

Deambular pelas cidades (em transformação)

Representações urbanas e guias de viagem no início do século XX

Wandering through Cities (in Transformation): Urban Representations and Travel Guides in the Early 20th Century

George Alexandre Ferreira Dantas

Barbara Gondim Lambert Moreira

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil.

Abstrac

This paper aims to analyze the travel guides about Brazil published in the first third of the 20th century, in particular the publication written by Burton Holmes, "Travelogue", from 1917. It is a type of documentary source that undergoes important changes in that period. The guides become more urban, that is, they are no longer limited to the description and investigation of nature. They are not limited in addition to commercial aspects or diplomatic and state relations. The city and its details, its significant urban elements, its daily life. They are sources that allow us to understand a crucial period of transition of Brazilian cities, marked by large urban reforms and modernization works, port reforms, opening of large avenues, introduction of technical networks and the partial or total demolition of the structures of the old colonial centres. These guides thus compose a material, objective and at the same time sentimental cartography, which maps a dichotomy between the architecture and the uses of the old city that remain and the emergence of a new landscape.

Resumo

O artigo procura analisar os guias de viagem ao Brasil publicados no primeiro terço do século XX, em particular a publicação de Burton Holmes, *Travelogue*, de 1917. Os guias de viagem constituem-se como uma fonte documental que sofre importantes modificações nesse período. Estas publicações tornam-se mais urbanas, ou seja, não se limitam mais à descrição e investigação da natureza. Não se restringem aos aspectos comerciais ou às relações diplomáticas e de Estado. A cidade e seus pormenores, seus elementos urbanos significativos, seu cotidiano. São fontes que permitem compreender um período crucial de transição de transformação das cidades brasileiras, com as primeiras obras de modernização, reformas portuárias, abertura de grandes avenidas, introdução de redes técnicas e a demolição parcial ou total das estruturas dos antigos núcleos coloniais. Esses guias compõem, assim, uma cartografia material, objetiva e ao mesmo tempo sentimental, que mapeia uma dicotomia entre a arquitetura e os usos da velha cidade que permanecem e o surgimento de uma nova paisagem.

Key-words: representations, modernization, travelers, urban landscape

Palavras-chave: representações, modernização, guias de viagem, paisagem urbana

Introdução¹

“Apenas uma rara viagem ao Brasil”, inicia a matéria da edição de 25 de maio de 1917 do jornal *New York Herald*, “daria ao viajante uma visão tão abrangente da história e das condições sociais, políticas e industriais do país como se encontra em *Brazil: To day and Tomorrow*, de L.E Elliot, editora literária da Revista Pan-Americana” (*Brazil’s Wide Field for Colonist*, 1917, p. 4) Essas publicações seriadas são emblemáticas quanto à nova abordagem de circulação de obras sobre o Brasil no mercado editorial norte-americano.

O Brasil relatado nas publicações do início do século XX distancia-se daquele país desconhecido que os primeiros relatos de viajantes buscavam decifrar no início dos Oitocentos. As velas que tremulavam na baía da Guanabara deram lugar à velocidade dos *steamships* que cobriam inúmeras rotas ao longo do Atlântico. Em jornais como o *The Evening Sun*, não são raras as menções às passagens de navios de companhias norte-americanas pela cidade do Rio de Janeiro, em um número crescente em atividade e regularidade (*World War History*, 1914). Desde a década de 1860, por exemplo, vapores como o *Havana* traçavam rotas entre o Brasil, Nova York e Inglaterra (*From Brazil*, 1865, p.A34).

Caso o visitante embarcasse em um dos vapores que mensalmente saíam do porto de Nova York em direção ao Brasil, ao pisar em solo tropical, se deparava com uma paisagem em crescente modificação. O primeiro vislumbre do porto do Rio de Janeiro – porta de entrada para a maioria dos navios estrangeiros – mergulhado em um canteiro de obras, já lançava pistas para a profundidade das transformações que ocorriam na paisagem e na estrutura urbanas.

A modernidade “a picaretas” empreendida pela gestão do prefeito Pereira Passos, por exemplo, já mostrava os sinais de sua intervenção no traçado antigo da cidade na primeira década do século XX. A ordem de embelezar e sanear colocou abaixo uma série de espaços e estruturas remanescentes do

período colonial que ainda persistiam, desfez e construiu novas relações entre os elementos de composição da trama urbana carioca. As obras de saneamento e de instalação dos bondes que cortavam a terra revolvida das demolições no centro do Rio possuíam correspondência direta acima do horizonte: se iniciava a instalação das redes elétricas e iluminava-se a cidade. O visitante ao percorrer a cidade teria, à sua frente, um quadro de obstinada e arrasadora modernização.²

A paisagem do novo Rio que se vislumbrava em meio à poeira e aos escombros foi um tema recorrente nas publicações estrangeiras relativas ao Brasil. Dessas transformações urbanas, os relatos observaram a manutenção ou a criação de símbolos representativos da modernidade; traçavam, também, uma clara dicotomia entre a arquitetura antiga que persistia ou mesmo sobrevivia e a nova paisagem que se construía. Em periódicos ilustrados destinados à classe trabalhadora, como *The American Penny Magazine*, surgiam crescentes publicações a respeito do Brasil e seu processo de modernização. Em periódicos que permitiam textos de maior fôlego, como a *National Geographic* e *Ladies’ Home Journal*, eram recorrentes publicações de matérias ou trechos de livros que paulatinamente abrissem espaço para a representação da dimensão eminentemente urbana das cidades da América do Sul, como o Rio de Janeiro em especial, ao lado de Buenos Aires e Montevideú, ao invés apenas do deslumbramento com o exotismo da paisagem natural.

Afinal, o que são esses itinerários que ora deslindam a cidade em voos de pássaros, ora descem ao rés do chão e percorrem as abarrotadas ruas do comércio? A velocidade com que as notas sobre o Rio de Janeiro aparecem nos relatos são distintas: seguem a cadência dos passos do vendedor de castanhas (Adams, 1922, p.175) ou correm ao lado dos automóveis ao longo da moderna Avenida Atlântica. Distintos em sua natureza, esses itinerários ajudam a lançar novas visadas e questões para compreender e analisar as múltiplas dimensões dos processos de modernização das cidades brasileiras e, em

especial, da grande “metrópole”, a antiga capital colonial, imperial e, então, da república federativa, nos primeiros anos do século XX.

Este artigo propõe, assim, discutir os guias urbanos, dentro do escopo mais amplo do que consideramos como “literatura de viagem”; isto é, como fonte privilegiada para a história cultural urbana do Brasil, para entender as representações mobilizadas nos processos de modernização e a consolidação de determinadas leituras, de determinadas paisagens e de determinados itinerários intraurbanos que apontam também para o processo de (re)escrita dos sentidos e das possibilidades de (sobre)viver e experimentar a pretendida nova cidade, moderna. Nesse sentido, o conflito entre os imaginários modernos e a persistência da cidade antiga, colonial, entendida como estreita, atrasada, suja e feia, seria crucial.

Para tanto, tomamos como “guia” privilegiado o *Travelogue*³ de Burton Holmes que narra a sua viagem à América do Sul. Holmes empreendeu essa viagem em 1911, compilando o conjunto de informações no volume 13 da coleção, publicado em 1917. O volumoso livro tem mais de 330 páginas e é fartamente ilustrado (há uma ou, mais comumente, duas fotos por página). As fotografias transitam entre o registro mais documental das paisagens urbanas, que busca ilustrar *pari passu* o texto, o cotidiano da viagem e a vida social das cidades e as cuidadosas composições e enquadramentos de teor mais artístico e sabor pitoresco.

O volume 13, portanto, se dedica no primeiro terço à viagem ao Rio de Janeiro, com breves paradas em Recife e Salvador, nas quais não se furta a registrar em fotografia e tecer algumas considerações. Depois, segue em direção a São Paulo, desce para Santos e, de seu porto, parte em direção a Montevideu e Buenos Aires. As deambulações pelas capitais do Uruguai e da Argentina compõem, grosso modo, o segundo terço do livro de Holmes. Por fim, no terço final, dedica-se a narrar a viagem em direção ao Chile, atravessando o Pampa e os Andes, e a volta para conhecer as Cataratas do Iguazu.

Se as publicações sobre viagens ao Brasil da primeira metade do século XIX eram produzidas a partir de longas estadias no país, como os cinco anos em que George Gardner percorreu o Brasil para a tessitura de seu “Viagem ao Interior do Brasil” (1846); ou os três anos de estadia de Maria Graham que serviram de inspiração para as suas notas em “Diário de uma viagem ao Brasil” (1824). No final do século XIX, muitas cidades receberam menções em *travelogues* produzidas a partir de curtos passeios, de poucas horas em solo. Que narrativas despontam dessas cidades na qual a fruição de sua paisagem é embebida pela brevidade da estadia de seu leitor? Suas representações servem de preâmbulos para a estadia mais longa na capital ou, tal como curtos contos, podem ser lidos em separado, sem prejuízo ao contexto total?

As cidades brasileiras foram apresentadas a um crescente público – especialmente norte-americano – através de apresentações que percorriam todo os Estados Unidos da América. Fixadas e imóveis em finas placas de vidro e coloridas à mão ou em movimento através dos recentes processos cinematográficos, a paisagem brasileira foi visitada durante décadas através de salões como os do *Tuckerman Hall*, em Massachusetts, assistidos não apenas pelas classes mais abastadas, tradicionalmente afeitas às viagens ao redor do mundo – como o *Grand Tour* – como também por uma emergente classe média interessada gradualmente em percorrer outros continentes. Ao comprarem seus tickets para a apresentação, os espectadores eram imersos em uma narrativa que pretendia emular as sensações de observar *in loco* um fenômeno ou localidade:

O *travelogue* é talvez um dos primeiros gêneros cinematográficos que mais se deve às práticas e programas pré-cinematográficos, como esterografia, projeções de luz, panoramas de rotunda e especialmente palestras de viagem ou conferências ilustradas, seu antecedente mais imediato. Como a maioria desses programas, esse tipo de filme satisfazia a curiosidade popular pelo exótico e

fornecia, ao mesmo tempo, o componente educacional exigido pelo gosto burguês da época. (Quarterollo, 2011, s.p)

Ao cunhar o termo *travelogue*, Burton Holmes tornou-se conhecido por compartilhar, diante de uma plateia, seus apontamentos e fotografias sobre as viagens que empreendeu ao redor do mundo durante décadas. Suas *lectures* foram transpostas depois para outro suporte: treze volumes foram lançados ao longo das primeiras décadas do século XX, perpassando as principais viagens de Holmes. Ao “trazer o mundo para casa”, o viajante trouxe consigo reminiscências de inúmeras regiões, que passavam por distintos processos: modernizações, arrasamentos, declínios econômicos, aberturas para estrangeiros, guerras. Dentre centenas de excursões, havia aquelas já consagradas pelo roteiro turístico internacional, como o Japão e cidades como Paris e Roma, que foram descritas nos primeiros volumes da série.

O artigo está organizado em mais quatro seções, além das questões e considerações iniciais já expostas. Primeiro, estabelecemos mais algumas notas sobre o uso dos guias de viagem da virada para o século XX como uma potencial fonte para a história urbana. Depois, acompanhamos a construção do relato de viagem de Holmes ao Brasil (desde a chegada no Recife, passando por Salvador e, principalmente, o deambular pelo Rio de Janeiro), suas estratégias discursivas, as referências mobilizadas e o aparato iconográfico. Na seção seguinte, a parada mais longa no Rio permite discutir também as representações mais específicas sobre as permanências da cidade antiga, colonial. Por fim, à guisa de conclusão, a continuação da viagem nos leva a estabelecer algumas novas questões sobre os significados das cidades sul-americanas a partir dos *Travelogues* de Holmes.

Algumas notas (metodológicas) sobre os guias de viagem

137

O que são estas publicações de viagens que o artigo propõe analisar? Deve-se, de antemão, ter em mente que o que chamamos de “Literatura de viagem” é um gênero que engloba uma miríade de tipos no qual os guias de viagem são, talvez, sua manifestação mais comercial e editorial. Propõe-se o termo genérico de literatura de viagem mesmo cientes da natureza distinta de cada publicação.

Não há qualquer julgamento de valor aqui; ao contrário, apenas o reconhecimento da existência de um produto literário que se posiciona claramente no mercado editorial, com funções específicas e mais dirigidas. Nesse sentido, compreendemos nesta pesquisa como guias de viagem tanto os pequenos folhetos e livros para consulta ligeira quanto as reportagens de fôlego (em periódicos de circulação internacional expressiva, como a *National Geographic*) e os livros volumosos, vários ainda pesados, de lustre, compêndios de síntese alargada sobre o Brasil e seus lugares e cidades de interesse. Em comum, o esforço de sistematização das informações para dirigir o olhar, a maneira de olhar e experimentar e, portanto, as possíveis práticas culturais que se esperavam da vivência das cidades modernas. Olhares e vivências que, de todo modo, se equilibravam entre o registro do exótico, do natural exuberante e do “comum” civilizado.

A literatura de viagem do século XIX expressou a emergência de um olhar moderno, em deslocamento cultural e geográfico, que já havia se afastado daquela indistinção típica entre ficção, falsificação e realidade (Cf. Dantas, 2009; Torrão Filho, 2008). Mais ainda, se prestaria inclusive para compreender as transformações da paisagem construída urbana e rural da primeira metade do século XIX no Brasil, como o demonstrou Moreira (2017). Os guias de viagem de fins do XIX, por sua vez, consolidariam essa perspectiva. Como discute Mendoza Vargas,

Entre o caminhar, como ‘ação de atravessar o espaço’, e o olhar para a cidade, situa-se o surgimento e a necessidade de

guias urbanos, como uma das produções culturais que nortearam tanto a experiência corporal, visual e afetiva, quanto as leituras da paisagem urbana. Ao contrário da literatura de viagem, que consistia em um diário ou cartas de um viajante com descrições (...), os guias urbanos ofereciam opções ao visitante que, transformado em caminhante, entrava em um espaço urbano desconhecido ou pelo menos estranho. (Mendoza Vargas, 2016, p. 91)

O uso da literatura de viagem como fonte documental não é recente, por óbvio, como se observa com um breve olhar pela historiografia. Gilberto Freyre, à moda de sua leitura sobre viajantes oitocentistas, atribuiu aos guias uma natureza de incontestável acuidade (Freyre, 2004, p.109).

Do mesmo modo, as viagens foram um tema recorrente na produção literária, não se restringindo ao século XIX. Os meios de transporte cada vez mais velozes possibilitaram o encurtamento do período de deslocamento. As viagens entre continentes realizadas pelos navios a vapor, bem como as locomotivas cortando grandes distâncias através do rasgo produzido pelos trilhos instalados em uma velocidade considerável, transformaram não apenas a paisagem, como também a maneira com que esta foi observada e representada. A literatura de ficção espelha as mudanças de velocidade e meios de locomoção, em obras como *Vinte mil léguas Submarinas* (1870) e *Cinco Semanas em um Balão* (1863). Surgem também séries de publicações não-ficcionais de grandes tiragens, como o *Murray's handbooks*, em 1836, e *Appleton's Travel Guide Book*, na década de 1840.

A propósito, é significativo destacar que a mudança nos títulos publicados ao longo dos oitenta anos de existência do *Murray's handbooks* ajuda a entender as transformações nos interesses turísticos ao longo do século XIX. Se os primeiros guias são alusivos às rotas domésticas inglesas, ao final dos Oitocentos os guias apontam para rotas turísticas para localidades como o Japão, recém saído de sua política de isolamento.

O consumo de notícias sobre áreas até então remotas já não comporta a espera por publicações de periodicidade semelhantes aos livros, como os *guidebooks*. Em 1888, a *National Geographic Magazine* foi lançada, trazendo matérias em diversos lugares do globo (Grosvenor, 1988).

A cidade, ao ser observada – por olhares estrangeiros ou locais, de passagem ou residentes – suscitou reações que, muitas vezes, foram compartilhadas através de imagens e textos. Ao concentrar a análise nas respostas à arquitetura e à cidade brasileira nesses suportes, observa-se o fabrico de representações que surgiram a partir da observação da paisagem urbana brasileira; foram produzidas e fizeram-se circular, entre o destinatário de um postal, pelos leitores de um guia de viagem, prestes – ou não – a embarcar para destino semelhante, pelo leitor de uma revista ilustrada.

A iluminação instalada a espaços regulares, os sons e os novos meios de transporte próprios da modernidade que aos poucos ganham as ruas em processo de remodelação, bem como os novos hábitos e construções que só encontram significado no espaço moderno, são os novos signos que capturam o olhar de quem descreve a cidade para o público estrangeiro. O que assistem ao encaixilhar a paisagem em suas câmeras ou descrevê-las em seus diários é a urbe que se moderniza em novos enquadramentos, muitas vezes negando ou apagando suas feições coloniais.

Os guias urbanos, de maneira mais específica, nos permitem discutir as imagens que estão sendo articuladas como mais representativas nesse momento crucial de formação das cidades modernas brasileiras. Dentre o considerável volume de publicações que circularam nas primeiras décadas do século XX, é inegável a importância dos *Travelogues* de Holmes e suas várias reedições ao longo das duas primeiras décadas do século. Ao distanciar as suas apresentações e suas publicações, atingiu não apenas aos viajantes inveterados, mas camadas da população que ainda não empreendiam viagens nessas

escalas, como a classe média que aspirava ao estilo de vida da educada e culta classe mais abastada nos Estados Unidos (Peterson, 2013, p. 35).

“Viajar é possuir o mundo”

Burton Holmes não foi o pioneiro nas palestras ilustradas, mas foi o responsável por sua popularização. Desde o final do século XIX, viajantes como John L. Stoddard transformaram suas experiências em viagens em uma série de palestras populares proferidas em toda a América do Norte, cujo público buscava conhecer regiões exóticas e remotas. Em 1892, Holmes realizou sua primeira incursão internacional ao Japão e transformou seus diários de viagem e fotografias em apresentações aos moldes de Stoddard, para quem já trabalhava ao final da empreitada.

Holmes, ao empreender sua viagem à América do Sul em junho de 1911, já era um palestrante consolidado no circuito de apresentações. As *lectures* empregavam uma série de suportes: fotografias em slides de vidro e, posteriormente, filmes em 16mm, além da narrativa, sempre em primeira pessoa. No texto que abre um de seus panfletos sobre as apresentações, o viajante dá-nos pistas sobre a maneira como construiu a sua narrativa:

A narração da história e sua apresentação pictórica, produzem a ilusão de uma viagem real, o ouvinte e espectador desfrutam de uma deliciosa sensação de “estar lá” – em meio às cenas de beleza ou grandeza conjuradas da escuridão pela magia das palavras do locutor (...). (Holmes, 1904, p. 3)

Suas palestras de viagens eram oferecidas como alternativas para “conhecer o mundo sem sair de casa” (Holmes, 1904, p. 1), mas não era prerrogativa de seu trabalho apenas; uma série de publicações sobre viagens davam ao leitor a oportunidade de não apenas ler sobre lugares remotos, mas de instruir outros a partir de scripts que poderiam empregar em suas apresentações, utilizando suportes, como os slides e os filmes em 16mm já mencionados,

também amplamente vendidos. A nota que abre uma destas publicações mais conhecidas, a *Wilson’s Lantern Journey* (1884), afirmava que: “Se alguém não teve a oportunidade de ver esses lugares e coisas ele pode, com a ajuda das fotos e referência a este livro, fazer viagens delirantemente agradáveis e se capacitar a falar de forma inteligível com os viajantes mais antigos” (Wilson, 1884, p.03).

As vistas de cenas ao redor do mundo eram uma fonte de admiração para o público do século XIX, e as palestras de viagens proporcionavam uma oportunidade de ver essas vistas, feitas para parecer incrivelmente realistas através da iluminação da lanterna. Os americanos tinham uma curiosidade (...) pela cobertura de eventos mundiais que apareciam cada vez mais em jornais e revistas. O crescimento do comércio internacional também fez com que os americanos ficassem mais interessados em países estrangeiros. Além disso, muitos indivíduos foram atraídos para as palestras de viagens porque tinham esperança de viajar por conta própria ou porque queriam lembrar viagens que já haviam feito. (Barber, 1993)

As apresentações de Holmes, muito populares, mas restritas às cadeiras marcadas dos teatros e cinemas de São Francisco, Chicago, Nova York e outras dezenas de cidades, transpostas ao meio textual em forma de livros, alcançaram um número muito maior de público. O último volume, que compreende a América Latina, é sintomático da crescente procura por esse destino, cada vez mais popular na primeira década do século XX.

O leitor, ao percorrer as páginas da publicação relativas à viagem ao Brasil, inicia o trajeto de uma maneira comum à maioria das localidades que o *Travelogue* descreve: a partir de sua chegada no porto da cidade. A narrativa inicia-se antes, o trajeto da viagem no vapor faz parte das descrições, pois visa imergir o espectador/ leitor na viagem. Se por vezes faltam maiores descrições de aspectos urbanos ou sociais do local visitado, são volumosas as passagens inusitadas, situações

que envolvem o público pois, “seu objetivo era entreter, não necessariamente educar, sua audiência (Craig, 2015, p. 258)”.

Os primeiros vislumbres de terra brasileira davam-se, normalmente, ao avistar-se Recife. As passagens rápidas por cidades como Salvador e Recife, antes de chegar ao Rio de Janeiro – normalmente apresentado como a principal atração da viagem – resultam, muitas vezes, em comentários mais concisos das que apresentam a capital do país, mas são essas descrições que guardam as primeiras interações com a configuração urbana brasileira. A viagem ao Brasil era realizada por várias empresas e contemplava escalas em comum, como William Hirst (1915) indica:

O viajante pode deixar Liverpool pela *Pacific Steam Navigation Company* ou velejar de Southampton pela *Royal Mail Steam Packet Company* e, em ambos os casos, Pernambuco e Bahia provavelmente serão os primeiros portos sul-americanos em que o navio aportará. (...) Às vezes, uma ou ambas as paradas são omitidas. Provavelmente, em qualquer caso, uma olhada casual em qualquer uma das duas irá satisfazer a maioria das pessoas, mas alguns podem querer examinar o bom sistema ferroviário de Pernambuco ou explorar o interessante interior da Bahia, incluindo as minas de diamante. (...) Rio de Janeiro, a capital do Brasil, é o primeiro objetivo importante, e quinze dias devem ser o suficiente para esta cidade e São Paulo. (Hirst, 1915, p. 1)

Itinerário semelhante ao que Hirst delineou em seu guia é seguido por Holmes. As primeiras linhas de incursão de Holmes por Recife são dedicadas às reformas urbanas empreendidas em todo o bairro central desde o porto da cidade. As ruínas observadas antecipam os melhoramentos: “o centro comercial da cidade em ruínas, deliberadamente demolido para abrir caminho a uma nova e ampla avenida que será o orgulho de Pernambuco” (Holmes, 1917, p. 20-21). Holmes dedica poucas palavras à digressão, de fato, pela paisagem recifense. Pareceu-o muito mais

interessante imergir o leitor/plateia na sensação de ser içado do convés do *steamship* até as embarcações menores através de cestas como “laranjas humanas” (Holmes, 1917, p.16). Recife é apresentada muito mais como um marco importante na viagem – a primeira vez que se chega em terra firme na América do Sul – do que pela importância em conhecer a cidade.

Sobre Recife, Holmes caracteriza-a como sendo a “capital, metrópole e principal porto marítimo do Estado de Pernambuco, um rico estado produtor de açúcar do tamanho de Ohio, com uma população de um milhão”. Sobre a arquitetura da cidade, evoca seu passado como domínio holandês, ao afirmar que “muitos dos edifícios existentes são no antigo estilo colonial holandês”. Embora seja um relato rápido, Holmes complementa sua narrativa sobre a paisagem construída com uma série de fotografias de sua autoria que acompanham o texto (Holmes, 1917, p.18-19).

Após algumas fotografias de marinhas, Holmes aproxima-se, aos modos volneianos, do que se pretende descrever. Na figura, ao nível dos olhos do viajante, vemos o local de desembarque dos visitantes, fotografado e descrito não por ter chamado a atenção em específico, mas sua presença como primeiro contato com a cidade responde a um clichê em seu trabalho e na literatura de viagem como um todo.



Figura 1. Porta de entrada de Recife para os viajantes que vem do mar. Holmes, 1917, p.19.

Dentre os tratados sobre o método de viagem que surgiram dentre os séculos XVII e XIX, as instruções promovidas por Constantin-François Chassebœuf – Conde de Volney – foram populares séculos depois, empregadas especialmente em guias de viagem por seu caráter visual. Seu método reside em dois aspectos: o primeiro versa a respeito da sua descrição a partir da “experiência sensorial do mundo” (Lepetit, 2001, p. 93), o segundo, de seu ponto de vista, que nunca sai do alcance do olho do observador. O método proposto por Volney para ler a realidade é pautado, primordialmente, no sentido da visão. A base de seu método de apreensão da realidade baseia-se no olho que observa e as visuais alcançadas por sua mirada. Isto garante artifícios que legitimam sua presença como observador-testemunha. “A lógica do quadro” que as formas observadas compõem, de acordo com Lepetit “é a do inventário dos objetos que nele se agrupam” aos moldes humboldtianos (Lepetit, 2001, p.93).⁴ Em Holmes, a natureza visual das suas *lectures* – o amplo uso de fotografias sequenciais e, posteriormente, seus curtos filmes – respondem à “lógica do quadro” indicada por Lepetit (2001).

O método de Volney conduz a apreensão da paisagem urbana a partir do acúmulo de observações precisas. Sua abordagem dos objetos descritos e a tessitura do conhecimento operam-se por meio dos sentidos. Desta forma, o resultado é uma estratégia de apreensão baseado na “descrição da aparência sensível das coisas e na decomposição analítica da realidade” (Lepetit, 2001, p. 94).

Ao se aproximar da paisagem urbana pelo mar, os degraus são descritos primeiro, quase como se a cada passo dado junto ao narrador, nos aproximássemos dessa cidade a ser esquadrihada. A presença do mar é recorrente não apenas na descrição, como também nas imagens, como a apontar que o curto tempo não permite maiores imersões pelo território. Nas imediações, a escola de Direito surge representada como paradigma das novas edificações imponentes que surgem na cidade em modernização. O prédio então recém-inaugurado, de autoria do arquiteto

francês Gustave Varin, ocupa grande parte da fotografia, em perspectiva que reforça suas linhas ecléticas e seu considerável tamanho. O carro é estrategicamente posicionado em primeiro plano, não apenas para sugerir escala, mas por se comportar como signo de modernidade identificável em meio a uma paisagem desconhecida. Os postes de iluminação na ponte da Boa Vista também funcionam como símbolo de progresso; os elementos textuais que acompanham a imagem seguem caminho semelhante: a legenda da fotografia aponta para as largas pontes que existem em Pernambuco, enfatizadas pela escolha da captura da imagem no instante em que um transeunte e dois veículos se cruzam.



Figura 2. Fotografias de vários aspectos de Recife. Holmes, 1917, p. 20.

Se a Recife que Holmes descreve em sua incursão é retratada em poucas, mas amigáveis linhas, outros viajantes não iriam economizar suas críticas. O viajante inglês Charles Atchison, ao aportar em Recife em 1891, descreveria:

Os bairros de Recife e Santo Antônio estão deteriorados pela falta de um plano de construção. Cada um fez o que quis. As ruas são sujas; as casas, algumas altas, outras baixas, algumas brancas, algumas manchadas de sujeira; e se você vir uma sacada, é sombria e gradeada como uma prisão. O lixo das bestas de carga e o lixo das casas obstruem as ruas, que são pavimentadas de forma tão irregular quanto poderiam ser. (Atchinson, 1891, p.99).

É verdade que a cidade do Recife visitada brevemente por Holmes é outra: duas décadas depois de Atchinson, em pleno processo de amplas reformas urbanas das áreas centrais, que levou à demolição de centenas de edificações, incluindo igrejas e prédios do poder civil, em meio a muitas disputas, críticas e, antes de mais nada, celebração pela destruição da estrutura e paisagem coloniais remanescentes (Assunção, 2019). No entanto, veremos que Holmes se aproximará da leitura de Atchinson em outros núcleos urbanos.

A perspectiva pela qual Recife foi representada cambia quando outros fatores tingem a narrativa. Como membro da comitiva americana do Congresso Científico Pan-americano, ocorrido em 1908 em Santiago do Chile, Hiram Bingham registrou sua passagem pelas cidades brasileiras em direção ao destino final da viagem. Ao desembarcar em Recife, comenta: “A maioria dos viajantes que tocam aqui a caminho da Europa para Buenos Aires, preferem ver o que podem desta pitoresca cidade antiga do convés do navio, ancorado a uma milha no ancoradouro aberto” (Bingham, 1911, p. 8). Se em outros relatos da virada para o século XX Recife pouco merece descrições mais detalhadas, como em Holmes (1917), ou críticas abertas, tais como as encontradas na obra de Atchinson (1891), a “antiga cidade tropical” desdobra-se sob o “sol ofuscante” para Bingham: “Imediatamente à nossa frente havia uma fila de armazéns de três ou quatro andares, construídos de maneira atraente em pedra. Eles dão à frente d’água um ar de permanência e boa educação.” (Bingham, 1911, p. 8)

A cidade pernambucana é descrita sob a perspectiva do panamericanismo, como evidencia ao tratar com pormenores sobre o porto e as vias de escoamento da mercadoria pelos trilhos do trem em direção ao interior: as “estreitas e malcheirosas ruas da antiga cidade” são logo sobrepujadas pelas projeções de que Recife será uma “cidade maior e mais importante nos anos que virão, quando as novas docas serão construídas e métodos ainda mais modernos serão introduzidos”. Atribuir a leitura sob luzes mais otimistas tão somente às relações políticas e comerciais é, contudo, planificar e precipitar juízos. Bingham não era alheio à configuração urbana brasileira, pois lecionava História da América Latina em Yale à época. As reminiscências sobre a visita a Recife são feitas em espaço de poucas horas pois, ao entardecer, embarcavam em direção à Salvador (Bingham, 1911, p. 9).

Após um dia de navegação, os vapores avistavam a antiga capital brasileira. Assim como em Recife, Holmes não se debruça em detalhes sobre a sua passagem por Salvador, que funcionará, em seu discurso, como uma antítese ao que o Rio de Janeiro vai significar em sua obra: Salvador apresenta-se como uma cidade estagnada no tempo, saudosa de seu status de capital, “conservadora, avessa a mudanças” (Holmes, 1917, p. 25). Visitada em 1911, as modificações urbanas na paisagem da cidade ocorreriam com maior ênfase sob o governo de José Joaquim Seabra, em 1912, o que lança questões a respeito de sua descrição: se Holmes a tivesse encontrado em meio às demolições, como Recife, sua narrativa tomaria outros caminhos?

Deve-se lembrar que grande parte do texto compilado nos volumes de *Travelogues* foi produzido a partir das apresentações de Holmes. O ritmo e a construção do texto assemelham-se ao que foi empregado em suas apresentações. Portanto, Salvador é a última parada antes do clímax da apresentação: o Rio de Janeiro. Suas descrições sobre Recife e Salvador guardariam relações com a sua produção pictórica e textual em outras viagens. Tal como o público que acompanhou sua viagem pelo Marrocos, os

espectadores e leitores da viagem ao Brasil interpretariam “não apenas como uma terra estrangeira exótica, mas também como distinta à modernidade americana.” (Craig, 2015, p.261). Por isso, apresentar Salvador em tramas urbanas estreitas e estagnadas (Holmes, 1917) auxiliaria, também, a destacar a próxima parada do percurso.

Holmes costura o seu discurso com um evento que – utilizando as estratégias de Volney – testemunhou como espectador: em solenidade por ocasião da visita do presidente da República, percebeu que os militares de maior patente não sabiam como se portar na cerimônia, o que observou também na organização dos soldados pois, “ao julgar pelo que vimos na forma em relação a treino e disciplina, preparação é tão estranho ao espírito do estado da Bahia quanto para os estados mais próximos” (Holmes, 1917, p.25). Essa inadequação das tropas faz um relação muito próxima à inadequação dessa antiga e colonial capital ao que se espera de moderna cidade. Seus esforços, como o elevador que liga a cidade baixa à alta, são vistos, no máximo, como ações pitorescas pontilhados de comodidades mais ou menos modernas em meio a uma trama atrasada de ruas estreitas; as partes mais antigas e populares da cidade foram vistas com olhos pouco lisongeiros, como se observa em seu comentário sobre a cidade baixa:

Suas ruas são estreitas e barulhentas, quentes e abarrotadas, mas um passeio de dois ou três minutos em um dos muitos elevadores nos leva até os terraços frescos da cidade residencial alta, que coroa a falésia alta e espalha suas moradias e jardins no interior em um belo planalto ondulado. (Holmes, 1917, p. 27)

Uma vez mais, o viajante lê a cidade sob as lentes culturais que carrega. Na figura 3, uma fotografia que atribuí ares venezianos a Salvador, não apenas na escolha do tema representado, mas em suas legendas. O viajante utiliza aspectos de um destino mais conhecido e identificável como Veneza como chave de leitura para a paisagem

soteropolitana. Sua descrição em texto para a paisagem construída foi concisa. Em Salvador, percebe-se a estratégia em descrever a viagem pontuando suas descrições com visuais que sempre utilizam o ponto de vista do observador, artifício que empresta mais legitimidade à sua presença – e à presença dos espectadores das *lectures* e dos leitores do *travelogue* – como observadores – testemunhas. As fotografias são empregadas no intuito de marcar o roteiro: as primeiras cenas da cidade ao longe, a gradual aproximação em terra. Apesar das rápidas observações, as passagens por Recife e Salvador auxiliam os espectadores e leitores a comporem o arsenal de signos que auxiliarão a leitura do ato principal.



Figura 3. Salvador. Na legenda original, Holmes a considerou “quase veneziana em aspecto”. Holmes, 1917, p. 22.

“Um labirinto de ruas estreitas”: O Rio antigo em *Travelogues*

Ao longo da década de 1920, anúncios de viagens de vapor a destinos como o Brasil tornam-se cada vez mais comuns nas páginas de periódicos norte-americanos, sobretudo naqueles de grande circulação, como no caso do *The Saturday Evening Post*. A Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil, ocorrida entre 1922 e 1923, ajudou a impulsionar propagandas de viagens ao país. Os navios saíam quinzenalmente do porto de Nova York e chegavam em 12 dias – tempo recorde à época – ao porto do Rio

de Janeiro. Embora a ilustração que encima o anúncio remeta ao conjunto de signos já consagrados nas representações da cidade brasileira – os coqueiros e a mata exuberante, as construções coloniais – a presença do navio a vapor prenuncia as mudanças no texto:

O anúncio incita o leitor a se juntar aos “milhares que lotam os amplos passeios do Rio de Janeiro” para a “gigante Exposição Mundial” (*To The World’s Fair at Rio*, 1923, p. 2) Tais “convites” buscavam seduzir prováveis clientes não apenas a partir da evocação dos cenários pitorescos que caracterizaram as descrições da paisagem carioca, mas para a iminente modernização. Em matéria ainda no *The Evening*, James Collins cita o Rio de Janeiro em seu artigo sobre as cidades do futuro. Ao lado da Paris de Haussmann e de Londres, o Rio surge como uma das cidades antigas que se beneficiaram das intervenções de largos e circulares boulevares em seus traçados irregulares de “caminhos de vaca”:

Bem no centro do Rio de Janeiro, há uma colina de trezentos pés de altura habitada principalmente por cabras e lavadeiras com um antigo mosteiro no topo. Seu valor total é provavelmente menor que o de um bom lote da esplêndida Avenida Rio Branco, de onde quase se poderia acertar uma cabra com uma pedra. (Collins, 1922, p.16)

Na casa dos milhões de cópias impressas por edição no começo do século XX, periódicos como o *The Saturday* e *The Ladies Home Journal* são ferramentas que podem ser utilizadas para auxiliar na compreensão de como essas representações sobre o Brasil em modernização fazem-se circular pelo público médio norte-americano (Damon-Moore, 1994). Foram nas páginas do *The Ladies’* de janeiro de 1912 que Burton Holmes adiantou parte do texto que produziu sobre a viagem ao Rio de Janeiro, ocorrida no ano anterior. Na matéria *The First America City Beautiful: Rio de Janeiro, the Capital o Brazil*, o Rio de Janeiro é apresentado como uma cidade que enfim alcançou a modernidade que estava sempre se avizinando, tônica que permeará as descrições encontradas no *Travelogue*, anos depois.



Figura 4. Anúncio da empresa *Munson S. S. Lines* relativo à viagem a vapor ao Rio de Janeiro por ocasião da Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil. *To The World’s Fair at Rio*, 1923, p. 2.

O Rio de Janeiro descrito por Holmes capturado pelas lentes e pelas reminiscências de sua estadia passava por uma série de “embelezamentos” em suas feições. Rios canalizados, arrasamento de morros como os do Senado e a demolição de antigas edificações, como a Igreja de São Joaquim, abriram espaços para novas avenidas e prédios que emprestariam à paisagem ares modernizantes. Ao longo da primeira década do século XX, a energia elétrica ilumina e os bondes movidos à energia – não mais à tração animal – cruzam a cidade, através do contrato firmado com a *The Rio de Janeiro Tramway, Light And Power Company Ltd.* Tais reformas iniciadas sob a administração de Pereira Passos foram símbolos das aspirações da cidade em comportar a modernidade esperada para uma capital republicana que dava seus primeiros passos.

Ao começar a sua descrição sobre a cidade, Holmes apresenta-a como “a mais fresca, mais

nova e mais brilhante das grandes cidades americanas” (Holmes, 1917, p.36). Esse mote será o fio condutor de suas descrições, que sempre a situará entre as cidades mais bonitas do continente. Os elementos que atestam sua beleza são, geralmente, os signos de modernidade que o viajante observa em suas deambulações pela cidade:

A magnífica avenida Rio Branco, que atravessa o coração do centro do Rio e a bela Avenida Beira Mar, que faz curvas ao longo da adorável frente de água, parece ter sido criada expressamente para procissões reais ou imperiais - meros táxis e automóveis parecem indignos de tais avenidas. (Holmes, 1917, p. 38)

Os passeios de Holmes, se em um primeiro momento parecem deambulações bucólicas de um turista pelas ruas da cidade, mostram-se muito mais intencionais ao visar o Palácio Monroe. Ao descrever o palácio Monroe, uma “estrutura em cúpula digna” nomeada em homenagem “ao sábio e previdente quinto presidente dos Estados Unidos, que promulgou a doutrina que leva seu nome”, Holmes aproveita a visão que “o prédio monumental” evoca para transcrever um trecho do discurso de James Monroe em uma mensagem ao Congresso norte-americano, em 1823:

Não poderíamos ver uma interposição para oprimir as repúblicas sul-americanas ou controlar de qualquer maneira seu destino, por qualquer potência europeia, em qualquer outra luz que não como uma manifestação de uma disposição hostil para com os Estados Unidos. Os continentes americanos não deveriam mais ser assuntos para qualquer assentamento colonial europeu. (Holmes, 1917, p. 39)

A América Latina, contudo, seria assunto que interessaria os Estados Unidos sob a égide do Panamericanismo e das questões que envolviam o estilo de diplomacia empregado por Theodore Roosevelt, cuja política externa objetivava deter as intervenções europeias no continente americano. Cinco anos antes, em 1906, a Terceira Conferência Pan-Americana teve por sede o Rio de Janeiro, ocorrendo

no próprio palácio Monroe, que anos antes fora projetado como pavilhão do Brasil na Exposição Universal de 1904, ocorrida em Saint Louis. Os Estados Unidos se valiam de uma hábil diplomacia cultural a fim de promover o desenvolvimento de relações comerciais e políticas com os países do continente americano. Ecos dessa discussão ressoam na produção dos guias de viagens como os de Burton. Não à toa os leões do palácio Monroe, denominados “leões panamericanos”, na legenda do *Travelogues* (1917), emolduram um dos cenários mais caracterizadores do Rio de Janeiro, como a apontar a influência das políticas externas americanas no país.



Figura 5. “O Leão Panamericano”, fotografia do *Travelogues*. 1917. Holmes, 1917, p. 38.

Imersos na nova cidade através da narrativa de Holmes, os leitores têm rápidos vislumbres do Rio antigo. Não há menção maior sobre os bairros habitados pelas camadas mais populares no corpo do texto, mas há alusões através das imagens. Duas fotografias sobre as porções da parte mais alta da cidade – os morros – são apresentadas ao lado da curta história da ocupação da cidade, como não-pertencentes ao presente Rio. A inadequação de monumentos e do traçado das ruas antigas de parte da cidade é constantemente observada pelo narrador.

Embora se revista de um anseio em transportar o espectador/leitor para a sensação de estar percorrendo a cidade, intentando apresentar texto e imagem em disposições que simulem a realidade, Holmes se prende aos monumentos e vistas mais características da cidade: igrejas e prédios antigos têm sua qualidade afirmada mediante o teor pitoresco que carregam, mas o discurso elogioso recai, em sua maioria, para os novos símbolos que a cidade carrega. Dean Maccannell (1999) aponta para a leitura da paisagem através das lentes turísticas: os viajantes só conseguem observar as cidades visitadas através de elementos pré-definidos que as caracterizam, limitando, muitas vezes, as suas imagens e textos: a cidade passa a ser uma sucessão de cartões-postais (Maccannell, 1999, p. 48).

Na fotografia que enquadra a Beira Mar vista de cima, há distâncias maiores que as topográficas que separam o menino, descalço e de roupas aparentemente simples, da moderna via. A fotografia que a encima traz um trocadilho com a palavra *uptown*, que denomina áreas mais nobres da cidade americana. No lugar das simétricas e imponentes palmeiras, dispostas racionalmente nos canteiros e em estradas pela cidade, tão fotografadas por Holmes, dois delgados coqueiros remetem aos símbolos de tropicalidade na cena. Não há sinais típicos da cidade em modernização que profusamente vemos nas fotografias da página anterior, que reproduzem trechos do passeio na área à beira do mar ao nível do observador, como os automóveis, as fiações elétricas ou os próprios postes. Na perspectiva do garoto, parecem quase invisíveis e inalcançáveis.

A legenda aplicada à outra fotografia que abarca a parte antiga da cidade apresenta-a como “um labirinto de ruas estreitas”, evidenciado pela visual empregada, na qual as coberturas dos prédios criam um ritmo irregular, amplificado pela paginação: na página anterior, uma aleia leva-nos ao Catete. Suas descrições embebem os monumentos antigos com comentários pejorativos, como os direcionados à “fonte dos velhos tempos na Praça Carioca” da qual o “Rio já dependeu, ao ponto de ser uma pitoresca e quase inútil



Figura 6 Vistas da cidade com a presença das camadas mais populares do Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p. 45.



Figura 7. “Um labirinto de ruas estreitas” fotografia de Burton Holmes da parte antiga do Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p. 50.

lembança de uma época que acabou” (Holmes, 1917, p. 54).

Expediente semelhante foi empregado desde suas viagens seminais. Em sua segunda incursão, Holmes visitou durante quarenta dias o Marrocos, sendo sua primeira viagem com o objetivo claro de produzir material para apresentações:

Apresentações do diário de viagem de Fez, fotografias e os textos contribuíram com uma visão particular de uma cidade islâmica para o público americano, que reforçou os estereótipos orientalistas, confirmou narrativas de viagens anteriores e projetou construções americanas de modernidade, urbanismo e civilização na paisagem urbana, dando ao espectador ou leitor uma visão do envolvimento de um homem com um Cidade islâmica na virada do século XX. (Craig, 2015, p. 258-259)

Sua viagem ao Marrocos foi marcada pela busca do exótico, pois, tal como Craig (2015) explicita, as cidades mais internacionais do percurso, como Tanger, foram preteridas em detrimento à até então pouco descrita cidade de Fez. Holmes buscava “entregar-se a aventuras raramente vividas pelos americanos” (Craig, 2015, p. 260). Aventurar-se a caminhos inexplorados pelas publicações orientalistas consagradas à época, como *Au Maroc* (1890), de Pierre Loti, significava, em seu caso, abastecer suas *lectures* com material inédito, em primeira mão, em meio a várias outras apresentações alimentadas unicamente por fotografias de banco de dados.

Decerto Holmes, ao iniciar a sua viagem pelo Brasil, já trazia consigo representações sobre a cidade brasileira construídas a partir de leituras prévias, tal como a publicação de Loti, no caso do Marrocos, cuja leitura “me inspirou o desejo de segui-lo até o Marrocos” (Holmes, 1908, p. 106). Não há, ainda, como indicar quais leituras Holmes possa ter realizado previamente, mas sua leitura da paisagem, do esmaecimento da estrutura colonial antiga de seus relatos em prol do avivamento da narrativa das novas obras ao longo da cidade, segue um trajeto comum à produção literária à época. A



Figura 8. Vista de Tanger, empregando os mesmos artifícios da imagem anterior, do Rio antigo. Holmes, 1908, p. 34.

parte do “Velho Rio” de Janeiro é descrita com os mesmos adjetivos de cidades como Fez e Constantinopla: o passeio que resulta em um percurso feito “descontroladamente em ziguezague pelas íngremes e estreitas ruas” (Holmes, 1908) de Tanger ou seu desencanto com os aspectos das ruas de Constantinopla vistas ao nível do olho e não mais vistas à distância. No entanto, o brilho do novo Rio prospera:

O Rio, ao contrário de Constantinopla, pode suportar uma inspeção cuidadosa; o encantamento emprestado pela distância não é apenas ilusão; é possível caminhar pelas ruas do Rio e se encantar ainda. É verdade que existem ruas estreitas e escuras de pobreza e maldade no Rio, como em todas as grandes cidades, mas mesmo aqueles que moram nas sombras são livres para caminhar pelas avenidas de luz, livres para tirar nova vida e inspiração da beleza pura desta capital recém-transformada do velho Brasil. (Holmes 1917, p. 80)

Fragmentos do antigo Rio embelezados teriam, contudo, destaque em sua narrativa. Sobre a Rua do Ouvidor, Holmes afirma:

As ruas laterais mais estreitas e que se cruzam nos dão uma ideia do Rio dos

primeiros dias, embora agora estejam tão limpas e arrumadas quanto antes eram sujas e abandonadas. A mais frequentada é a famosa ruazinha do Ouvidor - a rua comercial- rua das lojas mais badaladas e caras. Nenhum tráfego de rodas passa pelo Ouvidor e a pequena via é mais como um corredor de lojas elegantes. (Holmes, 1917, p. 64)

Os resquícios dos morros que pontilhavam a paisagem carioca são os alvos das críticas mais incisivas em *Travelogues* (1917). Na área em que “casas antiquadas e insalubres” foram arrasadas, erguiam-se dois edifícios símbolos do novo Rio de Janeiro: a Escola Nacional de Belas Artes e a Biblioteca Nacional. Ao subir nos escombros que ainda restavam do morro, Holmes incita o leitor a observar a cidade através de uma perspectiva prestes a desvanecer pois “o velho morro do Castelo está condenado pelo tempo a desaparecer” (Holmes, 1917, p.62). A nova cidade arrasa os morros insalubres e Holmes enaltece o novo tecido urbano que cobre a área:

Podemos escalar até o topo do que resta dele e olhar para baixo, para os belos edifícios modernos que estão literalmente excluindo-o do mapa. Parece quase incrível que, apenas alguns anos atrás, um amontoado de casas antiquadas e nada higiênicas e um labirinto de ruas estreitas e sujas, não pavimentadas, cobrissem o local para o qual estamos olhando agora. O Rio, então varrido todos os anos pela febre amarela, decidiu-se pela reforma. Foram abaixo centenas daquelas velhas casas; foram embora dezenas dessas velhas ruas sujas. A Avenida foi estabelecida, edifícios palacianos erguiam-se sobre os locais de antigas cabanas e em menos de dois anos a Avenida estava aberta. (Holmes, 1917, p. 62)

As duas imagens abaixo reforçam seu discurso. A figura 9 enquadra um conjunto arquitetônico sobre o qual se pode ler: “olhando para baixo para os novos templos das artes, da literatura e da música”. Na imagem, não há a distinção das edificações em particular, apenas a



Figura 9. A vista da cidade moderna se descortina a partir do morro em demolição. Holmes, 1917, p. 62.

menção do novo significado que davam a um tecido urbano renovado. Em primeiro plano, um vislumbre do morro, no qual pouco se divisa da vegetação que o recobre, permanece obscurecido diante da cidade moderna, um traço da “incômoda” urbe atrasada.

A tônica entre o Velho Rio versus o Novo Rio, tão visível nos guias de viagem do primeiro quartel do século XX, encontra em fotografias como a Figura 6, sua correspondência imagética. A legenda auxilia no entendimento do leitor – embora o texto que a precede já deixa antever: o Rio de Janeiro é um local em que os morros dão lugar a terrenos para a construção de edifícios. Uma forte diagonal separa o transeunte e os prédios da urbe moderna da porção que entulha os escombros do morro. Logo após indicar que os tempos das “velhas ruas sujas” cessaram, Holmes convida-nos a segui-lo pela Avenida Central: “passeamos pelos pavimentos em mosaico admirando a arquitetura colorida e fantástica” (Holmes, 1917, s.p.).

A figura 10 é um claro exemplo de imagem empregada nas *lectures* de Holmes, por apresentar de maneira muito didática a justaposição entre o discurso de embelezamento em detrimento da ultrapassada cidade antiga. Holmes acreditava que o fio condutor de suas

narrativas era o material iconográfico, como observa Barber (1993): “Na construção de suas apresentações, ele primeiro selecionou vistas interessantes de sua coleção e, em seguida, construiu suas palestras em torno delas” (Barber, 1993, p. 81). As escolhas iconográficas de Holmes para seu capítulo sobre o Rio de Janeiro, ao repetir monumentos e vistas, criam um senso de homogeneidade.

Outras práticas na construção da narrativa eram o emprego de uma sequência de fotos que sugerissem de fato um itinerário real ou ao menos crível, a tomada de fotos a partir de pontos de vistas, o *close-up* e a partir da escolha minuciosa das fotografias, criar “contraste e criar um impacto dramático” (Barber, 1993, p. 82).

O contraste ocorre no interior da imagem e fora de suas bordas, a partir da diagramação das páginas: uma vez mais, a mensagem é sublinhada pela presença, na folha anterior, de uma fotografia tomada com o zoom aproximado ao da figura e de tratamento estético semelhante. A Biblioteca Nacional, seu jardim, a calçada em mosaico e o poste compõem a cena de um trecho da cidade já modernizado, contrastando com o morro em desmonte.

Embora seja uma parada de vários dias, a descrição toma forma de um passeio em sequência. Aporta-se, deambula-se pela cidade e, posteriormente, observa-a de suas cercanias, a partir de sua moldura distinta: uma profusa vegetação. A sequência do passeio leva-nos a ladear a cidade pelas verdes paisagens que se desdobram ao percorrer o caminho à Tijuca:

Em nenhum lugar do mundo existe uma estrada que oferece mais variedade e beleza do que aquela da Tijuca. Ela segue por vales verdejantes até desfiladeiros nas montanhas que são tão lindos quanto os portões do Paraíso. Ela exige vistas retrospectivas da *City Beautiful* brasileira emoldurada por verdes tropicais. (Holmes, 1917, p. 68)



Figura 10. A cidade moderna e o morro. Na legenda, lê-se “onde morros são cortados para providenciar terrenos para prédios públicos”. Holmes, 1917, p. 63.



Figura 11. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p.62.

Holmes prepara-nos para a parada final de sua descrição, com um clichê muito empregado nos *travelogues*: o pôr do sol que desce pela cidade. No caso do Rio, a tomada de vista dá-se a partir do Corcovado. O Rio buscava ser visto pelas luzes certas e a escolha por descrever a cidade à noite a partir desta perspectiva não é ingênua, como se observa pela figura 12. Há muito o centro do Rio de Janeiro não se deixava ver pela bruxuleante luz das tochas ou do óleo de baleia; em meados da década de 1850 a face carioca

era observada através da brilhante e instável iluminação à acetileno. A nova rede, elétrica, implantada no início do século XX, delineava os “cenários” de modernidade urbana, a partir dos arrasamentos em seu centro antigo e a abertura das novas vias (Magalhães, 2000).

As cenas noturnas eram comuns à pintura e à fotografia da paisagem brasileira. Contudo, os enquadramentos se dirigiam ao espetáculo natural, como a baía da Guanabara banhado pelo luar, recorrentes nas descrições da cidade, assim como àquelas que, à luz do dia, se voltavam para as belezas naturais do entorno construído.

A cidade que se vislumbra à noite é iluminada a intervalos regulares, distante do lusco-fusco promovido pelos rarefeitos candeeiros do século passado e que foram cristalizados nas narrativas estrangeiras. Se a força das tintas pitorescas é predominante nas imagens diurnas quando distanciam-se do centro da cidade, o crepúsculo evidencia outras poses da cidade: sua modernização é evidenciada a partir das lentes que abarcam a cidade banhada pela iluminação elétrica.

Holmes, embebido pela sua visão “norte-americanista” retira parte da responsabilidade pelas reformas e melhorias da cidade das mãos nacionais. Credita o despertar da antiga “cidade sonolenta, mal pavimentada e malconservada de becos estreitos” às empresas de capital estrangeiro pois, em suas palavras: “sem a ajuda da Light & Power Company, que é uma empresa norte-americana, o desenvolvimento do Rio em linhas modernas nunca poderia ter sido tão milagrosamente rápido”.

Embora a viagem pelo Brasil ainda continue por São Paulo, Holmes termina sua descrição da cidade do Rio de Janeiro com suas saudações: “então ao lindo Brasil, nossas saudações e parabéns para nossa irmã República - os Estados Unidos do Brasil, pois ela concebeu e gerou a primeira, a única realmente formosa criança bem torneada entre as cidades de nosso jovem e vigoroso mundo novo” (Holmes, 1917, p. 46).



Figura 12. A cidade do Rio de Janeiro iluminada à noite, vista a partir do Corcovado. Holmes, 1917, p. 79.

Consideração finais

É inegável que Holmes escreveu seus *Travelogues* e preparou suas *lectures* numa época em que a América do Sul vai se tornar um destino mais atraente no contexto de formação do turismo moderno, como o demonstram os muitos guias de viagem que surgiam no mercado editorial. Nesse sentido, e à guisa de conclusão, cabem pelo menos duas considerações acerca das imagens e representações mobilizadas.

Primeiro, como se expressa na parte final do *Travelogue*, a retomada do tema da natureza sublime, aproximando-se das reminiscências naturalistas de viajantes do século XIX que percorreram a região. Depois de sair do Brasil e passar por Montevideú, Buenos Aires e Santiago, Holmes chegava às Cataratas do Iguazu. A descrição dessa última parada é marcada pelos mecanismos típicos de suas *lectures*: fotografias ao nível do olho, descrição das sensações que a paisagem promovia no viajante e, principalmente, uma narrativa de feições exploratórias: “Sabemos que nossos olhos não estão voltados para nenhuma visão banal e banida de turistas. Tão poucos homens brancos já viram esta cena, que quase se poderia dizer que é uma visão desconhecida para o mundo” (Holmes, 1917, p. 335).

Nas salas escuras dos teatros ou no conforto das poltronas de leitura, a viagem termina com uma reverência ao poder da natureza tropical, tanto por sua exuberante beleza quanto pela clareza sobre o uso da força das águas das Cataratas como força motriz para as maquinarias da Modernidade. Apesar do tom de ineditismo enfatizado por Holmes sobre a expedição às Cataratas, esse destino já fazia parte de vários roteiros, como aponta Cuarterollo (2011): “Embora no início do século as Cataratas já tivessem sido amplamente documentadas por fotografos e mesmo cineastas locais e não fossem um destino turístico desconhecido para a aristocracia local, Holmes dá ao seu relato um tom épico” (Cuarterollo, 2011).

Uma segunda consideração diz respeito ao jogo de referências para construir paralelismos, significados e possíveis relações entre as cidades do continente americano. A chegada de Holmes a Montevideu abre a segunda parte do livro (intitulada “Buenos Aires e vislumbres de Montevideo”), que compõe aproximadamente um terço desse volume 13 dos *Travelogues* (da página 113 a 225). As suas considerações iniciais sobre as duas grandes capitais da zona temperada da América do Sul permitem abrir novas veredas desse conjunto de representações que estavam sendo mobilizadas e mesmo transformadas, à luz das injunções das transformações urbanas, dos interesses geopolíticos e das novas questões em pauta.

Holmes reiteraria o senso de aventura e descoberta que uma viagem à América do Sul ainda implicava, diferente dos relatos frequentes de viagens à Europa e mesmo ao Oriente próximo. Isso dava um ar de familiaridade ao leitor/espectador e mesmo para aqueles que tinham a oportunidade de viajar. Por outro lado, “cada norte-americano que desembarca em Buenos Aires se sente um Cristóvão Colombo moderno: ele descobriu – não um novo continente, mas algo muito mais incrível – uma grande cidade” (Holmes, 1917, p.116).

Há aí uma chave de leitura que cabe enfatizar: o deslumbramento não repousa mais (apenas) nas paisagens naturais exuberantes. Mesmo em relação ao Rio de Janeiro, ainda lida no registro de uma “cidade dos sonhos”, o interesse era cada vez maior pelos signos civilizatórios expressos na paisagem construída. O maravilhamento advém da constatação da existência dessas grandes cidades que, como Buenos Aires em especial, permitem estabelecer analogias diretas com as grandes cidades americanas do hemisfério norte.

Mesmo que ele [o viajante] possa ter “descoberto” o Rio de Janeiro no curso de sua longa viagem de vinte e três dias em direção ao sul desde Nova York ou de Southampton, a posterior descoberta de Buenos Aires não perde nada de sua emocionante novidade. O Rio nunca pode parecer muito real a um anglo-saxão. A bela cidade brasileira mora em seu subconsciente como uma visão fantástica – uma cidade de sonho – algo à parte do mundo real do dia-a-dia ao qual ele mesmo se orgulha de pertencer. (Holmes, 1917, p.116-117)

Há uma clara retórica nesse jogo de aproximações do texto do *Travelogue* que logo leva a, por outro lado, construir algumas diferenças cruciais das representações:

O Rio é uma cidade para ser vista, amada e sonhada. Contudo, Buenos Aires é uma cidade tão real quanto Nova York – é uma cidade como entendemos a palavra – um lugar ao mesmo tempo prático e magnífico, uma coisa feia embelezada aqui e ali – um lugar para trabalhar, viver e prosperar – uma cidade construída por latinos que estão muito mais próximos de nós em temperamento do que os latinos do Velho Continente. (Holmes, 2017, p.117-118)

Essa pequena abertura, antes de começar a adentrar as cidades com o mesmo perfil de

viajante interessado desde o início, Holmes arremata:

A capital argentina não é apenas a maior cidade da América do Sul – é uma cidade americana. Próximo a ela, na margem oposta do largo Río de la Plata, fica Montevideu – outra cidade que é americana no mesmo sentido. Uma breve visita à metrópole e capital do Uruguai é uma admirável introdução à civilização latina da zona temperada sul. (Holmes, 1917, p.118)

Essa ideia de uma cidade “americana” – um tanto feia, mas real, um lugar para trabalhar, viver e prosperar – não deixa de ser significativa de representações e discussões que vão se estabelecer nas décadas seguintes, inclusive no âmbito acadêmico dos estudos latinoamericanistas.

Notas

¹ Este artigo é produto inédito das pesquisas (com apoio da CAPES e do CNPq) que os autores têm desenvolvido nos últimos anos e incorpora parte das discussões apresentadas no II Congresso Iberoamericano de História Urbana, realizado na Cidade do México, em novembro de 2019. As citações empregadas foram traduzidas pelos autores.

2 Há ampla e já clássica bibliografia sobre o tema, a exemplo dos livros de Benchimol (1992) e Del Brenna (1985). Pesquisas mais recentes têm enfatizado também, para citarmos apenas algumas, as ações privadas e públicas de reformas da arquitetura nesse grande processo de transformação urbana (Paoli, 2013), ou as disputas simbólicas e materiais em torno dos eventos de demolição – do Convento da Ajuda e do Morro do Castelo (Sousa, 2016).

3 O Dicionário Oxford define um *travelogue* como “uma palestra (ilustrada) sobre lugares e experiências encontradas durante a viagem; uma transmissão, livro, etc., sobre viagens; um documentário de viagem. Burton Holmes, que cunhou o termo em 1904, ao aglutinar as palavras *travel* e *dialogue*, a definia como “a essência de uma viagem, refinada pela discriminação, fermentada com informações, temperada com humor, moldada em forma literária e embelezada por imagens que encantam os olhos, enquanto a história falada encanta os ouvidos” (Caldwell, 1977, p. 23).

4 Embora Volney seja muito citado por suas *Questions de statistique à l’usage des voyageurs* (1795), conhecidas instruções que propunham um novo método para a viagem, dando-lhe um caráter mais claramente ligado ao conhecimento científico da época, foi na viagem à Síria que este método foi concebido e aplicado pela primeira vez, tornando-se referência a uma série de viajantes daí por diante (Cf. Lepetit, 2001, p. 93).

Referências

- Adams, H. C. (jul/dec 1920). Rio de Janeiro, in the land of lure. *The National Geographic Magazine*, Washington, 38(1), p.165-210.
- Assunção, G. A. L. M. (2019). *Imagens dissolventes da narrativa de modernidade: interpretações sobre a tradição a partir de casos de demolições em Recife e Salvador (1909-1933)*. 2019. 254f. (Tesis de doctorado publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/27935>
- Atchison, C. (1891). *A Winter Cruise In Summer Seas*. Londres: Sampson Low, Marston & Company.
- Baltar, M. (2013). Saber em viagem – os travelogues no amálgama entre realidade e espetáculo. *MATRIZES*, 7(1), 263-279.
- Barber, X. T. (1993). The Roots of Travel Cinema: John L. Stoddard, E. Burton Holmes and the Nineteenth-Century Illustrated Travel Lecture. *Film History*, 5(1), 68–84.
- Bell, A. G. (1914). *The Beautiful Rio de Janeiro*. Londres: William Heinemann.
- Benchimol, J. L. (1992). *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural.
- Bingham, H. (1911). *Across South America: an account of a journey from Buenos Aires to Lima by way of Potosí, with notes on Brazil, Argentina, Bolivia, Chile, and Peru*. Boston e Nova York: Houghton Mifflin Co.
- Brazil's Wide Field for Colonist. (1917, 4 de mayo). *New York Herald*, p.04.
- Caldwell, G. (1977). *The Man Who Photographed the World: Burton Holmes, Travelogues, 1886-1938*. Nova York: Abrams.
- Chadwick, F., Kelley, J., Hunt, R., Gould, J., Seaton, A. and Rideing, W. (1891). *Ocean Steamships: A Popular account of their construction, development management and appliances*. (1 ed). Nova York: Charles Scribner's Sons.
- Collins, J. (1 de abril 1922). Your Town To-morrow. *The Saturday Evening Post*. Indianápolis.
- Craig, M. (2015). No place for a tourist Imagining: Fez in the Burton Holmes Travelogue. In M, Gharipour & N. Özlü (Eds.), *The City in the Muslim World: depictions by western travel writers (256-279)* Nova York: Routledge.
- Cuarterollo, A. (2011). El viaje en la era de la reproductibilidad técnica. Discursos etno-geográficos en los primeros travelogues argentinos. *Cine Documental*. Recuperado de <http://revista.cinedocumental.com.ar>.
- Damon-Moore, H. (1994). *Magazines for the millions: Gender and commerce in the Ladies' Home Journal and the Saturday Evening Post, 1880-1910*. Nova York: SUNY Press.
- Dantas, G. A. F. (2009). *A formação das representações sobre a cidade colonial no Brasil*. (Tesis de doctorado publicada). Universidade de São Paulo, São Carlos, Brasil. <https://doi.org/10.11606/T.18.2009.tde-30042010-100632>
- Del Brenna, G. R. (1985). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro: Index.
- Felz, J. (2008). A fotografia de imprensa nas primeiras décadas do século XX - o desenvolvimento do moderno fotojornalismo. In *Anais do VI Congresso de História da Mídia*. Niterói: Rede Alcar - Universidade Federal Fluminense
- Freyre, G. (2004). *Ordem e Progresso*. São Paulo: Global Editora.
- From Brazil: The New Steamship Line Southern Immigration Letter of Gen. Wood (1865, 4 de noviembre). *The New York Times*, p.A34.
- Grosvenor, G. M. (1988). A Hundred Years of the National Geographic Society. *The Geographical Journal*, 154(1).
- Hirst, W. A. (1915) *A Guide to South America*. Nova York: The Macmillan Company.
- Holmes, B. (1904). *The travelogues of Mr. Burton Holmes*. Nova York: The Travelogue Bureau.
- Holmes, B. (1908). *Travelogue*. (Vol. One). Chicago/ Nova York: The Travelogue Bureau.
- Holmes, B. (1912). The First America City Beautiful: Rio de Janeiro, the Capital o Brazil. *The Ladie's Home Journal*, (29).
- Holmes, B. (1917). *Travelogue*. (Vol. Thirteen). Chicago/ Nova York: The Travelogue Bureau.

- Klumb, R. H. (1872). *Doze Horas de diligência: Guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: Klumb/ J.J da Costa Pereira Braga.
- Lepetit, B. (2001). *Por uma nova história urbana*. São Paulo: EDUSP.
- Maccannell, D. (1999). *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. Califórnia: University of California Press.
- Magalhães, G. (2000). *Força e luz: eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: UNESP.
- Mendoza Vargas, H. (2016). Las guías urbanas: imagen e invención del espacio de la ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, (89), 90-106. <https://doi.org/10.14350/rig.47648>
- Moreira, B. G. L. (2017). *Belos panoramas, matizes imaginários: a cidade das províncias do norte na obra de Charles Landseer e William Burchell (1825-1830)*. (Tesis de maestría publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/22389>
- Paoli, P. de. (2013) *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books.
- Peterson, E. L. (2013). *Education in the school of dreams: Travelogues and early nonfiction film*. Durham y Londres: Duke University Press.
- Rubiés, J. P. (1996). Instructions for travellers: Teaching the eye to see. *History and Anthropology*, 9(2-3), 139-190. <https://doi.org/10.1080/02757206.1996.9960876>
- Sousa, R. G. (2016). *Escombros e vestígios: os debates sobre os arrasamentos nas reformas urbanas das cidades brasileiras (Rio de Janeiro, São Paulo e Recife no início do século XX)*. (Tesis de maestría publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/22393>
- To The World's Fair at Rio (1923, 2 de febrero). *The Saturday Evening Post*, p. 2.
- Torrão Filho, A. (2015). Imago Mundi: as instruções de viagem como educação do olhar e revelação do mundo, séculos XVIII e XIX. *História (São Paulo)*, 34(2), 286-309. <https://dx.doi.org/10.1590/1980-436920150002000069>
- Vasquez, P. K. (2002). *A fotografia no Império*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Wilson, E. (1884). *Wilson's Lantern Journeys*. Filadelfia: Edward Wilson.
- World War History (1914, 29 de junio) *The Evening Sun*, p.10. Recuperado de <<https://www.loc.gov/item/2004540423/1914-11-15/ed-1/>>

George Alexandre Ferreira Dantas

Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutor em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo. Professor Associado. Pesquisador CNPq PQ-2. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Campus Universitário Lagoa Nova. PPGAU, Centro de Tecnologia. CEP 59078-970. Caixa Postal 1524. Natal - RN, Brasil.

george.dantas.af@ufrn.br

<https://orcid.org/0000-0002-8352-7590>

Barbara Gondim Lambert Moreira

Arquiteta e Urbanista, Mestre e Doutoranda em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Campus Universitário Lagoa Nova. Centro de Tecnologia, sala 87 CEP: 59078-970. Natal - RN, Brasil.

bglmoreira@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-8563-1770>