



Revista Brasileira de História

ISSN: 0102-0188

ISSN: 1806-9347

Associação Nacional de História - ANPUH

Nassar Fleury, Jorge

A baía como porto: o pensamento urbano e civilizatório de José Coelho da Gama e Abreu (c. 1855-1894)¹

Revista Brasileira de História, vol. 40, núm. 83, 2020, Janeiro-Abril, pp. 199-218

Associação Nacional de História - ANPUH

DOI: 10.1590/1806-93472020v40n83-09

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26363361010>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais informações do artigo
- ▶ Site da revista em redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

A baía como porto: o pensamento urbano e civilizatório de José Coelho da Gama e Abreu (c. 1855-1894)¹

*The Bay as a Port: José Coelho da Gama e Abreu
(ca. 1855-1894) Civilizing and Urban Thought*

Jorge Nassar Fleury *

RESUMO

As cidades, as civilizações e os portos eram utilizados por José Coelho da Gama e Abreu para entender rios e mares. No século XIX, estes eram percebidos sobretudo por sua utilidade – para locomoção das pessoas ou provisão de alimentos, por exemplo. Essa noção é fundamental na formação do pensamento urbanístico de Gama e Abreu, ator importante na configuração de Belém (PA) na segunda metade do século XIX. O artigo pretende abordar sua percepção não apenas dos rios, mas também, com base na locomoção por eles, das civilizações que conheceu, e como elas interferiram em suas ações na cidade de Belém, sobretudo pelo viés das importantes mudanças urbanísticas da cidade realizadas nesse período.

Palavras-chave: Belém (Pará); Gama e Abreu; história urbana; Amazônia.

ABSTRACT

Cities, civilizations, and ports were used by José Coelho da Gama e Abreu to understand rivers and seas. In the nineteenth century, these were perceived mainly for their usefulness – for locomotion of people or food provision, for example. This notion is fundamental in the formation of the urban thinking by Gama e Abreu, an important actor in the configuration of Belém (Pará) in the second half of the nineteenth century. This article intends to address his perception not only of the rivers, but also of the civilizations he knew, and analyze how those civilizations interfered in his actions in the city of Belém, mainly through the important urban changes carried out during that period.

Keywords: Belém (Pará); Gama e Abreu; urban history; Amazon.

* Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil. jorgefleury@gmail.com <<https://orcid.org/0000-0001-8604-8328>>

No século XIX, o mar e os rios não tinham valor de beleza paisagística como nos dias atuais. Eram percebidos sobretudo por sua utilidade – para locomoção das pessoas ou provimento de alimentos, por exemplo (Febvre, 2000). Não à toa, as cidades europeias mais antigas foram fundadas nas proximidades de rios que, com o tempo, se tornaram importantes rotas de escoamento do comércio, como é o caso de Londres, Paris, Viena, Budapeste e Istambul.

Os rios da Região Amazônica já eram essenciais para as sociedades indígenas que habitavam a região muito antes de os europeus chegarem (Cardozo; Souza, 2008; Abreu, 1895). Foram de vital importância sobretudo para a colonização portuguesa da porção Norte do território sul-americano. É inegável a relevância dessa temática para a história da Região Amazônica (Tocantins, 2000). É também fundamental a presença dos rios na vida e formação do pensamento urbanístico de José Coelho da Gama e Abreu, ator importante para a configuração urbana de Belém na segunda metade do século XIX. A noção de urbano aqui adotada resulta da junção do ambiente físico e do social. O espaço é aqui analisado como uma série de sistemas socialmente influenciados. Entende-se que os rios são diferentes para cada pessoa, assim como Braudel (1995, p. 25) já escrevera que o espaço mediterrâneo funciona como um “conjunto de universos semiautônomos, uma federação de mediterrâneos vivazes, originais e comparáveis entre si”. Percebe-se então a relação de Abreu com tudo que o cerca, analisando a influência do clima, da vegetação, de animais, de culturas e civilizações.

Este artigo se detém na percepção de Gama e Abreu não apenas dos rios – ou o que eles significavam no seu pensamento –, mas também das civilizações e de como elas interferiram em suas ações na cidade de Belém, sobretudo pelo viés das mudanças urbanísticas, de forma a entender melhor esse período de importantes alterações.

José Coelho da Gama e Abreu era filho de pessoas influentes e com certo poder aquisitivo. Seu pai, João Coelho da Gama e Abreu, era oficial da marinha portuguesa, e sua mãe, Anastácia Josefa Micaela da Gama Lobo, era filha do tenente-coronel João da Gama Lobo. Em 1837, com 5 anos de idade, Abreu se muda com os pais para Portugal, onde vive até 1846, quando, enfermo, regressa a Belém. Recuperado, aos 17 anos volta a Portugal para cursar filosofia e matemática na Universidade de Coimbra, onde obtém seu título em 1853.

Em 1854, já formado, Abreu retorna novamente a Belém, onde fixa residência, iniciando sua carreira de funcionário público e, de certa forma, político (Fleury, 2014; Coêlho, 2015). De fato, o jovem bacharel assume a direção da

repartição de Obras Públicas com apenas 23 anos de idade e pode-se dizer que é aí que ele também sela sua relação com o urbanismo, disciplina que também tomava forma graças às grandes obras de “melhoramentos” públicos naquele período, sobretudo na Europa.

A divisão de Obras Públicas foi instituída em 1854, quando o presidente da província do Pará era Sebastião do Rego Barros (1803-1863), engenheiro militar pernambucano de 51 anos de idade, com patente de tenente-coronel. A repartição de obras paraense foi instituída sem um diretor, mas já com definições e normatizações das condições para o engajamento de um engenheiro e uma listagem de materiais a serem adquiridos tanto na capital, Rio de Janeiro, como na França.² O profissional a ser engajado provavelmente viria da Europa, pois o documento estabelecia que o diretor receberia em réis um pagamento fixado em francos. Também teria algumas regalias, como um bônus para despesas com a viagem, além da passagem já paga pelo governo da província (Barros, 1854).

Um ano se passara e engenheiro algum viera. Quem exercia interinamente o cargo de diretor de obras públicas era o Capitão de Engenheiros Juvêncio Manuel Cabral de Menezes que, em 1855, teve de deixar a província e ir para a Corte do Império, no Rio de Janeiro. Foi quando o então vice-presidente da província do Pará, João Maria de Moraes, decidiu, não existindo outro engenheiro que pudesse substituir o provável francês ou Menezes, nomear para o cargo de diretor da repartição de Obras Públicas o “Dr. em matemática José Coelho da Gama e Abreu, a quem por certo não faltava a idoneidade precisa para bem desempenhá-lo” (Moraes, 1855, p. 13). É dessa forma que o jovem Abreu assume a direção das obras da província do Pará, posto que exercerá por 16 anos de sua vida, assim ingressando, portanto, em uma vida pública da qual jamais sairá.

Gama e Abreu é exonerado desse cargo em 1871 e a repartição, extinta, ficando inativa por quase uma década. Após perder seu emprego, tira um tempo sabático, quando resolve fazer algumas viagens (Sarges; Coêlho, 2014). Entre 1874 e 1876, publicou seus apontamentos de viagem em 3 tomos intitulados *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bosphoro e Danúbio: apontamentos de viagem*. Abreu ainda publicou mais dois livros: um intitulado *A Amazônia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil* (1883), e outro chamado *As regiões amazônicas: estudos chorográficos dos estados do Grão Pará e Amazonas* (1895). Abreu foi um intelectual engajado no processo de formação de identidade, e essas suas obras tratam de uma questão cara para a

nação brasileira durante o século XIX, que foi a projeção do território nacional e suas fronteiras (Magnoli, 1997).

A extinção da Repartição de Obras Públcas evidencia certo abandono dos melhoramentos citadinos por parte das autoridades governantes, pois, como o próprio Abreu ressalta em seu discurso, a repartição de obras públicas se torna agente facilitador para o desenvolvimento e progresso de Belém. Quando assume a presidência da Província do Pará (1879-1881), resolve, como uma de suas ações, reativar as Obras Públcas provinciais. Em 1881 ela é recriada e passa a funcionar sem interrupções daí por diante.

Pode-se dizer que é nesse novo momento de sua vida, como presidente da província, que Gama e Abreu, já conhecido como Barão do Marajó, título a ele concedido pelos bons serviços prestados à nação, teoriza sobre as províncias do Pará e do Amazonas em relação ao governo central do Império. Dentre outras atividades que exerceu, foi professor de matemática no Liceu Paraense (1854-1855), deputado provincial (1867), presidente, por um breve período, da Província do Amazonas (1867-1868), e ainda o primeiro intendente municipal de Belém já durante a República (1891-1894). Entretanto, apesar das suas intensas atividades políticas Abreu foi, de fato, um homem da cultura (Farias, 2010), um curador de itens para exposições universais (Fleury, 2009), pesquisador, divulgador, administrador, viajante e escritor que marcou com seu pensamento, suas decisões e implementações, a Belém na segunda metade do século XIX.

Os apontamentos de viagem de Abreu representam muito de seu pensamento urbano, e nesse texto estão antecipadas ou explicadas muitas de suas ações na cidade de Belém, seja antes ou depois da publicação. Essas viagens eram simbólicas durante o Império brasileiro, quando havia um empenho no processo formador da identidade nacional, o que possibilitava expedições científicas estrangeiras em solo brasileiro, ao mesmo tempo que intelectuais nacionais formavam-se no exterior, participavam de viagens, eventos e exposições universais (Coelho, 2005). Assim surgiam as nebulosas de relações intelectuais nas quais essas viagens (sobretudo pelos trópicos) eram também uma ação de engajamento na formação do Brasil como nação (Sarges, 2002).

As impressões presentes nos apontamentos de Abreu, que são “filhas dos fatos que testemunhei e dos países que percorri” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 3), não seguem uma sequência cronológica ou linear do tempo, pois seus comentários ilustram diversos momentos anteriores nos quais esteve em determinado lugar. No itinerário seguido, ele parte de Belém rumo a Lisboa. Entretanto, suas percepções começam antes de deixar as terras da província

do Pará, pois já nas primeiras linhas faz uma profunda análise de sua cidade natal. Afirma que a província do Pará é “pouco habitada”, e que há concentração “só nos terrenos próximos às margens dos rios; a parte central acha-se deserta, ou apenas habitada pelo índio, selvagem habitador das sombrias solidões das florestas virgens” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 7).

Ressalta a importância da conexão entre esses lugares por meio “da rede de rios que em todos os sentidos corta a província” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p.7). Quando esteve em Córsega, quarta maior ilha em extensão do Mar Mediterrâneo, localizada a Oeste da Itália e constituindo uma região administrativa da França, Abreu registrou crer que “um dos motivos do geral atraso desta ilha é a falta absoluta de vias fáceis de comunicação como são os rios”, e isso fazia que “a exploração de produtos espontâneos, como a indústria manufatureira e agrícola fossem nulas”. Observou ainda que todos os transportes ali eram feitos por terra, o que os tornava “bastante difíceis, não só por muito demorados, mas também porque são mais dispendiosos” (Gama e Abreu, Tomo II, 1874, p. 78).

Segundo o autor, era fundamental uma região ou cidade contar com boas redes de comunicações fluviais não só para sua prosperidade em indústria, agricultura, comércio e serviços, mas também, no caso da Província do Pará, para levar educação e boas maneiras à sociedade. Também pelo fato de ser professor, entendia a importância desse fato para o seu ideal de civilização aos costumes europeus.

Abreu comenta que os habitantes, “para se utilizarem da facilidade que lhes dão os rios para os transportes, situam-se ordinariamente em suas margens” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 8). Quando ele e um amigo viajavam de barco pelo rio Marajó-açu, situado na Ilha do Marajó, Pará, Abreu teve uma experiência marcante. Almejavam chegar à foz desse rio antes do anoitecer, mas a noite chegava rápido e, nesse momento, avistaram uma cabana de palha no meio da floresta, onde resolveram se abrigar. Moravam ali um caçador com sua esposa e os dez filhos. Alimentavam-se de sua caça e do que conseguiam com plantações no entorno da casa. Assim que soube que o caçador tinha dez filhos, Abreu estranhou não ouvir o barulho das crianças, sobretudo pela quantidade, mas o anfitrião não tardou em avisar que em breve chegariam, pois estavam na escola. Iam e voltavam todos os dias da escola em duas pequenas “montarias”, que eram pequenas canoas feitas de casca de pau ou de uma madeira cavada internamente. O filho mais velho tinha 13 anos, e as crianças remavam duas léguas diariamente nesse trajeto, o que fascinou Abreu pelo fato de buscarem educação com muito esforço (Gama e Abreu, Tomo I, 1874).

Sua intenção era também a de colonizar e povoar a região, ocupando o lugar que por muito tempo já vinha sendo ocupado pela sociedade indígena. Abreu não escondia o desejo de “civilizar” a população que vivia à época em território amazônico. Não à toa pensava que, pelo fato de terem rios em grande número cortando a região, ficava fácil para o vapor “espargir os benefícios da civilização ainda às maiores distâncias”. Para ele os rios eram estradas já criadas pela natureza que “se movem por si mesmas”, e o sertão do Pará contava com “meios de comunicação tão fáceis como os têm os povos antigos da civilização europeia” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 8).

É válido ressaltar que seu pensamento estava em consonância com o dos atores sociais que estavam no poder àquela época no Brasil, sobretudo os personagens de famílias mais ricas. Era comum o desejo de europeizar a população com seus hábitos e costumes e também a vontade de que as cidades assumissem formas ao modelo europeu, sobretudo, no caso brasileiro, das formas conferidas a Paris, após as grandes obras de melhoramentos idealizadas por Haussmann na segunda metade do século XIX.

Em seu livro *Do Amazônas ao Sena, Nilo, Bosphoro e Danúbio*, Abreu descreve essa Paris haussmanniana, modelo urbano que passa a buscar daí em diante e que será o norteador das grandes reformas de Belém no fim do século XIX, quando a cidade passa por sua tão afamada *Belle Époque*, fruto dos recursos advindos da exportação do látex (Sarges, 2002). O caminho dos modelos e ideários urbanos (Choay, 1985), que abrangem atores sociais e suas instituições, sempre se particularizavam a partir de burocracias locais, variando de caso a caso. Em abordagens do século XIX, as relações de transferências de modelos tornaram-se lugar-comum (Angotti-Salgueiro; Simões Junior, 2017). É importante entender que a noção de modelo implica também saber que este está localizado em algum lugar, o que pressupõe um deslocamento sobretudo para sua materialização de forma a provar sua eficácia. No caso de Abreu, esse deslocamento se dava pelos rios e mares.

Quando em Paris, Abreu deparou não apenas com uma cidade cujas formas mudavam, percebia também uma sociedade cambiante. No final do século XIX, percebia-se em Paris a necessidade de mudança de uma sociedade conservadora. Tradição e modernidade andavam juntas, e apenas uma reforma social, alcançada lentamente, resolveria o problema. Caberia a todos os setores sociais, sobretudo os mais imbuídos dessa transformação da sociedade, pregando também condições de saúde, habitabilidade, higiene (Topalov, 1999). É valido ressaltar que a ideia de reforma não pode ser vista somente como um

conceito, mas como um conjunto de relações, de redes, de nebulosas que fazem das cidades um lugar planejado, mas em constante movimento (Pereira, 2000).

Desde meados do século XIX a sociedade belenense já passava por alguns “ajustes” de conduta, sempre para se portarem de acordo com os costumes europeus, almejados por atores sociais atuantes na cidade e que já conheciam esse continente. Diversas foram as normas e códigos de posturas publicados em Belém nesse período determinando como as pessoas deveriam se portar. Esses artigos definiam que, por exemplo, as pessoas não deveriam transportar animais, como porcos, papagaios ou galinhas, nos bondes da cidade; não poderiam cuspir na rua; também não se permitia que os homens ficassem sem camisa dentro de suas casas em locais que pudessem ser vistos por quem passava na rua (Treze de Maio, 1847).

O primeiro código de posturas de Belém data de 1845 e já apresenta vários artigos mostrando a preocupação com a forma da cidade e incitando direta ou indiretamente a divisão social e funcional do espaço urbano. Esses códigos não eram seguidos à risca, algumas de suas emendas não se disseminavam. Era um processo lento, sendo comuns publicações nos jornais locais de artigos com atualizações desses códigos para reforçar a necessidade de se agir conforme certo padrão (Treze de Maio, 1848). Conforme pensamento de Abreu explicitado em seus apontamentos (Gama e Abreu, Tomo I, 1874), após sua abordagem da Paris haussmanniana, entendem-se também um pouco mais as suas ações futuras e códigos de posturas publicados já em fins do século XIX na capital paraense.

Para Abreu não bastava implementar obras à moda parisiense, era preciso também educar a população para se portar e vestir aos moldes europeus. Isso, para ele, ia além de edificar escolas e proporcionar boa educação em sala de aula. Necessitava-se também de alguns mecanismos reguladores da vida social.

Ao longo da segunda metade do século XIX, o poder público se impôs por meio da redação e instituição de leis, Códigos de Postura, Código Penal e ação policial, dentre outros recursos usados com a finalidade de controlar e conferir normas para homens e mulheres, sobretudo aqueles com menor poder aquisitivo. Essa parcela da população se tornava, assim, alvo de especial atenção, principalmente em um momento no qual o trabalho compulsório passava a ser trabalho livre, na década de 1880 (Almeida, 2003).

Essas leis e Códigos de Postura municipais regulamentavam a vida social na cidade e justificavam a ação da Polícia Municipal junto à sociedade. O controle do poder público ia além da esfera do visual da cidade. Estendeu-se também à moralidade dos habitantes, tanto que pelo Código de Posturas de

1897 ficava proibido fazer “algazarra, dar gritos sem necessidade, apitar, fazer batuques e sambas” (Sarges, 2002, p. 26).

Esses Códigos ficaram mais frequentes a partir da década de 1880. Um dos primeiros no sentido de “europeizar” a sociedade foi instituído em 1880, quando Gama e Abreu era o presidente da Província do Pará. Esses códigos permitiam a imposição da polícia e iam “moldando” o comportamento dos belenenses.

O Código de Posturas do Município do ano de 1880, em seu título IV, capítulo XVII, artigo 105, estabelecia que “era proibido sob pena de 20 mil réis de multa proferir nas ruas e lugares públicos palavras obscenas”, bem como “praticar em público atos ou gestos reputados imorais ou obscenos”. O capítulo XIX, artigo 107, estabelecia que “era proibido, sob pena de 30 mil réis de multa fazer bulhas, vozeiras e dar altos gritos sem necessidade” (APEP, 1880).

E era nessa Belém, cheia de regras e normas de conduta, que Gama e Abreu percebia claramente a importância dos rios e baías que, além de facilitarem comunicações e transportes, davam à província “uma uberdade que nada tem que invejar às faladas terras que o Nilo banha, fertilizando-as com seu lodo”, pois essa vastidão de rios refrescava as “terras nas horas de elevação das marés ou nas épocas de cheias periódicas” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 8). Abreu entendia os cursos d’água como locais de transportes, vendo sua importância majoritariamente enquanto portos espalhados pelas cidades de forma a conectá-las.

Para Abreu, toda cidade que almeje alguma importância precisaria investir em um bom porto. Quando o vapor em que ele viajava aportou na cidade de São Luís, Maranhão, o autor destacou que “o melhoramento deste porto é um dos trabalhos que mais urgentemente deve chamar atenção do governo se não quiser ver perdida a importância [desta] [...] cidade” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 18). Abreu tinha certo apreço por essa cidade, e seu relato sobre ela seguiu a linha de seus relatórios anuais enquanto diretor de obras públicas do Pará, relatando a situação, os itens necessários e os de extrema urgência a serem executados, como por exemplo o porto de São Luís, que pouco mais tarde seria realizado sob os cuidados de André Rebouças (1838-1898), quando em viagem à região (Pessanha, 2013).

Abreu era muito atento aos portos que conhecia e em geral os problematizava, considerando-os como a representação de boa economia e prosperidade comercial. Quando em Marselha, referiu-se ao cais como uma “floresta de mastros de navios” como nunca havia visto em cidade alguma (Gama e Abreu, Tomo II, 1874, p. 77). Ele teve acesso aos números referentes aos anos de 1866 e 1867, que indicavam haver aquele porto recebido em média 6 mil navios à vela e 2 mil vapores anualmente. Assim como apontou a necessidade de

reformas do porto do Maranhão, também o fez para o de Marselha. “Não obstante os governos terem sucessivamente criado novos portos artificiais e docas, não obstante as companhias terem seguido o exemplo dos governos, tudo é pouco em relação ao desenvolvimento marítimo e comercial que de dia para dia se observa” naquela cidade (Abreu, Tomo II, 1874, p. 77).

Assim que desembarcou no porto do Cairo, Abreu exclamou que ao atravessar as ruas do lugar, presenciava e não pôde “deixar de admirar, a vida e o movimento daquele povo”. Segundo ele, podia-se dizer que parecia uma “imensa galopada”. Mais de 20 mil pessoas passeavam montadas em burros. Em meio a isso, e do barulho ensurdecedor das vozes, ficava “aturdido o pobre estrangeiro, que não está acostumado com isso, apanhando encontrões pela direita do burro a galope, e pela esquerda do burriqueiro”, e esbarrando, quando procurava livrar-se deles, “com um dos muitos cegos que se encontram no Cairo”, ou ainda com “alguma recua de camelos, transportando materiais” (Gama e Abreu, Tomo II, 1874, p. 202).

Abreu sempre se mostrou irritado com essas situações que chamava de “desordem”. Nos lugares por onde passava despendia algum tempo relatando esses fatos, às vezes em tom mais incisivo, às vezes mais ameno.

Abreu destaca a vida social em sua terra natal também como caótica. Ruas cheias com carros que transportam mercadorias para fora da alfândega ou para os trapiches, companhias a trabalharem no acondicionamento de gêneros que chegam do interior nos numerosos vapores que enchem as docas, grupos de negociantes que discutem sobre interesses do comércio, caixeiros ocupados nos seus variados negócios. Das 5 horas da tarde em diante as cenas mudavam, sendo às vezes o aspecto mais sombrio interrompido pelas carroagens que passavam nas estradas, mas, de forma geral, Belém durante a noite era essencialmente triste. No Pará havia menos prazeres, mas em compensação, mais crescimento que em São Luís, completava ele (Gama e Abreu, Tomo I, 1874).

Cedo, pela manhã, o movimento e a animação pelas ruas da capital parense também eram fracos, ou pelo menos se comparados a Recife. Segundo ele, ao raiar do sol, bem como ao entardecer, Recife apresentava uma interessante animação, distinta do que se apresenta nas cidades do norte do Brasil. Nestas, onde os rios são quase os únicos meios de comunicação, percebia-se movimento apenas à sua beira, ou quando muito nas ruas próximas a eles. Já na capital de Pernambuco a movimentação disseminava-se por todos os bairros com cavalos e carros, e as estradas férreas substituíam a montaria, a canoa e o barco a vapor que o Pará apresentava, de modo que eram dois quadros “completamente diversos” (Abreu, Tomo I, 1874).

Esse movimento, tanto em Recife quanto na então capital do Império, o Rio de Janeiro, só decrescia entre as 7 e as 10 horas da noite, diferentemente do que acontecia na vida social das cidades da Europa central. Segundo Abreu – com exceção de Portugal, que apresentava hábitos semelhantes aos do Brasil –, naquela época havia nas capitais um acréscimo de circulação, com empregados e operários passeando após suas jornadas de trabalho das 6 até a meia-noite. O mesmo acontecia com a parte da sociedade de maior poder aquisitivo, que ia conversar nas tascas e cafés ou ia aos teatros.

Entretanto, Abreu encontrou uma cena diferente ao chegar à cidade do Porto, em Portugal.³ Ficou surpreso com o movimento que notou ao raiar do dia no “pequeno mundo”, e mais tarde, afirmava ele, no mundo dos “ricos e abastados”. Todos os dias se organizavam empresas, fundavam-se bancos, traçavam-se linhas de navegação, empreendiam-se vias férreas, os navios e vapores abundavam no porto e a alfândega enchia-se de mercadorias. O portuense tinha orgulho de sua cidade mercantil e sua importância comercial, e vangloriava-se de ser uma cidade livre (Gama e Abreu, Tomo I, 1874).

Segundo Abreu, os lisbonenses mostravam-se naqueles anos mais receosos em alguns aspectos e, até em política, esperavam a iniciativa do Porto. Para ele, essa cidade também deu provas de seu arrojado ânimo com a exposição que ali aconteceu. Ainda não era possível “estabelecer paralelo entre o palácio da exposição do Porto e o *Cristal Palace* de Londres ou o da *Industrie de Paris*”, mas, julgando-se o edifício apenas em relação a Portugal, e ainda mais à cidade do Porto, excederá toda a expectativa e dará “segura prova do ânimo” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 70).

Para Abreu, a diferença entre Lisboa e as outras capitais europeias provém da própria sociedade, que é menos expansiva ou menos impressionável do que a francesa, menos impulsiva que a espanhola, menos alegre do que a italiana. Em suas palavras, “nas horas em que em Paris e Londres tudo é movimento, vida e animação, em que os cafés e restaurantes estão cheios de consumidores e *flâneurs*, jazem no silêncio dormindo o sono dos justos Lisboa e Rio de Janeiro” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 37).

Assim como vários viajantes europeus que passaram por Belém em meados do século XIX, Abreu também afirmava que sua cidade natal não possuía restaurantes ou cafés onde se pudesse sentar para descansar, apreciar a paisagem ou fugir do sol. Estes passaram a surgir na cidade apenas em fins do século XIX.

Contrapondo-se a isso, Abreu exclama que Paris é a cidade dos cafés. Quando subia as linhas dos bulevares, os cafés sucediam-se sem interrupção, todos extraordinariamente frequentados. Os cafés ocupavam parte notável na

vida parisiense. Percebia também que, a depender do bairro que frequentasse, o aspecto dos ambientes e dos usuários e seus comportamentos mudavam. “Se vamos ao Marais, não se vê a população ruidosa e de *blouse* do bairro do Templo, nem tão pouco a dos bairros aristocráticos, ou a multidão sempre apressada dos bairros comerciais como o de Sebastopol” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 175). O parisiense passava tempo demasiado nos cafés, parecendo preferir estes à própria casa, tendo prazer em prolongar as refeições.

Conforme Abreu, o parisiense que pertencia, ou queria pertencer, às classes que constituíam o *tout Paris* tinha a obrigação de achar frescas as horas de calma, e de detestar fora de certas horas o que em outras o divertia. Por isso escolhia o tempo do calor para passear e praticar outros disparates, desculpando-se, unicamente, por serem praticados “por *tout Paris*”.

A moda em Paris era a “rainha de todas as coisas”. Ela fazia que nos meses de calor tropical não se visse nem um só cidadão com chapéu; em compensação, todos usavam bengalas ou *badines*; todas as mulheres, estando ao sol ou à sombra, não dispensavam a sombrinha aberta, a qual de tão pequena provavelmente de nada lhes servia. Segundo Abreu, essas ainda iam passear no Bosque de Boulogne apenas guardadas pelos seus *king charles* (uma raça de cães), alguns dos quais do tamanho de um punho.

Na França, Inglaterra e Itália a ideia de um café público, segundo Abreu, trazia consigo a imagem de salas elegantes, belas pinturas, espelhos, mesas de belo mármore e numerosos criados. Nos cafés em Constantinopla dispensava-se tudo isso. Lá eles eram “destinados a mais de um fim, pois além de cafés, são barbearias e divãs” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 204).

Abreu surpreendia-se ainda ao observar que em todo o Oriente o café era tomado de maneira diferente da que se observava nos outros lugares do mundo. Ali, cada xícara de café era feita em uma cafeteira pequena, individual. Abreu ainda percebeu que um muçulmano nunca tomava um café sem antes servir-se de um copo d’água, ao passo que na Europa era mais comum inverter essa ordem.

De acordo com ele, o tomar café no Oriente trazia consigo o cachimbo, o fumo: “Não me recordo de ter visto um muçulmano que simultaneamente não fumasse, uns o *tchibouk* outros o *narguileh*, o primeiro muito conhecido, o segundo não o é tanto, e exige certa prática, que quando não há, dá em resultado o cansaço proveniente da forte aspiração” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874, p. 124).

Abreu apreciava muito as pessoas e as culturas, sempre demonstrando seu maior entusiasmo para a sociedade europeia com certo poder aquisitivo. Ele almejava para sua cidade os cafés parisienses com seus clientes bem trajados e

falando de assuntos caros a ele. Mais que isso, almejava que a sociedade bele-nense se transformasse nesse seu ideal.

Ao longo dos três tomos de seus apontamentos de viagem, Abreu evidencia as intenções de suas propostas, não apenas na direção de Obras Públicas no início de sua carreira. Sobretudo, mostra o pensamento que norteou suas ações posteriores à escrita de seus livros de viagem, principalmente quando assume a Presidência da Província, entre 1879 e 1881 e, mais à frente, também a Intendência Municipal, entre 1891 e 1894, tornando-se o primeiro intendente de Belém. Abreu torna-se, então, um dos atores responsáveis pelas transformações urbanas de Belém do final de século XIX.

Aquela Paris recém-reformada por Haussmann forneceu inúmeras ideias a Gama e Abreu. Entre elas estava a abertura dos imensos bulevares, que, segundo ele, por si só já se faziam notáveis. Nas suas palavras, a avenida Champs Elysées era “a mais bela do mundo” (Abreu, Tomo I, p. 161).

Além de promover o constante investimento em iluminação pública, Abreu também foi um dos responsáveis pela abertura desses grandes bulevares e pela transformação das estradas em largas avenidas com bom calçamento, como foi o caso da Estrada de Nazareth e sua paralela, a de São Jerônimo, que davam acesso aos novos bairros surgidos naquele momento (Braga, 1919), ou mesmo o Boulevard Castilho França, que ficava às margens do rio, onde se situava o Mercado Municipal. Abreu pretendia transformar a paisagem de Belém no “centro da civilização”, modo como também se referia à capital francesa. Nos dias de hoje essas ruas já não apresentam aquela mesma imagem, mas continuam sendo avenidas largas e com árvores de grande porte que conferem uma feição característica à cidade.

Figura 1 – Boulevard Castilho França.



Fonte: Belém da saudade, 1996.

Figura 2 – Praça da Trindade, início século XX.



Fonte: Fidanza, Felipe Augusto. Boulevard da República 1, c.1890 albúmen, Coleção Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro (MAM-RJ), doação White Martins.

Figura 3 – Avenida São Jerônimo, atual Avenida Governador José Malcher, 1905.



Fonte: Sarges, 2002.

Figura 4 – Trilhos dos bondes no recém-pavimentado Boulevard da República, Belém, 1890.



Fonte: Fidanza, Felipe Augusto. Boulevard da República 1, c.1890 albúmen, Coleção Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro (MAM-RJ), doação White Martins.

Abreu também esteve à frente da proposta, projeto e execução da obra do Mercado Público, situado em frente às docas, que teve suas obras iniciadas em 1857 e concluídas em 1860. Sua intenção era abrigar e organizar a venda de produtos que antes ocupavam as calçadas do entorno do cais de embarque e desembarque de mercadorias, o que conferia aspecto de bagunça e insalubridade. Antes do fim do século XIX esse mercado foi ampliado, seguindo projeto de Francisco Bolonha, em razão da carência de espaço que já proporcionava para tal função (Cruz, 1973).

Outro aspecto idealizado no século XIX que configura a paisagem de Belém é o traçado regular em malha de xadrez das ruas abertas naquela época, a saber, as do bairro de Nazaré, Umarizal, Batista Campos e ainda do Marco da Légua, hoje conhecido com o nome de bairro do Marco.

Também foram altos os investimentos em toda a malha de infraestrutura dos bondes naquele período. Abreu idealizava conferir à cidade toda a tecnologia da época. Além disso, sabia da sua importância econômica para a região. Dessa forma é inevitável apontar sua atenção ao assunto dos investimentos no comércio e da produção para exportação, bem como do que essas atividades proporcionam para os recursos públicos. Quando ainda era diretor de Obras Públicas, vários bancos foram instalados na cidade, como é o caso do Banco Comercial do Pará, fundado em 1858, e mais à frente o Bank of London, em 1874, dentre vários outros (Gama e Abreu, 1895).

Ainda em 1864 foi também fundada a Associação Comercial do Pará, sob a denominação de Praça do Comércio do Pará. Esta se transformou em Associação apenas em 1899, com a reforma de seu estatuto. O objetivo era proporcionar ao comércio e à indústria um centro de apoio e auxílio que, investigando as suas necessidades, pudesse, além de promover o desenvolvimento, defender os seus direitos (Mourão, 1989). De acordo com Abreu, a instalação desse órgão se deu pelo fato de a indústria e, sobretudo o comércio, já apresentarem certo desenvolvimento àquela época (Gama e Abreu, 1883).

Abreu se tornou também um grande apreciador da moda europeia, sobretudo a parisiense. Assim como ele, diversos outros atores do momento admiravam as vestimentas europeias, o que se percebia no dia a dia da sociedade paraense. As pessoas, sobretudo as com maior poder aquisitivo, em muitos momentos queriam viver, portar-se e se vestir como se estivessem na Europa. Por esse motivo, o vestuário também se tornou um comércio. Várias eram as lojas abertas naquele momento vendendo roupas e acessórios da moda em voga no continente europeu. Estas, sempre que chegavam novas peças, anunciamavam o fato nos jornais da cidade e, em geral, realizavam uma espécie

de desfiles em seus estabelecimentos. Assim, as pessoas que não podiam viajar à Europa também podiam admirar, desejar e adquirir aqueles trajes (Treze de Maio, 1879).

Abreu estimulou o que pôde, não apenas na importação referente à moda, mas também na de livros e artes, entre outros setores. Acreditava que “é este um bom incentivo para melhorar a cultura, verdadeira fonte de riqueza para o país” (Gama e Abreu, Tomo I, 1874). Talvez por isso, incentivou e investiu nas melhorias em Belém que trouxessem à cidade conexão cada vez mais rápida, direta e cômoda com mais países, ou mesmo com as demais cidades brasileiras.

Dentre as edificações de que foi responsável, algumas merecem destaque, como o Teatro da Paz, que teve suas obras iniciadas em 1869 e concluídas em 1878. Talvez as mais importantes tenham sido o Palácio Municipal de Belém – hoje Palácio Antônio Lemos, onde funcionam a Prefeitura e o Museu de Arte de Belém (MABE) – e o Bosque do Marco da Légua, que mais tarde recebeu o nome de Bosque Rodrigues Alves – hoje Jardim Zoobotânico Bosque Rodrigues Alves (Sanjad, 2001), *status adquirido* em 2002.

A exemplo do Hôtel de Ville, que reunia e centralizava as questões da municipalidade de Paris em uma emblemática edificação renascentista do arquiteto Domenico da Cortona, o Boccador, Gama e Abreu vislumbra o Palácio do Paço Provincial belenense. O palácio foi seu desejo desde os primeiros anos à frente da Repartição de Obras Públicas. Em seu primeiro ano no cargo já existe menção da importância de se construir essa edificação, dizendo ser necessário agrupar as diferentes repartições públicas provinciais, que àquele tempo funcionavam em prédios alugados e espalhados pela cidade, e também para dotar a cidade de um prédio digno de sua importância (Moraes, 1855).

Em seu segundo ano, quando Henrique de Beaurepaire-Rohan (1812-1894) era presidente da Província do Pará (1855-1856), Abreu recebe incentivo para angariar recursos junto ao governo central (Beaurepaire-Rohan, 1856). Após longos debates de convencimento e persuasão, principalmente por envolver recursos financeiros altos, as obras do palácio se iniciaram em 1860, enquanto Abreu ainda era diretor de Obras Públicas (Cruz, 1967). Três anos depois as obras foram suspensas pela primeira vez. Tendo sido inúmeras vezes reiniciadas e paralisadas, o prédio foi inaugurado em 1883, com o nome de Paço Municipal e Provincial, e hoje ele é conhecido na cidade como Palácio Antônio Lemos, pois era aí que esse intendente municipal, em fins do século XIX (1897-1911), fazia seus despachos.⁴

Figura 5 – Paço Municipal e Provincial / Palácio Antônio Lemos;
ao fundo vê se o Palácio do Governo
(projeto do arquiteto italiano Antonio Landi).



Fonte: Belém da saudade, 1996.

Abreu se tornou o grande responsável, em seu mandato de presidente da província, pela reinstalação, em 1881, da Repartição de Obras Públicas, desativada desde sua exoneração do cargo em 1871. Apenas depois disso foram concluídas, já no ano de 1883 e sob os cuidados da repartição reativada por Abreu, as obras do Palácio Municipal e também do Bosque.

Estudioso e incentivador de leitura e educação, em 1894 Abreu foi um dos principais atores envolvidos na transformação de uso da edificação onde desde 1858 funcionava o Banco Comercial do Pará, para o estabelecimento da Biblioteca e Arquivo Público Municipal. O prédio ficava na Travessa Campos Sales, no bairro da Campina.

A partir da última década do século XIX, os cartões-postais com as imagens de Belém passam a circular. De acordo com Freund (1995), é com a descoberta das novas técnicas de impressão da fotografia no final do século XIX que o postal tornou-se verdadeiramente “popular”. Os postais tinham “preços irrisórios, acessíveis a qualquer cidadão que soubesse ler e escrever” (Vasquez, 2002, p. 30). Em Belém, esse período é concomitante ao mandato de Gama e Abreu na Intendência Municipal (1879-1881), mas os postais são mais disseminados e “popularizados” em fins da década de 1890.

Segundo Campello, essa abundância significa que no momento está se produzindo uma imagem da cidade (Campello, 2002). Meneses afirma que o cartão-postal é um catalisador poderoso dos marcos paisagísticos, predominantemente urbanos (Meneses, 2005), donde é interessante ressaltar que as

imagens dos cartões sugerem aos que delas usufruem “o que ver” e “de que maneira ver”. Os cartões provocam experiências visuais em uma via de mão dupla: as vivências do cotidiano propiciam que essas pessoas perscrutem com mais acuidade o postal; por sua vez, a experimentação desses postais com suas configurações visuais exerce papel semelhante, propiciando que as pessoas percebam “melhor” o meio no qual vivem.

Na maior parte desses postais pode-se perceber a influência das ações de Gama e Abreu, direta ou indiretamente, seja por sua idealização e execução, seja pelas medidas econômicas e políticas que possibilitavam determinadas mudanças na paisagem da cidade.

Em suma, José Coelho da Gama e Abreu foi uma figura importante para a configuração urbana de Belém na segunda metade do século XIX, ocupando altos cargos, além de ter sido influente na sociedade. Ele entendia os rios quase sempre do ponto de vista funcional, enquanto meio de locomoção e ligação entre cidades. Em geral percebia os rios e mares com base nos portos das cidades, que para ele significavam prosperidade e desenvolvimento local.

Suas viagens ajudaram em sua formação intelectual e foram fundamentais para a consolidação e formação de seu pensamento urbanístico. Modelos urbanos – e aqui estão envolvidos o espaço físico e o social – passaram a ser almejados por Abreu após suas viagens, sobretudo à Paris de Haussmann recém-reformada. Esse seu desejo norteou as ações em Belém, sua cidade natal, sobretudo quando, após sua grande viagem, assumiu a presidência da Província do Pará (1879-1881) e, depois, tornou-se o primeiro intendente municipal de Belém (1891-1894) após a Proclamação da República.

Muitas foram as contribuições das ações de Gama e Abreu que deixaram um legado físico para os dias atuais e configuraram a cidade de Belém. Mas ainda existem contribuições difíceis de mensurar, que ficam restritas ao campo das ideias e pensamentos, como é o caso explícito de seus apontamentos de viagem, ou ainda, de sua influência na sociedade da época, da disseminação de suas opiniões acerca dos ideais de igualdade, fraternidade e liberdade, principalmente ao que se refere à contribuição do trabalho assalariado em substituição do escravo.

Abreu atuou em um momento conturbado da vida política e econômica do país. Figurou entre monarquistas e republicanos e manteve sua influência mesmo quando o cenário brasileiro mudou em seu sistema político e econômico.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Conceição. Mulheres, violência e cidade: “demônios de saias” na Belém oitocentista. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa: Anpuh.
- ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Por uma reflexão sobre pioneiros do urbanismo no Brasil e modalidades de apropriação de ideários internacionais. Revisando terminologias e conceitos. *Arquitectos*, São Paulo: Vitrúvius, ano 17, n. 203.01, abr. 2017.
- APEP – Arquivo Público do Estado do Pará. *Coleção das Leis da Província do Grão Pará do ano de 1880*. Pará: Typ. do Diário de Notícias. Lei nº 1028, de 5 maio 1880. Artigo 105.
- BARROS, Sebastião do R. *Fala que o Exm. Srr. conselheiro Sebastião do Rego Barros, presidente desta província, dirigiu á Assembléia Legislativa provincial na abertura da mesma Assembléia no dia 15 de agosto de 1854*. Pará: Typ. da Aurora Paraense, 1854.
- BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. *Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial do Pará no dia 15 de agosto de 1856*, por ocasião da abertura da primeira sessão da 10.a legislatura da mesma Assembléia, pelo presidente, Henrique de Beaurepaire-Rohan. Pará: Typ. de Santos & filhos, 1856.
- BELÉM da Saudade: a memória da Belém do início do século, em cartões-postais. Belém: Secult, 1996.
- BRAGA, Theodoro. *Noções de Chorographia do Estado do Pará*. Belém: Empreza Grapheca Amazonia, 1919.
- BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II*. 2. ed. Lisboa: Publ. D. Quixote, 1995. v. 2.
- CAMPELLO, Maria de Fátima de M. B. Enquadramento a cidade: Maceió na fotografia do século XIX. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 7., 2002, Salvador: PPG-AU, FAUFBA: Anpur.
- CARDOZO, Alírio; SOUZA, Cesar Martins de. *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (séculos XVII-XXI)*. Belém: Editora Universitária da UFPA, 2008.
- CHOAY, Françoise. *A regra e o modelo*. São Paulo: Perspectiva, 1985.
- COÊLHO, Anna Carolina de A. *Barão de Marajó: um intelectual e político entre a Amazônia e a Europa (1855-1906)*. 2015. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém, 2015.
- COELHO, Geraldo Mártires. *O violino de Ingres*. Belém: Paka-Tatu, 2005.
- CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Ed. UFPA, 1973.
- CRUZ, Ernesto. *As obras públicas no Pará*. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1967.

- FARIAS, Edison. Barão do Marajó: tradução da visão de um historiador e matemático para com as belas artes no Pará. In: VALLE, Arthur; DAZZI, Camila (org.). *Oitocentos: arte brasileira do Império à República*. Tomo 2. Rio de Janeiro: Edur-UFRJ: DezenoveVinte, 2010.
- FEBVRE, Lucien. *O Reno: história, mitos e realidades*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- FLEURY, Jorge Nassar. Artes do progresso: uma história da visualidade da Exposição de Chicago de 1893. *Revista 19&20* (online), v. IV, 2009.
- FLEURY, Jorge Nassar. *José Coelho da Gama e Abreu: visões de Belém de um funcionário do Império (c.1855-1894)*. 2014. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Prourb), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2014.
- FREUND, Gisèle. *Fotografia e sociedade*. Lisboa: Veja, 1995.
- GAMA E ABREU, José Coelho. *A Amazonia, as províncias do Pará e Amazonas, e o governo central do Brazil*. Lisboa: Minerva, 1883.
- GAMA E ABREU, José Coelho. *Do Amazônas ao Sena, Nilo, Bosphoro e Danúbio, apontamentos de viagem*. Tomos I e II. Lisboa: Typographia Universal, 1874.
- GAMA E ABREU, José Coelho. *As regiões amazônicas: estudos chorográficos dos estados do Grão-Pará e Amazonas*. Lisboa: L. da Silva, 1895.
- MAGNOLI, Demétrio. O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa (1808-1912). São Paulo: Unesp: Moderna, 1997.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Rumo a uma “História Visual”. In: MARTINS, José de S.; ECKERT, Cornélia; NOVAES, Silvia C. (org.). *O imaginário e o poético nas ciências sociais*. Bauru: Edusc, 2005.
- MORAES, João Maria de. *Exposição apresentada pelo Exm Snr Dr João Maria de Moraes, vice-presidente da província do Pará, por ocasião de passar a administração da mesma província para o Exm Snr Coronel Miguel Antônio Pinto Guimarães*. Pará: Typ. de Santos e Filhos, 1855.
- MOURÃO, Leila. *Memória da indústria paraense*. Belém: Fiepa, 1989.
- PEREIRA, Margareth da Silva. Resenha de “Laboratoire du Nouveau Siècle – la nebuluse réformatrice et ses réseaux em France 1880-1914”. *Cadernos do IPPUR*, Rio de Janeiro: UFRJ, ano XIV, n. 2, ago./dez. 2000.
- PESSANHA, Andréa Santos da S. *Pela palavra e pela imprensa: André Rebouças e propostas sociais para o Brasil do final do XIX*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 27., 2013, Natal.
- SANJAD, Nelson Rodrigues. Nos jardins de São José: uma história do Jardim Botânico do Grão Pará, 1796-1873. 2001. Dissertação (Mestrado em Geociências) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 2001.
- SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

- SARGES, Maria de Nazaré. *Memórias do velho intendente*. Belém: Paka-Tatu, 2002a.
- SARGES, Maria de Nazaré; COÊLHO, Anna Carolina de A. Do rio Amazonas à Península Ibérica: viajando com o Barão do Marajó. *Varia História*, Belo Horizonte: UFMG, v. 30, n. 53, p. 487-505, 2014.
- TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. 9. ed. Manaus: Valer: Edições Governo do Estado, 2000.
- TOPALOV, Christian (dir.). *Laboratoire du Nouveau Siècle: la nebuleuse réformatrice et sés réseaux en France 1880-1914*. Paris: Éd. de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999.
- TREZE DE MAIO. Periódico. Belém: Typ. Santos e Filhos, n. 682, 6 mar. 1847.
- TREZE DE MAIO. Periódico. Belém: Typ. Santos e Filhos, n. 817, 15 jul. 1848.
- TREZE DE MAIO. Periódico. Belém: Typ. Santos e Filhos, n. 46, 26 jun. 1879.
- VASQUEZ, Pedro Karp. *Postaes do Brazil*. 1893-1930. São Paulo: Metalivros, 2002.

NOTAS

¹ O presente artigo é fruto de pesquisa que recebeu auxílio do CNPq, da Fapemig e da Faperj.

² Estes materiais foram registrados em documento assinado por João Silveira de Souza (1824-1906), então secretário de governo. Anos depois, Souza ainda exerceu cargo de presidente de algumas províncias – Ceará, Maranhão e Pernambuco, além do Pará –, entre 1884 e 1885. Ele ainda foi ministro das Relações Exteriores do Brasil em 1868.

³ Sarges e Coêlho (2014) apresentam outras informações e vieses desse relato de sua viagem à Península Ibérica. Aqui, busco não abordar novamente questões já tratadas naquele texto, detendo-me nos aspectos que tangem à urbanidade em seu meio físico e social, ligados sobretudo à importância dessas percepções para modelar a cidade e a sociedade belenense de então.

⁴ Antônio Lemos também foi um ator social importante em fins do século XIX; a ele atribuem-se muitas das realizações na cidade nos áureos tempos da borracha. Dentre as inúmeras publicações e pesquisas sobre ele, a mais emblemática é de Nazaré Sarges (2002a).

Artigo recebido em 28 de junho de 2018.

Aprovado em 19 de novembro de 2018.

