REVOLUÇÃO INDUSTRIAL, LOCOMOTIVAS A VAPOR, ENSINO DE HISTÓRIA: WILLIAM TURNER E *CHUVA, VAPOR E VELOCIDADE* (1844)

DOI: 10.56579/eduinterpe.v2i1.3716

Marco Antonio Stancik[1]

[1] Doutor em História, professor da Graduação em História (Bacharelado e Licenciatura) e da Pós-Graduação Profissional em Ensino de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG.
E-mail: marcostancik@hotmail.com

RESUMO: O presente estudo apresenta proposições para o trabalho em sala de aula em torno do tema locomotivas a vapor na Revolução Industrial do século XIX, a ser desenvolvido a partir das reflexões que podem ser suscitadas pela pintura *Chuva, vapor e velocidade* (1844), de William Turner (1775-1851). Para tanto, é proposta a projeção da referida obra com boa resolução, que pode ser facilmente obtida na internet, para, por intermédio de uma análise de caráter iconográfico/iconológico, desenvolver o tema em conjunto com os alunos. Isso pode ser realizado através do questionamento a eles dirigido sobre os elementos presentes na tela e subsequente reflexão a ser desenvolvida pelo docente. As proposições são apresentadas a título de exemplo, podendo ser desenvolvida em torno dos mais variados temas e com o auxílio não apenas de pinturas, mas também de outros formatos de imagens.

Palavras-chave: Ensino de História; Revolução Industrial; Locomotivas a Vapor; Pintura – Século XIX; William Turner (1775-1851).

INTRODUÇÃO

> "A cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro."
> (Hobsbawm, 2007, p. 293)

Abordar a contemporaneidade implica, quase que inevitavelmente, ter em conta a Revolução Industrial e, embora possa parecer mais evidente pensá-la em suas dimensões e implicações econômicas, é possível e necessário propor que as mais diversas áreas de atuação humana foram por ela impactadas. Assim, sociedade, política, cultura, sociabilidades, identidades, ideologias, imaginários, entre outras, figuram como algumas por ela profundamente afetadas. Isso ajuda a explicar o número imenso de estudos dedicados ao tema Revolução Industrial e o sempre renovado interesse em analisá-la sob diferentes ângulos, assim como a necessidade de sua discussão em sala de aula. E tanto melhor se isso for realizado com o emprego de abordagens diferenciadas e, quiçá, mais atrativas. Objetivos estes detalhados ao longo do presente estudo.

Sob tal perspectiva, uma proposta que pode se revelar promissora é o emprego de pinturas do período que fizeram menções à Revolução Industrial na forma de imagens que figuram entre as primeiras que registraram os impactos proporcionados pelo advento e expansão das ferrovias e

locomotivas a vapor – provavelmente o mais poderoso símbolo da industrialização - em seus tempos iniciais. Estas constituiriam "um marco econômico, social e nos costumes" (Iglésias, 1982, p. 56), em meio a um cenário de crescente concentração urbana e fabril (Arruda, 1988, p. 65). A título de exemplo, pode-se apontar para artistas tais como William Turner (1775-1851), Honoré Daumier (1808-1879), Éduard Manet (1832-1883) e Claude Monet (1840-1926), entre muitos e muitos outros, que produziram obras pictóricas esteticamente impactantes e reveladoras em termos dos aspectos sociais, políticos, econômicos, entre outros aos quais apontam. Obras estas que podem nos colocar em contato com suas percepções relativas ao tema, propiciando, talvez, boas experiências de natureza didático-pedagógica em sala de aula.

Observe-se que, embora aqui se faça menção às pinturas, imagens em outros formatos/suportes – fotografias, gravuras, etc. – foram produziram, estiveram disponíveis em grande quantidade no período, e a ele sobreviveram, constituindo outras tantas fontes primárias perfeitamente viáveis para o desenvolvimento de atividades similares às aqui propostas. Contudo, estas não são objeto de atenção no presente estudo. Optou-se pela ênfase em pinturas não apenas visando delimitar a reflexão, mas também pela imensa capacidade expressiva com a qual foram dotadas por seus criadores, dando a ver não apenas formas exteriores, mas também fazendo sentir em meio ao esforço de reflexão de professores e alunos em torno das suas mensagens não-verbais, de caráter visual. Ao mesmo tempo, ter pinturas como objeto de reflexão, na forma de fontes primárias hoje de fácil acesso pela internet – a rede global de computadores -, constitui excelente possibilidade de exercício interdisciplinar com a arte.

Isso porque muitas telas do século XIX nos falam do mundo do vapor, da velocidade, da mobilidade, das transformações sociais aceleradas, em meio a um misto de entusiasmo, fascínio e, não menos, certo temor, proporcionados pelas imensas e pesadas locomotivas. Afinal, estas repentinamente passaram a cortar territórios, encurtar distâncias, impactar o meio ambiente e os cenários urbanos, modificando formas de existência e de trabalho, percepções de tempo e espaço e, por extensão, afetando sociabilidades, sensibilidades, imaginários e representações sociais.

De tal forma, o presente estudo foi pensado visando oferecer proposições para o trabalho em sala de aula com o tema ferrovias e locomotivas a vapor, situado no contexto da Revolução Industrial do século XIX, conforme representações presentes em pinturas do período. Estas, portanto, não são empregadas como meras ilustrações, ou visando apenas seduzir alunos com belas imagens

(Bittencourt, 2009, p. 360-361), mas como objetos de análise tendo em vista uma problemática muito bem delimitada e com o emprego de metodologias pertinentes.

A título de exemplo, uma única obra foi selecionada para a apresentação da proposta. Trata-se da pintura intitulada *Rain, steam and speed: The Great Western Railway* (Imagem 1), um óleo sobre tela de autoria de Joseph Mallord William Turner, datado de 1844 e parte do acervo da *National Gallery* de Londres, onde o original se encontra desde o século XIX. Para o prosseguimento da reflexão, a tela passará a ser denominada simplesmente como *Chuva, vapor e velocidade*, e seu autor apenas como Turner, ou William Turner.

IMAGEM 1 – TURNER, J. M. W. CHUVA, VAPOR E VELOCIDADE, 1844. ÓLEO SOBRE TELA, 91 X 121,8 CM. LONDRES, NATIONAL GALLERY



Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/96/Turner_-_Rain%2C_Steam_and_Speed_-_National_Gallery_file.jpg

Nas próximas seções são expostas as dimensões teórico-metodológicas, com sugestões para a realização da dinâmica em sala de aula, seguida da análise mais detalhada da obra selecionada, de forma a apontar caminho possíveis de serem seguidos no desenvolvimento da atividade.

METODOLOGIA

> "Nenhuma outra inovação da Revolução Industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular."
> (Hobsbawm, 1991, p. 61)

A escolha do autor e obra – William Turner, com seu *Chuva, vapor e velocidade* - se deu sob o amparo de estudos gerais relativos à história da arte (Bockemühl, 20007; Gombrich, 1985; Schama, 2010; Sefrioui, 2025; Woodford, 1987). A partir de tais referências, buscou-se por reproduções com alta resolução disponíveis e facilmente acessíveis pela internet, constatando-se que as existentes na *Wikipedia* (https://pt.wikipedia.org/) atendem bem a tais requisitos. Ressalte-se que a obra reproduzida e analisada no presente estudo (Imagem 1) foi rigorosamente verificada a partir da bibliografia de apoio mencionada, bem como junto ao site da *London Gallery*, de forma a oferecer segurança no seu emprego como fonte documental, tanto na pesquisa como no ensino.

Em termos teórico-metodológicos, é necessário enfatizar a necessidade de sempre articular as pinturas analisadas ao seu contexto histórico, social, político e cultural, de forma a ter em vista a correlação/tensão entre a construção social do visual e a construção visual do social, parafraseando instigante provocação do historiador francês Roger Chartier (1990). E assim também entende-se pertinente ter em conta proposições de autores tais como Panofsky (2017) - por compreender-se ser um passo fundamental determinar cuidadosamente aspectos iconográficos e iconológicos das obras - , ou ainda Ernst Gombrich (1985; 1986), bem como Peter Burke (2004), objetivando, sempre sob a perspectiva da iconografia/iconologia, perceber discursos visuais permeados por ideologias, imaginários e representações que por elas são não apenas reproduzidas e/ou reelaboradas, como também produzidas sob novas formas e com novos conteúdos.

Isso significa também uma aproximação em relação às propostas de William Mitchell (2006), tendo em vista problematizar "práticas cotidianas de ver e mostrar", bem como que "a cultura visual é a construção visual do social, não somente a construção social da visão" (Mitchell, 2006, p. 7, 8). É proposto assim que, ao dar a ver as coisas de determinadas maneiras, tais imagens agem na

sociedade pois tendem a tomar parte nas relações de poder que buscam determinar sentidos, dotadas que são não apenas de uma natureza simbólica, mas também por exercerem poder sobre o olhar, pretendendo conformá-lo e não apenas "mostrar" algo (Mitchell, 2016).

Em sala de aula, entre outras incontáveis dinâmicas possíveis, a sugestão é desenvolver a reflexão com a apresentação da tela *Chuva, vapor, velocidade*, de William Turner, para que, em um primeiro momento, os alunos a observem e busquem identificar os elementos nela representados. A cada detalhe identificado, cabe ao docente balizar a reflexão, de forma a oferecer-lhes as informações e conhecimentos disponíveis, de forma a tornar significativa a mensagem visual do artista. Obviamente, isso pressupõe a disponibilidade de recursos para a projeção da obra de arte com boa resolução, de preferência com equipamento que não exija redução excessiva da luminosidade ambiente.

Esta obra de Turner é sugerida por suas características particulares, em especial pela pouca nitidez das formas nela presentes e sua "luminosidade vaporosa" – aspectos estes que serão melhor discutidos mais à frente -, que podem estimular a curiosidade e a imaginação dos alunos de forma a levá-los a fazer questionamentos quanto aos seus conteúdos formais, num primeiro momento, e ao detalhamento dos elementos simbólicos e demais aspectos, na sequência. Registre-se também que Turner criou outras obras similares, por exemplo, com uma embarcação a vapor em meio ao um ambiente esvanecido, com formas indefinidas, além de outras tantas pinturas que seguiram aquela tendência.

Para a atividade com a tela, o que se propõe é o emprego do procedimento iconográfico/iconológico em sala de aula, o qual pode funcionar como uma ferramenta eficiente e relativamente simples para o seu encaminhamento, de forma reflexiva e participativa. Assim, no momento iconográfico, a tarefa deve ser, por assim dizer, dividida com os alunos, cabendo ao professor expor e detalhar os elementos que compõem a cena – aquilo que é mostrado, dado a ver -, sempre mediante o questionamento aos alunos e orientando-os na percepção dos detalhes. Já a etapa iconológica deve ter foco nos elementos simbólicos e imateriais aos quais a obra pode remeter, assim como aos elementos não presentes na tela mas que devem ser considerados para que ela se torne rica em significados. Ou seja, trata-se de explorar como algo foi dado a verr, e, o que é também de imensa importância, como aquilo que foi mostrado também remete a elementos não presentes na imagem.

O mesmo procedimento, com algumas adaptações, pode ser realizado com diferentes pinturas e outros formatos de imagens, ressaltando-se uma vez mais que a proposta de exemplificar a partir de Turner deve-se ao caráter menos figurativo de sua obra, somado à profusão de elementos dispostos em toda a extensão da tela. Estes, ora pouco perceptíveis e discretos, ora mais evidentes, podem e devem ser explorados conjuntamente com os alunos no desvendamento das muitas camadas de significados e direções apontados pela obra e que nos possibilitam literalmente ver e até mesmo sentir de forma aproximada daquela que pretendeu seu autor. Com isso, entende-se possível igualmente explorar outras dimensões articuladas e novas realidades produzidas pela Revolução Industrial e a expansão das ferrovias, em meio a uma atividade talvez divertida e desafiadora para os alunos convidados a explorar o que existe na tela de Turner, inicialmente percebida apenas como um emaranhado de pinceladas e formas aparentemente indistinguíveis.

Na sequência são apresentados mais detalhes relativos à tela *Chuva, vapor e velocidade*, de forma a auxiliar o trabalho docente, conforme aqui proposto.

INGLATERRA, LOCOMOTIVAS A VAPOR E PINTURA

> "Imprecisão é meu forte."
> (Turner *apud* Schama, 2010, p. 287)

O surgimento e acelerado desenvolvimento das locomotivas a vapor é fenômeno do século XIX, embora vias férreas, ou trilhos paralelos, as antecedessem, principalmente na atividade mineradora, na qual animais puxavam vagões sobre trilhos já há alguns séculos. Mas, em 1804, Richard Trevithick (1771-1833) combinou a "força de uma máquina a vapor ao transporte sobre trilhos nas minas de South Wales e do nordeste da Inglaterra".

Transcorridas duas décadas, no ano de 1825, George Stephenson (1781-1848) ampliou as possibilidades de uso de locomotivas, associando o seu nome ao início do transporte de passageiros por linhas férreas. Naquela ocasião, ele "dirigiu uma de suas locomotivas, a *Locomotion*, a uma velocidade de cerca de quarenta quilômetros por hora, levando a reboque um vagão cheio de passageiros".

Logo a seguir, em 1829, com a locomotiva *Rocket*, que podia alcançar perto de setenta quilômetros por hora, o mesmo George Stephenson venceu a concorrência para fazer o trecho entre Liverpool e Manchester (Mortimer, 2018, p. 279). A partir daí, na Inglaterra, a ferrovia se revelou

"revolucionária até pelo seu efeito multiplicador, estimulando diversos ramos industriais e comerciais ligados ao novo sistema de transporte" (Vainfas *et al.*, 2010, p. 133).

Apesar das imensas dificuldades, dos altos custos e do esforço extenuante exigido dos trabalhadores envolvidos na sua implantação, as estradas de ferro se expandiram rapidamente, revelando-se um meio de transporte ágil e barato em viagens de longa distância, tanto para passageiros como também para mercadorias. Foi o que se observou nos Estados Unidos, país no qual o transporte ferroviário de passageiros teve início em 1830; na Bélgica e Alemanha, que o fez em 1835; no Canadá, em 1836; na França, Rússia, Áustria e Cuba, em 1837 (Mortimer, 2018, p. 279, 280).

A partir daí, mesmo "pessoas possuidoras de recursos modestos descobriram que, pela primeira vez em suas vidas, podiam fazer longas viagens para negócios, lazer, recreação e por amor" (Mortimer, 2018, p. 283). Por sua vez, os americanos endinheirados passavam a se servir de "*sleeping cars* com cabines de *toilette*, *state rooms* e até *palace cars* graças aos quais as famílias ricas podem viajar sem o convívio forçado com outros passageiros" (Schnerb, 1958, p. 157).

Hobsbawm (2007, p. 91, 102) comenta como foi grande o entusiasmo de alguns "profetas burgueses" diante das possibilidades oferecidas pelas novidades do período. É o que constatamos, por exemplo, nas páginas de periódico português datado de 1837, que fazia previsões inacreditavelmente otimistas:

> Os caminhos de ferro, invenção dos nossos dias, e que tanta honra fazem ao gênio inglês, que os inventou, e a aplicação da força motriz das máquinas de vapor, prometem produzir entre os homens mudanças tais, que só podem ser igualadas pelas que nasceram da invenção da tipografia. (...)
> De futuro, a Europa, cortada em todas as direções por semelhante via de comunicação, constituirá um só país, e os seus habitantes um único povo. Assim se acelerará a grande revolução que fermenta no espírito dos homens, e que tende a estabelecer a máxima parecença de costumes, de crença, de modos, e de interesses; a criar enfim a verdadeira fraternidade entre todas as nações. Não será, pois, exagerado dizer que a tipografia, as máquinas de vapor, e os caminhos de ferro criarão realmente a idade de ouro para o gênero humano. (Caminhos de ferro, 1837, p. 87)

Cinco anos após, em 1842, Vitória, rainha do Reino Unido, fazia sua primeira viagem de trem. Assim, legitimava ainda mais a recente invenção e, não menos, pretendia associar ao seu reinado uma

feição modernizadora. Tanto que, em 1846, a monarquia britânica já dispunha de um trem especial e exclusivo para seu uso (Queen recreates, 2017; Sekon, 1899, p. 91).

É neste contexto que William Turner teve suas primeiras experiências em viagens ferroviárias. Ele já era um pintor consagrado embora, não menos, alvo de severas críticas por sua intensa e livre expressividade, pelo seu uso inovador da cor, por progressivamente abandonar as convenções ditadas pela Academia, por se afastar do gosto vitoriano e abrir caminho para a pintura não figurativa (Schama, 2010).

Não se pretende aqui esboçar sua biografia e/ou sua trajetória como pintor, muito bem trabalhados por Schama (2010), Bockemül (2007), entre tantos outros autores. Em lugar disso, concentremo-nos na obra *Chuva, vapor e velocidade* (Imagem 1), selecionada para o presente estudo e que pode nos colocar em contato com suas percepções em relação ao assunto, aspectos da maior relevância para o trabalho em sala de aula.

Na descrição da obra disponível no *site* da *National Gallery*, temos o seguinte:

> Uma locomotiva a vapor se aproxima de nós ao cruzar a Ponte Ferroviária de Maidenhead sob a chuva. Projetada por Isambard Kingdom Brunel, a ponte foi concluída em 1838. Estamos olhando para leste, em direção a Londres, enquanto o trem segue para oeste. O encurtamento abrupto e exagerado do viaduto, que nosso olhar acompanha até o horizonte, sugere a velocidade com que o trem surge em meio à chuva. Turner pincelou levemente uma lebre aproximadamente no meio dos trilhos para representar a velocidade do mundo natural em contraste com a velocidade mecanizada da locomotiva. O animal agora está invisível, pois a tinta se tornou transparente com o tempo, mas pode ser visto em uma gravura da pintura de 1859. Turner frequentemente pintava cenas da vida contemporânea e tinha particular interesse pela indústria e tecnologia. Como ele frequentemente utilizava novas formas de transporte, incluindo trens a vapor, é improvável que a pintura seja uma rejeição à modernidade. Em vez disso, ele via tanto o trem quanto a ponte como temas dignos de serem pintados. (Rain, steam and speed – tradução livre)

O texto sucinto nos instiga a seguir em busca de maior detalhamento, tanto dos elementos presentes na tela, pois há muito mais, quanto em relação às possíveis mensagens por seu intermédio veiculadas. Primeiro aspecto a saltar aos olhos do observador e a explorar conjuntamente com os alunos: na imagem as formas foram preteridas em favor da luminosidade transmitida pelas cores, impressas na tela com pinceladas impetuosas, de imensa expressividade. Esta era a forma de Turner se expressar naquela que pode ser considerada a fase final do Movimento Romântico na pintura – do

qual ele fazia parte – e que, levando ao extremo a expressão de si na pintura, já anunciava as novas tendências que se desenvolveriam nas décadas seguintes, como é o caso do Impressionismo.

Desta maneira eram obtidos os "tons vaporosos" tão característicos dos trabalhos do pintor. Em Turner temos o que Gombrich descreve como "visões de um mundo fantástico, banhado de luz e resplendente de beleza" (Gombrich, 1985, p. 389). Turner foi, "acima de tudo, um dramaturgo da luz, o mais estupendo que a Inglaterra já produziu", conclui Schama (2010, p. 265). "Não é para fazer uma descrição realista do mundo que Turner utiliza a cor nos últimos trabalhos", aponta Bockemühl (2007, p. 84), para acrescentar que "o seu percurso vai ser um abandono gradual da representação realista", a qual esteve mais presente no início da sua obra.

Assim, de forma dramática mediante o uso por demais expressivo da cor, Turner inseriu, conforme anunciados no título da obra, a chuva que cai torrencialmente, o vapor que é emanado pela locomotiva, e a sensação da grande velocidade no seu deslocamento. Aqui se apresenta outro elemento a destacar em sala de aula: conforme proposições de Gombrich (1985, p. 389), "um mundo de movimento" é o que nos proporcionou Turner.

Tal conjunto resulta em algo mais, de grande importância na expressão da pintura do Movimento Romântico, ao qual, e de maneira muito peculiar, conforme mencionado, Turner tende a ser associado: trata-se da expressão do sublime, a estética do êxtase, do horror e do terror (Burke, 1993). Sublime que provavelmente auxiliava o artista a exercitar "sua imaginação sempre hiperativa", com o qual pintava uma visão, não uma cena (Schama, 2010, p. 262, 288, 291), a expressão da emoção por meio de traços e cores (Briffaud, 2020, p. 96).

A este respeito importante esclarecer aos alunos que, antes de Turner, o sublime remetia às forças da natureza naquelas situações em que elas tendem a se mostrar impiedosas e diante das quais o ser humano era representado como minúsculo, frágil, impotente, extasiado diante do infinito, do mar revolto, de um despenhadeiro, de uma tormenta. Uma atitude de êxtase, admiração, medo em relação à imensidão do mar, à grandiosidade das montanhas (Briffaud, 2000; Burke, 1993). O belo que é também terrível, tem imenso poder destrutivo, e ainda assim – ou talvez, por isso mesmo – fascina. Diante de tais forças, o que pode o frágil ser humano? Esta era a mensagem e o questionamento propostos por aqueles que até então buscavam expressar o sentimento do sublime em suas pinturas.

E Turner era mais um que assim se manifestava em décadas anteriores. Mas ele atualizou e renovou o sublime. E o fez após a década de 1830, marcada por impactantes inovações científicas e tecnológicas e também ao longo da qual as duríssimas condições de vida e trabalho dos pobres dos centros urbanos cada vez mais inchados parecem ter-lhe despertado a atenção. Em meio a esse processo, a composição dos trabalhadores ingleses sofria alterações. Enquanto a indústria de bens de consumo, como tecidos e roupas, empregava principalmente mulheres e crianças sem qualquer especialização, a de bens de produção – é o caso da indústria ferroviária - optava por homens, alguns deles especializados, como engenheiros e técnicos (Vainfas *et al.*, 2010, p. 134). Mas também buscava por aqueles destinados ao mais pesado esforço na expansão das ferrovias. Tempos em que, ao lado da manutenção das práticas escravocratas, o cartismo, os trabalhadores submetidos à Lei dos Pobres, a miséria e opressão fizeram Turner olhar para as multidões, as massas e todo o caos e desastres que anunciavam uma nova era (Schama 2010, p. 299-300). Assuntos estes até então absolutamente desinteressantes para integrantes das elites, como era o caso do pintor.

A LOCOMOTIVA A VAPOR E O SUBLIME TECNOLÓGICO: UM NOVO OLHAR

> "Tudo o que é sólido se desmancha no ar."
> (Marx; Engels, 2017, p. 19)
> "O terror é, em todos os casos, de alguma forma a causa do sublime."
> (Burke, 1993, p. 59)

O que foi até aqui discutido abre a possibilidade de explorar com os alunos, de forma diferenciada do usual, aquele mundo novo que se descortinava diante dos olhos do artista e meados do século XIX e que dele passou a exigir novas formas de expressão. Isso Turner obteve apresentando ao mundo o sublime que se pode denominar tecnológico, não mais atrelado exclusivamente às incontroláveis forças da natureza, mas também resultado das ações e criações humanas.

Ou seja, o sublime não se daria mais somente pelo perder o fôlego diante de um abismo ou uma imensa tempestade, mas decorreria de obras humanas colossais, de natureza industrial, tecnológica. É o que se apresenta na tela *Chuva, vapor e velocidade*. Nela, Turner deu destaque à máquina, que é visualizada frontalmente enquanto avança em grande velocidade e de forma aparentemente impossível de deter. Mas o fez em meio à impetuosidade da natureza, representada pela chuva – ou seria uma tempestade? -, que é intensa, que envolve, quase encobre, porém não é

capaz de deter a máquina. Pode-se até propor que há uma mescla do sublime convencional e o tecnológico, mas é este último que predomina, se impõe.

É possível apontar assim que, na tela, o sublime não está atrelado às forças da natureza e sim à grande, pesada e veloz locomotiva, que avança sem que aparentemente nada possa detê-la. A criação humana fascina, mas também intimida, atemoriza. O modo como isso é representado na tela visa transmitir sensações daqueles que testemunharam seu deslocamento, seja na condição de passageiros, tal qual Turner já havia feito, ou a apreciando a alguma distância.

Conveniente notar que, apesar da tendência em esvanecer as formas na qual Turner se especializava, em *Chuva, vapor e velocidade*, algumas formas também se fizeram presentes, embora pareçam quase que apenas esboçadas. E isso é mais evidente na inserção da locomotiva a vapor, conforme destaca a *National Gallery*, pois, conforme percebia Turner, "a tecnologia era um fato da vida, o futuro da Inglaterra" (Schama, 2010, p. 256), tornando-se digna de figurar como elementos central na pintura. Ou seja, na forma como representava a locomotiva a vapor, Turner parecia fazer uma singela, porém significativa concessão ao espírito prático vitoriano, interessado no "lado sólido e concreto da vida". Ou seja, "um mundo de medidas e proporções, de parafusos e rebites, um mundo governado pela engenharia" (Schama, 2010, p. 287).

Cabe lembrar que o site da *National Gallery* menciona a lebre cuja imagem se esvaneceu com o passar do tempo e que foge da locomotiva. Portanto, originalmente havia um contraste entre a lebre e a locomotiva. A primeira, integrada ao ambiente natural, pequena, ágil, leve, veloz, porém muito assustada com a imensa e veloz composição que surgiu repentinamente e passou a persegui-la. Assustada, a lebre foi deslocada de seu ambiente pela máquina-monstro que a afugentou. Tenderia a relação entre máquina e animal funcionar também como uma metáfora? Certamente, afinal, a máquina foi flagrada no momento em que expulsava a lebre do seu ambiente natural, assim como outras máquinas dos mais variados tipos vinham fazendo com o homem, que era por elas substituído no processo produtivo.

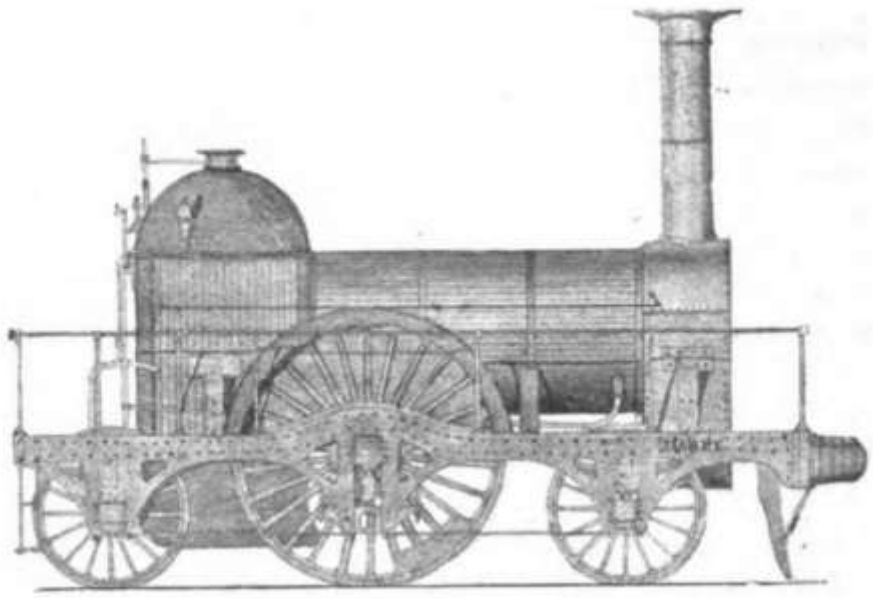
Fica assim evidente, também, que a locomotiva, que irrompe no cenário, embora gigantesca, monstruosa e pesada, se desloca em altíssima velocidade, que nem a lebre pode superar. Velocidade tão mais impressionante quando remetemos ao contexto, pois, até então, era a cavalo que o ser humano podia se deslocar com maior rapidez. E isso deve ser devidamente enfatizado aos alunos,

para que percebam que foi com as locomotivas a vapor que pela primeira vez tornou-se possível fazê-lo a quase cem quilômetros por hora, ainda em meados do século XIX (Sekon, 1899, p. 90).

A máquina a vapor por ele representada na tela é de modelo em vários aspectos similar àquela utilizada para a primeira experiência da rainha Vitória, anos antes. Trata-se de uma locomotiva *Firefly class*, desenvolvida pelo engenheiro Isambard Kingdom Brunel (1806-1859), conforme pode ser observada na Imagem 2. Sua velocidade média de operação ficava entre 65 e 80 km/h. Mas podia passar de 100 km/h, o que significava o ápice da velocidade até então alcançado pelo ser humano (Ellis, 1981, p. 68-70; Sekon, 1899, p. 89-92) e uma experiência certamente vertiginosa.

Cabe aqui refletir com os alunos: o poder da máquina, que supera até mesmo a força da natureza - representada pela tempestade que não a detém, assim como pela lebre que foge assustada -, é algo capaz de evidenciar a um só tempo a capacidade humana, mas também os novos recursos desenvolvidos para sua própria opressão. Ou seja, tudo o que de novo se desenvolvia e produzia poderia ser – e não raro era – empregado na exploração do trabalho. Isso, apesar de haver uma tendência de perceber em Turner um certo fascínio diante da grandiosidade do novo e não tanto a crítica por seus efeitos dolorosos sobre a população pobre, o proletariado que, por aqueles tempos, um jovem de nome Karl Marx (1818-1883) começava a perceber como a grande vítima da ordem capitalista.

IMAGEM 2 – LOCOMOTIVA A VAPOR MODELO *FIREFLY CLASS*



Fonte: Sekon, 1899, p. 90.

Mas Turner inseriu um vagão de terceira classe na sua versão da Firefly - a locomotiva da tela. Detalhe este talvez um tanto quanto difícil de distinguir, mas que remete ao tipo de vagão ocupado pelos pobres no período. Estes seguiam viagem sem direito a ter um teto que lhes abrigasse do sol ou da chuva. Nenhuma forma de conforto era reservada àqueles que se serviam de um vagão terceira classe naquele moderno e veloz meio de transporte.

Na pintura também existem elementos que remetem ao passado recente, mas prestes a desaparecer. Trata-se da ponte de arcos, à esquerda do observador. Próxima a ela figura uma pequena embarcação. À direita do observador e da ponte atravessada pela locomotiva é possível perceber um minúsculo e quase invisível arado que é puxado pela tração animal e conduzido por um agricultor. Tudo envolto pela chuva, pelo vapor, tudo insignificante e frágil diante da força e gigantismo da máquina. Por isso, pode-se apontar aos alunos que, na tela de Turner, tudo acontece ao mesmo tempo, ou seja, diferentes temporalidades se defrontam: passado e presente, natureza e sociedade, vida bucólica do campo e velocidade e agitação do meio urbano e industrial. Um enfrentamento entre antigas e novas formas de existência, em meio a uma relação na qual estas últimas impiedosamente superam e substituem as primeiras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em meados do século XIX, embora ainda fosse uma invenção recente, a locomotiva a vapor já tendia a ser percebida como sinônimo da imensa potência de que era dotada a Revolução Industrial, que ainda mal começara a ser assim denominada. Entretanto, já naquele contexto, a locomotiva e demais máquinas recentemente criadas e adotadas não figuravam exclusivamente como símbolos do progresso industrial: elas, assim como um monstruoso personagem da literatura, protagonista da obra *Frankenstein*, de Mary Shelley (1797-1851), uma contemporânea de Turner, já tendiam a ser associadas ao drama da modernidade, precocemente detectado pelo Movimento Romântico. Por isso tendiam a ser vistas com fascinação e horror, ao mesmo tempo.

Cinco décadas após Turner realizar *Chuva, vapor e velocidade*, os irmãos Auguste Lumière (1862-1954) e Louis Lumière (1864-1948) apresentaram ao mundo película em vários aspectos similar à obra do pintor. Novamente uma locomotiva avançava em direção ao público, mas agora simulando realisticamente o movimento de aproximação. E eis que pessoas fugiram assustadas, naquelas primeiras exibições de um cinema ainda embrionário. O misto de fascínio e medo seguia

presente e funcionando muito bem como pretexto para a produção artístico/intelectual. Pode-se propor que o século XIX foi assim assombrado pela razão, pela ciência e pela tecnologia, sempre capazes de gerar monstros. E a arte se mostrava sensível e capaz de se manifestar a respeito de diferentes maneiras, na pintura, na literatura, ou mesmo no surgimento do cinema.

Por isso, é seguro afirmar que há uma enorme multiplicidade de usos de fontes primárias, de caráter artístico ou não, que podem ser empregadas em sala de aula para abordar o tema aqui proposto e tantos quantos a perspicácia dos docentes venham a detectar. Mais ainda: assim igualmente fica posta a possibilidade de articulação entre diferentes disciplinas, como a História, as Artes, a Economia, a Sociologia.

A estratégia, conforme aqui exemplificada a partir da pintura, consiste em explorar e descobrir, juntamente com os alunos, os diferentes elementos presentes por toda a extensão da tela e estabelecer as possíveis relações destes com o contexto da Revolução Industrial, dos avanços tecnológicos, das transformações sociais, urbanas, paisagísticas, nas formas de trabalho, nas sociabilidades – agora afetadas pela possibilidade até então inédita de realizar deslocamentos entre grandes distâncias em curto espaço de tempo -, nas sensibilidades, por exemplo em relação à percepção do tempo e da velocidade. Entre tantos outros aspectos possíveis de explorar.

E isso tende a ser favorecido pelas formas de expressão do Romantismo nos termos imagéticos de William Turner, que problematizou a modernidade e tudo que a acompanhava já naqueles tempos. Ele não a recepcionou, portanto, de braços abertos, mas com certas reservas, pois alguns de seus efeitos também o atemorizavam. Mas o fez sem disfarçar um imenso fascínio pelas realizações humanas. Em meio a tudo isso, ele não apenas deu a ver, como fez – e ainda faz – sentir. Sua expressividade segue nos colocando em contato com sensações que ele desejou compartilhar, com emoções, com algo mais do que as formas exteriores. Em uma única tela de sua autoria temos um trem e mais um turbilhão de coisas ao mesmo tempo, instigantes, provocativas.

Turner foi um artista do início da Revolução Industrial, sua obra aí se situa. Grosso modo, ele foi um paisagista. Mas observamos que sua produção nos proporciona muito mais, elaborando uma complexa abordagem da relação entre seres humanos, natureza e tecnologia: coelhos e trabalhadores como os grandes derrotados diante da locomotiva e de tantas outras novas e poderosas máquinas desenvolvidas naquele contexto de intensas e aceleradas inovações e transformações. A locomotiva e a ponte que avança em direção à direita do observador são os elementos modernos que se

apresentam com aparência sólida. Todo o resto é fluido, vaporoso, prestes a se esvanecer. Turner viu e vivenciou as transformações aceleradas do período e suas consequências, a expansão urbana, a proletarização dos trabalhadores, as impactantes novidades tecnológicas, a chegada e a expansão das locomotivas a vapor, das ferrovias, e de tantas outras máquinas e inovações tecnológicas, que marcaram o final do século XVIII e, mais ainda, o XIX. O mundo se transformava aceleradamente e isso significava não apenas novas tecnologias e equipamentos. Novas relações sociais, formas de vida e trabalho, novas formas de sociabilidade, de sensibilidade ganhavam forma.

Tudo isso fascinava e assustava o pintor, impelindo-o a se manifestar, a se expressar e mesmo a desenvolver novas formas de expressão. E estas últimas inclusive na esfera da produção artística, como evidencia sua obra datada de 1844, na qual as formas são quase imperceptíveis, mas a expressividade se revela a cada pincelada. A pintura – imagem que é – dá a ver, mas ela dá um passo além, na forma como aqui discutida: ela faz sentir, como tanto perseguiu Turner e, na verdade, o Movimento Romântico. E este fazer sentir, quando bem explorado em sala de aula, pode ser um diferencial no que se refere ao processo didático-pedagógico. Mesmo que se dê em meio a piadinhas e risadinhas indisfarçadas e absolutamente naturais sobre "borrões na tela", mas a partir das quais a sensibilidade estética, artística, histórica dos alunos pode ser exercitada.

Turner pode auxiliar na reflexão sobre impactos materiais, econômicos e sociais e sua contrapartida nos imaginários e representações, conforme presentes nas obras pictóricas e em tantas outras fontes primárias que o período nos legou e que ainda se revelam capazes de nos instigar. Reflexão essa a realizar juntamente com os alunos e dando-lhes protagonismo, o que significa dizer colocar os alunos em contato com fontes primárias que remetem a diferentes formas de perceber, interpretar e representar o mundo, convidando-os à reflexão. Afinal, não basta insistir em apenas afirmar "foi assim que se passou". É indispensável que os alunos reflitam, tirem conclusões, tenham um papel ativo, e que a sala de aula os estimule em tal direção.

REFERÊNCIAS

ARRUDA, José J. de A. **A Revolução Industrial**. São Paulo: Ática, 1988.

BITTENCOURT, Circe M. F. **Ensino de História**: fundamentos e métodos. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2009.

BOCKEMÜHL, Michael. **Turner (1775-1851)**: o mundo da luz e da cor. Köln: Taschen/Paisagem, 2007.

BRIFFAUD, Serge. Face ao espetáculo da natureza. *In*: CORBIN, Alain *et al.* (Dir.). **História das emoções**: das Luzes até o final do século XIX. Petrópolis: Vozes, 2020. p. 84-115.

BURKE, Edmund. **Uma investigação filosófica sobre a origem das nossas ideias do sublime e do belo**. São Paulo: Iluminuras, 1993.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Bauru: Edusc, 2004.

CAMINHOS de ferro. **O Panorama**, Lisboa, ano 1, n. 11, p. 86-87, 15 jul. 1837.

CHARTIER, Roger. **A História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990.

ELLIS, C. Hamilton. **Historia de los trenes**: la epopeya del Ferrocarril. Barcelona: R. Torres, 1981.

GOMBRICH, Ernst H. **Arte e ilusão**: um estudo da psicologia da representação pictórica. São Paulo: Martins Fontes, 1986.

GOMBRICH, Ernst H. **A história da arte**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital (1848-1875)**. 13. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

GOMBRICH, Ernst H. **A Era das Revoluções**: Europa (1789-1848). 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

IGLÉSIAS, Francisco. **A Revolução Industrial**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Sundermann, 2017.

MITCHELL, William J. T. **Iconología**: imagen, texto, ideologia. Buenos Aires: Capital Intelectual, 2016.

MITCHELL, William J. T. Mostrar o ver: uma crítica à cultura visual. **Interin**, Curitiba, v. 1, n. 1, p. 1-20, 2006. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/5044/504450754009.pdf. Acesso em: 06 mar. 2023.

MORTIMER, Ian. **Séculos de transformações**. Rio de Janeiro: Difel, 2018.

PANOFSKY, Erwin. **Significado nas artes visuais**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2017.

QUEEN recreates historic train journey. **BBC News**, London, 13 jun. 2017. Disponível em: https://www.bbc.com/news/uk-england-london-40248716. Acesso em: 02 fev. 2026.

RAIN, steam and speed: The Great Western Railway. **The National Gallery**, London. Disponível em: https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/joseph-mallord-william-turner-rain-steam-and-speed-the-great-western-railway. Acesso em: 13 fev. 2026.

SCHAMA, Simon. Turner: tempestade como tema. *In*: SCHAMA, S. **O poder da arte**. São Paulo: Cia. das Letras, 2010. p. 248-319.

SCHNERB, Robert. **O século XIX**: o apogeu da civilização europeia. São Paulo: Difusão Europeia, 1958.

SEKON, G. A. **The Evolution of the steam locomotive (1803 to 1898)**. London: The Railway Publishing, 1899.

SEFRIOUI, Anne. **Monet**. São Paulo: Senac, 2025.

WOODFORD, Susan. **A arte de ver a arte**. São Paulo: Círculo do Livro, 1987.