

# **“BARCELONA. FRAGMENTOS DE UMA VIAGEM INÉDITA NA PENÍNSULA “DE CARLOS JOSÉ CALDEIRA (1855): UMA CARTOGRAFIA LITERÁRIA**

Sara Cerqueira Pascoal  
CEI-ISCAP, P.Porto  
Portugal  
spascoal@iscap.ipp.pt

## **Resumo**

Este artigo propõe uma abordagem multifocal do relato de viagens “Barcelona. Fragmentos de uma viagem inédita na Península” da autoria de Carlos José Caldeira, fervoroso iberista da chamada Geração de 52, responsável pela 3ª edição no nosso país da polémica obra de Sinibaldo Más, *A Ibéria*. A cartografia temática apresentada propõe uma representação do espaço vivido que se cruza com o espaço ficcionado, o espaço de rememoração literária, de convocação de autores lidos ou textos fundadores do género, para fazer sobrelevar o espaço terceiro, misto de espaço vivido e espaço ficcionado (Soja, 1986).

**Palavras-chave:** Literatura de viagens, Espaço, Geografia Literária, Cartografia temática

## **Abstract**

This article proposes a multifocal approach to the travel narrative "Barcelona. Fragmentos de uma viagem inédita na Península" by Carlos José Caldeira, fervent supporter of the Iberian Union, and author of the so-called Generation of 52, responsible for the 3rd edition in our country of the controversial work of Sinibaldo Más, *A Ibéria*. The thematic cartography presented proposes a representation of the lived space that intersects with the fictional space, the space of literary remembrance,

of previous readings or founding texts of the genre, to enhance the thirdspace, where lived space and fictional space intertwine (Soja, 1986).

**Keywords:** Travel Literature, Space, Literary Geography, Thematic cartography

## 1.Introdução

A narrativa de viagens “Barcelona. Fragmentos de uma viagem inédita na Península”, da autoria de Carlos José Caldeira, foi editada em três fascículos da *Revista Peninsular*, em Lisboa, pela Typografia do Progresso, em 1855. Esta revista, sob a égide da memória de Garrett e da sua amizade com o Duque de Rivas, uma amizade forjada no exílio, propõe um programa semelhante ao da sua antecessora *A Península*, editada no Porto, em 1852, e onde haviam colaborado, entre outros, Arnaldo Gama, Coelho Louzada e Ribeiro da Costa. Dispondo de meios financeiros e humanos muito mais avultados do que a sua símile portuense, a *Revista Peninsular* anunciava na sua introdução, assinada por Mendes Leal, as motivações e os propósitos que a orientavam: os de dar reciprocamente a conhecer a Literatura e a Cultura espanholas<sup>1</sup>. Carlos García-Romeral especifica que a *Revista Peninsular* “más que enmarcarse dentro del movimiento iberista que perseguía la unión político-económica entre los dos países, se podría llamar “peninsular”, es decir, quería dar a conocer lo que estaba sucediendo en el mundo cultural e intelectual español al publico portugués.” (GARCIA-ROMERAL, 2001:50).

---

1 Afirma Mendes Leal na Introdução ao primeiro número: “As duas nações que dão fraternalmente as mãos na península ibérica, conhecem-se menos do que geralmente conhecem as que lhes ficam mais distantes. Todavia as fontes da sua história são as mesmas, as suas origens etnográficas tornam-se irmãs, os períodos da sua grandeza têm corrido paralelos, os progressos do seu espírito correspondem-se, as suas afinidades e analogias tocam-se por toda a parte, a sua ascendência é comum, corre-lhes nas veias o mesmo sangue, repartiu-lhes Deus o mesmo solo, o mesmo clima, repartiram-se entre si a mesma herança e, apesar de tudo, ignoram-se nas relações mais elevadas, mais profícuas e fecundas. Pois nenhuma d’ellas tem que invejar à outra.” (Revista Peninsular, 1855:4-5).

A narrativa de viagens a Barcelona aí publicada insere-se neste eixo programático de divulgação e conhecimento mútuos da Literatura e Cultura das nações ibéricas, ao descrever a capital da Catalunha - que já merecera a atenção de autores de relatos de viagem ilustrados, de horizontes geográficos distintos - como uma cidade laboriosa e opulenta, com uma indústria e comércio dos mais desenvolvidos da Europa<sup>2</sup>.

O autor deste artigo - Carlos José Caldeira - nascera em Lisboa, a 23 de Janeiro de 1811 e morreria a 30 de Dezembro de 1882<sup>3</sup>. Era filho do desembargador José Vicente Caldeira de Casal Ribeiro e irmão do 1º Conde de Casal Ribeiro, por quem demonstra grande apreço no seu livro *Apontamentos de uma Viagem*, quando se refere à impressão agradável que lhe causaram em Angola, os jornais do reino que se referiam à figura do estadista, seu irmão. Era ainda familiar de D. Jerónimo da Mata, que foi Bispo de Macau, entre 1845 e 1862. Tinha o curso completo da Academia da Marinha e da Aula de Comércio e exerceu várias comissões de serviço público, tendo sido o primeiro Chefe da Repartição de Estatística, criada pelo Ministério das Obras Públicas, e Inspetor Geral das Alfândegas.

C. J. Caldeira, como nos recorda a nota necrológica publicada na revista *O Occidente*, a 1 de Janeiro de 1883, era um “homem instruído e inteligente”. Colaborou em vários periódicos de cariz literário e político, de entre os quais se destacam a *Revista Peninsular*, *Ilustração Luzo-Brasileira*, *Archivo Pittoresco*, *Correio da Europa*, *Archivo Universal* e ainda no *Diário de Noticias* e no *Jornal do Comércio*, onde publicara uma série de artigos

---

2 Naquele que será provavelmente um dos mais célebres livros ilustrados de viagens sobre a Espanha, *Viaje de España* de 1772, António Ponz escreve: “Cataluña puede reputarse por una de las provincias más pobladas de Europa, y los catalanes por tan trabajadores como los de las que más trabajan.” (PONZ, 1991:194).

3 Cf. revista *O Occidente, revista ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, vol. VI, nº145, pág.4, 1 de Janeiro de 1883. Esta revista foi publicada entre 1878 e 1914, ao ritmo de três números por mês. Somou 1296 números ao longo dos seus 37 anos de vida. Uma longevidade que atesta o sucesso deste projeto editorial, que teve em Caetano Alberto da Silva, gravador e principal capitalista da empresa *Occidente*, e em Manuel de Macedo, desenhador ilustrador, os seus grandes dinamizadores. Ver artigo “O Occidente”, no *Dicionário Histórico*, em <http://www.arqnet.pt/dicionario/ocidente.html>.

sob a assinatura *Veritas*, demonstrando os seus profundos conhecimentos económicos e financeiros.

Membro da chamada “geração de 52”<sup>4</sup>, o seu nome é sobretudo recordado pelo fervor com que defendeu a União Ibérica, tendo sido responsável pela 3ª edição da famosa obra de Sinibaldo Más – *A Ibéria*, “obra capital do Iberismo oitocentista, a mais lida e comentada.”<sup>5</sup> Acompanha esta 3ª edição, uma *Nota do Editor Português*, espaço de propaganda onde C.J. Caldeira aproveita para fazer uma biografia encomiástica do diplomata, que conhecera aquando da sua estadia na China.

“Sério e religioso”, encetou já com quarenta anos uma viagem à China, da qual nos deixou vários livros de viagens, onde se plasma o especial apreço romântico pelo exotismo e orientalismo, nomeadamente *Considerações sobre o estado das missões e da religião cristã na China* (1851), *Apontamentos de uma viagem de Portugal à China* (1851) e *Apontamentos de uma Viagem: de Lisboa à China e de China a Lisboa*, este último impresso na tipografia lisboeta de G.M. Martins em 1852. Esta narrativa descreve uma viagem efetuada em 1850, em que C.J. Caldeira, percorrendo o Mediterrâneo, segue rumo ao Mar Vermelho e ao Índico, chegando à China, onde permanece 16 meses, no decurso dos quais visita Cantão e Xangai<sup>6</sup>.

O presente artigo propõe uma abordagem multifocal do relato de viagens “Barcelona. Fragmentos de uma viagem inédita na Península”. A cartografia temática apresentada propõe uma representação do espaço vivido que se cruza com o espaço ficcionado, o espaço de rememoração literária, de convocação de autores lidos ou textos fundadores do género, para fazer sobrelevar o espaço terceiro, misto de espaço vivido e espaço ficcionado (Soja, 1986).

---

4 SÁ, 1964.

5 MEIRELES, 2002:213.

6 Texto muito importante, revela o início do estertor da China imperial sob a ação conjugada das forças militares europeias subsequentes às guerras do ópio, da abertura dos portos chineses após a assinatura dos primeiros tratados desiguais e do crescente descontentamento interno anti-manchú.

## 2.O Espaço vivido: Barcelona em meados do século XIX

O relato da viagem a Barcelona publicado por C.J. Caldeira, cujo subtítulo deixa antever o seu caráter fragmentário, mas igualmente inédito, comparece efetivamente no panorama editorial português como um investimento original, praticamente fundador do sucesso futuro destas narrativas de viagem, que se multiplicariam com o decorrer do século. O caráter fragmentário deve-se ao facto de o relato apenas contemplar Barcelona, destino final e parte de uma viagem a bordo do vapor *Isabelle*, em que percorre “911 milhas (304 léguas) entre Lisboa e Barcelona, com escala e demora em Cadiz, Gibraltar, Málaga, Almeria, Aguilas, Cartagena e Valencia”.

A viagem marítima de dez dias, representada no Mapa da Fig. 1, fora iniciada a 28 de Setembro de 1853 e culminaria com a chegada ao porto de Barcelona a 7 de Outubro do mesmo ano. Em termos reais dura, como vimos, 107 horas, isto é, quatro dias. O relato desta viagem começa, porém, com a partida do porto de Valência, a 6 de Outubro.

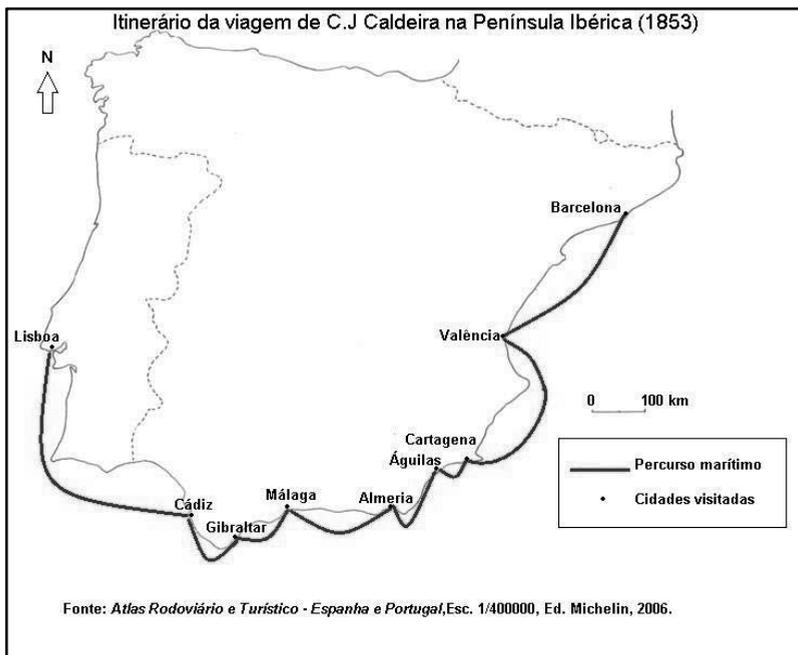


Fig. 1 – Itinerário da viagem de C. J Caldeira (1853)

Com uma estrutura que relembra os guias de viajantes, que à época alcançaram grande sucesso editorial<sup>7</sup>, mormente o *Manual del viajero en Barcelona*, editado em 1840, por um autor anónimo, compraz-se esta narrativa numa descrição pormenorizada, onde se arrolam os diversos locais de interesse turístico da cidade, referindo criteriosamente a origem etimológica dos seus topónimos.

Estruturalmente divide-se este relato em três partes, facilmente categorizáveis. A primeira parte consiste numa abordagem genérica da cidade de Barcelona, com vista a dar a conhecê-la ao leitor. C.J. Caldeira situa Barcelona geograficamente, fala das suas principais ruas, refere-se aos seus diferentes bairros, enumera edifícios, monumentos, destacando os arquivos e bibliotecas e conta a lenda de Santa Eulália, padroeira da cidade. Na segunda parte, compraz-se a evocar a importância económica e industrial de Barcelona. Interrompe a narrativa para relatar uma visita a uma corrida de touros que critica acerbamente, acabando com uma referência à sátira *Pan y Toros* de Melchior Gaspar. Ainda aqui descreve a sua primeira experiência no caminho-de-ferro Barcelona-Mataró. A terceira e última parte é especialmente dedicada à história, à

---

<sup>7</sup> Como explica François Moreau, se até inícios do século XVIII, somente cidades como Roma e alguns lugares de peregrinação, como Loreto, haviam contado com a publicação de guias de viagem, que informavam os viajantes sobre a história e os monumentos da urbe, a partir desta data começaram a florescer para várias cidades e países. Enquanto no século XVII se podem arrolar títulos como os de *Roma Antica e Moderna* de Francini, obra editada em 1668, ou a famosa coleção *Republicae Variarum* publicada pela casa Elzevier que, desde 1625, publica mais de meia centena de volumes sobre países e cidades da Europa e Ásia. Porém, será apenas com o século XVIII que este género, que se insere numa Literatura de cariz utilitário e pragmático, alcançará um verdadeiro sucesso editorial. O número de edições aumentará exponencialmente, mormente para as cidades italianas, roteiro obrigatório de qualquer viagem ilustrada. Roma, Veneza, Milão, Florença atraíam visitantes de toda a Europa e possuíam guias especializados, dentre os quais podemos destacar a título de exemplo, o guia *Forestiere illuminato en Venezia*, de Abrizzi, *Roma ricercata nel suo sito* (1722) de Martinelli, *Roma ampliata o descrizione della moderna città* (1725), *Descrizione topográfica e istorica di Roma* (1767) de Venuti, etc. Aparecerão agora guias especificamente destinados aos viajantes, onde se dão indicações concretas e úteis sobre os espaços a visitar. Tal é o caso do *Guide du Voyageur par Angleterre et Hollande* (Paris, 1786) e das coleções de bolso onde se indicavam os monumentos mais representativos ou pitorescos de cada localidade, como foi o caso da coleção francesa *Delices de...*, na qual em 1707 se publicou a obra *Delices de l'Espagne et du Portugal*, a par com outras sobre a França (3 volumes), a Grã-Bretanha, ou a Irlanda e ainda sobre cidades mais interessantes como Roma (MOREAU, 2005: 39).

economia e à indústria catalãs, destacando-se o carácter empreendedor e laborioso dos seus habitantes, povo civilizado entre os mais avançados da Europa.

A chegada de C.J. Caldeira a Barcelona é feita a bordo do vapor *Isabelle* entrando pelo porto da cidade, descobrindo-se, tal como anunciava o *Manual del Viajero*, uma cidade onde “todo es comercial y al mismo tiempo majestuoso.” Talvez por isso, a primeira descrição da perspectiva de Barcelona, vista ao longe, se traduza no reconhecimento de um espaço ficcionado que se confronta agora com um espaço vivido:

“Pelas onze horas descobrimos ao longe o castello de Montjuich, e pouco a pouco os amenos arredores de Barcelona, donde se elevavam aos ares muitas dessas ondulantes fachas de fumo, que denunciavam outros tantos centros da industria e actividade tão peculiar aos catalães. Dobrada a ponta em que está situado o castello de Montjuich, se nos patenteou a cidade em toda a sua magnificencia.” (CALDEIRA, 1855: 68).

O levantamento dos topónimos e monumentos referidos pelo autor, que nos permitiu elaborar o mapa da Fig. 1, corrobora, mais uma vez, a semelhança estrutural deste relato com os guias de viagem, cuja voga se iniciaria por meados de Oitocentos<sup>8</sup>.

Essa semelhança começa por ser estrutural, uma vez que, tal como os guias, esta obra inicia-se com uma visão panorâmica de Barcelona, relembrando o número crescente de habitantes dentro de muralhas (cerca de 120 mil), e orientando a perceção da cidade a partir da Rambla, o seu eixo nevrálgico, que separa a velha da nova cidade. Esta perceção panorâmica é tanto mais geral quanto vista e descrita a partir de uma

---

8 A título de exemplo, podemos citar alguns guias publicados antes da edição do relato de viagem de C. J. Caldeira sobre a cidade de Barcelona, citados por Maria del Mar Serrano (1993): Fernando Patxot, *Manual del Viajero en Barcelona, recopilado y redactado en vista a los mejores documentos y datos estadísticos por una reunión de amigos colaboradores*, Barcelona, Imprenta de Francisco Oliva, 1840; de Manuel Saurí e José Matas, *Guía General de Barcelona*, Barcelona, Imprenta de D. Manuel Saurí, 1849 ou de António de Bofarull, *Guía Cicerone de Barcelona*, Barcelona, Imprenta del Fomento, 1847 e de Andres Avelino Pi y Arimon, *Barcelona Antigua y Moderna*, Barcelona, Imprenta y Librería Técnica de Tomás Gorchs, 1854.

perspetiva privilegiada: a da torre da catedral de Barcelona. Deste ponto mais alto perspectiva-se a visão do espaço numa organização detalhada, em que predominam a muralha e as suas portas. A muralha parece formar uma unidade com a cidade, parecendo que por cada uma das portas se acede a uma cidade distinta (SERRANO, 1991):

“Para formar uma ideia geral de Barcelona cumpre subir ao alto da torre da catedral, donde se gosa o vasto e interessante quadro da cidade. Os passeios públicos atraem logo a vista, principalmente a Rambla. Do lado de terra se elleva a Muralla de Tierra ao longo da qual se estendem viçosas hortas, e d’alli partem, pelas portas de Santa Madrona e Santo António, os caminhos para Montjuich e Madrid. As portas de Isabel II e del Angel dão saída para os jardins dos Campos Elysios, e são o ponto de partida de uma multidão de vehiculos e omnibus para todos os pontos dos arredores, por baratísimos preços. Na Puerta Nova começa a estrada de França. Mais à direita se eleva a cidadella, e se descobre o Passeio de la Esplanada e o Jardim del General. Finalmente o belo terraço ou passeio denominado Muralla del Mar termina o circuito da cidade, em figura irregular...” (CALDEIRA, 1855: 71)<sup>9</sup>

Outra perspetiva estruturante do espaço, oferecida por C.J Caldeira, é a divisão de Barcelona entre a cidade velha e a cidade nova, separação que corresponde à cidade *in muros* e *extra muros*, uma vez que à data da edição deste relato ainda não tinham sido

---

9 Compara-se esta descrição com a que é feita no *Manual del Viajero en Barcelona*: “A la vista del viajero se presenta Barcelona con aspecto sobre manera pintoresco.(...) Entra el viajero, y sigun por que puerta lo practica, la perspectiva que se le presenta es varia, y las ideas que se le ofrecen distintas. Si entra por la puerta de San Antonio le parece que la ciudad ha de ser exclusivamente industrial y manufacturera; si por la puerta del Angel, creará que debe ser esencialmente aristocrática; pero si por la puerta del Mar, todo allí es comercial y al mismo tiempo majestuoso. La Lonja, la Aduana, el Palacio, el Pórtico Xifré: al Norte el Jardín del General, junto al paseo de la Esplanada; al Sur, el magnífico paseo de la muralla del Mar. (...) Si se adelanta después hasta la Rambla, nueva perspectiva agradable.” (1840: 1-2).

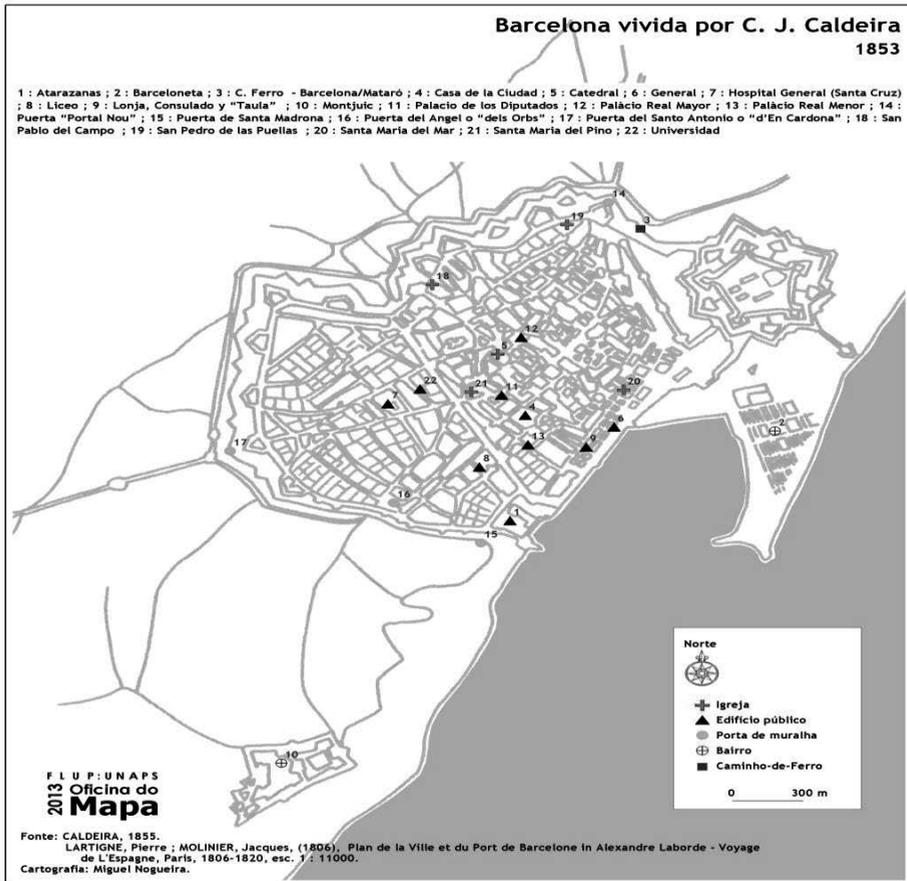


Fig. 2 – Barcelona vivida por C. J. Caldeira (1853)

derrubadas as muralhas. Não obstante, é já abordada a polémica que envolverá o seu derrube, acontecimento que se precipitaria um ano depois, em 1854<sup>10</sup>, na sublevação popular que se seguiria à epidemia de cólera, movimento que ficou conhecido como “Abajo las murallas!”:

10 É a partir da década de 50 que se iniciaria, em todas as cidades espanholas, um processo de derrube das antigas muralhas, possibilitando a expansão, tal como nos relata Francisco Quirós Linares: “A partir de 1850, y hasta muy entrado el siglo XX, se desarrolla un proceso de demoliciones que pone fin a la imagen de la ciudad cerrada propia del Antiguo Regimen y de la era pre-industrial, para dar paso a la imagen de la ciudad abierta, propia de la nueva era.” (QUIRÓS LINARES, 2002: 160).

“O derrubamento destas muralhas tem sido e é reclamado por todos os habitantes, e uma vez conseguido, dentro em pouco a cidade, continuando seu actual progresso, se estenderia até Gracia, S. Gervásio, Sarriá, Sanz e outras bonitas e importantes povoações dos arrabaldes, e ocupando toda a campina até à raiz da montanha, se tornaria uma das mais importantes e bellas cidades da Europa. Outro desideratum dos barceloneses é a construção de um novo porto, o que lhes proporcionaria ainda mais elementos de prosperidade.” (CALDEIRA, 1855: 70).

Apresentada a organização do espaço, procede o autor a uma rigorosa e sistemática reconstituição dos lugares de interesse turístico e prático como, por exemplo, estações, escolas, igrejas, bancos, hospitais, etc. Carlos José Caldeira passa a arrolar os pontos de interesse, começando a sua visita do interior, *intra muros*. Barcelona possui “vastias casas de banho”, “dois bellos theatros, o Principal e o Lyceu”, “antigamente possuia 82 igrejas, 26 conventos de frades e 18 de freiras e muitas confrarias, porém a maior parte destas casas religiosas desapareceram inteiramente e os edifícios foram destruídos ou mudaram de destino”. Conta “seis hospitais”, o “carcel publico”, o “presídio”, a “casa de caridad”. Tem também Barcelona, diz Caldeira, “muitos estabelecimentos de beneficiencia e de utilidade publica”, quarenta “montepios”, a “sociedade de seguros mútuos de incêndios”, a “sociedade filohetica”, a “sociedade catequistica”, a “associacion filantrópica de los carceles públicos”, a “sociedad médica general de socorros mútuos”, a “sociedade farmacêutica de socorros mútuos”, a “asociacion defensora del trabajo nacional y de la clase obrera”, a “sociedad de ciegos filarmonicos pobres”, a “asociacion de socorros mútuos de señoras”, a “sociedad general de socorros mútuos entre professores de instruccion publica”, a “sociedad francesa de beneficiencia”, duas “cajas de ahorros ou caixas económicas”. Quanto ao ensino, “a universidade comprehende as faculdades de jurisprudência, de medicina e de farmácia”, havendo ainda um “seminário, escolas gratuitas da Junta de Commercio e outra Junta de Damas, de cegos e surdo-mudos, liceu, academias de medicina e cirurgia, de ciencias naturaes e artes, de bellas letras,

de jurisprudência e legislação e outras instituições científicas”. Contam-se ainda “quatro importantes arquivos públicos”: “o da coroa de Aragão”, “o Archivo do Real Patrimonio da Catalumha”, “o da Cathedral” e “o do Ayuntamiento”. Há ainda a “Bibliotheca publica” e a “Bibliotheca episcopal”.

Continuando *intra muros*, o seu olhar focaliza-se agora nos monumentos mais importantes da cidade, nomeadamente as igrejas, destacando o carácter religioso dos Barceloneses, à semelhança dos outros Espanhóis, entre as quais menciona a cathedral e outras igrejas medievais como Santa Maria del Mar, Santa Maria del Pino, S. Pablo e S Pedro de las Puellas. Quanto aos edifícios públicos, destaca o Palácio Real, bem como a Casa dela Diputación, a Casa Consistorial, a Aduana e a Lonja e Casa del Consulado.

Esta enumeração tão longa e completa de estabelecimentos, edifícios e sociedades parece-nos sobrelevar a preferência de C.J. Caldeira pelos espaços edificados, em detrimento dos lugares e ruas. O autor não parece indiferente, antes pelo contrário, a esta verdadeira revolução que se operará no espaço urbano, em meados do século XIX, e que transformará por completo a imagem das cidades. Referimo-nos aos processos de demolição e de desamortização eclesiástica que, sobretudo no caso de Barcelona, alterará definitivamente o espaço, e os usos dos edifícios que servirão para albergar novas instituições e serviços públicos, para fins industriais ou habitacionais, ou acabam demolidos, dando lugar a ruas mais largas e novos edifícios. A este afã demolidor refere-se C. J. Caldeira, num tom muito crítico:

“(…)o moderno furor da demolição tem destruído muitos monumentos e relíquias venerandas dos séculos passados. Uma das mais lastimáveis perdas neste género que experimentou Barcelona, foi a do edifício conhecido vulgarmente pelos nomes de Castillo Nuevo e Prision de Santa Eulalia, a que os historiadores e antiquários hispanhois chamaram sempre Torre de Caton, por se julgar que depois da guerra dos lacetanos, durante a qual esteve em Barcelona (...) O monumento a que se ligava o nome de Catão caiu despedaçado aos

golpes de camartelo, e o espírito de especulação abriu caminho por entre as pedras romanas do *Castrum novum*.” (CALDEIRA, 1855: 73).

*Extra muros*, a sua atenção concentra-se em Montjuich e na origem românica do topónimo, “Mons Jovis”, do cimo do qual o mar e a “cidade prostrada” a seus pés e também a “campina formosa, num raio d’uma a quatro legoas, apresenta o aspecto de uma povoação continua, pelos seus muitos lugares e grande numero d’elegantes casas de campo.” (CALDEIRA, 1855: 302).

Ainda fora dos muros da cidade, sublinha C.J. Caldeira a relevância do bairro marítimo, que aconselha o viajante a visitar: “povoação importante, que terá uns 14 000 habitantes, mais de 1000 casas, em ruas alinhadas e cortadas em ângulos rectos” (CALDEIRA, 1855: 302).

Finalmente, entre a cidadela e Barceloneta, o destaque do viajante vai para a grande novidade do momento, a primeira linha ferroviária da Península, que ligava Barcelona a Mataró, inaugurada em 1848. Carlos José Caldeira foi dos primeiros portugueses a experimentar as novidades do caminho-de-ferro, e mostra-se entusiasmado com este moderno meio de transporte e com os avanços tecnológicos que acarreta.

Desta leitura do espaço facilmente se poderá concluir que a Barcelona que Carlos José Caldeira nos apresenta, em 1853, é ainda uma cidade espartilhada pelas suas muralhas, cuja morfologia urbana se estrutura em torno dessa dicotomia *intra* e *extra muros*, dando lugar a uma cidade ainda medieval, de ruas estreitas e tortuosas, mas que pela força do avanço tecnológico e pelo crescimento demográfico dos últimos anos se expande em direção ao que é ainda “campina”, mas que, no espaço de 30 anos, aquando da passagem de um outro português, Joaquim José Coelho de Carvalho<sup>11</sup>, se tornará no *ex libris* do modernismo, com as suas amplas e extensas avenidas.

---

11 CARVALHO, Coelho de, (1988) *Viagens. Madrid, Barcelona, Nice, Mónaco. Cartas e notas destinadas a Cesário Verde*, Lisboa, Livraria de António Maria Pereira.

### 3. O espaço ficcionado

Como já tivemos ocasião de argumentar, este relato de viagens, não obstante tenha sido publicado em 1855, quer do ponto de vista estrutural, quer do ponto de vista dos conteúdos, aparenta-se mais com os guias de viagens e os relatos de viagens do séc. XVIII, do que com os relatos românticos. Na verdade, também no relato de C.J. Caldeira encontramos uma metodologia baseada na observação direta da realidade, na experimentação prática, numa preocupação com a fidelidade e a objetividade que se plasma num texto de carácter descritivo, com recurso frequente a dados estatísticos.

Ora, esta semelhança estrutural com os relatos de viagem ilustrados parece prender-se com o renovado interesse que o Portugal de meados do século XIX parece demonstrar pelos relatos de viagem do século anterior, que se concretiza em múltiplas leituras, mas igualmente em traduções e novas edições. A prova-lo está, por exemplo, a atenção prestada por Luís Augusto Rebelo da Silva à obra de William Beckford, nomeadamente *Italy, with Sketches of Spain and Portugal*, ou o *Recollections of an excursion to the Monasteries of Alcobaça and Batalha*. Estas duas obras, embora editadas em 1835, resultam de estadas de William Beckford no nosso país no final de Setecentos e mereceram a atenção do historiador português que não só teceria à volta das suas estadas em Portugal o romance *Lágrimas e Tesouros*, como publicaria em 1855 n’ *O Panorama*, um artigo intitulado “*Viagem de Beckford a Portugal*” e uma tradução incompleta dos *Sketches*.

Mas, provavelmente, a razão desta semelhança estrutural tão vincada com os relatos de viagem ilustrados, reside no atraso com que as obras vindas de horizontes geográficos como a França, a Alemanha ou a Inglaterra, chegariam a Portugal e que com o advento do caminho-de-ferro, viriam em pacotes de livros, tal como mencionaria Eça de Queirós.

Assim se compreende e explica esta propensão tão marcada para a descrição objetiva dos espaços, que se plasma num arrolar detalhado das instituições,

monumentos, associações e edifícios, mas também o interesse pela compreensão da vida económica e social do povo barcelonês. Porém, os motivos da notação de dados estatísticos tão precisos e detalhados em relação aos dados económicos, às exportações, à vida industrial e comercial de Barcelona, aos movimentos do seu porto, encontramos-os nos interesses profissionais do autor e ao contexto expansionista da Regeneração portuguesa. De facto, enquanto Chefe da Repartição de Estatística ou Inspetor Geral das Alfândegas, Carlos José Caldeira intui muito precocemente a necessidade de dar a conhecer as razões do sucesso industrial e comercial da cidade de Barcelona, com a qual Portugal tem todo o interesse em manter relações estreitas. C.J. Caldeira sintetiza, desta forma, a história recente das trocas comerciais entre Portugal e Barcelona:

“Anteriormente a 1833 muitos annos se passaram sem que a bandeira portugueza apparecesse no porto de Barcelona. De 1835 a 1848 apenas seis navios de Portugal concorreram alli. As diligencias, porém, do benemérito cônsul portuguez n'aquella cidade, Caetano Zuzarte Wren, contribuíram para que se encetassem relações commerciaes entre os dois paizes. (...) Todas estas embarcações foram procedentes dos portos do Algarve, de Lisboa e do Porto, e apenas carregaram em Barcelona algumas caixas com pêlo de coelho, indo depois a Almeria completar o carregamento com esparto e chumbo. (...) De géneros coloniaes, que quasi sempre abundam na praça de Lisboa, ha muitas vezes falta em Barcelona. Os nossos negociantes tirariam vantagem levando-os n'essas occasiões áquelle mercado.” (CALDEIRA, 1855: 420).

O vincado interesse de C.J. Caldeira pelas questões de história económica e social, faz com que as suas fontes prioritárias não sejam os relatos de viagem românticos, de que Théophile Gautier, Richard Ford ou Alexandre Dumas eram exemplo paradigmático, mas sim leituras de cariz técnico e económico. É o próprio autor quem nos revela as leituras que considera mais relevantes, nomeadamente António de Capmany, Pascual Madoz, Esteban Sairó, D. Laureano de Figueirola e D.

Juan Güell y Ferrer<sup>12</sup>. A importância acrescida dos assuntos económicos e financeiros junto do nosso Inspetor geral das Alfândegas é, no entanto, partilhada com outros viajantes que haviam visitado a Catalunha e, particularmente, Barcelona.

C. J. Caldeira também repete alguns dos *topoi* mais repetidos sobre a capital catalã. Uma das perceções mais vivazes, na geografia mental dos viajantes, é a reputação comercial e industrial da cidade, que já fora amplamente propalada pelos vários autores estrangeiros oriundos de diversos países europeus que aí se deslocaram. Barcelona aparece frequentemente como um ponto de transição entre o centro e a periferia, devido ao seu desenvolvimento económico relativamente rápido, em relação às outras regiões espanholas, e mais próxima do resto da Europa. (KALL, 2006 : 52-60).

Étienne de Silhouette, em 1724, já designara Barcelona como «une des plus riches et des plus belles villes d'Espagne ; elle est située le long du rivage de la Mer, à l'extrémité d'une plaine fertile. Les rues sont propres, ce qui est rare en Espagne» (SILHOUETTE, 1724 : 14). Outros confirmarão estas palavras. Jean François Peyron, numa viagem efetuada a Espanha, entre 1777 e 1778, desenvolverá:

“Barcelone est la seule ville d'Espagne qui annonce de loin sa grandeur et sa population; à demi-lieue de Madrid, on n'aurait garde de soupçonner une grande ville, et fur-tout, la capitale de la monarchie, si l'on ne voyait de hauts et nombreux clochers s'élever du milieu d'une terre aride; tandis qu'aux environs de Barcelone, une foule prodigieuse de maisons de campagne, l'affluence des

---

12 António de Capmany publicou *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (4 vols 1779-1792), Pacual Madoz é responsável pelo famoso *Diccionario geográfico, estadístico y histórico de España, y sus posesiones de Ultramar* (Madrid, 1848-1850); Esteban Sairó publicaria, em 1842, o *Repertorio de datos generales de la industria algodonera de Cataluña*; Laureano Figueirola, um dos economistas liberais mais destacados do seu tempo, foi responsável pela obra *Estadística de Barcelona en 1849* (1849) e, finalmente, Juan Guell e Ferrer publicara, em 1853, *Comercio de Cataluña con las demás provincias de España...* (1853).

voitures et des voyageurs, annoncent une ville riche et commerçante.  
” (PEYRON, 1782: 37)<sup>13</sup>.

Se no século XVIII, a vocação comercial e sobretudo industrial de Barcelona já eram motivo de aproximação da cidade com a restante Europa do Norte, a partir dos anos 40 do século seguinte, apesar das guerras carlistas, essa vocação era notória e inegável e faz Carlos José Caldeira afirmar, com objetividade:

“É admirável o desenvolvimento que a indústria tem tido no Principado n’estes últimos tempos. Em 1833 apenas o fumo d’uma única chaminé de fábrica a vapor anunciava em Barcelona o futuro das manu facturas catalãs. Seguiram-se depois sete annos de sanguinolenta guerra na província, e outros quadros de discórdia civis menos importantes, mas que promoviam contínuas inquietações e sobressaltos. Apesar d’isto, passados esses desastrosos annos, em 1845, apresentavam as modernas províncias de Barcelona, Girona e Tarragona, mais de 80 maquinas de vapor, e só na cidade de Barcelona se ostentavam orgulhosas cinquenta collunas de chaminés, cujo numero tem aumentado successivamente.” (CALDEIRA, 1855: 409).

Barcelona era efetivamente considerada, desde meados do século XVIII, como uma das cidades mais importantes de Espanha, sempre em comparação com a vila y corte de Madrid, onde:

“rien ne vous annonce aux approches de Madrid que vous arrivez dans la capitale de la Monarchie Espagnole. Les auberges que l'on trouve à deux lieues de cette ville, sont aussi malpropres, aussi dépourvues de tout, que celles du

---

13 Jean- François Bourgoing, no seu *Tableau de l’Espagne moderne*, editado em 1789, adianta ainda algumas precisões: « Barcelone doit principalement sa splendeur et sa richesse à son industrie et à la quantité de ses manufactures. Les plus remarquables sont celles d’indiennes ou toiles peintes, et les filatures de coton. Il y a jusqu’à cent cinquante ateliers pour chacune de ces deux fabrications. Celles de dentelles, de blondes, de rubans, de fil, occupent douze mille ouvriers; et le même nombre est employé aux divers ouvrages en soie, comme galons, rubans, étoffes de diverses espèces. » (BOURGOING, 1789: 336).

reste du royaume. Vous ne voyez ni jardins, ni châteaux, ni maisons de plaisance. Le sol paraît aride, il est dépouillé d'arbres et de verdure. ”

(PEYRON, 1782: 5).

A decadência, a pobreza, a sujidade das cidades espanholas e a insegurança que nelas se vivia, pela afluência de mendigos, delinquentes e contrabandistas, só não tinha expressão em Barcelona. O próprio António Ponz, que na sua *Viaje por España*, tenta retorquir aos viajantes estrangeiros a sua excessiva severidade na descrição do país, é obrigado a admitir que a capital catalã é uma das raras cidades espanholas que desmente as acusações estrangeiras de “desídia, abandono, pereza e falta de indústria” (PONZ, 1772-1794, t. XIV: 6). Carlos José Caldeira demonstra, com dados estatísticos, estas características diferenciadoras da sociedade catalã, referindo-se à mendicidade praticamente inexistente:

“Nas estradas e povoações da Catalunha é raro encontrar mendigos, nem ociosos tomando o sol pelas praças, embuçados nos amplos capotes, como se vê nas outras províncias. (...) O moto popular não é, como na antiga *Roma, panem et circenses*; não é como em grande parte da Hispânia, *pan y toros*; mas sim *salud y trabajo*.” (CALDEIRA, 1855: 409).

Quanto à delinquência, os dados estatísticos também provam a singularidades da província catalã, no conjunto das províncias de Espanha. Estes dados são tão mais importantes quando percebemos a relação que o pensamento iluminista e pós-iluminista estabelece entre o grau de desenvolvimento e de civilidade, o “estado moral e cultural” de uma determinada sociedade e a criminalidade que exhibe:

“Em Barcelona não se observam as rixas, ferimentos e assassinatos tão comuns noutras províncias da Hispânia; não se vêem bêbados, porque em geral os artistas não frequentam tabernas, mas botequins ou cafés, onde passam uma parte da noite lendo e discutindo, jogando o dominó, as damas e o bilhar. (...) Durante os doze anos decorridos de 1836 a 47, que abrangem parte dos tempos modernos mais calamitosos para a cidade, só houve em Barcelona

cincoenta e três homicídios. Attendendo à população, poucas cidades não só da Espanha mas dos países mais civilizados da Europa, podem apresentar tão diminuto número de crimes d'esta ordem. Regulou por quatro vítimas annuaes, ou uma por 40 000 pessoas. Pode-se dizer que em Barcelona um assassinato é acontecimento extraordinário. Não é assim no resto da Espanha, principalmente nas províncias meridionaes, onde são frequentes." (CALDEIRA, 1855: 411)<sup>14</sup>.

Outro traço característico dos barceloneses e dos catalães, também ele já exposto por muitos autores, é a sua mobilidade e forte atividade, sendo dos mais empreendedores do mundo:

"A mobilidade do carácter dos catalães, e a nobre ambição que os distingue, leva-os a toda a parte. Não ha cidade nem porto na Espanha, nem nas colónias, nem na America onde se não encontrem catalães; que apparecem na França, na Inglaterra, na Itália, na Allemanha e em todos os portos da Europa. Também a essa peregrinação não escapa Portugal, que percorrem associados aos bandos ou companhias, que discorrem pelo país a colher e preparar a cortiça dos sobreiros." (CALDEIRA, 1855: 409)<sup>15</sup>.

#### 4. Conclusão

Esta leitura da obra de Carlos José Caldeira, que se pretende, tal como foi referido, multifocal, questionando e investigando a relação entre a abordagem do espaço real, vivido pelo viajante em digressão a Barcelona e o espaço que literariamente forja em contato com os espaços dos outros viajantes que leu e

---

14 "The good order maintained by the police, and the vigilance of the thief takers, supply the place of defensive weapons, robberies and murders being seldom heard of j you may walk the streets of Barcelona at all hours unarmed, without the least apprehension, provided you have a light; without it you are liable to be carried to prison by the patrol." (SWINBURNE, 1787: 96).

15 "in this province they are said to advance apace Barcelona seems to be a busy, thriving town, and the Catalonians an industrious set of men." (SWINBURNE, 1787: 14)

frequentou, parecem-nos fazer sobrepujar aquilo a que Edward Soja designa por *thirdspace*. O “espaço terceiro” que se pretende delinear nesta leitura do livro de Carlos José Caldeira nasce do cruzamento de uma Barcelona que é uma imagem cristalizada por memórias e *topoi* consagrados, mas igualmente uma cidade concreta e real, que se plasma numa estruturação do espaço que nasce da observação direta, do arrolar dos principais monumentos, edifícios e instituições, e da focalização do autor no fornecimento de dados estatísticos concretos. A Barcelona, “espaço terceiro”, apresenta-se no dealbar da transmutação de uma cidade de características morfológicas medievais para uma cidade moderna, a que Carlos José Caldeira, pela sua profissão e vocação dá realce, destacando o seu pendor fortemente industrial e comercial. A Barcelona de C. J. Caldeira é um espaço charneira entre o centro, conhecido e novo, e a periferia, desconhecida, antiga e estranha. Ao contrário do fascínio romântico pela “Espanha diferente”, Barcelona aproxima-se mais de um espaço do centro e, por conseguinte, serve de modelo para o programa de promoção das relações económicas e culturais entre os dois países, que o início do período regenerador, em Portugal, tanto ambicionava.

## Referências

AA.VV. (1855) *Revista Peninsular*, Lisboa, nº1.

CALDEIRA, Carlos José (1855) “Barcelona. Fragmentos inéditos de uma viagem na Península”, in *Revista Peninsular*, Lisboa.

CARVALHO, Coelho de, Joaquim José (1988) *Viagens. Madrid, Barcelona, Nice, Mónaco. Cartas e notas destinadas a Cesário Verde*, Lisboa, Livraria de António Maria Pereira.

BOURGOING. Jean-François (1789) *Nouveau Voyage en Espagne*, Paris, Regnault, Tableau de l’Espagne moderne.

BOUTIER, Jean (2004), *Le voyage à l’époque moderne*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne.

GARCÍA-ROMERAL PÉREZ, Carlos (2001). *Viajeros portugueses por España en el siglo XIX*, Madrid, Ediciones Miraguano.

KALL, Maria (2006), *Cataluña y los catalanes en la Literatura de Viajes del siglo XVIII*, Tesis de Master, Universidade de Tartu.

MEIRELES, Maria da Conceição (1995), *A Questão Ibérica. Imprensa e Opinião (1850-1870)*, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols.

MEIRELES, Maria da Conceição (2002) “Sinibaldo de Más. A difusão da Ibéria em Portugal e do Iberismo no Oriente”, in *População e Sociedade*, Porto, CEPES- Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade, n.º 8, pp. 213-230.

MOUREAU François (dir.) (1986) *Métamorphoses du récit de voyage. Actes du Colloque de la Sorbonne et du Sénat*, Genève, Slatkine.

MOUREAU François (1995) (dir). *Dictionnaire des lettres françaises. Le XVIIIe siècle*. Paris.

MOUREAU François (2005), «Viajar por Europa en el Siglo de las Luces», in ROMERO TOBAR, Leonardo e ALMARCEGUI ELDUAYEN, P. (coords.): *Los libros de viajes : realidad vivida y género literario*, Universidad Internacional de Andalucía, Ediciones Alcal, pp. 25-47.

PONZ, Antonio (1772-1794), *Viage de España, o Cartas en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse, que hay en ella*, Madrid, Ibarra impresor, 18 vols.

PEYRON, Jean-François (1782), *Nouveau Voyage en Espagne : fait en 1777 et 1778*, Paris, Théophile Barrois.

QUIRÓS LINARES, Francisco (2002), “El paisaje urbano español en el siglo XIX”, in Nicolás Ortega Cantero ed. (2002) *Estudios sobre historia del paisaje español*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, pp. 155-168.

SÁ, Victor (1964), *Perpectivas do Século XIX*, Lisboa, Portugália Editora.

SERRANO, María del Mar (1993), *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

SERRANO, Maria del Mar (1993) "Viajes y viajeros por la España del siglo XIX", in *Geocritica, Cuadernos Criticos de Geografía Humana*, Barcelona, Universidad de Barcelona, Ano XVII, nº98.

SHACKELTON, Robert (1988), "The Grand Tour in the eighteenth century", in *Essays on Montesquieu and on the Enlightenment*, Oxford, Voltaire Foundation.

SILHOUETTE, Etienne de (1770), *Voyages de France, d'Espagne, de Portugal et d'Italie e en Espagne*. Paris, Merlin Libraire.

SOJA, Edward (1996), *Thirdspace: Journey to Los Angeles and other real-and-imagined places*, Oxford, Blackwell.

SOJA, Edward (1989) *Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, London/New York.

SWINBURNE, Henry (1787), *Travels through Spain in the years 1775 and 1776*, London, J .Davis.