

# O AUTOMÓVEL COMO FATOR DO PROGRESSO EM NOVO HAMBURGO SEGUNDO O JORNAL O “5 DE ABRIL”<sup>1</sup>

Emerson Ranieri Santos Kuhn<sup>2</sup>  
Luiz Antonio Gloger Maroneze<sup>3</sup>

## Resumo

O presente artigo visa abordar como o jornal “O 5 de Abril” interpretou o modelo da modernidade parisiense baseado na introdução e assimilação do automóvel perante as novas cidades ocidentais, para isso foi aplicado o método da análise de conteúdo, abordando uma ampla fonte de eventos e informações a partir do primeiro ano de publicação do jornal, correspondente ao período de maio de 1927 a maio de 1928, nesse processo elencamos as nuances interpretativas do discurso cidadão para com a interpretação da modernidade baseada numa concepção de trabalho, e analisando como o jornal delegou à assimilação do automóvel o papel de fator consolidante do progresso local, baseado nos fatores de escoamento da produção industrial e de uma intensificação de obras públicas voltadas a criação e melhoramento de ruas e avenidas. Analisar esse processo auxilia na compreensão das bases do discurso hamburguense e do progresso urbano local perante a região ao longo do século XX.

**Palavras-chave:** Modernidade. Jornal. Automóvel. Novo Hamburgo.

## 1. INTRODUÇÃO

O trabalho aborda o discurso da modernidade publicado no jornal “O 5 de Abril” em seu primeiro ano de publicação, correspondente ao período de maio de 1927 a maio de 1928, analisando a forma com que o automóvel foi propagado na cidade recém-criada de Novo Hamburgo, com isso tomamos por objetivo analisar de que forma o jornal propagandeou o automóvel e como a cidade de Novo Hamburgo o assimilou em seu discurso e imaginário.

A metodologia utilizada foi da análise de conteúdo nos princípios de Moraes (1999) e Bardin (1977) abordando uma totalidade de eventos publicados no decorrer de 53 edições.

---

<sup>1</sup> Artigo baseado no Trabalho de Conclusão de Curso intitulado “Modernidade, trabalho e progresso em Novo Hamburgo: as representações do jornal ‘O 5 de Abril’”, apresentado na Universidade Feevale em Julho de 2015.

<sup>2</sup> Graduado em História pela Universidade Feevale, bolsista CNPq no projeto “Cidade de Novo Hamburgo: projeto moderno e reflexões contemporâneas”.

<sup>3</sup> Doutor em História e professor da Universidade Feevale, líder do projeto “Cidade de Novo Hamburgo: projeto moderno e reflexões contemporâneas”.

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

Analisar esse período de formação da cidade e do jornal local, é de grande importância para a compreensão das bases discursivas modernas e dos elementos identitários criados e afirmados ao longo do crescimento citadino ao longo do século XX.

Para fundamentar essa análise precisamos compreender o que foi a modernidade e a importância da cidade nesse período bem como a influência do modelo moderno parisiense para o Ocidente capitalista.

### 2. A MODERNIDADE E O PROGRESSO

A modernidade é um conceito com múltiplas faces, neste trabalho iremos abordá-lo segundo Dupas (2006) como uma onda cultural iniciada no século XVII e consolidada no século XIX, baseada na concepção do progresso urbano, principalmente no Ocidente.

Tomamos como consolidação da modernidade o século XIX, porém devemos nos questionar o que era essa modernidade, pois não podemos apenas classificá-la como um pensamento baseado no progresso urbano, Berman (1986) defende que a modernidade é o ser e estar “em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.”(BERMAN, 1985, p.15). Através disso percebemos que a modernidade é representada por concepções de uma sociedade mutável que através da consolidação do sistema capitalista cria expansões e rupturas dos modelos perceptivos de mundo que até então eram sólidos e estáticos.

Em suma, a história contemporânea e a modernidade são afirmadas pela

Sucessão de sistemas mundiais intercaladas por fases de transição e configuração de novas lideranças. Estas, por sua vez, encontram-se apoiadas nos paradigmas econômicos sociais e tecnológicos de cada modelo de produção e acumulação. Assim, de 1776 a 1890 a *Pax Britânica* foi embasada no liberalismo e na Primeira Revolução Industrial. Mas o advento da Segunda Revolução Industrial, desde os anos de 1870, bem como de novos países competidores e do paradigma fordista levam ao desgaste da hegemonia inglesa, abrindo-se a partir de 1890 uma fase de crise e transição, marcada pelo acirramento do imperialismo, por duas guerras mundiais, por uma grande depressão de alcance planetário e pela emergência do fascismo.(VIZENTINI, 2007, p.7-8)

Essa configuração de mundo é o ambiente em constante transformação e aventura, que a tudo ameaça e reconstrói. No presente artigo a modernidade é vista como o período histórico e o modo de vida compreendido entre os séculos XIX e início do XX que além de compreenderem todos os acontecimentos citados acima, presenciaram também a

Explosão demográfica,[...] rápido e muitas vezes catastrófico crescimento urbano; sistemas de comunicação de massa, dinâmicos em seu desenvolvimento, que embrulham e amarram, no mesmo pacote os mais variados indivíduos e sociedades; Estado nacionais cada vez mais poderosos, burocraticamente estruturados e geridos, que lutam com obstinação para expandir seu poder;[...]enfim, dirigindo e manipulando todas as pessoas e instituições, um mercado capitalista mundial, drasticamente flutuante em permanente expansão. (BERMAN, 1985, p.16)

Todos esses fatores compreendem principalmente determinados centros europeus, mas que através de um específico modelo socioeconômico abarcam o mundo inteiro. A modernidade foi interpretada como as forças e sistemas que levaram diversos locais no globo a adotar mentalidades, códigos identitários e uma maneira de pensar com base no progresso e nas ações modernas, configurando-se através dos meios de produção derivados da mecanização, do aumento do fluxo de mercadorias e de uma maior mobilidade no tráfego e na troca dos produtos.

Conforme Berman (1986) essa concepção de modernidade consolida a cidade de Paris como exemplo a ser seguido pelo mundo, na questão da consolidação do progresso moderno.

### **3. O MODELO A SER SEGUIDO, PARIS E SEUS BULEVARES**

Paris constitui-se como cidade, segundo Pesavento (2002), em meados do século III, a partir da criação de fortificações em torno de um núcleo central. No século XII as muralhas são consolidadas determinando um perímetro específico de expansão e proteção do núcleo citadino, esse fator mantém o crescimento local estável até o século XVII, onde as muralhas perdem seu sentido principal de proteção, devido a assimilação da guerra com canhões e “a partir de 1670, são destruídos os velhos bastiões e fossos, oferecendo-se a população um ‘cinturão verde’ ao passeio dos cidadãos.” (PESAVENTO, 2002, p.35).

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

Essa medida demarca o traçado urbano parisiense e cunha o nascimento do *boulevard*. Tal conceito surge do “termo alemão *bolwerck* e tem justamente este sentido: ‘passeio sobre as muralhas’ e expressa bem a medida do desuso do antigo sistema de fortificações para ceder margem a novos usos” (PESAVENTO, 2002, p.35). Esses novos usos ficaram configurados pela chegada da modernidade e a preocupação de uma redefinição do espaço urbano, os bulevares tornaram-se grandes avenidas interligando pontos essenciais da cidade e delimitando espaços diferentes para o cidadão e o tráfego.

Assim o ‘boulevard’ clássico, nascido de uma sujeição militar devido à insegurança, esta na origem de uma reflexão nova sobre a cidade, sobre os laços que o usuário citadino – e logo cidadão – tece com o seu ambiente. O espaço, a vista, o passeio aparecem apenas como necessidade do mesmo tipo que os esgotos, as fontes, o mercado.[...] A este novo tipo urbano estava prometido um imenso futuro. (BABELON apud PESAVENTO, 2002, p.36)

Paris passou por uma adequação de seu aspecto urbano desde o século XVII, que consolidou-se com Eugène Haussmann “no fim dos anos de 1850 e ao longo de toda a década seguinte, [...]Haussmann estava implantando uma vasta rede de bulevares no coração da velha cidade medieval.”(BERMAN, 1986,p.145). Essas novas vias tornaram-se as artérias de um sistema circulatório urbano, esses novos modelos de ruas delegavam os cidadãos as calçadas repletas de lojas e cafés, deixando o espaço aberto ao trânsito para a locomoção rápida das carruagens, de pessoas e de serviços.

Em suma, Paris ao longo do século XIX, sobre o mandato de Haussmann

Experimentaria toda uma gama de transformações ligadas ao desigual desenvolvimento do capitalismo francês: a cidade decuplicou sua população, atingindo a extraordinária cifra de 1.000.000 de habitantes em 1870, diversificou-se o parque produtivo, redesenhou-se o espaço urbano, e o regime político alternou-se mais de uma vez entre formas monárquicas e republicanas. Nesse contexto francês em transformação, em que formas arcaicas e novas se entrecrocavam e valores do progressismo se entrecruzavam com os da tradição, Paris era, por excelência, o teatro desse processo de modernidade. (PESAVENTO, 2002, p. 31)

O estabelecimento dos bulevares interligava as principais partes de Paris, dinamizando o tráfego de mercadorias e pensamentos, devido a isso Pesavento (2002) complementa a ideia de cidade modelo, dizendo que a gestão de Haussmann (1853-1870), consolidou Paris como centro mundial de cultura e civilização,

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

transformando-a em a metrópole a ser copiada, esta cidade moderna “foi capaz de viajar no tempo e no espaço, participando das representações sociais construídas sobre a cidade moderna na América Latina” (PESAVENTO, 2002, p. 90).

Segundo postula Berman (1986), a lógica parisiense tornou-se exemplo mundial, no decorrer de 40 anos. As cidades então sentiram que as carruagens de animais perdiam espaço nas ruas para os carros, e isso transformou-se na etapa final da consolidação da modernidade, pois modificou termos sólidos como o tempo e o poder de controlá-lo. Os carros nas ruas tiraram efetivamente os pedestres deste espaço fazendo com que distâncias diminuíssem, e o homem urbano assimilasse o carro como parte de sua vida.

Tal fator moderno é explicitado por Berman (1986) quando este traz à discussão as palavras de Le Corbusier apresentando a consolidação da modernidade:

Naquele 1º de outubro de 1924, eu assistia ao titânico renascimento de um novo fenômeno (...), o tráfego. Carros, carros, rápidos, rápidos! Uns disparam repletos de entusiasmo e alegria (...), a alegria do poder. O simples e ingênuo prazer de se encontrar em meio ao poder, à força. Outros participam disso. Outros fazem parte dessa sociedade que está apenas despertando. Outros confiam nessa sociedade: encontrarão a magnífica expressão de seu poder. Outros acreditam nisso. (LE CORBUSIER, 1924 apud BERMAN, 1986, p.161)

Esta lógica expõe um novo padrão de vida proporcionado por fatores como a consolidação do poder nas cidades e no consumismo, porém o ponto chave é que o automóvel dinamiza o tempo e o espaço rompendo tradições e criando uma fluidez moderna, para isso

O homem moderno de Le Corbusier fará um movimento gigantesco, que tornará desnecessários os movimentos seguintes, um grande salto que será o último. O homem na rua se incorporará ao novo poder tornando-se o homem no carro. A perspectiva do novo homem no carro gerará os paradigmas do planejamento e *design* urbanos do século XX. O novo homem diz Le Corbusier precisará de ‘outro tipo de rua’, que será ‘uma máquina para o tráfego’.[...]Essa rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o mais altamente automatizado: nada de pessoas, exceto as que operam as máquinas; nada de pedestres desprotegidos e desmotorizados para retardar o fluxo. ‘Cafés e pontos de recreação deixarão de ser os fungos que sugam a pavimentação de Paris’. Na cidade do futuro, o macadame pertencerá somente ao tráfego. (BERMAN, 1986, p. 161)

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

A utilização do automóvel nas cidades modernas, segundo Pesavento (2002), proporcionou a ocorrência de intervenções nas cidades, não apenas pelas inovações e descobertas científicas contemporâneas, mas sim por que a lógica econômica e financeira precisou de uma constante mobilidade e rapidez para a consolidação de seu triunfo. A partir disso, a incorporação do uso do automóvel e todas as mudanças estruturais para sua adequação no mundo moderno tornam-se essenciais e fortalecem a necessidade de

Demolir, construir, desenvolver as comunicações, otimizar a prestação de serviços públicos, configurá-los como oportunidades lucrativas para o investimento dos capitais. Portanto, a ideia do lucro se conjuga e reforça os imperativos da estética, da higiene e da técnica. (PESAVENTO, 2002, p. 93)

Devido a isso, a cidade moderna presente do início do século XX solidifica seu progresso através da adequação do ambiente urbano dentro de uma lógica capitalista e técnica, voltada para a incorporação do automóvel, pois as ruas passam a ser do tráfego mecanizado. Inúmeras cidades que constituíram-se nesse período adotaram tais paradigmas.

Nesta perspectiva Paris inaugura o modelo de vias arteriais modernas (bulevares), ligando os principais pontos industriais e produtivos da cidade. Esta lógica demarca a criação e consolidação de outros espaços modernos como os locais de sociabilidade e interação da população, porém este artigo não tratará diretamente deste viés moderno, resumindo-se a focar apenas a assimilação e consolidação do automóvel como fator de progresso dentro da modernidade.

Contudo devemos abordar um fator moderno que trouxe a necessidade do uso do automóvel, pois os bulevares estavam essencialmente ligados à produção das fábricas. E tal aspecto advém dos mais altamente meios mecanizados, marca registrada do período, o que denotava que a cidade moderna também fosse industrial. Com isso a produção fabril dava sentido as grandes avenidas e a circulação de mercadorias, esta perspectiva de cidade industrial é o que veio a ser o “arquetipo do emergente Terceiro Mundo do século XX”(BERMAN, 1986, p. 170).

A América Latina espelhou-se no modelo parisiense de cidade, mas fez seu trajeto rumo à modernidade com especificidades e representações próprias, criando uma complexidade local ao processo, pois novas cidades advindas do crescimento populacional americano espelharam-se tanto nos moldes consagrados

internacionalmente, quanto nas cidades próximas que estavam criando seus próprios ideais de modernidade, devido a isso as cidades criadas no século XX exibiam ressonâncias do modelo parisiense, porém adequavam-se a sua própria realidade.

Trataremos do caso específico de Novo Hamburgo que emancipa-se em 05 de abril de 1927 e constitui-se como um das cidades emergentes da modernidade, Analisando essa representação a partir dos discursos contidos no jornal “O 5 de Abril”.

#### **4. A CRIAÇÃO DO JORNAL “O 5 DE ABRIL”**

O nome do jornal foi uma homenagem à data de emancipação do município que ocorreu em 05 de abril de 1927, segundo Bragança e Ribeiro (2004) a primeira edição do jornal foi às ruas no dia 06 de maio, o jornal configurava-se como semanário devido a ser publicado todas as sextas feiras, tornou-se o primeiro meio de comunicação impresso próprio da nova cidade. Circulou durante 35 anos, até sua extinção em 1962, atingindo a marca de 1811 edições, nos primeiros meses de publicação exibia 4 páginas com tiragem entre 200 a 300 exemplares.

Esse número era extremamente significativo, pois a cidade contava com uma população de 8500 habitantes aproximadamente, dos quais muitos eram analfabetos ou comunicavam-se apenas em alemão. Isto configura-se como um fato relevante, pois apesar do jornal ser criado em uma localidade onde a maioria das pessoas eram germânicas, e algumas, apenas comunicavam-se em sua língua materna, o jornal era publicado em português.

Estruturalmente o jornal “O 5 de Abril” exibia quatro páginas, no topo da primeira página trazia o nome do jornal, e destacava duas informações relevantes, uma referente ao local de produção, correspondente a tipografia de Hans Behrend e ao editor chefe Leopoldo Petry<sup>4</sup>, e a outra comunicava o valor da assinatura do jornal. Sendo possível apenas adquiri-lo por semestre ou por ano com pagamento adiantado nos valores de 6\$000 ou 10\$000.

---

<sup>4</sup> Leopoldo Petry era o editor chefe do jornal e representante da elite social que lutou pela emancipação da cidade e assumiu a criação do “O 5 de Abril”. Essa elite era composta por empresários e políticos esteve a frente de todo o processo de desenvolvimento citadino ao longo dos primeiros mandatos municipais.

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

O cerne estrutural do jornal “O 5 de Abril” exibía quatro páginas que configuram-se em ordem: 1) por concentrar notícias de destaque para a cidade, 2) por informar eventos importantes para o cotidiano do cidadão, 3) e 4) por informar editais e anúncios relevantes a oferta de produtos e serviços presentes na cidade de Novo Hamburgo.

O jornal era pensado e estruturado por um grupo de indivíduos proeminentes dentro da cidade recém-criada, ou seja, pessoas que sabiam ler, bem como possuíam algum estabelecimento capitalista, por esses princípios, o jornal tornou-se uma ferramenta desse grupo como podemos identificar na sequência.

Seguindo esse pensamento verificamos que o jornal “O 5 de Abril” conseguiu se firmar como mediador entre as ideias de um grupo de emancipacionistas e grande parte da população alfabetizada do município, devido tanto a sua hegemonia, quanto pela escolha dos seus redatores. Os colaboradores eram representantes do governo e da comunidade. Os assuntos abordados tratavam de avisos para a comunidade, colunas opinativas e anúncios do comércio local que começara a crescer junto com a cidade, ou seja, todos tinham um motivo para ler o “cinquinho”, nome carinhoso dado ao semanário pela comunidade. (PRODANOV; PUHL; KERBER, 2007, p.3)

O Jornal se fazia presente na vida da cidade, “O 5 de Abril” pretendia assumir uma vinculação direta com a identidade da cidade de Novo Hamburgo (elemento já perceptível no nome do mesmo)” (PRODANOV, 2007, p. 10). Essa ideologia fez com que “O 5 de Abril” assumisse para si a responsabilidade de compor e expor o projeto que Novo Hamburgo iria assumir.

O jornal parece ter sido criado como um instrumento voltado para a consolidação simbólica da nova ordem das coisas, como um organizador do imaginário local. Diferentemente dos tradicionais panfletos que lutam por mudanças, abolições e revoluções, esse jornal aparece *post facto* para compor o discurso cultural de Novo Hamburgo, surge como um instrumento simbólico para ordenar o projeto da cidade: a nova realidade cria a necessidade de um veículo de informação próprio, uma marca distintiva e uma forma de legitimação para a nova comunidade. (SCHEMES; MARONEZE; KUHN JUNIOR, 2013, p.37)

Algo a ser destacado é que o discurso incorporado pelo “O 5 de Abril” transparecia o intuito de “transformar o povo em cidadãos conscientes e ordeiros. Em última instância,[...] a tarefa de disciplinar as massas. Procurava legitimar-se como expressão da *Vox populi* mas representavam, de fato, a *Vox domini*.” (CAPELLATO, 1991, p.134), ou seja, “O 5 de Abril” em si representava o desejo



## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

para com a coesão social em torno da busca de um desenvolvimento citadino ao longo dos anos, voltados para um projeto de progresso moderno. Para desenvolver este trabalho utilizamos a metodologia da análise de conteúdo nos princípios de Bardin (1977) e Moraes (1999).

Com base nas representações que o jornal trouxe de Novo Hamburgo, desenvolvemos uma análise de conteúdo do primeiro ano de publicação do “O 5 de Abril”, tal período corresponde a 53 edições, as quais analisaremos a forma como ele relatou a modernidade, focando principalmente nos eventos relacionados a obras públicas com intenção de introdução do carro na sociedade hamburguesa. Para tanto, nos apoiaremos na metodologia da análise de conteúdo, a qual

Constitui uma metodologia de pesquisa usada para descrever e interpretar o conteúdo de toda classe de documentos e textos. Essa análise, conduzindo a descrições sistemáticas, qualitativas ou quantitativas, ajuda a reinterpretar as mensagens e a atingir uma compreensão de seus significados num nível que vai além de uma leitura comum. (MORAES, 1999, p.8)

Com isso busca-se interpretar o jornal através de um todo e não em partes, para obtermos a noção de como “O 5 de Abril” seguiu um plano conjuntamente com a cidade de Novo Hamburgo na compreensão do progresso moderno, essa busca complementa-se pelas opções que o método selecionado proporciona, pois segundo Moraes (1999) a análise de conteúdo oscila entre o rigor da objetividade dos números e a fecundidade de informações da subjetividade.

Contudo temos que nos ater primeiramente a que tipo de dados e perspectivas serão analisados, pois o jornal nos traz múltiplas informações e

Em qualquer mensagem escrita, simultaneamente, podem ser computadas letras, palavras e orações; podem categorizar-se as frases, descrever a estrutura lógica das expressões, verificar as associações, denotações, conotações e também podem formular-se interpretações psiquiátricas, sociológicas ou políticas. (KRIPPENDORF apud MORAES, 1999, p.30)

Tendo consciência disso, optou-se por analisar os eventos agrupando-os por assuntos e assim verificar quais teriam maior relevância para a compreensão da forma com que o automóvel foi concebido como elemento do progresso moderno em Novo Hamburgo. Após, a leitura inicial identificamos elementos que correspondiam ao questionamento inicial, com isso focamos na perspectiva da análise de conteúdo

voltada ao que Moraes (1999) chama de perspectiva de finalidade. Onde busca-se os objetivos da comunicação selecionada.

## 5. O PROGRESSO URBANO ATRAVÉS DO JORNAL

Uma perspectiva conceitual precisa ser levantada neste ponto, qual foi o conceito de progresso utilizado para conceituar a urbanidade de Novo Hamburgo e a assimilação do automóvel dentro dessa perspectiva? Para tal lançamos a análise de Dupas (2006) sobre a perspectiva de progresso presente em Nisbet (1980), na qual afirma-se que “segunda metade do século XVIII ao final do século XIX, a ideia de progresso foi dominante no Ocidente. [...] Sendo que progresso, também foi nessa fase, muitas vezes, associado a crescimento econômico. (DUPAS, 2006, p.43 - 44). Com isso percebemos que o automóvel podia ser visto como um fator que proporcionaria um crescimento econômico na sociedade hamburguesa e por isso devia ser assimilado rapidamente.

Na edição comemorativa ao primeiro ano de Novo Hamburgo como cidade emancipada “O 5 de Abril” publicou um texto sobre as melhorias realizadas na cidade.

Logo depois de constituído, observou-se sensível melhora em todos os serviços públicos, quase que abandonados até então, e um vivo incremento no commercio e na indústria.

O novo intendente mandou fazer as obras da praça 14 de Julho,[...] puxar cordão nas ruas do centro, nivelar as ruas Gomes Portinho e Pinto Bandeira.[...]Encetou também os trabalhos na estrada que vai de Hamburgo Velho a Dous Irmãos.(sic) (O 1º aniversario do município de Novo Hamburgo. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 04 de Abril de 1928, Ano 1, nº49, p.1)

O jornal deixa claro que após transformar-se em município, Novo Hamburgo recebeu inúmeros melhoramentos urbanos, principalmente nas ruas e avenidas, o que transforma-se em preocupação com o tráfego urbano.

Essa preocupação com o tráfego bem como obras públicas voltadas para a construção ou aprimoramento de ruas e avenidas são publicadas 12 vezes no primeiro ano do jornal, bem como notícias voltadas a obtenção e criação de novos modelos automotivos ou anúncios de compra de veículos são publicadas mais 10 vezes, o que totaliza 22 eventos voltados a utilização e consumo do automóvel perante a sociedade hamburguesa moderna.

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

A grande maioria desses eventos selecionados a partir do jornal remete ao progresso urbano material da cidade de Novo Hamburgo correspondente ao que Barzun (2002) chamou de constantes avanços tecnocientíficos, tanto na forma de produção de mercadorias, quanto nos modelos energéticos adotados pela cidade, o que ratificavam a criação de produtos e serviços transformados em objeto de desejo e símbolos do progresso, obtendo como exemplo a utilização do automóvel.

Especificamente na composição do “O 5 de Abril” as matérias referentes ao progresso urbano voltado ao uso do automóvel eram publicadas quase sempre na segunda página do jornal na forma de pequenas notas informativas, contudo, quando se referiam a alguma grande obra ou a introdução de um novo elemento moderno no município, eram publicadas em grandes matérias na primeira página.

Ao selecionar os 22 eventos expostos o jornal relatava que em função dos melhoramentos públicos das vias e do tráfego a cidade estava crescendo e progredindo, tudo isso graças a operosidade de seus cidadãos, algo que ficou conhecida como marca registrada da cidade ao longo do século XX. Não podemos esquecer que o jornal criava representações, contudo ele era apenas uma ferramenta nas mãos de um determinado grupo de pessoas influentes dentro da cidade.

Dentro dessa perspectiva o jornal traz em sua terceira edição um pequeno relatório das primeiras obras públicas feitas em Novo Hamburgo em apenas 45 dias de cidade livre, demonstrando grandes melhoramentos nas vias públicas,

E assim, não grado o curto lapso de tempo de autonomia, já os dirigentes do nosso município, homens compenetrados que são dos seus deveres, vão introduzindo na villa e mesmo em seus arredores melhoramentos que há muito eram aspirações do heroico povo desta terra.

Temos assim, pois, o abahulamento completo da rua 1º de Março e o prolongamento da rua 7 de Setembro que seguindo desta villa em linha recta até encontrar a estrada de S. Leopoldo, torna a dita rua de extensão menos longa e evita dous crusamentos com a estrada ferro-viária. (sic) (OS primeiros frutos da nossa emancipação. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 20 de Maio de 1927, Ano 1, nº 3, p.1)

Percebemos elementos da importância e do caráter do trabalho e dos homens trabalhadores como resultado da modernidade e fator inerente ao progresso urbano, bem como a preocupação com a trafegabilidade das ruas, deixando-as mais retas, seguras e de fácil acesso, algo tão visado na modernidade.

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

A importância dada pelo jornal e pela intendência municipal foram tão grandes a este assunto, que elencou-se 4 passagens para expor em nosso trabalho. Iniciando pela reportagem do embelezamento de uma avenida. “Esta avenida que vai dar a frente da praça centenário, será embelezada de modo a figurar como uma das nossas mais belas artérias públicas.” (AVENIDA Mauá. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 24 de Junho de 1927, Ano 1, nº8, p.2). Quando o jornal utiliza o termo artéria, está dizendo que esta via pública possui uma importância elevada, pois as artérias são essenciais para o tráfego de pessoas e mercadorias

Outra preocupação com as ruas e sua facilidade de tráfego, que demonstram uma visão moderna, como em Paris, foram a colocação de cordões e calçadas nas vias públicas, para “tirar” o pedestre da via e o colocar em segurança em pontos onde possam aproveitar as vitrines e os passeios dentro da cidade. “Foi colocado o cordão nas ruas General Osório, Julio de Castilhos e João Antonio da Silva, ficando assim ligado os passeios entre as duas povoações que formam esta vila” (CORDÃO. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 01 de Julho de 1927, Ano 1, nº9, p.2). Este evento levanta outra questão, que é a integração entre diferentes e importantes pontos da cidade, fazendo com que crie-se locais próprias para o consumo de mercadorias dentro da própria cidade.

Para reforçar a importância de ser uma cidade autônoma e demonstrar que só assim o município podia prosperar de forma direta, o jornal diz que

Temos já ruas abahuladas e diariamente zeladas e estradas, onde para facilitar o trânsito foram construídos boeiros e pontilhões, cousas essas que não conhecíamos em outra época em nossa villa.” (Sic) (O acordo entre as facções políticas do ex 2º Distrito de São Leopoldo. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 22 de Julho de 1927, Ano 1, nº12, p.1)

Com isso, o jornal não só aborda a percepção da modernidade através da facilidade do trânsito, como também da higiene pelos bueiros, demarcando um elemento identitário e reforçando a representação do cidadão hamburguense como sujeito moderno.

A relevante importância delegada do jornal para com o tratamento das ruas pela gestão pública fica explícita quando é publicada uma matéria intitulada “O primeiro semestre de vida autônoma”, e os grandes melhoramentos urbanos são citados como aqueles que influem diretamente nas ruas e avenidas.

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

Contamos já, isto é, de 5 de junho a 10 de setembro do corrente anno, com a abertura de uma nova rua no populoso bairro denominado 'prado', melhoramento este que vai de encontro do desejo dos laboriosos habitantes daquela parte de nossa villa.

[...]

Outras obras foram iniciadas e concluídas no período de tempo a que fizemos menção. Estas são: no arraial, Rio Branco, ex-mistura, o abahulamento de várias ruas e colocação de cordões ao longo da rua 15 de Novembro, além do arroio que a atravessa; em Hamburgo Velho o nivelamento da rua Pinto Bandeira e o aterramento da rua General Osório; em Villa Nova a rua principal que o atravessa e que era antigamente inacessível, hoje tornou-se transitável; a toda sorte as estradas que vão as cidades de São Leopoldo e a Dous Irmãos em excellent estado, bem como a estrada do Rincão. (sic) (O primeiro semestre de vida autônoma. Jornal "O 5 de Abril", Novo Hamburgo, RS, 14 de Outubro de 1927, Ano 1, nº24, p.1)

"O 5 de Abril" relata a modernidade em Novo Hamburgo, através do progresso urbano, principalmente ligados aos melhoramentos impostos pela municipalidade, tendo como destaque a criação e melhoramento de vias públicas nos "modelos modernos", onde criou-se espaços de interação entre a própria sociedade hamburguesa e os ideais de uma sociedade moderna, e a preocupação em abrir novas ruas e avenidas, criando passeios e calçadas, além de propiciar calçamento e macadamização tanto de ruas novas como das já existentes.

O automóvel em si como elemento final da modernidade, como já exposto por Le Corbusier (1924), é citado no jornal como algo digno de comemoração principalmente quando noticia-se sobre o novo modelo de FORD, que seria brevemente lançado nos Estados Unidos da América e logo após começaria a ser vendido no Brasil. Percebe-se intensa curiosidade sobre este fato.

Por isso "O 5 de Abril" publica uma nota escrita pelo próprio Henry Ford sobre o que o FORD modelo T representou nos últimos anos para as sociedades modernas.

O FORD modelo T, agiu como um grande educador, foi o carro que correu onde não havia estradas onde correr. Ele quebrou a barreira das distâncias nos distritos rurais, facilitou uma união maior entre esses distritos e as escolas ao alcance de todos. (sic) (O que será o novo FORD. Jornal "O 5 de Abril", Novo Hamburgo, RS, 20 de Setembro de 1927, Ano 1, nº21, p.7)

Em mais 3 oportunidades "O 5 de Abril" publica notas sobre o novo modelo FORD, desde testes que estão sendo feitos, até dados sobre seus desempenhos e

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

gastos de combustível e peças. Com certo clímax o jornal anunciava que o novo automóvel FORD havia chegado a capital do Estado e também seria exposto em Pelotas, e em breve chegaria a Novo Hamburgo.

Entretanto este fator da chegada do novo modelo de automóvel em Novo Hamburgo, não irá constar no trabalho devido ao número de edições previamente selecionados e avaliados.

Contudo ainda podemos ver como a espera por estes novos modelos de automóveis foram relatados através do jornal. “Finalmente será exposto sexta-feira na FORD Motor Company em Porto Alegre os novos tipos dos novos modelos FORD.”(sic)(O novo FORD. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 10 de Fevereiro de 1928, Ano 2, nº41, p.2).

Outra nota corresponde a exposição dos novos modelos em Pelotas.

Na semana finda foi aberta ao público, em Pelotas, a exposição dos novos modelos de autos Ford.

Foi tamanho o interesse despertado por essa exposição, que durante os dois dias de exposição, mais de 5000 pessoas deixaram seu nome no livro de visitas.

Dentro de 15 dias será exposto aqui o novo carro FORD. (sic) (O novo FORD. Jornal “O 5 de Abril”, Novo Hamburgo, RS, 09 de Março de 1928, Ano 1, nº45, p.2)

Finalizando os elementos dessa análise traremos trechos de uma grande reportagem de primeira página, para demonstrar efetivamente o pensamento retratado e publicado pelo jornal “O 5 de Abril” perante a sociedade hamburguesa sobre o automóvel e sua utilização.

Os modernos veículos de locomoção e transporte, por meio de autos e caminhões, trouxeram uma completa modificação no nosso intercâmbio social e comercial.

[...]

O próprio sentido que se dá a palavra distância, já sofreu modificação. Quando ainda há vinte anos, se falava numa viagem a serra ou a Tramandaí, já se ligava a essa ideia uma ausência de semanas inteiras e uma série de trabalhosos obstáculos, contrariedades e mesmo de aventuras.

[...]

E hoje? Commodamente sentado, nas poltronas do auto, alcança-se em pouco tempo, os pontos mais longínquos do Estado. Distâncias? Não existem mais. Dificuldades? Não se conhece. Trabalhos? Não há.

[...]

Também a nossa administração tem estudado com empenho esse problema (das vias), e embora seja pequena a área deste município, mesmo nessa diminuta área, procura-se por em prática os ensinamentos da

## XII SEMINÁRIO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

técnica moderna e a experiência colhida em outras localidades, onde o espírito progressista já iniciou o trabalho de adaptar-se às necessidades da coletividade. (sic) (AS nossas estradas para São Leopoldo. Jornal "O 5 de Abril", Novo Hamburgo, RS, 20 de Janeiro de 1928, Ano 1, nº 38, p.1)

Com esta passagem percebemos a síntese das representações modernas do jornal para com a assimilação do automóvel como ponto de progresso e elemento moderno dentro da sociedade hamburguesa.

### 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho demonstramos a concepção da modernidade através do modelo parisiense, e a tradução deste modelo através de um jornal produzido por uma cidade criada dentro dos preceitos do trabalho moderno. Este jornal propagou os ideais de uma elite social em consonância com os elementos da modernidade ocidental.

Identificamos na criação desse discurso representativo a introdução e assimilação do automóvel como elemento referente a modernidade capaz de aumentar a produção econômica local, assim como delimitar espaços de tráfego de mercadorias e de pedestres, formando dessa forma locais próprios dentro da cidade para o desenvolvimento do progresso urbano.

Devido a esses fatores o jornal elencou inúmeras obras públicas voltadas para a facilidade de locomoção de mercadorias e diminuição de distâncias entre pontos essenciais dentro da região, a partir da consolidação de obras voltadas ao melhor condicionamento das vias públicas.

Com a metodologia abordada pode-se identificar esses elementos modernos e formar uma categoria que auxilia a explicação do ponto constitutivo do município de Novo Hamburgo, demarcando sua preocupação com a modernidade local e o desenvolvimento da cidade desde sua emancipação em 05 de Abril de 1927 até o ápice de sua história e desenvolvimento ao longo do século XX.

### REFERÊNCIAS

"O 5 DE ABRIL". Novo Hamburgo, 1927 – 1928.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: 70 edições, 1977.

**XII SEMINÁRIO DE  
ESTUDOS HISTÓRICOS**

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

BARZUN, Jacques. **Da alvorada a decadência: a história da cultura ocidental de 1500 aos nossos dias**. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRAGANÇA, Maria Alice; RIBEIRO, Neusa. História do Jornalismo em Novo Hamburgo: Apontamentos iniciais. In: ENCONTRO NACIONAL DA REDE ALCAR, 2, 2004. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.jornalismo.ufsc.br/redealcar/cd/gtjornalismo2.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2015.

CAPELATO, Maria Helena. **A imprensa na história do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1988.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso ou o progresso como ideologia**. São Paulo: UNESP, 2006.

HALL, Stuart. Quem precisa da identidade?. In: SILVA, Tomaz Tadeu da (Org.). **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012, p. 103 -133.

MARONEZE, Luiz Antônio Gloger. **Porto Alegre em dois cenários: a nostalgia da modernidade no olhar dos cronistas**. Tese. Porto Alegre: PUCRS, 2007.

MARONEZE, Luiz Antonio Gloger. SOUSA, Ana Paula Bernardo de. A modernidade pelo jornal: o progresso material e social de Novo Hamburgo nas décadas de 1920 e 1930. **Revista Conexão – Comunicação e Cultura**. Caxias do Sul, v.10, n.20, p. 25 – 40, 2011.

MORAES, Roque. Análise de Conteúdo. **Revista Educação**. Porto Alegre, RS, v.22, n.2, p.7-32, 1999.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. SOUZA, Célia Ferraz de. (Orgs.) **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano**. Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2ª ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.



**XII SEMINÁRIO DE  
ESTUDOS HISTÓRICOS**

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

PRODANOV, Cleber Cristiano. MARONEZE, Luiz Antonio Gloger. Futebol, identidade e modernidade: os teuto-brasileiros no sul do Brasil. **Revista Fênix**. Uberlândia, v.9, n.1, p. 1 – 18, 2012.

PRODANOV, Cleber Cristiano. PUHL, Paula Regina. KERBER, Alessander. O caso do jornal “O cinco de abril” em Novo Hamburgo. In: V Congresso Nacional de História da Mídia. **Anais...** São Paulo: INTERCOM, 2007, p. 14.

PUHL, Paula Regina. SILVA, Cristina Ennes da. O que vai pelos cinemas: a crítica cinematográfica e a construção das identidades. **Revista FAMECOS mídia, cultura e tecnologia**. Porto Alegre, v.18, n.1, p. 41 – 54, 2011.

SCHEMES, Claudia. **Pedro Adams Filho**: empreendedorismo, indústria calçadista e emancipação de Novo Hamburgo (1901 - 1935). Tese. Porto Alegre: PUCRS, 2006.

SCHEMES, Claudia. MARONEZE, Luiz Antonio Gloger, KUHN JUNIOR, Norberto. Imaginário e relações de trabalho no jornal “O 5 de Abril”: o discurso da cidade industrial harmônica na Novo Hamburgo dos anos de 1920 e 1930. **Revista Sessões do Imaginário**. Porto Alegre, v.18, n.30, p. 36 – 47, 2013.

SCHEMES, Claudia. ET all. **Memória do setor coureiro-calçadista**: pioneiros e empreendedores do Vale do Rio do Sinos. Novo Hamburgo: Feevale, 2005.

SELBACH, Jeferson Francisco. **Pegadas urbanas**: Novo Hamburgo como palco do flâneur. Cachoeira do Sul: Ed. do Autor, 2006.

SELBACH, Jeferson Francisco. **Cumplicidade e traição**: a Novo Hamburgo dos anos 40 e 50 na pena do cronista Ercílio Rosa. São Luiz: EDUFMA, 2009.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

SILVA, Cristina Ennes da. O “comércio volante” em Porto Alegre: ações, reações e negociações possíveis. (1897 – 1918). **Revista Anos 90**. Porto Alegre, v.14, n.26, p. 159 – 190, 2007.

SILVA, Cristina Ennes da. PUHL, Paula Regina. O jornalismo e a história da decadência do cinema em Novo Hamburgo: um estudo hermenêutico. **Revista brasileira de Ciências da Comunicação**. São Paulo, v.34, n.1, 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1809-58442011000100007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1809-58442011000100007&script=sci_arttext)>. Acesso em: 15 jun. 2015.

SILVA, Juremir Machado. **As tecnologias do Imaginário**. 2ª ed. Porto Alegre: Sulina, 2006.

VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

**XII SEMINÁRIO DE  
ESTUDOS HISTÓRICOS**

Profissão, Professor: Desafios no Ensino de História

[www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos](http://www.feevale.br/seminarioestudoshistoricos)

VIZENTINI, Paulo Fagundes. **História do século XX**. 3ªed. Porto Alegre: Leitura XXI, 2007.

WEBER, Roswithia. **Mosaico identitário**: história, identidade e turismo nos municípios da rota romântica – RS. Tese. Porto Alegre, RS: UFRGS, 2006.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. In: SILVA, Tomaz Tadeu da (org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2000.