

Alexandria, Belém e Viena – Natureza e Civilização nos escritos de um viajante amazônico

Alexandria, Belém and Vienna - Nature and Civilization in the writings of an amazon traveler

Alejandría, Belém y Viena - Naturaleza y Civilización en los escritos de un viajero amazónico

Dra. Anna Carolina de Abreu Coelho *

* Possui graduação em História Bacharelado e Licenciatura pela Universidade Federal do Pará (2004), mestrado em História pela Universidade Federal do Pará (2007) e doutorado em História pela Universidade Federal do Pará (2015). Atualmente é professora adjunta da Universidade Federal do Pará. É vinculada ao Programa de Pós-graduação em Ensino de História (ProfHistória). Tem experiência na área de História, com ênfase em História Social da Amazônia e História do Brasil Imperial atuando principalmente nos seguintes temas: Intelectuais, Políticos, Viajantes, Biografia, Cidades e Memória.

Resumo: José Coelho da Gama e Abreu, o Barão de Marajó, político e intelectual amazônico, em suas inúmeras viagens refletiu sobre o espaço urbano durante o século XIX. Comparando as cidades de diversas partes do mundo, ele percebia “diferentes grandezas” relacionadas à natureza e à civilização. Neste artigo, pretendemos analisar o olhar do viajante amazônico a respeito de três cidades próximas aos grandes rios Nilo, Amazonas e Danúbio: Alexandria, Belém e Viena, respectivamente, percebendo suas concepções de natureza, de tempo e de cidade em um período em que estas se empenhavam em grandes reformas que modificavam sua estrutura.

Palavras-chaves: Natureza; Civilização; Cidades.

Abstract: José Coelho da Gama e Abreu, the Baron of Marajó, an Amazonian politician and intellectual in his many voyages thought about the urban space during the nineteenth century, comparing the cities of different parts of the world, he perceived "different magnitudes" related to nature and civilization. In this article, we intend to analyze the view of the Amazonian traveler regarding three cities near to the big rivers such as the Nile, the Amazon and the Danube: Alexandria, Belém and Vienna, perceiving their conceptions of nature, time and city in a period in which they engaged in major reforms that modified their structure.

Key words: Nature, Civilization, Cities.



Resumen: José Coelho da Gama y Abreu, El barón de Marajó, político e intelectual amazónico, en sus innumerables viajes, reflejó sobre el espacio urbano durante el siglo XIX,. En comparación a las ciudades de diversas partes del mundo, percibía "diferentes magnitudes" relacionadas con la naturaleza y la civilización. En este artículo, pretendemos analizar la mirada del viajero amazónico acerca de tres ciudades cercanas a los grandes ríos Nilo, Amazonas y Danubio: Alejandría, Belém y Viena, respectivamente, percibiendo sus concepciones de naturaleza, de tiempo y de ciudad en un período en que éstas se empeñaban en grandes reformas que modificaban su estructura.

Palabras claves: Naturaleza; Civilización; Ciudades.

Introdução

[...] confesso sinceramente que em mim produzia ele fraca admiração, pois que, como filho da zona equatorial, estou acostumado às pompas mais variadas da vegetação amazônica, às arvores gigantescas cobertas de folhas de todas as formas e cores, brilhantes ou sombrias, uniformes ou variadas, vivas como a passiflora rubra, ou pálidas como angélicas (Abreu, 1874, p. 204).

O trecho acima se refere a um comentário feito pelo viajante paraense Barão de Marajó a respeito do jardim das Tulherias, na França, o qual não lhe impressionara por considerá-lo com uma natureza pouco expressiva por estar acostumado “às pompas mais variadas da vegetação amazônica”. Essas impressões vamos encontrar nas publicações de viagens de José Coelho da Gama e Abreu, o Barão de Marajó¹, em seu primeiro livro intitulado *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bosphoro e Danúbio: apontamentos de viagem* que foi publicado entre 1874 e 1876, na cidade de Lisboa, pela editora Universal. O livro baseava-se em diários de viagens escritos em diversas épocas, especialmente na década de 1860, feitas em companhia de sua esposa, mas, às vezes, as anotações também eram feitas num ambiente solitário.

Essa obra demonstra uma descrição atenta e comparativa de cidades como Belém, Lisboa, Madri, Cairo, Alexandria, Constantinopla, Jerusalém, Paris, Viena, Pesth, Buda, entre outras. Seguindo os padrões de livros de viagem da época, possuía características próprias e duais com referências do Romantismo (como o gosto à evasão no tempo/espaço, a valorização do exotismo oriental ou da natureza amazônica intocada) e com uma perspectiva prática de observação das cidades de diversas partes do mundo. Esse olhar contribuiu para a atuação

¹ Ocupou entre outros cargos os de Presidente da Província do Amazonas, Presidente da Província do Pará, Intendente de Belém e Senador, participando ativamente da vida política e intelectual da Amazônia entre os anos de 1855 a 1906. O Barão sempre se identificou como brasileiro, aliás, como “amazonense nascido no Pará”. Com o tempo tornou-se um estudioso de referência sobre a Amazônia, especialmente após adquirir o título de Barão de Marajó.

política de José Coelho da Gama e Abreu em diversos cargos ocupados entre o período de 1855 a 1906 (Sarges & Coelho, 2014).

Sempre transitando entre o Brasil e a Europa, o Barão de Marajó se formou em Filosofia na Universidade de Coimbra e teve a sua biografia publicada na imprensa portuguesa², o que sugere uma profunda ligação com os círculos intelectuais lisboetas, sobretudo no âmbito das sociedades de letras e ciências, como a Academia Real das Ciências de Lisboa, instituição a qual era correspondente. Seus livros foram todos publicados em editoras portuguesas: *Do Amazonas, ao Sena, Nilo, Bosphóro e Danúbio: Apontamentos de viagens* (1874/76); *A Amazonia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil* (1883); *Um Protesto: Respostas às pretensões da França a uma parte do Amazonas manifestadas por Mr. Deloncle* (1884); e *As Regiões Amazonicas, estudos chorographicos dos estados do Gram Pará e Amazonas* (1896). (Sarges & Coelho, 2014).

Sendo um observador das cidades e um divulgador da região Amazônica na Europa, o Barão de Marajó, desde a sua primeira obra, procurou exercitar um olhar comparativo ou conectado com diferentes espacialidades, como o norte da África e a Europa. Relatos de viagem, como os dele, tornaram-se mais presentes durante o século XIX, pois a melhoria das condições de transporte (nos caminhos de ferro e na navegação a vapor) possibilitava a circulação de um grande número de viajantes.

Ao mesmo tempo é possível inferir que a circulação de pessoas entre diversos espaços distantes já desponta o caráter da globalização, conforme registra Burke em relação ao século XIX, classificando este período como um ponto crucial na história da globalização pelo intenso aumento do mercado mundial, das comunicações globais e da circulação de pessoas nas várias partes do globo devido às mudanças na forma de percorrer o espaço (Burke, 2012, p. 275-277).

Apesar de o termo globalização ter começado a ser utilizado em meados da década de 1980, o processo em si é antigo, tendo se acelerado com as “grandes navegações”. Conforme Georg Iggers, a globalização não foi homogênea, porém trouxe mudanças nos comportamentos de consumo, hábitos e concepções de vidas regionais ou locais (Iggers, 2010, p.120-121).

A tendência que se observa na escrita de uma história com maior interação entre o local e o global, possivelmente está associada à crescente intensidade de comunicação intercontinental em nossa época. A questão das mundializações ou globalizações levou a proposições e métodos de perspectiva “transnacional”, “global” ou “mundial”, tais como

² Publicadas respectivamente no jornal *Diário Ilustrado* (1875), na revista *Brasil-Portugal* (1899) e no livro *Factos e Homens do meu tempo – memórias de um jornalista* (1907).

Connected History, Shared History e *histoires croisées*, que se diferenciam quanto aos seus pressupostos, porém compartilham de uma abordagem sobre contatos e circulações (Revel, 2015, p.21).

Para Serge Gruzinski pensar a relação do local com o global é importante, porque oferece possibilidades de se elaborar discursos que não se atenham nem ao etnocentrismo nem ao “nombrilismo” nacional, e essa perspectiva pode contribuir para a historiografia da Amazônia ao contrapor a imagem do exótico e do periférico a qual está atualmente ligada, devolvendo-lhe a condição planetária percebida nas obras de cronistas do século XVI (Gruzinski, 2007, p.11).

Nesse sentido, um relato de viagem com um olhar não europeu e comparativo, como o realizado pelo Barão de Marajó ao pensar as cidades durante o intenso processo de mundialização na segunda metade do século XIX, pode ajudar a entender a Amazônia sob uma perspectiva mais abrangente. Nosso enfoque neste artigo será primeiramente abordar a perspectiva do Barão de Marajó a respeito do que seriam as “grandezas naturais” de locais privilegiados por grandes rios como o Egito e o Brasil, e as possibilidades do surgimento de grandes civilizações nessas espacialidades. Em um segundo momento discorreremos a respeito das observações do intelectual anteriormente citado a respeito do processo de urbanização em três cidades de localidades diferentes porém localizadas nas proximidades de grandes rios: Alexandria (no norte da África), Viena (na Europa) e Belém (na América do Sul).

Nilo e Amazonas – passado e futuro

Alguns aspectos da geografia física podiam ser nos fins do século XIX um assunto de grande interesse. Além das descrições de inúmeros viajantes a respeito da natureza amazônica, foram publicados estudos específicos sobre esse tema, durante a primeira metade do século XIX, tais como *Corografia Brasílica*, escrito pelo padre Manuel Aires de Casal; *Corografia Paraense*, escrito por Ignácio Accioli Cerqueira e Silva; e *Ensaio Corográfico*, de Antônio Ladislau Monteiro Baena. Tanto em Baena quanto em Accioli é recorrente a construção narrativa que exalta a opulência da natureza amazônica (Barros, 2006, p. 26-33).

Encontramos até mesmo em revistas voltadas para o entretenimento inúmeras informações sobre a hidrografia, como na revista *Brasil-Portugal*, que em um de seus

exemplares destaca uma matéria acerca da extensão de grandes rios como o Nilo, o Missouri e o Amazonas, classificando-os como “monstruosas correntes do globo”.³

A natureza amazônica perpassa toda a obra do Barão de Marajó. O rio Amazonas é um de seus temas favoritos, sobre o qual discorre fazendo a descrição das grandezas fluviais relacionadas à extensão e ao volume de águas, colocando a natureza do Amazonas em uma escala de “superioridade natural” diante de outros rios. Assim registrava: “todos os outros como o Prata, o Nilo, o Ganges lhe são inferiores”.

O Barão de Marajó em sua descrição da Amazônia usa uma linguagem diferenciada em relação àquela empregada para se referir aos outros locais, em vez de tecer críticas, ele descreve a paisagem, ressaltando a beleza do raiar do sol nas águas e florestas da Amazônia:

Os habitantes, para se utilizarem da facilidade que lhes dão os rios para os transportes, situam-se ordinariamente em suas margens, e realmente nenhum sitio mais formoso poderiam escolher: que quadro mais belo do que o do raiar do sol, ou o do seu ocaso, quando, além da escura sombra que o alto arvoredo dá às águas das margens, se vê a luz coada por entre o nevoeiro que de manhã se eleva sobre os rios, esvaecendo-se pouco a pouco como um véu de gaze que se rasga, dando lugar a torrentes de luz que fazem refletir inúmeros brilhantes sobre as largas folhas das plantas cobertas de orvalho? (Abreu, 1874, p.8)

As grandezas naturais dos rios interessavam principalmente pela perspectiva utilitária, por isso a navegabilidade do rio Amazonas possibilitaria que se tornasse um espaço de conexão global; ou pelo menos, entre os países da América, este rio seria um elemento importante para uma futura “fraternidade americana”:

Desta disposição única, singular no mundo inteiro, devia assegurar a imigração, a fácil colonização, a união política, e estreitar as relações sociais, facilitar o conhecimento, estudo e união de toda a América Meridional, e, entretanto, esta união, este desenvolvimento comercial, esta fraternidade americana, não passa de ser um sonho, e de tudo isto nada existe senão os elementos dados por Deus, que tanto deviam surgir se a inteligência humana viesse fecundar este mundo morto e inerte (Abreu, 1896, p.69).

O rio Amazonas com os seus inúmeros afluentes exemplificam uma natureza que propiciaria o estreitamento de relações sociais, culturais e da imigração. O entrave ocorria da não utilização dessa natureza grandiosa pela inteligência humana. Um mundo “morto e inerte” da natureza deveria ser conectado por pessoas de diversos locais (especialmente a América), a partir dos rios da bacia amazônica.

³ Um exemplo disso era a coluna *Sciencia fácil*, publicada na revista *Brasil-Portugal* ver: *Brasil-Portugal. Sciencia fácil*. 1899. n.2, p.4.

Para além das possibilidades da navegação internacional pelo rio Amazonas, a fertilidade das terras seria outro fator que poderia favorecer o estabelecimento de uma grande civilização amazônica, tal como ocorreu às margens do rio Nilo. Dessa forma, o lodo deste rio que propiciava a uberdade das terras egípcias teria um equivalente no Amazonas, além de favorecer o clima: “dá ainda ao Pará, refrescando as terras nas horas de elevação das marés [...], uma uberdade que nada tem que invejar às faladas terras que o Nilo banha” (Abreu, 1874, p.8).

Ao voltar seu olhar para o rio Nilo, não lhe faltaram observações sobre a natureza e o tempo. O Barão de Marajó antes de sua viagem ao Egito⁴ via esse local da África somente como um lugar cuja existência estava no tempo passado (faraós e pirâmides). No entanto, o encontrar das ferrovias com a própria velocidade lhe impunha outro olhar: “E na verdade, quem tinha o Oriente em certa conta, custa-lhe a admitir o caminho de ferro na terra de Ramsés e Tutmés; a máxima velocidade de parceria com o vagar, o silêncio e a gravidade oriental” (Abreu, 1874, p.117).

O estereótipo do exotismo egípcio se desfez diante das novas formas de percorrer os espaços representados na velocidade do caminho de ferro e pelo conhecimento empírico das viagens. Os trajes e a natureza diferiam muito do que era imaginado anteriormente pelo Barão, apenas o traje das mulheres remete à diferença, outras formas do vestir espelham-se no europeu com adaptações às formas locais, como a sobrecasaca usada com um fez encarnado na cabeça:

Vão lá e encontram, em lugar de turco com as suas vestes, um sujeito de sobrecasaca e calça preta apenas com o fez encarnado na cabeça, que o faz parecer uma garrafa preta lacrada de encarnado, ou uma mulher com a cara oculta por um pedaço de pano com dois buracos para os olhos; em lugar de palmeiras elegantes, vê apenas arbustos acanhados; e em lugar de camelos, um caminho de ferro. Isto é para desesperar [...]. (Abreu, 1874, p.117).

As representações idealizadas se desfaziam diante dos olhos do viajante, a modernidade chegara ao Egito, e além do caminho de ferro, o projeto do canal de Suez tornava-se um ícone dela, propiciando uma intensa circulação de pessoas nas cidades de Alexandria e do Cairo. Os delegados enviados para o evento, dentre eles o Barão de Marajó, previam o sucesso comercial desse projeto: “a posição geográfica do canal com relação ao resto do globo faz antever um tão brilhante futuro para a empresa que o levou a cabo, [...]”. Os rios representavam uma grandeza natural, que possibilitou um esplendoroso passado do Egito e cujos projetos de navegabilidade do presente anteviam um “futuro brilhante” (Abreu, 1874, p.135).

⁴ A viagem ocorreu quando foi convidado como representante de Portugal a visitar o Canal de Suez, em 1865.

Assim como a grandeza natural favoreceu o Egito também faria da Amazônia a grande civilização na América. As ações humanas é que se tornavam o obstáculo para a civilização, no caso da Amazônia, este era representado pelas formas de organização centralista do império brasileiro, que não reconhecia as especificidades de cada estado, sendo assim necessário o federalismo. Para que a região pudesse realizar a “profecia de Humboldt”, os estados do Pará e do Amazonas precisavam de autonomia:

Torna-se, pois, indispensável uma reforma no sentido de acabar com estas peias, que em nada aumentam ou reforçam o poder central; só com ela o desenvolvimento das províncias tomará todo o incremento de que é susceptível, e que afinal redundará em benefício de todo o império.

Julgo que basta o que disse para mostrar não só o progresso que tem tido o Pará, mas também o futuro engrandecimento que lhe está reservado, realizando-se a profecia de Humboldt, de que o vale do Amazonas está fadado para um dia ser o centro do poder americano. Lisonjeira esperança, mas da qual talvez ainda nos separam bastantes séculos (Abreu, 1874, p.13).

A obra de Humboldt foi paradigmática para diversos autores sul-americanos,⁵ dentre eles o Barão de Marajó. De acordo com Pratt, a literatura europeia, sobre o mundo não europeu nos fins do século XVIII, se organizava em viagens com objetivos científicos, sendo marcada pela história natural e pelas viagens subjetivas e sentimentais. Essa dinâmica pode ser observada na obra de Humboldt, na qual a América do Sul é o *locus* da grandeza natural que significaria para os europeus “um novo começo da história da América do Sul, um novo ponto de partida para um futuro que começa agora e que remodelará esse território selvagem” (Pratt, 1991, p.153-158).

Outro autor que pensava a Amazônia sob o aspecto da oposição entre natureza e ação humana, como um obstáculo para o progresso da região, era Felipe Patroni. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, ele foi redator de *O Paraense*, primeiro jornal publicado no estado do Pará, e autor da obra *Dissertação sobre o direito de caçar*. Para esse autor, o Pará era um local de grandeza natural com “produções preciosas, deliciosos frutos”, o qual, todavia, não progredia devido à paralisia em um sistema antigo, em que a tradição vigorava e em que poucos saíam do estado para terminar os estudos. Assim tradição e indolência seriam a causa do atraso local (Ricci, 2016).

Talvez por ser formado em Coimbra, embora em um curso diferente (Filosofia) e em uma época posterior a Patroni, os textos do Barão de Marajó dialogam com os dele nessa

⁵ Ver a respeito da recepção da obra de Humboldt na América do Sul em: Pratt, Mary Louise. Humboldt e a reinvenção da América. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol.4, n.8, 1991.151-165.

oposição entre uma grandeza natural e uma ação humana insuficiente. No entanto, o Barão vislumbra possibilidades em um tempo vindouro, que começa a transparecer devido às mudanças ocorridas na década de 1850, com a abertura do rio Amazonas para a navegabilidade. Essa ação possibilitaria um futuro de incessantes trocas e circulações globais: “em relação ao estrangeiro o Amazonas nos está mostrando um mundo novo nas relações comerciais, não só de grande parte do império, como de tantas repúblicas com a velha e civilizada Europa e a pujante América Inglesa” (Abreu, 1883, p. 33).

O Barão de Marajó percebia o espaço da Amazônia como uma grandeza natural, que tinha nos rios uma possibilidade incrível de trânsito, comércio e comunicação entre pessoas de diferentes lugares, portanto, a civilização dependeria do uso humano das possibilidades naturais. As cidades são para o Barão outro espaço privilegiado de análise, e o seu olhar sobre esses sítios próximos aos rios estabelece as diferenças entre a civilização e a natureza, na segunda metade do século XIX.

Um inventário das diferenças: rios e cidades

As grandes reformas urbanas foram outra característica peculiar da segunda metade do século XIX, sua especificidade estava relacionada ao embelezamento dos centros das cidades, priorizando a construção de sistemas de limpeza, iluminação, esgoto e fornecimento de água; os exemplos mais estudados a respeito das reformas urbanas são os das cidades de Paris e Londres.

Nesse sentido, foram promulgadas na Inglaterra leis como a *Health of Towns Act*, de 1868, e o *Public Health Act*, de 1875. A primeira permitia aos municípios estabelecerem legislação sanitária, dando poderes de interditar habitações insalubres. A segunda dava aos governos das cidades a obrigatoriedade de construir sistemas de água, de esgoto e coleta de lixo (Pennington, 2009, p. 35).

Em Paris as intervenções de Eugène Haussmann racionalizaram o espaço da cidade em três etapas. A primeira delas consistiu no processo da construção de *boulevards* e espaços de lazer para a burguesia, como o *Bois de Boulogne*. A segunda etapa estendia esse processo para as áreas menos favorecidas. A terceira foi dedicada ao paisagismo, instituindo parques e jardins públicos com cascatas, montanhas, pontes, lagos e bosques introduzidos artificialmente (Pesavento, 2002, p. 95-97).

O Barão de Marajó teve um olhar acurado para as estruturas urbanas, ele visitou e descreveu inúmeras cidades da Europa, Oriente Médio e do norte da África. Neste artigo vamos abordar inicialmente os locais que ele considerava possuidores de uma natureza de primeira grandeza, como a Amazônia e Alexandria no Nilo e, posteriormente, faremos a exposição sobre a cidade que para ele foi a mais agradável da Europa, a cidade de Viena, cortada pelo Danúbio.

O Barão de Marajó observou que a cidade de Alexandria, no Egito, não diferia muito das grandes capitais europeias, com um grande número de pessoas de diversas nacionalidades a morar e visitar a cidade. Observou também que uma parte da cidade construída pela companhia responsável pela construção do canal de Suez possuía casas elegantes ao estilo suíço, embora estivesse no meio de um deserto: “Smailia, centro do trajeto do canal, cidade que a companhia fez surgir no deserto com suas casas elegantes, seguindo na construção delas o gosto suíço dos chalés” (Abreu, 1874, p.128).

Para ele as cidades apresentavam muitas semelhanças, e a falta de estrutura era devido não à incapacidade das pessoas, mas à falta de vontade política em planejar o espaço urbano. Ao percorrer a cidade, observou que a grande diferença entre Alexandria, Paris e Londres era a forma como os contrastes sociais se desvelavam. Em Alexandria não havia gradação entre os bairros opulentos e os pobres, a “transição é rápida e imprevista”; em Londres e Paris havia uma transição até chegar aos locais nobres como Regent Street ou os *boulevards* parisienses.

O contraste social nas ruas de Alexandria era encontrado com rapidez. Passava-se de lugares como “uma rua composta de pequenas casas baixas e de aspecto imundo” para outros, cuja semelhança com a Europa era intensa. Assim também era no modelar exemplo da Praça dos Cônsules que possuía bancos de pedra, árvores, duas fontes, e estava circundada por magníficas casas, que eram propriedade das pessoas mais ricas da cidade. As referências da arquitetura urbana eram tão intensas que davam ao viajante a ilusão de ser transportado para a Europa:

Aqui o aspecto é inteiramente europeu; os cafés com as mesas fora das portas, como se usa em França, muitas lojas de livros, de modas, e algumas oficinas fotográficas tornam ainda mais completa a ilusão, a ponto de me julgar transportado à Europa, se não fosse ver um grupo de damas indígenas, que passavam junto a mim, em voltas em largas vestes de sedas escuras, que lhes dissimulavam as formas [...] (Abreu, 1874, p.104).

A ilusão de viver em ilhas semelhantes à Europa, tal como em Alexandria, sugere a circulação mundial de um repertório da arquitetura urbana na segunda metade do século XIX,

tendência que poderia ser observada também na Amazônia.⁶ Belém foi descrita por ele na década de 1870, como uma cidade que possuía prédios públicos representantes dessa cultura de modernização, como um teatro e um palácio. Sua alteridade era demarcada na estrada de São José, cuja beleza era resultante da união entre a grandeza natural e a civilização (Abreu, 1874, p.16).

Em Belém durante a década de 1890, no período da administração do Barão de Marajó como intendente, havia sido iniciada a implantação de luz elétrica e a ampliação do uso da água encanada; o Barão deu ênfase no embelezamento urbano com a arborização dos espaços públicos, o calçamento de ruas e a instalação de canos para o esgoto, além de ter a preocupação em manter o cemitério longe do centro da cidade, tudo em nome da salubridade e da higiene que deveriam caracterizar uma cidade moderna.

Para o autor havia um projeto de urbanização da cidade de Belém que estava sendo constituído desde a abertura do rio Amazonas à navegação no período imperial e que continuou nas administrações do período republicano. Essa tessitura de uma cidade urbanizada que contava com uma natureza grandiosa faria com que a Amazônia se tornasse, no futuro, um centro de poder nas Américas (Abreu, 1896).

Nesse sentido, dentre as cidades europeias, Viena chamou a atenção, sobretudo por ter significado um retorno ao conforto e à “civilização” para o viajante, que retornava de sua jornada ao Oriente: “Acabava de fazer uma viagem [...] cheia de incômodos, fora da vida europeia e suas comodidades, achava-me em uma cidade opulenta, e em um hotel magnífico”.

A Viena descrita pelo Barão de Marajó era fruto de uma reforma urbana iniciada na década de 1860 por políticos liberais. As modificações ocorridas pautavam-se em melhorar as condições de serviços públicos como: o fornecimento de água, a criação de hospital público, o sistema sanitário e espaços abertos como parques. O centro arquitetônico dessa reforma era Ringstrasse, um conjunto de edifícios públicos e residências particulares. Segundo Carl E. Schorske o estilo único de sua arquitetura fez da “Viena da Ringstrasse”, um conceito de estilo de época semelhante ao “vitorianismo” inglês. (SCHORSKE, 1988, p.43-45)

A cidade contava com belos passeios públicos como o Prater, que, embora não fosse belo como o Bosque de Bologne ou os Champs-Élysées, tinha a vantagem de não ter delimitação

⁶ A esse respeito discorre uma vasta historiografia a respeito da Amazônia durante a segunda metade do século XIX ver: Sarges, Maria de Nazaré. *Belém: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*. 2ª Edição. Belém: Paka-Tatu, 2000; Weinstein, Barbara. *A borracha na Amazônia: Expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec, 1993; Dias, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do fausto: Manaus, 1890-1920*. Manaus: Valer, 1999; Hardman, Francisco Foot. *Trem Fantasma – A ferrovia Madeira-Marmore e a modernidade na selva*. 2ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

de frequência pelo horário. Para o Barão, nada nesses locais foi pensado para a “arraia miúda”, somente as ruas, o ar e a luz que não poderiam ser negados.⁷ Menos aristocrático, o Prater possuía muitos divertimentos destinados aos menos favorecidos, como a alameda popular, com teatros baratos e saltimbancos. Viena destacava-se na arte religiosa e possuía a igreja de Santo Estevão, um belo templo comparado à Notre Dame em Paris e a São Pedro, em Roma:

Eu que estou bem longe de ser o que se chama, um beato ou carola, quando entro em um vasto templo como a mesquita de Córdoba, a catedral de Sevilha, São Pedro em Roma, Notre Dame em Paris, Santo Estevão em Viena, domina-me o espírito uma vaga tristeza (Abreu, 1876, p.275).

Viena era descrita pelo como uma cidade moderna e aprazível, e tornava-se especial por estar às margens do Danúbio. O Barão de Marajó considerava o Danúbio um rio de terceira ordem, em comparação com os rios da América, mas que pela baixa poluição poderia ser chamado de rio, ao contrário do Sena, que não merecia esse título devido às águas imundas:

Novos bairros [...], novos palácios em tudo semelhantes aos modernos *boulevards* de Paris; com a diferença que enquanto Paris se ensoberbece de um rio que não é rio que se pode tomar a sério, e cujas águas turvas e imundas que não refletem a imagem, Viena tem o Danúbio que sendo para a América um rio de terceira ordem, é um dos poucos na Europa que tal nome merece (Abreu, 1876, p. 263).

Dessa forma, para o Barão, Viena tinha a modernidade e tornava-se superior à Paris por sua natureza; o Danúbio era o melhor representante das grandezas naturais da Europa, mesmo que fosse um rio de terceira ordem, se comparado a um rio da América, como o Amazonas. Nesse trecho pode-se perceber que ao analisar as cidades próximas dos rios, ele procura referências para as cidades amazônicas, comparando o Danúbio aos rios da América e ao poluído Sena. Lembramos que ele acreditava que a natureza fornecia um potencial para o desenvolvimento das cidades da Amazônia, as quais se comparadas às outras cidades não pareciam desagradáveis, descrevendo Belém do Pará à semelhança de cidades portuguesas, porém com um futuro mais promissor.

Dessa forma, entendemos que, se Paris, que possuía um rio inclassificável “turvo” e “imundo”, e Viena, que tinha um rio de terceira grandeza, eram consideradas ícones de um desejado progresso no século XIX, então, faltava à Belém um projeto urbanístico (a exemplo

⁷ No Bosque de Bologne as horas demarcavam o uso por trabalhadores que iam pela manhã e pelos burgueses ou aristocratas que iam das quatro às seis da tarde, apenas por ser moda ir nesse local, que era essencialmente um lugar para expor hábitos de luxo. Ver: Abreu, José Coelho da Gama e. *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bósphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem*. Tomo III. Lisboa: Typographia Universal, 1876.

do que havia sido feito nas cidades europeias). Nessa perspectiva, estabeleceu um projeto pelo qual se empenhou bastante durante a sua trajetória política de meio século de vida pública, procurando estruturar Belém para esse futuro. Voltamos a enfatizar que faziam parte desse projeto modernizador a iluminação a gás, posteriormente substituída pela elétrica, o abastecimento de água, a construção de um teatro e de um palácio municipal, entre tantos outros.

Alexandria, Viena, Paris e Belém foram pensadas pelo Barão como locais de diferentes grandezas de natureza e de civilização. Alexandria era marcada pelas grandes civilizações propiciada pela natureza e posteriormente pela execução de projetos como o do canal de Suez.

Viena era para ele uma cidade que possuía um rio de terceira grandeza, natureza pobre contrastando com uma estrutura urbana adequada, com a arte, com grandes divertimentos como a ópera de Viena que “nos mis *en scène* deixa quase todas, ou todas atrás de si”; com os restaurantes: “é a única cidade da Alemanha onde se come razoavelmente”. Considerava irritante apenas a presença militar ostensiva na cidade (Abreu, 1876, p.264-265).

Paris tinha um rio que não merecia classificação, por estar poluído na época, era uma capital cosmopolita, interessante pela circulação intensa de pessoas de diversos lugares, por sua história, pela sua arte, pelos belos passeios, porém com grande rigidez no horário de circulação dos passantes, conforme o poder aquisitivo ou *status*, além de ter a moda dominando tudo. Esses eram aspectos que faziam de Paris uma cidade na qual nada foi pensado para as pessoas pobres. Com esse olhar o Barão atribuía à Viena a condição de um lugar melhor para viver do que Paris.

Ao fim, podemos inferir que para o ilustre viajante, a cidade de Belém era a própria expressão da Amazônia com os rios e a natureza de primeira grandeza, e, com o desenvolvimento da navegabilidade e de bons projetos urbanos, poderia ser, no futuro, uma civilização.

Palavras finais

O Barão de Marajó foi um viajante amazônico com intensa atuação política e intelectual, seus escritos refletem a Amazônia em um contexto abrangente e comparativo, considerando os aspectos da navegabilidade dos rios e da remodelação das cidades de seu tempo. Ele olhava as cidades como diferentes espaços, envolvidos em uma circulação de repertórios de arquitetura e paisagem.

Percebia as conexões entre as cidades de diferentes locais, como Alexandria, Belém e Viena, pensadas a partir das grandezas de natureza e civilização. Os rios surgem no texto como um indicativo de grandeza natural, podendo assim ser considerados o Nilo e o Amazonas. Apesar de considerar os rios como indutores de grandes civilizações, tal característica não era o suficiente, pois estas dependiam, primordialmente, de vontade política e de projetos urbanos.

A proximidade aos rios também favorecia cidades que tinham uma natureza pobre como Viena, que possuía em seu território um rio de terceira grandeza. A cidade, no entanto, apresentava boa estrutura e uma gama de conforto e divertimentos. A narrativa sobre Viena feita pelo Barão é mais positiva do que o seu olhar sobre Paris, devido ao grau de elitização dos espaços parisienses em que apenas o ar, a luz e as ruas eram oferecidas ao povo.

As obras escritas pelo Barão de Marajó, no século XIX, serviram para uma reflexão sobre as cidades e as suas diferentes grandezas, levando a um exercício comparativo com outras cidades, mesmo com as mais distantes do caudaloso rio Amazonas. Embora tal século seja um período em que os estudos em geral dão ênfase às questões da nacionalidade, a cidade pode ser considerada o *locus* do exercício de conexão entre o local e o global, pois, como lembra Fraçois Sirinelli, esta aparece situada no cruzamento das dimensões entre o nacionalismo e a cultura-mundo (Sirinelli, 2014, p.107-110).

Referências bibliográficas

Abreu, José Coelho da Gama. *As Regiões Amazonicas, estudos chorographicos dos estados do Gram Pará e Amazonas*. Lisboa: Imprensa de L. da Silva, 1896.

Abreu, José Coelho da Gama. *A Amazonia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brazil*. Lisboa: Typographia Minerva, 1883.

Abreu, José Coelho da Gama e. *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bósphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem*. Tomo I. Lisboa: Typographia Universal, 1874.

Abreu, José Coelho da Gama e. *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bósphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem*. Tomo II. Lisboa: Typographia Universal, 1874.

Abreu, José Coelho da Gama e. *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bósphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem*. Tomo III. Lisboa: Typographia Universal, 1876.

Barros, Michelle Rose Meneses de. “*Germes de grandeza*”: *Antonio Ladislau Baena e a descrição de uma província do norte durante a formação do império brasileiro (1823-1850)*. Dissertação de Mestrado em História Social da Amazônia. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UFPA, Belém, 2006.

Burke, Peter. *História e Teoria Social*. 2ª edição. São Paulo: Unesp, 2012.

Cabete, Susana Margarida Cavalheiro. *A narrativa de viagem em Portugal no século XIX: alteridade e identidade Nacional*. Tese de Doutorado em Literatura Comparada. Universidade de Nova Lisboa, Université Paris III: Lisboa, 2010. p.210.

Corbain, Alain. Bastidores. In: Perrot, Michelle. *História da Vida Privada da Revolução Francesa à Primeira Guerra* v.4. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

Crossley, Pamela Kyle. *O que é História Global?* Petrópolis: Vozes, 2015.

Gruzinski, Serge. *O Historiador e a mundialização*. IEAT/UFMG, 2007. Disponível em: <https://www.ufmg.br/ieat/wp-content/uploads/2015/06/Serge-Gruzinski-O-historiador-e-a-mundializa%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em 29/07/2016.

Gruzinski, Serge. Local, Global e Colonial nos mundos da Monarquia Católica. Aportes sobre o caso amazônico. *Revista de Estudos Amazônicos*. v. II, n.1. jul/dez. 2007.

Iggers, Georg. Desafios do século XXI à historiografia. *História da historiografia*, março, número 04, p. 105-124. 2010.

Matos, Maria Izilda. Viagens pelo Rio das Amazonas. *Estudos Ibero-Americanos*, PUCRS, v. 38, supl, nov. 2012.p.189-198.

Pennington, David. *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária*. Manaus: Ed. da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

Pesavento, Sandra J. *O imaginário da cidade. Visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

Pratt, Mary Louise. Humboldt e a reinvenção da América. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol.4, n.8, 1991.151-165.

Revel, Jaques. A história redescoberta? In: Boucheron, Patrick; Delalande, Nicolas. *Por uma história-mundo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.

Ricci, Magda. As letras e a vida: a formação e os saberes dos letrados da Amazônia. In: Chambouleyron, Rafael; Souza Junior, José Alves. *Novos olhares sobre a Amazônia colonial*. Belém: Paka-tatu, 2016. p.367-387.

Sarges, Maria de Nazaré; Coelho, Anna Carolina de Abreu. Do Rio Amazonas à Península Ibérica – viajando com o Barão de Marajó. *Vária História*. vol 30, n 53, mai/ago. 2014.p. 487-505.

Schorske, Carl. E. *Viena fin-de-siècle : politica e cultura*. São Paulo : Companhia das Letras, 1988.

Sirinelli, Jean-François. *Abrir a História – Novos olhares sobre o século XX francês*. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.