavam à praça da Liberdade, antiga Dom Afonso, nº 8, onde tiravam retratos, vistas, etc., pelos mais aperfeiçoados sistemas; e que vendiam grupos da ex-família imperial, tirados dias antes da sua deposição.

A seguir veio o pintor retratista e paisagista Ernest Papf que nos deixou alguns bons retratos e ótimas paisagens. Como muitos artistas do seu tempo, com o advento da fotografia, tomou-se de paixão pela nova arte e virou fotógrafo. Em 1885 morava à rua Barão do Amazonas perto do hotel Orleans, atual Palace, e anunciava no *Guia de Petrópolis* de Tomás Cameron que se encarregava de trabalhos relativos à sua arte, especializando-se em grupos, vistas de Petrópolis e da estrada de ferro. (p. 118).

Ernest foi sucedido por seu filho Jorge Henrique Papf. Em 85 foi publicado um *Álbum Guia da Cidade de Petrópolis*, direção de Júlio Pompeu de Castro Albuquerque, onde havia fotografias de J. H. Papf. O álbum custava 3$000. Como gostaríamos de ver um deles!

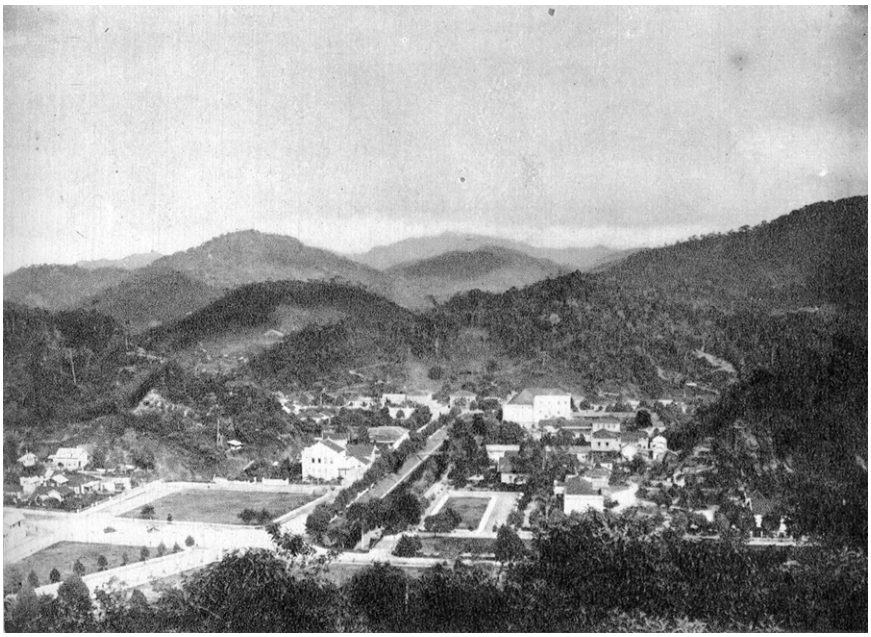
Petrópolis em 1865. À esquerda o *Hotel Inglês*, um dos três primeiros da cidade. Ficava à rua do Mordomo, atual Paulo Barbosa, onde está o Crédito Móvel. O casarão, no centro da fotografia foi posto abaixo em 1949 e serviu a Câmara de Petrópolis por muitos anos. No canto direito, ao alto, o Palácio Imperial. No primeiro plano o Córrego Seco, atual Palatino, em cuja margem esquerda, fica atualmente, a estação da estrada de ferro. Fotografia do atelier de G. Leuzinger, da coleção do Museu Imperial.

O carnaval de Petrópolis em 1880. Fotografia tirada na rua Barão do Amazonas por fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

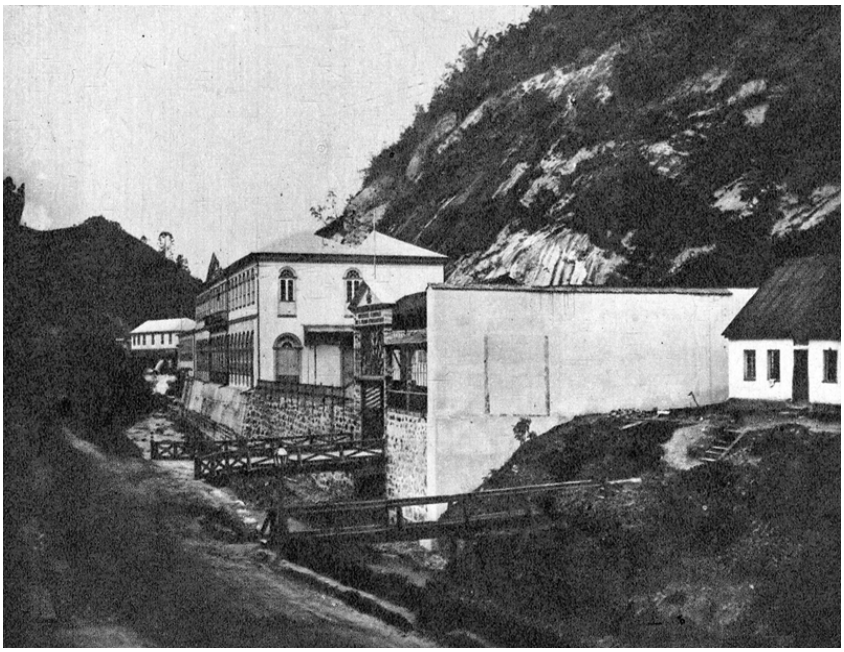


Bairro Nassau, atual avenida Piabanha, em 1880. O casarão à esquerda era o prédio do célebre colégio Kopke, cujos terrenos serviram mais tarde para exposições municipais e atualmente é cortada pela rua Walter Bretz.

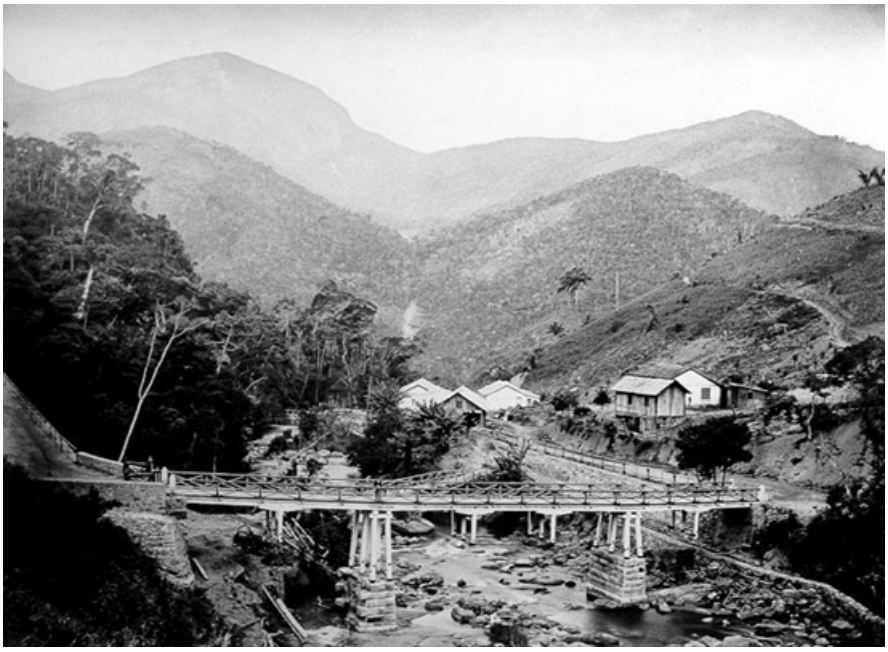
Boa fotografia tirada pelo ateliê de Georges Leuzinger , por volta de 1865, do primeiro colégio de Petrópolis – Kopke. O prédio serviu mais tarde para residência do segundo bispo de Petrópolis, d. João Francisco Braga. Nesse terreno foi aberta, em nossos dias, a rua Walter Bretz. Coleção do Museu Imperial.



Largo D. Afonso e ruas D. Afonso e de Bragança, por volta de 1885.
No primeiro plano, a rua D. Afonso (hoje avenida Koeler) encontrando-se em ângulo reto com a rua de Bragança (hoje 1º de Março), onde vemos o rinque de patinação e a casa que pertenceu à viúva Landsberg. Essa magnífica casa foi construída por um rico negociante lusitano de quem contam a seguinte anedota: a princesa Isabel estava remodelando o palacete da outra extremidade da rua, quando soube que rico mercador português iria construir nesse local, teve medo que o novo rico edificasse prédio que não fosse condigno e mandou-lhe dizer que se fizesse casa boa e grandiosa, ganharia uma comenda. O resultado ali está. O largo D. Afonso (praça Rui Barbosa) antes de ser ajardinada, segundo planos fornecidos pelo arquiteto paisagista Glaziou que idealizou o campo de Sant'Ana e a quinta da Boa Vista no Rio de Janeiro. Dando para esta praça, o palacete do visconde de Cruz Alta, mas tarde transformado em Hotel Majestic. Ao centro, o grande casarão, é o asilo N. S. do Amparo, benemérita obra iniciada em 1868 pelo padre João Francisco de Sequeira Andrade, para educar meninas pobres para serviços domésticos.



Imperial Fábrica de São Pedro de Alcântara – Estabelecimento fabril de fiação e tecidos de algodão, na Renânia, caminho para Duas Pontes, atual rua Coronel Veiga, por volta de 1885. A fábrica era movida por água represada do rio Quitandinha. Contava então com 3.500 fusos fiando até o número 20. Todas as máquinas vieram de Manchester. Empregava 120 operários entre meninos, meninas, mulheres e homens. Fabricava sacos para café, lona para velas, fazendas brancas para roupas, etc.

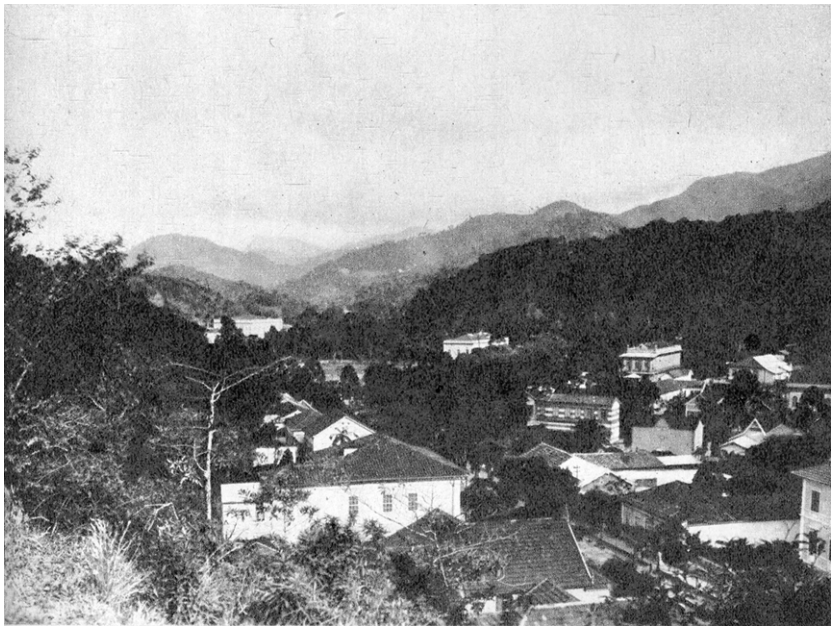


Um belo quadro tirado acima da antiga ponte que desce da Estrada União
e Indústria para a Cascatinha.

Rua do Imperador atual avenida 15 de Novembro em 1875. A vista foi tirada da praça do Córrego Seco, depois príncipe do Grão Pará, hoje Inconfidência – o mercado. Bons tempos em que se pendurava roupa para secar no meio da rua principal , ao longo da grade que seguia o Córrego Seco, o que provocaria um abaixo assinado no dia 18 de janeiro de 1876, que rezava: "Dizem os abaixo assinados, todos moradores da rua do Imperador, lado da rua Paulo Barbosa, que tendo lhes sido proibido pelo sr. fiscal de estender roupas lavadas na beira do rio naquela rua, e, não tendo os abaixo-assinados nem quintal nem terreno", etc. À esquerda reconhece-se o edifício onde estava ultimamente o Ginásio Pinto Ferreira, que pertenceu ao barão de Quartin e, que foi demolido em 1944.

Panorama tirado do mesmo local que o anterior, porém 10 anos depois.

Rua do Imperador (avenida 15 de Novembro), cerca de 1865. Vemos à esquerda, a entrada da rua Bourbon (Cruzeiro, depois João Pessoa) e, à direita, rua D. Francisca (General Osório). À esquerda, vê-se uma parte do Palácio Imperial. Fotografia provavelmente tirada por Revert H. Klumb, da coleção do Museu Imperial.

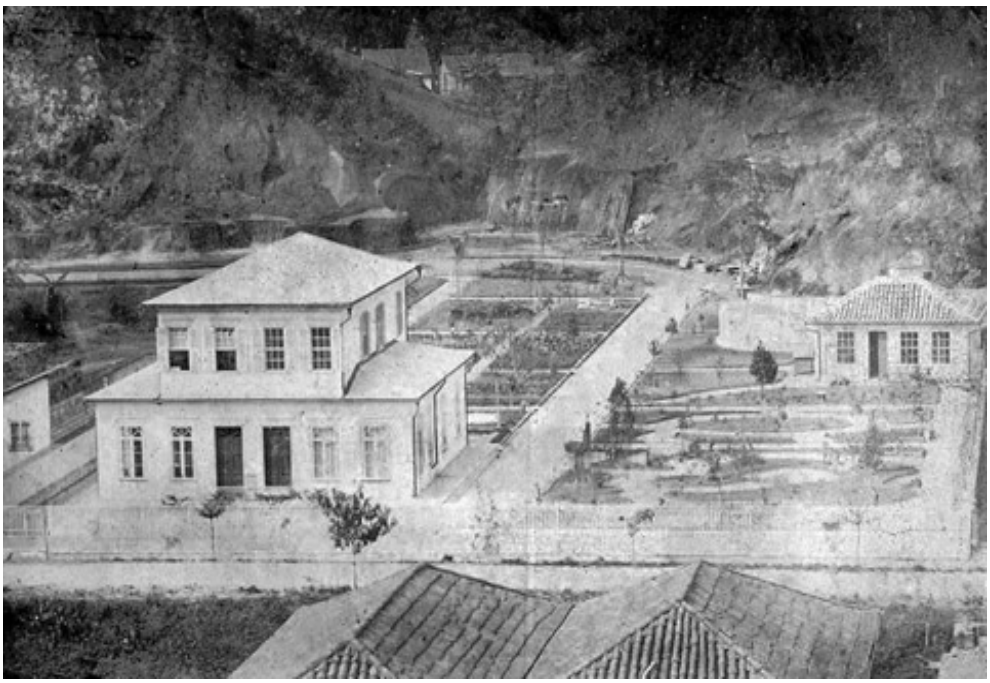


Vista tirada do morro que domina as casas da rua Paulo Barbosa, que nasceu com o nome de rua do Mordomo, porque o mordomo da Casa Imperial, conselheiro Paulo Barbosa da Silva, ali construiria sua residência de veraneio. No primeiro plano, à esquerda, antiga casa de Augusto Rocha Fragoso, onde funcionou a primitiva Câmara Municipal e que serviu, posteriormente, de correios, demolida em 1949. Ao fundo, à esquerda, o Palácio Imperial, e mais para a direita, três janelas do Palácio Grão Pará, antiga casa dos semanários.

Bela vista, tirada da rua Teresa, vendo-se no primeiro plano, a rua Visconde do Bom Retiro, no local em que é cortada pela linha da estrada de ferro, o pontilhão sobre o córrego Seco e no fundo, envolto por nuvens o Alcobaça.

A rua de Joinville (atual avenida Ipiranga, por volta de 1890). À esquerda, o trecho da rua conhecido pela alcunha “o buraco do Cunha,” e onde construiu-se o parque residencial Ipiranga. Mais adiante, o palacete Tefé, Tavares Guerra, atual Rocha Miranda. À direita, o começo da estrada da Saudade. Carlos Augusto Taunay disse dessa rua: “larga, longa, bem perfilada e nivelada avenida” – “menos habitada do que mereceria se, por sua largura, comprimento e irrepreensível regularidade”.

Aspecto de Petrópolis, em 1867. Fotografia tirada por Pedro Hess e que vem no álbum *Vistas de Petrópolis*, pertencente à coleção D. Teresa Cristina, que se acha na Biblioteca Nacional. Vemos a rua de Bragança, atual 1º de Março, e, no fundo a rua dos Artistas, depois D. Leopoldina, atual 7 de Abril. No encontro das duas, o hotel de Said Ali, mais tarde Europa. Notar que o Amparo ainda não fora construído e que o largo D. Afonso não fora ajardinado.



Rua de Bragança, atual 1º de Março, por volta de 1865, vendo-se a casa e parque do Ministério da Áustria, terreno ocupado atualmente pelo Petropolitano Foot-Ball Club. É o prédio que aparece na vista panorâmica da mesma rua. Coleção do Museu Imperial. Fotografia tirada por Pedro Hess.

As Duchas como mais comumente era conhecido o estabelecimento hidroterápico do francês Antoine Court, à rua Nassau (avenida Piabanha). Era muito bem instalado e melhor freqüentado. Havia duchas frias quentes, escocesas, de vapor, elétricas, etc. podia-se tomar “banhos de vapor, de piscina, e de natação, russos e simples, aromatizados, de terebentina, e sulfurosos”. O chalet da direita ainda existe tal qual, e o prédio da esquerda, bastante modificado, também. Fotografia do atelier de G. Leuzinger e que se acha no Museu Imperial.

À rua Nassau (av. Piabanha) nº 8, desde 1877 ficava o importante *Estabelecimento Hidroterápico* – as Duchas – do francês Antoine Court, que declarava em anúncio no guia de Th. C. (Tomás Cameron) – "Estabelecimento montado sob o modelo dos mais notáveis da Europa e munido de todos os aparelhos atinentes à hidroterapia. Duchas frias, quentes, escocesas, graduadas, de vapor, elétricas, etc. Banhos de vapor, de piscina e de natação, russos e simples, aromatizados, de terebintina e sulfurosos". E não exagerava; as Duchas, como todos chamavam, eram ótimas, bem instaladas e melhor freqüentadas. A família imperial era assinante e toda a alta roda lá ia buscar conforto a seus males. Petrópolis era então estação d'água!

Outro francês, (já notaram a quantidade de boas coisas e instituições que Petrópolis deve a esta nação?) Jules Buisson, foi o criador da *Fruitière Buisson* ou *Cremerie Parisienne*, depois *Cremerie Buisson*. Foi ele que deu a Petrópolis e ao Rio queijos e manteiga fresca; antes, tudo vinha em lata da Europa. Queria formar "uma sociedade de cultivadores reunindo-se em comum para levarem em dias e horas marcadas, em lugar preparado para esse fim, todo o leite que pudessem vender para o fabrico de queijos e manteiga", conforme nos informa J. Tinoco, em 1885.

A cidade já possuía o bem organizado hospital de *Santa Teresa*, funcionando em amplo prédio, inaugurado a 12 de março de 1876, por dom Pedro II, que tão relevantes serviços vem prestando até hoje. Assim uma biblioteca municipal e dois jornais: *O Mercantil*, e *O Paraíba*, cujos primeiros números apareceram, respectivamente em 3 de março e 2 de dezembro de 1857, e respectivas oficinas tipográficas.

Para aqueles que pensam que os *tubarões*, então *monopolistas*, da vida atual são uma criação das dificuldades do nosso século XX, e que os bons tempos eram antigamente, transcrevemos uma pequenina notícia aparecida no *Paraíba*, de 7 de fevereiro de 1858, há, portanto, 90 anos passados: "Apesar das providências tomadas ultimamente pelo digno sr. subdelegado sabemos que se continua a vender nos açougues carne a 240 réis a libra e de péssima qualidade. Os monopolistas procurarão de todos os modos iludir as autoridades e prejudicar o público". Como vemos, "plus ça change plus c'est la même chose".

Não podemos descrever Petrópolis, nesse fim de século, sem mencionar os sapos. Sim, os famosos sapos petropolitanos. Havia-os em profusão, de todos os tamanhos e feitios que, à noite, organizavam verdadeiros concertos, precursores da música moderna... Depois do pôr-do-sol, e especialmente em dia chuvoso, era impossível passear pelas ruas sem pisar, por descuido, num batráquio. Vários viajantes, que por ali passaram mencionam, espantados, a profusão e barulheira produzida por tão úteis quão repugnantes animais. Interessante e espirituosa descrição é a que lemos na obra – *South American Sketches*, de Thomas Woodbine Hinchliff, grande admirador e entusiasta da linda cidade serrana, onde se demorou algum tempo, "… mas os estudos de um recém-chegado ao Brasil, numa noite chuvosa, são estranhamente interrompidos pelo incrível barulho de rãs e sapos, de todos os tipos e tamanhos, que por discordantes ruídos demonstram sua exuberante alegria. Não se pode chamar aquilo de coaxar. As variedades mais quietas e sossegadas, talvez coaxem, cedo, porém, são silenciadas por tribos cujos nomes são legiões, grunhindo, bufando, e até estridentes como trem a toda a velocidade; e quando param por falta de fôlego, o cantar mavioso é retomado por quantidade ainda maior de outros detestáveis batráquios, que continuam numa farra frenética e chocalhante como nunca ouvi igual, exceto por coro de carnavalescos embebedados".

E o inglês não exagerava porque pela mesma época, França Júnior, em crônica brilhante para a corte, escrevia:

"Sobre os sulcos fundos da estrada, formados pelos pesados carroções teutônicos da *União e Indústria*, andam os sapos a pular tão anchos e cheios de si que parecem trazer o rei na barriga.

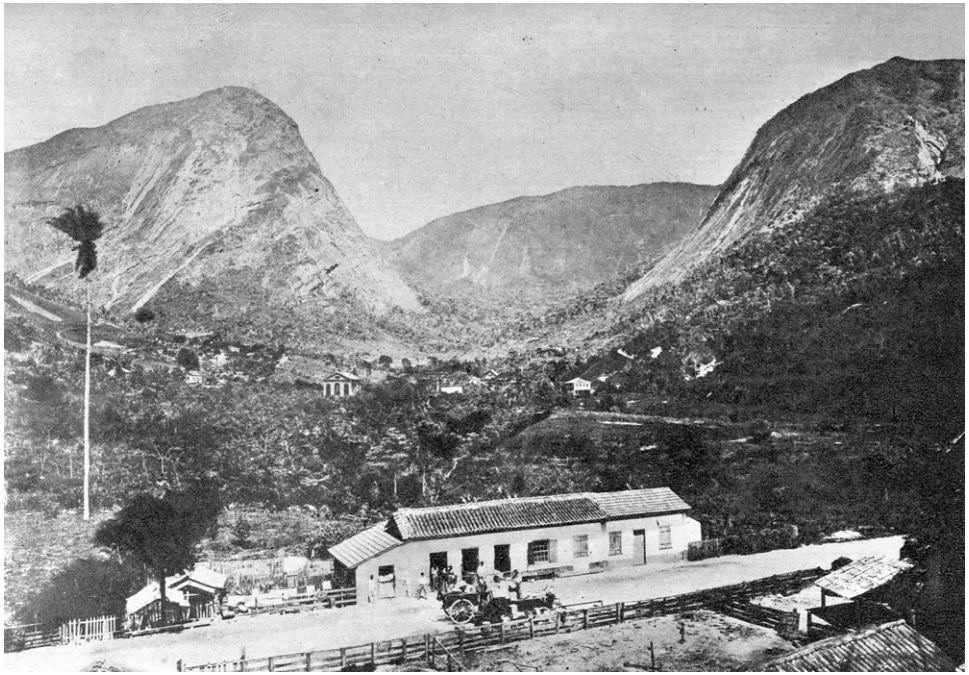
Encaminham-se talvez para o grande charco do jardim do palácio, onde mais de dois mil concertistas e cantores executam, sem interrupção, há quatro dias, um brilhante festival.

É o *Niebelungen* bactrácio mais grandioso que se tem ouvido até o presente!"

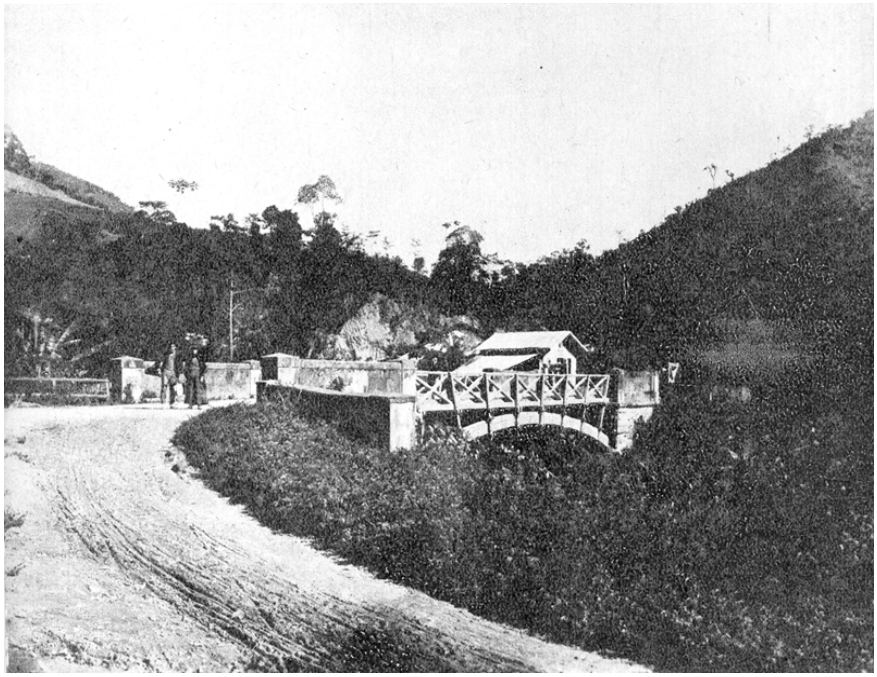
Aqui encerramos essas notas que completam as explicações e informações que acompanham as fotografias, que falam por si sós mais que sábios e longos comentários.

Gilberto Ferrez

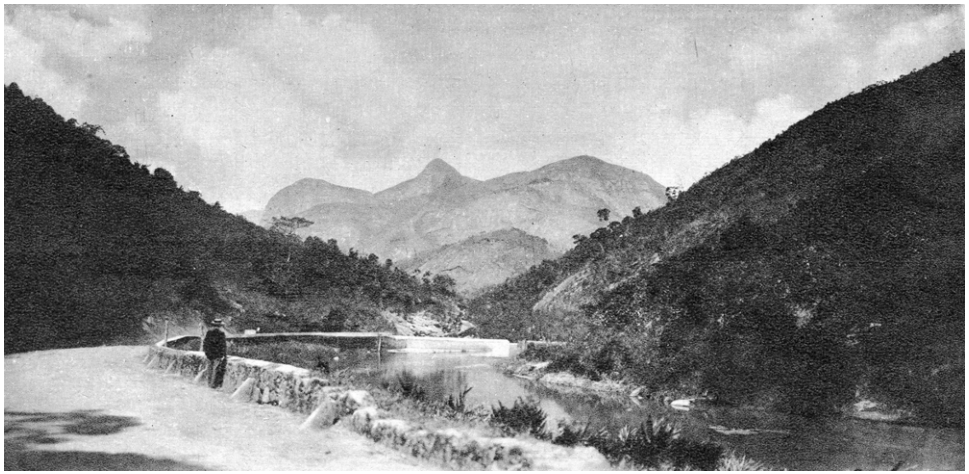
A *Frutière Buisson* ou *Crémerie Parizienne*, depois *Crémerie Buisson*, do francês Jules Buisson.



Linda vista do Vale do Retiro, por volta de 188, vendo-se, à esquerda, a pedra desse nome (1.450 m) e à direita, o Seio de Vênus (1.410 m). No primeiro plano, venda e carroção na Estrada União e Indústria e a casa do Vitorino da Rocha.

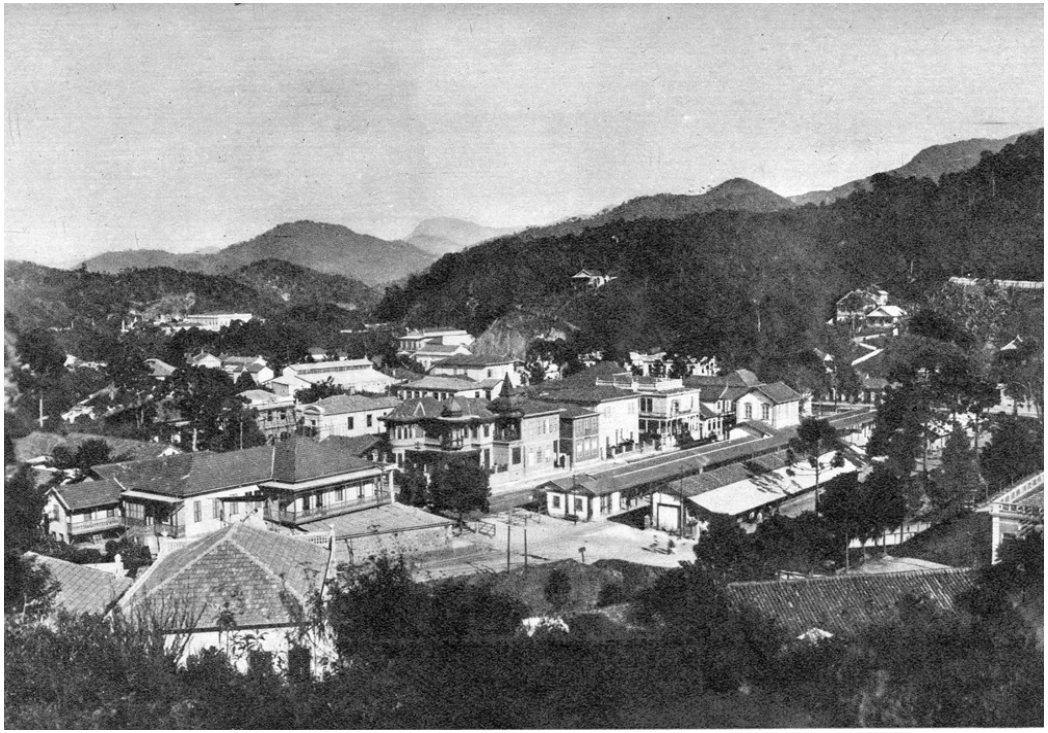


Antiga ponte do Retiro, da União e Indústria, na estrada do vale do Retiro, vendo-se a casinhola onde se cobrava a pedagem. Em 1884 os cavaleiros pagavam 80 réis e os carros 500 réis, tanto na ida como na volta. Esta ponte ficou pronta em 7 de setembro de 1857, conforme notícia que se lê no jornal da terra *O Paraíba*, do dia 10, e que nos informa que tinha: "15 metros de comprimento, 6 ½ de largura e é feita toda de madeira tapinhoã. É montada em 5 arcos com um décimo de abatimento, feitos de pedaços mas construídos de sorte que pode a ponte suportar, em qualquer tempo, a passagem de uma locomotiva. Mil e vinte e oito parafusos foram empregados nesses arcos que descansam sobre sapatas de ferro colocadas em cantaria. O desenho da ponte, é devido ao talentoso engenheiro o sr. Bulhões".

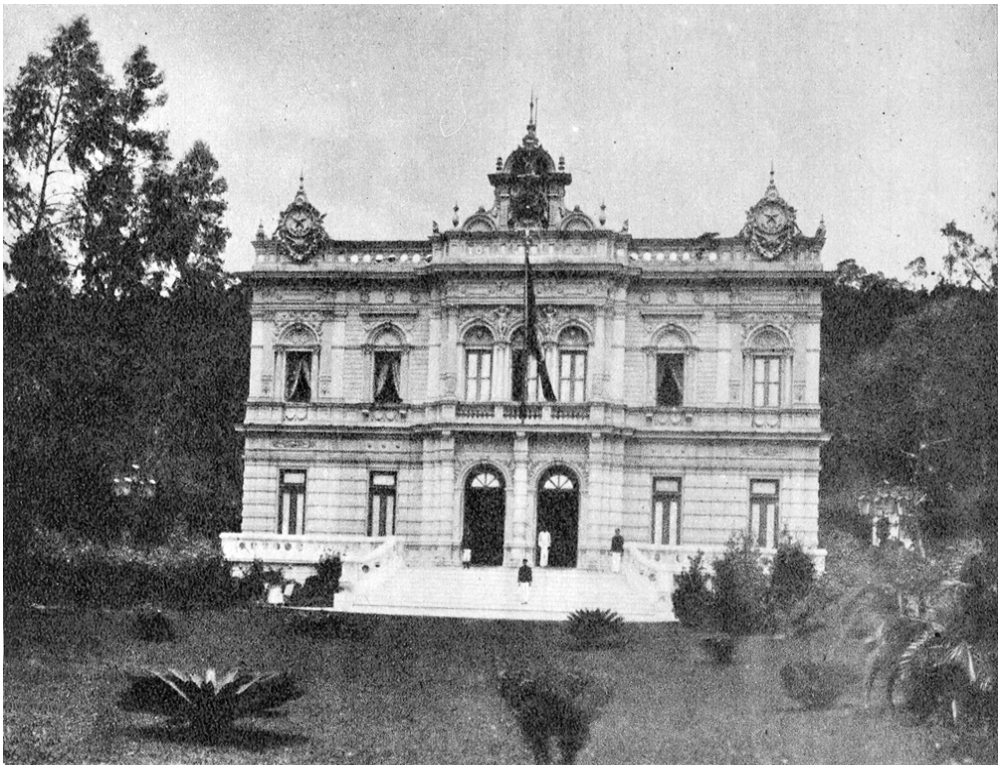


Trecho da estrada União e Indústria, pouco antes de se chegar à Cascatinha, vendo-se, ao fundo, o Alcobaça. A estrada União e Indústria, devida a larga visão e incansável esforço de Mariano Procópio Ferreira Lage, foi construída pelo capitão Mário de Oliveira Bulhões. Ainda hoje, esta estrada presta relevantes serviços, sendo seu traçado ótimo. O professor Agassiz acha-a tão boa como as melhores do mundo (p. 73 do seu livro). A primeira seção da estrada – Petrópolis a Pedro do Rio, foi inaugurada, com a presença de SS. MM. II. Às 7 da manhã, do dia 18 de março de 1858. O que diriam os nossos funcionários públicos de hoje se tivessem de acordar tão cedo! Para principiar a Cia. União Indústria mandou construir na Inglaterra duas "lindas e cômodas" diligências. Uma delas era para 16 pessoas e a outra para 8. Partiam às 6 horas da manhã e chegavam a Pedro do Rio ao meio dia. (*O Paraíba*, 21/03/1858).

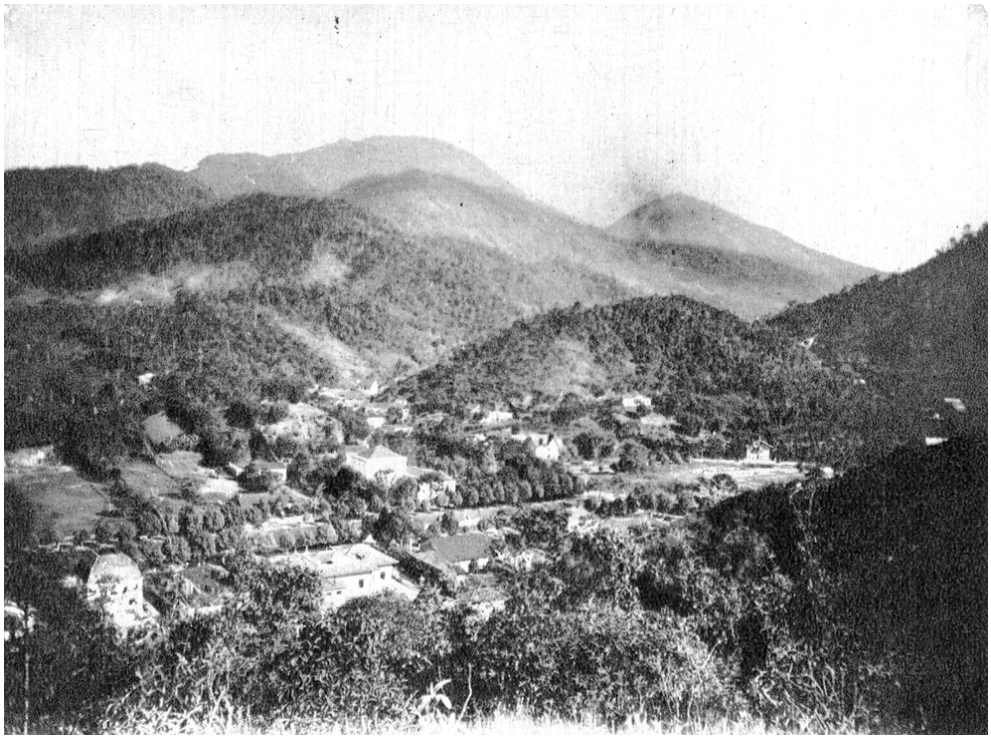
Aí temos uma diligência que fazia o percurso de Petrópolis a Juiz de Fora e de que falávamos na fotografia anterior. Está parada numa das estações intermediárias, Pedro do Rio, para mudar de parelhas. É bem possível que seja a Mazzepa, atualmente conservada no Museu Imperial, e que foi a diligência nr. 1 da Cia. O célebre astrônomo e escritor M. Liais, escreveu: “Au milieu dune dês plus accidentées du globe, veritable vallée Alpine, une route magnifique, aux pentes douces et régulicres, comme il em existe à peine encore dans l´Europe même , oeuvre gigantesque par lês immenses travaux d’art qu’elle a occasionés, et que fait honneur au Brésil, unit Petrópolis, ou mieux Rio de Janeiro, à Juiz de Fóra” (Burton, p. 34).



Panorama dos arredores da estação ao findar o século passado. Vê-se bem a estação velha e a cancela, suprimida com a construção da ponte para pedestres. Vemos as casas da rua Paulo Barbosa e, lá no último plano, o Palácio Imperial.

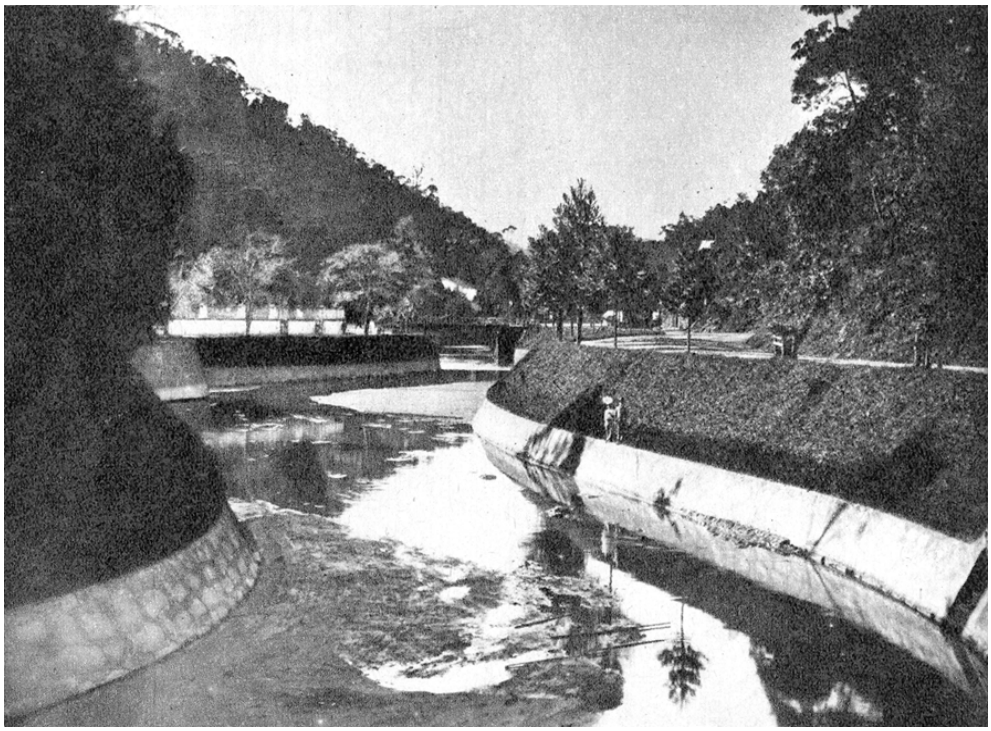


Palácio Rio Negro. Residência de verão do presidente da República, cuja construção principiou em 1894, como propriedade do barão Rio Negro, que aí deu lindas festas.



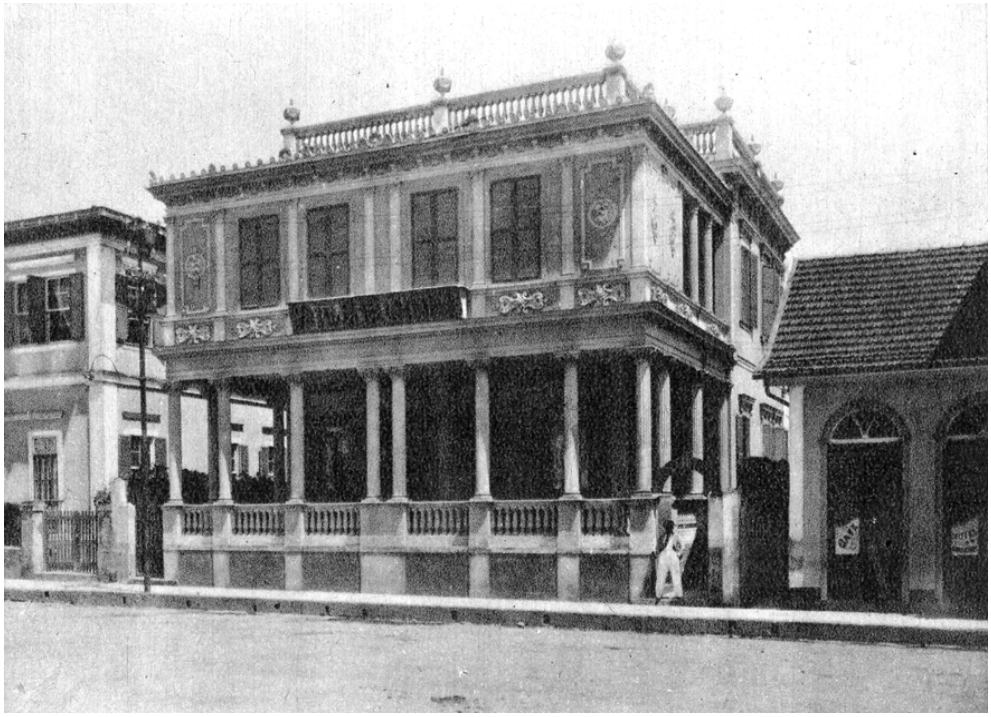
Outro aspecto da avenida Koeler, rua 13 de Maio e avenida Ipiranga, por volta de 1890, tirado do morro do Cruzeiro. Entre outras casas, vê-se a antiga residência da princesa Isabel, onde funciona o Liceu Fluminense. À direita a plataforma onde se construiria mais tarde a catedral.

Rua do Imperador, atual 15 de Novembro, ao encontrar-se com a rua D. Januária, atual Marechal Deodoro, por volta de 1885. No tempo das diligências, era o caminho obrigatório dos veranistas, que chegavam pela rua Teresa, e vinham parar no Hotel Bragança, cujos fundos avistamos no canto direito. À esquerda, no segundo plano, o asilo Santa Isabel, onde desde 1877, vêm-se educando gerações de petropolitanas. Notar como arborização primitiva da cidade, sobressaíam os chorões e os pinheiros do Paraná.



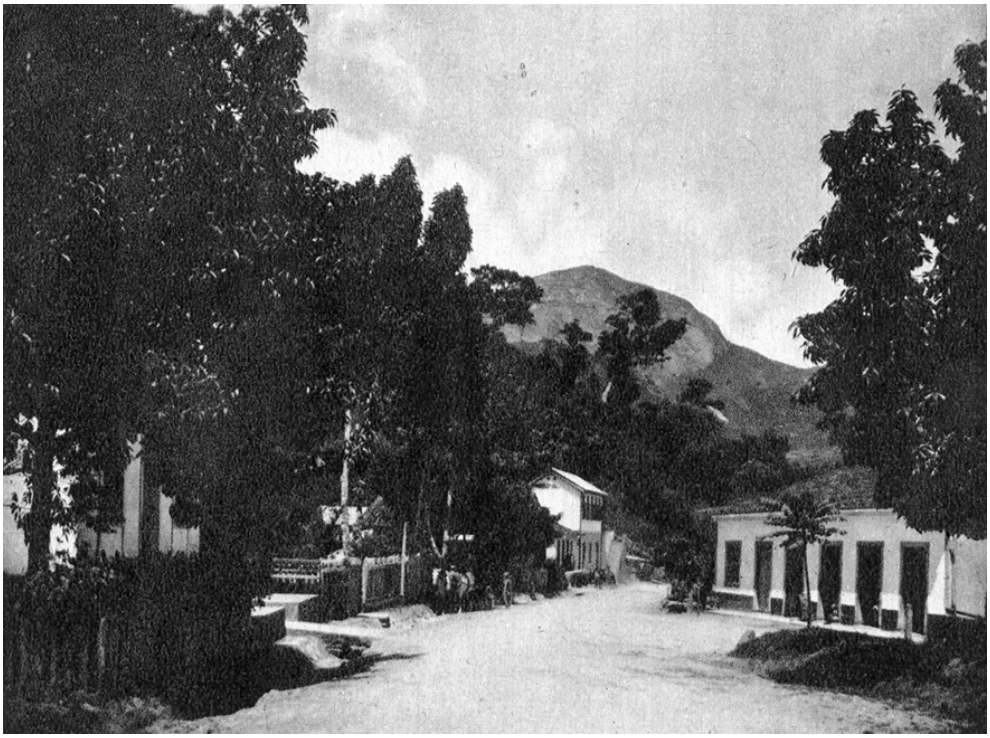
A Confluência (perto da praça do Palácio de Cristal, antiga praça Coblenz).Confluência porque ai lançava-se o rio Quitandinha, no primeiro plano, ao rio Piabanha. Coblenz por corruptela de confluência, feita pelos colonos alemães. À esquerda, o gradil da antiga casa do visconde de Mauá, à direita, a rua padre Siqueira. Perto da ponte, principia a avenida Rio Branco, antiga Westfália que por sua vez é o início da estrada União e Indústria que vai para Juiz de Fora.

Os edifícios do Fórum, delegacia de polícia e quartel-general da força pública, da avenida 15 de Novembro, pouco depois de inaugurados, em 1895.



Um velho conhecido dos veranistas, o Hotel Pensão Central, em frente à estação, por volta de 1905. Este prédio foi demolido em 1945. Aí perto havia um barbeiro que comunicava no *Mercantil*, de 5 de fevereiro de 1890:

O barbeiro da estação
Que nesta data aparece
A todos pede e carece
Amizade e proteção.



Trecho da estrada União e Indústria, vendo-se à direita a rua que vai para Cascatinha. Fotografia tirada por volta de 1890.

Fazenda do Quitandinha, por volta de 1880 (trecho do lago, vendo-se o então proprietário dr. José de Andrade Pinto).

A banda do Gustavo, num pic-nic efetuado na chácara do Binot no Retiro, em 1872 mais ou menos. Fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

Avenida 15 de Novembro, vista da bacia olhando para a rua Cruzeiro. Fotógrafo desconhecido. Coleção do Museu Imperial.

Bibliografia

AGASSIZ, Mme. et M. Louis. *Voyage au Brésil*, Paris, 1869.
Almanaque Laemmert – coleção.
Almanaque da Gazeta de Notícias.
Anuário do Museu Imperial – coleção.
BURTON, Capt. Richard F. *Explorations of the Highlands of the Brazil*, Londres, 1869.
CABRAL, A. do Valle. *Guia do viajante no Rio de Janeiro*, Rio, 1884.
Centenário de Petrópolis. Trabalhos da comissão do centenário, 7 vols. Petrópolis.
CLARK, the Rev. Hamlet. *Letters Home from Spain, Algeria and Brazil...*, Londres, 1867.
COURCY, Viconte Ernest. *Six semaines aux Mines d'or du Brésil*., Paris, 1889.
EDGCUMBE, E. R. Pearce. *Zephyrus a holiday ir Brazil and on the River Plate*, Londres, 1887.
ELWES, Robert. *A sketcher's Tour Round The World*, Londres, 1854.
FRANÇA Jr. *Folhetins*, Rio, 1926.
FRÓES, José Kopke. *Petrópolis Capital do Estado*, Petrópolis, 1941.
GELABERT, Carmen Oliver de. *Viaje Poético a Petropolis*, Rio, 1872.
HADFIELD, William. *Brazil and the River Plate in 1868*, Londres, 1869.
HINCHLIFF, Thomas Woodbine, *South American Sketches*, Londres, 1863.
Jornais: coleções de *O Mercantil*, de Petrópolis; *O Paraíba*, de Petrópolis; *Gazeta de Petrópolis*; *Jornal do Comércio*, do Rio; *Correio Mercantil*, do Rio.
KIDDER, Rev. D. P. and FLETCHER, Rev. J. C. *Brazil and the Brazilians*, Filadélfia, 1857.
KLUMB, Rt. H. *Doze horas em diligência, guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora...*, Rio, 1872.
KOSERITZ, Carl von. *Imagens do Brasil*. São Paulo, 1943.
LACOMBE, Américo Jacobina. *Paulo Barbosa e a Fundação de Petrópolis*. Petrópolis, 1940.
L'Empire dru Brésil. *Les Guides de l'Etoile du Sud*, Rio, 1887.
MAUÁ, visconde de. *Autobiografia*; 2ª edição, Rio, 1943.
MASCHEK, E. de. *Mapa do Município Neutro*, Rio.
PFEIFER, Ida. *Voyage d'une femme autour du monde*, Paris, 1880.
RAFFARD, Henry. *Jubileu de Petrópolis*, Rio, 1895.
RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*, S. Paulo, 1941.
SCULLY, William. "Brazil its Provinces and Chief Cities...", Londres, 1866.
SODRÉ, Alcindo. *A Cidade Imperial*, Petrópolis, 1929.

SPIX, J. B. von e Martius, C. F. P, von. *Viagem pelo Brasil*, Rio, 1938.

TAUNAY, Carlos Augusto. *Viagem pitoresca a Petrópolis*... por ***, Rio de Janeiro, 1862.

TH. C. (Thomaz Cameron). *Os Estabelecimentos Úteis de Petrópolis*, Petrópolis, 1879.

TH. C. (Thomaz Cameron). *Guia de Petrópolis para o ano de 1885*, Petrópolis.

TINOCO, J. *Petrópolis: guia de viagem*, Rio de Janeiro, 1885.

URSEL, Cte. Charles de. *Sud Amérique*, Paris, 1879.

Viagem imperial de Petrópolis a Juiz de Fora (por ocasião da inauguração do tronco principal da Estrada da companhia União e Indústria), Rio de Janeiro, 1861.

Departamento de Imprensa Nacional
Rio de Janeiro - Brasil - 1951