

Passetti, Gabriel

O Brasil no relato de viagens do comandante Robert FitzRoy do HMS Beagle, 1828-1839
História, Ciências, Saúde - Manguinhos, vol. 21, núm. 3, agosto-septiembre, 2014, pp. 911-930
Fundação Oswaldo Cruz
Rio de Janeiro, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386134012007>



História, Ciências, Saúde - Manguinhos,
ISSN (Versão impressa): 0104-5970
hscience@coc.fiocruz.br
Fundação Oswaldo Cruz
Brasil



O Brasil no relato de viagens do comandante Robert FitzRoy do HMS Beagle, 1828-1839

Brazil in the travel journal by Captain Robert FitzRoy of the HMS Beagle, 1828-1839

Gabriel Passetti

Professor, Instituto de Estudos Estratégicos/
Universidade Federal Fluminense.
Rua Mario Santos Braga, s/n
24020-140 – Niterói – RJ – Brasil
gabrielpassetti@id.uff.br

Recebido para publicação em janeiro de 2013.
Aprovado para publicação em dezembro de 2013.

<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702014000300007>

PASSETTI, Gabriel. O Brasil no relato de viagens do comandante Robert FitzRoy do HMS Beagle, 1828-1839. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.21, n.3, jul.-set. 2014, p.911-930.

Resumo

Na década de 1830, os navios da Marinha Real britânica tinham a missão de realizar mapeamentos precisos de costas e portos, contatar governos locais e estabelecer relações comerciais e diplomáticas. Ao voltar à Inglaterra, homens como Robert FitzRoy, comandante do His Majesty's Ship (HMS) Beagle, publicaram relatos de suas expedições. Descreveram e analisaram as sociedades visitadas, comparando-as com a atuação britânica no globo. No Brasil, entusiasmaram-se com as paisagens tropicais e criticaram seus habitantes, tidos como ineficientes na exploração econômica e socialmente atrasados. Naqueles anos, a ciência acompanhou a expansão imperial britânica, e os relatos dos comandantes legitimaram discursos sobre suas práticas de dominação.

Palavras-chave: Império britânico; Robert FitzRoy (1805-1865); relatos de viagens; Brasil; HMS Beagle.

Abstract

In the 1830s, the Royal Navy's ships were charged with precisely mapping out coastlines and ports, contacting local governments, and establishing trade and diplomatic relations. On returning to Britain, men like Robert FitzRoy, captain of the His Majesty's Ship (HMS) Beagle, would publish reports on their expeditions. They described and analyzed the societies they visited and compared them with Britain's actions around the globe. Brazil's tropical landscapes inspired their admiration, but its inhabitants were criticized for the inefficiency of their economic explorations and social backwardness. In this period, science accompanied the expansion of the British Empire, and accounts written by ships' captains legitimized the discourse about its practices of domination.

Keywords: British Empire; Robert FitzRoy (1805-1865); travel journals; Brazil; HMS Beagle.

A Grã-Bretanha e os mares

A história naval britânica está diretamente relacionada à sua insularidade. A partir da reestruturação do Estado inglês no século XVII, e, principalmente, no seguinte, suas marinhas Mercante e de Guerra se tornaram essenciais para sua expansão e posterior hegemonia. Os eventos revolucionários na França no final do século XVIII levaram a transformações profundas na política, na economia e no equilíbrio de forças no continente europeu. No transcorrer das Guerras Napoleônicas, o governo britânico colocou em prática um ousado projeto de consolidação de seu poder naval. Duas décadas de conflitos intermitentes entre as potências europeias abriram a possibilidade para a Grã-Bretanha, transformada em Reino Unido em 1801, anexar uma série de pontos estratégicos nos oceanos e construir uma rede de portos e bases navais: a colônia do Cabo, Penang (Malásia), Malta, ilhas Jônicas, Esquimalt (Canadá), Falklands e Halifax. Nas décadas seguintes, foram ainda acrescentadas Áden, Ceilão (Sri Lanka), Singapura e Hong Kong.

No entendimento do historiador britânico John Darwin (2009), essa foi a mais importante expansão do Império britânico – planejada e bem executada. De acordo com essa análise, a vitória na batalha naval de Trafalgar, em 1805, garantiu aos britânicos a certeza da segurança de suas ilhas e possibilitou alçar projetos mais ambiciosos e a ocupação destas estratégicas regiões do planeta. Nelas, instalaram bases da Marinha Real que viabilizaram a dispersão dos navios e a hegemonia no controle dos mares, abrindo espaço para a abertura e o domínio de diferentes mercados por todo o globo terrestre.

A vitória definitiva sobre Napoleão, em 1815, além da superação do inimigo francês, permitiu a adaptação da imensa frota naval de guerra para novos fins. As embarcações foram utilizadas no crescente comércio com a Índia, nas nascentes relações mercantes com a América independente, no combate ao tráfico de escravos, em atividades de caça a baleias e focas e, também, em expedições científico-militares enviadas a praticamente todo o mundo.

Atuando como reguladores dos mares, os britânicos procuraram associar, desde o final do século XVIII, a predominância naval com a construção de conhecimento empírico para a ampliação e consolidação de sua posição militar e comercial. A partir da experiência científica empírica, disseminada pela Royal Society¹ desde o século XVII, elaboraram uma nova forma de controlar o mundo, pautada não apenas na supremacia militar, mas na construção de laços políticos e econômicos e na coleta sistemática de dados e espécimes, analisados em busca de potencialidades a explorar. O modelo dessa atuação baseada na construção de conhecimento científico com objetivos econômicos e estratégicos foi o do comandante James Cook em suas expedições na segunda metade do século XVIII, quando foram empregadas técnicas, princípios e instrumentos científicos típicos do Iluminismo (Mackay, 1999).

Essa nova forma de compreender o planeta acarretou o financiamento de dezenas de expedições para a produção de material, associando a ciência à política e à economia. Os navios enviados pela Marinha Real com esses objetivos estiveram em todas as costas conhecidas – e chegaram a muitas até então desconhecidas. Utilizaram os mais modernos equipamentos disponíveis, recrutaram destacados cientistas, treinaram jovens promissores e montaram uma base de dados incomparável ao que havia.

As novas cartas náuticas produzidas possibilitaram à Marinha Mercante navegar com menos imprevistos, evitando bancos de areia, arrecifes e correntes contrárias, alcançando com mais eficiência e lucros os novos portos que se abriam. Os novos mapas auxiliaram a Marinha de Guerra a montar estratégias, reconhecer forças e identificar os pontos fracos dos inimigos. Os contatos diplomáticos abertos angariaram simpatias e temores em diferentes regiões do planeta. Esse modelo de atuação, pautado na abertura de mercado e no mínimo de interferência direta – predominante na atuação britânica até a década de 1980 –, a historiografia denominou “imperialismo do livre-comércio” (Gallagher, Robinson, 1953).

A Grã-Bretanha e as terras

Apesar da predominância do imperialismo do livre-comércio na política externa britânica, jamais houve consenso sobre a melhor estratégia a ser adotada diante da combinação do poderio econômico decorrente da Revolução Industrial com a força política e militar após a vitória sobre Napoleão. O ponto central da discussão entre os políticos britânicos, no tocante à atuação externa, era como a Grã-Bretanha deveria atuar para defender seus interesses econômicos. Um poderoso movimento defendia o abandono dos projetos de dominação direta – o Império –, entendidos como dispendiosos, ineficientes e moralmente questionáveis. Embasado nos escritos de uma série de analistas da economia, como Adam Smith e David Ricardo, esse grupo, que viria a ser chamado de “liberal”, criticou duramente o imperialismo mercantilista predominante até o final do século XVIII, além de conseguir importantes apoios em decorrência da traumática experiência da independência de parte das colônias inglesas na América do Norte, que viria a se constituir como os EUA.

Para esse grupo de defensores do livre-comércio, o império significava gastos financeiros e o desgaste nas relações com os grupos de colonos. O modelo de atuação proposto seria, então, o de cooperação com as elites locais, e, com esse objetivo, o governo britânico direcionou seus navios expedicionários, nas décadas de 1820 e 1830, com especial afincamento para os países da América recém-independentes.

Foi construído, assim, um amplo sistema britânico de controle econômico dos mares no início do século XIX. Apesar de não ter conseguido acabar com o império formal nas áreas já conquistadas, esse discurso e as práticas dele decorrentes levaram a uma crescente abertura de mercados – inclusive coloniais britânicos –, com o estímulo à concorrência, rompendo-se com o exclusivismo mercantil e iniciando-se concorrências internacionais por financiamento, mercados e imigrantes.

Apesar de a retórica liberal predominar nos discursos britânicos – em especial naqueles destinados ao público externo –, o Reino Unido manteve seu império e, como já demonstrado, ainda o ampliou. Essa contradição não pode ser explicada apenas por uma análise simplista referente a um maniqueísmo do imperialismo, mas sim como expressão das intensas disputas políticas internas, com poderosos grupos econômicos defendendo tanto o livre-comércio quanto a manutenção e a expansão do Império, entendidos como o controle político e das relações comerciais de determinado território externo (Doré, Lima, Silva, 2008).

Essas ambiguidades também se refletiam no uso dos dados coletados pelas expedições navais. Para alguns, elas ofereciam informações sobre portos, oportunidades de negócios e a

abertura de mercados. Para outros, proporcionavam conhecimento sobre áreas a conquistar, sobre povos militarmente fracos e deficiências de inimigos. Os diários produzidos pelos comandantes das expedições possibilitam o acesso a essas polêmicas, como as estratégias de cada grupo para se fortalecer, o levantamento de dados para legitimar seus discursos e a busca por hegemonia nas disputas políticas internas.

Aos olhos dos britânicos, a conjuntura internacional pareceu inacreditavelmente favorável a seus interesses comerciais no início do século XIX. Enriquecidos pela Revolução Industrial e vitoriosos na Europa, expandiram-se à custa de uma série de crises internas de outras potências regionais. Não eram apenas os impérios ibéricos na América que colapsavam. Os impérios islâmicos seguiam o mesmo caminho – o Otomano, o Mughal, na Índia, e o Safávida, no Irã e no Afeganistão – enquanto a decadência da dinastia Qing, na China, levou à abertura de mercados até então jamais acessados. De forma complementar, o inesperado e rápido sucesso econômico dos Estados Unidos, já poucas décadas após sua independência, transformou com celeridade as ex-colônias inglesas em importantes parceiras econômicas e em consumidoras de produtos industrializados britânicos. Essa conjunção de fatores estabeleceu novos padrões de consumo e potencializou as vantagens competitivas das indústrias da Grã-Bretanha (Baily, 2004).

Regiões e povos tão distintos como esses levaram os britânicos a atuar de maneira igualmente diversa. A análise proposta por Gallagher e Robinson (1953) defende que o planeta foi dividido, pela Grã-Bretanha, em duas grandes áreas inter-relacionadas: o império formal – repartido entre colônias brancas (*white settlement colonies*), colônias da Coroa (a Índia) e periferias tropicais – e o informal – com as neobritânicas (países independentes com clima temperado, como os EUA e a Argentina) e periferias tropicais, como o Brasil.

Em análise semelhante, John Darwin (2009, p.XI) afirma que as disputas políticas internas, as concepções contraditórias acerca da atuação externa britânica e os múltiplos grupos de pressão fizeram com que, durante o século XIX, o Império se expandisse sem um projeto definido nem ordenado, conciliando anexações estratégicas a incursões comerciais, operações humanitárias e conquistas territoriais. Para o autor, apesar das atuações imperiais britânicas muito distintas no mundo, destaca-se o fato de que esse imperialismo foi um fenômeno universal, com fortunas globais e força política e econômica concentrada no Reino Unido como jamais visto anteriormente. Esta derivava da construção de interdependências entre as diferentes áreas, da ampliação constante dos mercados consumidores, de uma necessidade intrínseca de autofinanciamento dentro do sistema. A Grã-Bretanha consolidava papel destacado, como principal banco do planeta, capaz de financiar, por exemplo, a constituição da Índia como centralidade secundária asiática e de constituir áreas coloniais com especial vínculo com a metrópole: as colônias brancas na Austrália, na Nova Zelândia, na África do Sul e no Canadá.

A incontestável força e a expansão econômica, política e militar britânicas foram sustentadas, entre outros fatores, pelos dados levantados por comandantes navais e pelos laços comerciais e diplomáticos por eles estabelecidos. Essa situação levou à construção de uma nova identidade, agora britânica, a indivíduos até então entendidos como ingleses, escoceses, galeses e irlandeses, mas agora unidos em uma mesma “empresa imperial” (Pocock, 2005). Essa “britanidade” resultou na construção de seu opositor nos outros povos, com

base em noções de raça e estágios da evolução humana, com amparo de teorias científicas etnológicas que construíam discursos para justificar a diferença, a superioridade e a situação imperial (Stocking, 1987).

O Império, tanto o formal quanto o informal, era composto por extensas redes de circulação de pessoas, produtos e ideias, nas quais os comandantes navais da Marinha Real eram protagonistas, mas não os únicos agentes. Marinheiros, aventureiros, comerciantes, militares, missionários, colonos e nativos participavam dessas redes, construindo afinidades, oposições, ideias e preconceitos (Lester, 2001).

A composição do Império se dava, dessa forma, como uma estrutura em mão dupla, com a crescente presença britânica em todo o globo, mas com semelhante entrada de pessoas, produtos e ideias de todo o planeta na sociedade metropolitana. Para as historiadoras Catherine Hall e Sonya Rose (2006), apesar de a maioria da população britânica pouco ter se envolvido com as questões imediatas da expansão imperial, ela foi diretamente influenciada pelo intenso e inédito fluxo das periferias para o centro.

Esse movimento de construção e desconstrução de identidades foi amparado pela produção e publicação sistemática de uma série de textos sobre as vivências em ultramar, escritos durante ou após as viagens, idealizados para públicos amplos, específicos ou apenas para familiares, ancorados em dados e experiências científicas, com toques de imaginação literária, redigidos no formato de memórias, narrativas ou relatórios. Os relatos de viagem são um gênero híbrido, de estrutura heterogênea, que estava no topo das preferências literárias no século XIX, tendo contribuído de forma substancial para a construção de imagens e ideias (Borm, 2004).

A crítica literária Mary Louise Pratt (1999) defende que esses viajantes compartilhavam uma série de imagens e interesses por serem oriundos de uma camada muito específica da sociedade metropolitana. Para ela, em busca de aventuras ou de oportunidades, viajantes como os comandantes exploradores navais britânicos da década de 1830 viram, entenderam, analisaram e descreveram o restante do planeta com olhos do Império, marcados por imagens depreciativas e estereotipadas.

Essa perspectiva se aproxima da análise de Edward Said (1995) sobre a construção de uma cultura imperial para legitimar a dominação. Essa era marcada pela ideia de que certos territórios deveriam ser subjugados, estabelecendo-se um vocabulário imperial específico – típico dos olhos do dominador –, caracterizado por análises comparativas e depreciativas sobre os povos visitados nas viagens.

A Marinha Real e seus comandantes

A Marinha Real era a mais importante das forças armadas britânicas, pois dela dependiam diretamente a manutenção e a expansão da potência econômica. Seus navios eram os responsáveis por estabelecer as conexões não apenas entre as colônias e a metrópole, mas também, como visto, por controlar e regular os mares, tornando-os seguros para a Marinha Mercante.

As Guerras Napoleônicas proporcionaram profundas transformações nessa instituição. Além da já citada expansão de sua frota, uma série de reformas na estrutura do oficialato foi introduzida, com o objetivo de profissionalizar seus quadros, mantendo o controle dos

postos-chave com a nobreza, mas dotando os comandantes dos navios de conhecimentos técnicos, táticos e estratégicos modernos.

Papel central foi desempenhado pela Real Academia Naval, instalada em Portsmouth, para onde se dirigiam meninos aos 12 anos para o início da formação naval, fosse para a Marinha de Guerra ou para a Mercante. A estrutura da academia impunha a disseminação das regras hierárquicas e dos estudos práticos e teóricos referentes ao mar. Após três anos em terra, os jovens começavam a ser embarcados e iniciavam o aprendizado prático como suboficiais. Aqueles que resistiam à dura jornada de aulas e, depois, à intensa vida no mar, formavam-se por volta dos 19 anos de idade e partiam para o mercado de trabalho (Gribbin, Gribbin, 2004). Entre os muitos aprendizados na academia, estavam as novas técnicas de mapeamento, com o uso de instrumentos recentemente desenvolvidos. Os que se destacavam nessa área interessavam à Marinha Real, que os enviava para a elaboração de novas e precisas cartas náuticas do planeta.

Além da formação técnica, havia o esforço na disseminação da história naval e a concepção de que os jovens em formação deveriam aprender por meio de modelos. Eram recorrentes as leituras de relatos de viajantes do passado, por intermédio das quais se pretendia identificar os principais desafios enfrentados, as respostas praticadas, além do levantamento de dados sobre as áreas a visitar. Em uma época de ainda poucas e imprecisas cartas náuticas e informações, os comandantes navais que partiram para reesquadrinhar e redesenhar o globo sabiam que eles e todos os outros navegadores que atravessavam a região dependiam de um conhecimento acumulado e mal difundido, sintetizado em mapas antigos, e de informações transmitidas oralmente entre capitães.

Dos jovens estudantes da academia no início do século XIX, dois viajantes alcançaram especial sucesso e se tornaram modelos de atuação. Um deles foi o britânico James Cook, que, em suas três viagens pelo oceano Pacífico, constituiu um novo modelo de viagem naval, associando os interesses políticos da Grã-Bretanha à ciência e à busca por potencialidades econômicas. O outro era o prussiano Alexander von Humboldt, cujo *Viagens às regiões equinociais do novo continente* estabeleceu novos referenciais para a exploração de áreas até então não abertas aos europeus. Nesses escritos se construíram os novos modelos de atuação para o jovem oficialato em formação, pautado por uma visão romântica da exploração naval, desejoso de aventuras, conhecimento, desbravamento da natureza e da descoberta de civilizações do passado (Gerbi, 1996).

Aqueles jovens foram atraídos a participar das expedições pela aventura, pelo desconhecido e por redimensionar as tradições, sendo um caminho bastante recorrente para os que buscavam uma válvula de escape pessoal e social. Isso não significava, no entanto, que as condições materiais da viagem, para qualquer um que não fosse o comandante, fossem confortáveis. Espaços exíguos, mofo, pouca circulação de ar, má alimentação, insetos e outras pragas ainda eram presença marcante nas acomodações dos navios do começo do século XIX, fosse no cômodo destinado aos jovens suboficiais, fosse naqueles dos marinheiros (Gribbin, Gribbin, 2004).

A parte mais dura da viagem, no entanto, não estava nos exíguos beliches, tampouco na falta de privacidade, mas sim no intenso trabalho cotidiano de construção e coleta de dados cartográficos sobre as costas visitadas. Marcadores de distância, lunetas, barômetros, altímetros

e cronômetros – agora resistentes ao balanço dos barcos e à maresia e ajustados com o horário do observatório de Greenwich em Londres² – eram os instrumentos do dia a dia e demandavam percorrer e mapear uma a uma cada baía, enseada, praia e morro, desembarcando com botes em terrenos desconhecidos, onde o imprevisto poderia ocorrer (Junqueira, 2012).

Além das anotações, esperava-se dessas expedições a coleta de espécimes biológicos e geológicos para posterior análise científica na metrópole, que poderia identificar potencialidades econômicas ou, ao menos, complementar as coleções dos museus em rápida expansão. O público metropolitano ansiava por provas materiais da expedição e da própria empresa imperial. Os acervos do Museu Britânico e o Jardim Botânico de Kew, entre outras instituições, assinalavam o sucesso britânico e a pertinência do envio dessas dispendiosas e inusitadas expedições de mapeamento (Henare, 2005), constituindo-se no que veio a ser denominado “locais de enunciação do saber” (Salvatore, 2007).

Navios, museus, jardins botânicos, coleções. A ciência e a expansão territorial e econômica britânica caminhavam juntas e estavam relacionadas, legitimando-se mutuamente. Fortalecida na política internacional e enriquecida pela Revolução Industrial, a Grã-Bretanha enviou essas expedições de mapeamento com objetivos múltiplos, conciliando geopolítica, economia, diplomacia e ciência na constituição de uma nova forma de dominação de mares e terras e de enunciação de sua superioridade. Os mapas e cartas náuticas elaboradas, os relatos publicados pelos comandantes, os espécimes coletados, os laços comerciais e diplomáticos constituídos tornavam as viagens da Marinha Real centrais e simbólicas dessa nova fase da presença britânica no planeta. Onde estavam seus navios, estavam seus interesses.

Os comandantes da Marinha Real que partiram da Grã-Bretanha na década de 1830 possuíam sólida formação técnica e teórica sobre o mar, e suas leituras da série de relatos de viajantes anteriores marcaram suas expectativas, suas formas de olhar, entender, descrever e se relacionar com os povos encontrados. Eles compreendiam o momento único vivido pelo Reino Unido e viam a si próprios, com orgulho, como homens desse Império. Pretendiam colocar seus nomes no rol dos grandes navegadores e colaborar para o crescimento e enriquecimento da Grã-Bretanha. Com esses objetivos, muitos foram enviados à América do Sul, e uma quantidade considerável fez publicações em decorrência dessas viagens.

A América do Sul, o Brasil e a Marinha britânica

As expedições de mapeamento, enviadas pela Marinha Real à América do Sul, respondiam a dois objetivos – um associado à política e o outro ao comércio internacional.

As independências latino-americanas, diplomaticamente defendidas pelo Reino Unido e pelos EUA na década de 1820, abriram às indústrias e às companhias mercantes desses países os mercados até então exclusivos. Dois movimentos se seguiram. Um primeiro, específico da primeira metade da década de 1820, foi caracterizado pelos títulos das dívidas externas dos países recém-independentes, associados à profusão de companhias criadas para a exploração econômica dessas áreas: uma bolha especulativa em Londres que, ao estourar, levou muitos à falência e à descrença do projeto independentista latino-americano (Dawson, 1998). O segundo movimento foi também caracterizado pelo extremo otimismo das companhias mercantes, mas não tem um ponto de inflexão tão definido como o da bolha especulativa.

No entendimento de industriais e casas comerciais, a abertura dos mercados latino-americanos significaria a conquista de importantes centros consumidores para os produtos da Revolução Industrial britânica, principalmente, naquele momento, os têxteis algodoeiros (Landes, 1994).

Segundo Alan Knight (1999), a economia não monetarizada das áreas afastadas dos centros de economia mais dinâmica, a concorrência com produtos locais com os quais os consumidores já estavam acostumados, as enormes distâncias continentais e a dispersão populacional fizeram com que os altos lucros sonhados se tornassem parcos e levassem a mais uma desilusão econômica britânica com as independências latino-americanas. Diante dessa situação, houve um acréscimo de interesses e todo um esforço para a ocupação econômica da Índia, o que não significou um abandono completo dos interesses e investimentos britânicos na América Latina. Como expressam os relatos dos comandantes militares, os olhos do Império procuravam ansiosamente oportunidades e criticavam o que entendiam como má administração de recursos naturais tão fartos.

Essa análise das relações econômicas entre a Grã-Bretanha e os Estados recentemente independentes das potências ibéricas, entretanto, tem como centro uma perspectiva a partir do país europeu. A historiografia latino-americana identificou incontáveis exemplos de como a penetração econômica britânica – apesar de ínfima diante dos lucros conseguidos no Oriente – arruinou pequenas manufaturas locais, desconstruiu redes comerciais e substituiu as casas importadoras locais por semelhantes de origem ou conexão direta na nova metrópole econômica. A entrada dos britânicos, no momento em que os importantes mercados regionais das zonas mineradoras do Peru e da Bolívia estavam desorganizados, quando muitos centros produtores haviam sido destruídos pelas guerras de independência, fez parte de um momento de depressão econômica e profundas transformações não apenas nesse campo, mas também sociais e políticas.

A América do Sul não era, entretanto, apenas entendida como campo aberto para os investimentos ou as vendas dos produtos britânicos. Sua posição estratégica no globo a colocava na metade do caminho entre a Europa e os enormes mercados asiáticos que iam se abrindo no começo do século XIX. O mapeamento das costas sul-americanas não se referia apenas a interesses específicos relacionados à região, mas sim ao trânsito dos navios mercantes rumo ao oceano Pacífico.

Por essa razão, a região do estreito de Magalhães recebeu especial atenção, e a visita de uma dezena de expedições de mapeamento nas décadas de 1820 e 1830. Aquele era o ponto mais sensível da viagem, o local com ambiente mais inóspito, cujas correntes marítimas e de vento eram pouco conhecidas, assim como suas costas. Essas, e todas as ilhas do Atlântico Sul, eram também frequentadas por imensas populações de pinípedes e cetáceos – focas, leões-marinhos e baleias –, animais vitais para a economia do início do século XIX, pois o óleo produzido a partir de suas gorduras corporais tinha alta demanda, sendo utilizado tanto para a iluminação pública quanto para a construção civil e para a lubrificação das máquinas da Revolução Industrial. A esse largo estoque de matéria-prima se dirigiram dezenas de navios caçadores provenientes do norte da América – do Canadá, colônia britânica, e dos EUA. As companhias baleeiras mantinham especial interesse nas cartas náuticas em produção, pois a caça naquela região era especialmente perigosa, um investimento arriscado. Os baleeiros muitas vezes se perdiam e naufragavam, levando a imensas perdas humanas e materiais (Philbrick, 2001).

A travessia do estreito de Magalhães, tão temida e arriscada, demandava navios – fossem eles mercantes ou militares – em perfeitas condições materiais e humanas e plenamente abastecidos de víveres. Avariadas após cruzar o Atlântico, essas embarcações encontravam em portos brasileiros água, alimentos, equipamentos, técnicos de reparo, carpinteiros, especialistas em velas e cronômetros, além de marinheiros para reequipar os navios para a fase seguinte da viagem. Tido como o menos instável dos governos da região, o Império brasileiro também procurava emitir sinais de tranquilidade política e bom ambiente de negócios, apesar de atravessar uma série de crises políticas internas em seu processo de consolidação do Estado.³

Paradas obrigatórias nas viagens que atravessavam o estreito por se encontrarem nas rotas das correntes marítimas, as cidades de Salvador, do Rio de Janeiro e de Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) eram visitadas e descritas, sendo a baía de Guanabara local de especial atração para os navios. No porto capital brasileiro estavam os melhores reparadores de navios; era possível encontrar muitos marinheiros disponíveis, boas madeiras, água e alimentos. Era lá que ficava ancorado o navio capitão da esquadra britânica do Atlântico Sul, a quem todos os outros navios oficiais deviam contatar e responder quando na região.

Por essa razão, há uma profusão de relatos de viajantes sobre aquela área, em que é possível identificar a construção da ideia de que o Rio de Janeiro era um paraíso tropical. Os relatos são recorrentes e se alimentam uns aos outros em suas descrições das relações entre a cidade e os morros, a baía recortada e a paisagem exuberante (Martins, 2000). No entanto, as descrições dos brasileiros não são positivas, como são as da natureza, o que é recorrente para todo o continente americano no período (Gerbi, 1996).

Um dos comandantes de maior reconhecimento entre seus pares na época visitou o Brasil, viveu no Rio de Janeiro como oficial de um dos navios da esquadra e depois comandou uma viagem de circunavegação do planeta que se tornou referência na história da ciência. Esse homem publicou os relatos de suas viagens; seu nome era Robert FitzRoy.

Os comandantes britânicos e o Brasil: o caso de Robert FitzRoy, do HMS Beagle

Muitos navios em missão de mapeamento foram enviados às costas da América do Sul nos dez anos que seguiram a metade da década de 1820. Em alguns momentos, os relatos descrevem o encontro de três embarcações em missões paralelas e simultâneas de mapeamento no extremo sul do continente e nas ilhas do Atlântico Sul, como as Falkland/Malvinas. Aquele foi o momento de demonstração do poderio naval britânico, da construção de seu banco de informações e dados científicos sobre os mares e as costas, da expressão de sua superioridade política, econômica, científica e militar.

Um dos navios que percorreram as costas sul-americanas no período, em duas viagens, foi o His Majesty's Ship (HMS) Beagle, sempre em missão oficial para a elaboração de mapas e cartas náuticas, a identificação de potencialidades econômicas e o aprofundamento de relações comerciais e diplomáticas. A primeira viagem do Beagle teve desfecho trágico; a segunda, um produto final indireto que colocou o nome do navio na história da ciência.

A primeira teve início em maio de 1826 e fim em outubro de 1830, sendo o navio auxiliar do HMS Adventure em missão nas costas meridionais da América do Sul e nos litorais argentino e chileno. O comandante-geral da expedição, Phillip Parker King, era um

típico homem do Império. Nascido na pequena ilha Norfolk, localizada entre a Austrália e a Nova Zelândia, era filho de um administrador imperial, que logo passou a governar, em Sydney, a colônia de Nova Gales do Sul. Aos 11 anos, King entrou na Academia Naval em Portsmouth, e, em 1807, ingressou na Marinha Real. Entre 1817 e 1822, realizou a primeira grande expedição de mapeamento detalhado da costa australiana, alcançando também pontos estratégicos que interessavam ao Império, como Malásia, Tasmânia e Timor. Nessa oportunidade, expressou suas habilidades técnicas para a elaboração de mapas e cartas náuticas (Hordern, 2003).

Sua carreira seguiu o trajeto esperado para um homem bem-sucedido do Império. Conseguiu muitas terras na Austrália como recompensa pelos serviços prestados ao governo, redigiu e publicou os relatos de suas expedições, em 1825, tendo sido, na sequência, convidado a ingressar na Royal Society como *fellow*. Para homens como ele, “um nome num mapa, um relatório, ... um diário, uma aula, um livro de viagem Como os exploradores vieram a notar, rios de dinheiro e prestígio dependiam do crédito que conseguissem fazer com que outros lhes atribuísem” (Pratt, 1999, p.242-243).

Seu currículo invejável, seus contatos no almirantado e no War and Colonies Office abriram-lhe a oportunidade para realizar a viagem à América do Sul, comandando agora duas embarcações que passaram muito rapidamente pelo Império brasileiro, pouco descrito no relato da expedição posteriormente publicado, pois os navios utilizaram o porto de Montevideu como base de operações e reparos.

Essa viagem ocorria sem desafios superiores aos previstos, quando o inesperado lhe acometeu e mudou definitivamente sua história: o comandante Pringle Stokes, a cargo do Beagle, envolto em profunda depressão, cometeu suicídio, em agosto de 1828, forçando o retorno das duas embarcações até a sede da esquadra do Atlântico Sul, no Rio de Janeiro, para o comissionamento do novo capitão.

O almirante Robert Waller Otway selecionou para o comando do HMS Beagle um de seus capitães auxiliares, o jovem promissor, e com excelentes contatos na Corte, Robert FitzRoy. Assim como o comandante Phillip Parker King, FitzRoy também havia estudado na Academia Naval. No entanto, ele não era apenas um homem do Império, era um homem da Corte, membro da nobreza: sua família paterna era a dos duques de Grafton, enquanto pelo lado materno era a dos marqueses de Londonderry – título de outro tio. Este último era Robert Stewart, conhecido na história britânica como Lorde Castlereagh, o poderoso ministro de Relações Exteriores do Reino Unido que, no Congresso de Viena e anos posteriores, foi decisivo para estabelecer o contraponto liberal à reorganização conservadora do mapa europeu e construir o novo equilíbrio de forças – a *Pax Britannica* (Watson, 2004).

No entanto, não foram apenas esses poderosos familiares que contribuíram para a ascensão de Robert FitzRoy na Marinha Real. Ele poderia ter sido mais um de seus muitos nobres com carreira medíocre. No entanto, logo se destacou na academia por suas habilidades cartográficas e pelo pleno domínio do comando naval, tendo sido o melhor aluno de sua turma. Foi destacado para trabalhar em navios de vigilância no Mediterrâneo e depois na costa da África, tendo atuado com bastante afinco na perseguição a navios negreiros. Em 1827, ingressou na esquadra do Atlântico Sul, sendo um dos capitães-tenentes do HMS Ganges, o navio do

almirante Otway, com quem participou da negociação britânica com brasileiros e argentinos durante a Guerra Cisplatina.

Sob o comando de FitzRoy, o Beagle percorreu as costas da Argentina e do Chile e o estreito de Magalhães. Neste local, um dos botes do navio foi furtado por fueguinos – como os habitantes da Terra do Fogo eram genericamente denominados, gerando uma reação furiosa do capitão, que raptou algumas crianças e adolescentes para exigir o bote como resgate. Sem conseguir concretizar a negociação, levou seus sequestrados à Inglaterra para catequizá-los e transformá-los em disseminadores do cristianismo e da “civilização” quando devolvidos ao local.

Foi a presença desses indígenas na Inglaterra que fez com que FitzRoy conseguisse associar a força de seu tio, o duque de Grafton, e de outros membros da Corte, a seus contatos no almirantado e à poderosa Church Missionary Society, e assim receber o apoio e o financiamento para uma segunda viagem com o Beagle – essa ainda mais ousada. O projeto consistia em não apenas retornar ao estreito de Magalhães para reintroduzir os indígenas, mas em mapear novamente as costas sul-americanas – dessa vez incluindo o Brasil – e executar uma viagem de circunavegação do planeta.

Amigo e conhecedor do exemplo de sucesso de seu colega comandante Phillip Parker King, FitzRoy percebeu de imediato que aquela era sua oportunidade de vida para colocar seu nome no rol dos grandes navegadores e entrar para os fechados círculos das sociedades científicas. Com esses objetivos, empenhou importantes recursos pessoais na viagem, comprando 17 cronômetros adicionais aos cinco fornecidos pelo governo no intuito de evitar perder os referenciais corretos para a definição dos meridianos em relação ao observatório de Greenwich. A fim de cuidar desses valiosos instrumentos, contratou um assistente, e, com a tarefa de construir a memória visual da expedição, contratou um artista, Augustus Earle, posteriormente substituído por Conrad Martens. Por fim, para sustentar cientificamente suas observações sobre os locais visitados, procurou um geólogo ou outro especialista em ciências naturais e, após certa dificuldade, conseguiu um entre os recém-formados em Cambridge: Charles Robert Darwin (Gribbin, Gribbin, 2004).

A segunda viagem do Beagle, entre dezembro de 1831 e outubro de 1836, passou duas vezes pelas costas brasileiras, e nos diários de seu comandante há impressões sobre Salvador, Rio de Janeiro e Nossa Senhora do Desterro. Esses escritos, atualmente muito menos conhecidos que os diários do naturalista, são fontes privilegiadas para a compreensão dos interesses britânicos na América do Sul e das estruturas discursivas construídas para descrever, analisar e criticar as sociedades visitadas em oposição às áreas britânicas e aos projetos para povos e regiões – sob a perspectiva e a liderança do Reino Unido.

Os diários das duas viagens foram compilados e publicados por FitzRoy, em 1839, em três volumes, sob o título *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ship Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe*. Sua tiragem foi limitada, pois o público leitor também o era, composto por políticos, navegadores e membros de sociedades científicas europeias e americanas. No entanto, os autores desse tipo de relato sempre almejavam alcançar o grande público com versões condensadas, investindo em passagens

romantizadas e na descrição de aventuras, deixando os detalhes técnicos para os relatórios oficiais – até porque estes eram secretos.

Os relatos dos viajantes eram bastante lidos no século XIX. Junto com as descrições de locais e povos, vinham imagens sobre o atraso, a barbárie e a ineficiência. Escritos por membros das elites para seus semelhantes, esses textos reforçaram determinadas concepções de mundo e legitimaram a expansão da dominação europeia (Rubiés, 2007).

Relatos de viagens como os de Phillip Parker King e Robert FitzRoy são fontes que possibilitam a análise dos discursos legitimadores da ordem vigente, viabilizando o acesso às ideias e imagens que circulavam entre os homens do Império e que eram utilizadas politicamente, na metrópole, na defesa de determinados projetos para a expansão imperial: fosse o discurso do livre-comércio ou o de dominação direta. Por serem comandantes da Marinha Real, seus depoimentos alcançavam considerável repercussão nos círculos decisórios, pois eram escritos por fiéis defensores do governo, fontes seguras e confiáveis para uma forma britânica de ver o mundo.

Assim como havia ocorrido com Phillip Parker King, o comandante do Beagle também se tornou referência entre os navegadores da época, sendo constantemente requisitado por colegas, estrangeiros também (Junqueira, 2012), alcançando, pouco depois, a indicação para a Royal Society.

O recurso aos diários publicados por Robert FitzRoy para acessar uma determinada compreensão britânica da América do Sul, e do Brasil em particular, decorre do fato de ele ser um típico homem do Império (Lambert, Lester, 2006). Jovem, formou-se após o fim das Guerras Napoleônicas, já em período de revisão e modernização da Academia Naval e da própria Marinha Real. Era descendente de poderosas famílias nobres, mas também apresentava características valorizadas naquele momento no século XIX: além de contatos sociais, possuía qualidades técnicas, rigor metodológico e científico e o que se entendia como sólidas bases morais. Atuou na defesa do livre comércio, perseguiu navios negreiros, vigiou as costas brasileiras e ficou sediado com a esquadra do Atlântico Sul no Rio de Janeiro.

FitzRoy não foi o único comandante britânico a escrever sobre o Brasil. No entanto, foi exemplar e muito lido, tendo se tornado referência internacional sobre a navegação no extremo sul da América, requisitado para auxiliar na organização de viagens de outros países, como os Estados Unidos (Junqueira, 2008). Outros seguiram análises distintas sobre a sociedade, a política e a economia vistas, mas seus escritos foram bastante disseminados. Não é possível afirmar que todos os viajantes entenderam o que viram de forma semelhante, até porque vinham de origens sociais distintas. Aspectos pessoais, convicções políticas e religiosas interferiam diretamente no olhar e na forma de escrever. FitzRoy foi um desses viajantes, porém sua singularidade foi de relevante impacto entre seus contemporâneos – na Marinha e na política.

A escrita sobre o Brasil, os olhares sobre o Império

O Brasil não era o foco principal dos serviços de mapeamento encomendados a FitzRoy e à equipe de engenheiros cartógrafos do Beagle. Entretanto, sua posição destacada na rota rumo ao Pacífico levou o almirantado a solicitar algumas cartas náuticas específicas: Salvador,

Abrolhos, Cabo Frio, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Foi sobre esses locais que o comandante escreveu em seu relato de viagem e percorreu para estabelecer sua análise e construir uma linha interpretativa sobre a América do Sul e os sul-americanos, seguindo uma tradição europeia de crítica ao que se denominou “tropicalização do branco” (Gerbi, 1996, p.431), sua suposta decadência moral no convívio com nativos e o clima tropical.

A narrativa de FitzRoy sobre o Brasil está estruturada em uma primeira descrição positiva do local, amparada pela estupefação diante da natureza dos trópicos. Na sequência, o convívio com os homens e a constatação de sua decadência e de sua má gestão do local. Nessa lógica, ele confirma a ideia de que as terras americanas eram boas com habitantes ruins.

A primeira parada do Beagle no Brasil foi na Bahia:

Velejávamos rapidamente e passamos próximo à íngreme e verdejante costa norte, estávamos impressionados pela bela vista. Após passarmos pelo farol, ... cada variação de verde potencializada pelo nascer do sol e pelas sombras: todo esse charme aumentado por todas as torres das igrejas, pelos conventos e pelas paredes brancas sob as folhas de palmeiras; numerosos barcos ancorados ou partindo; as delicadas canoas movidas à vela; e a cidade em si, surgindo como um grande anfiteatro (FitzRoy, 1839, p.60).⁴

A descrição é a do paraíso tropical. Montanhas com densas florestas, o sol nascendo, as palmeiras em contraste com as torres das igrejas e dos conventos, os navios. Segundo Rod Edmond (2007, p.139), essa é a típica descrição do primeiro local de parada após a longa travessia dos oceanos nas viagens. Em contraposição aos tempos duros, de tensão e carestia no mar, a plena felicidade potencializada pela natureza exuberante em “lugares de ócio”.

A essa visão positiva a partir do navio, no entanto, opõe-se a realidade da cidade em que se desembarcava, com suas populações, cheiros e cores: “Mesmo aquele estrangeiro enfeitado por seus olhos antes de aportar, ficará profundamente desapontado quando se encontrar no meio da suja, estreita, tumultuada e quente ‘cidade baixa’” (FitzRoy, 1839, p.63).

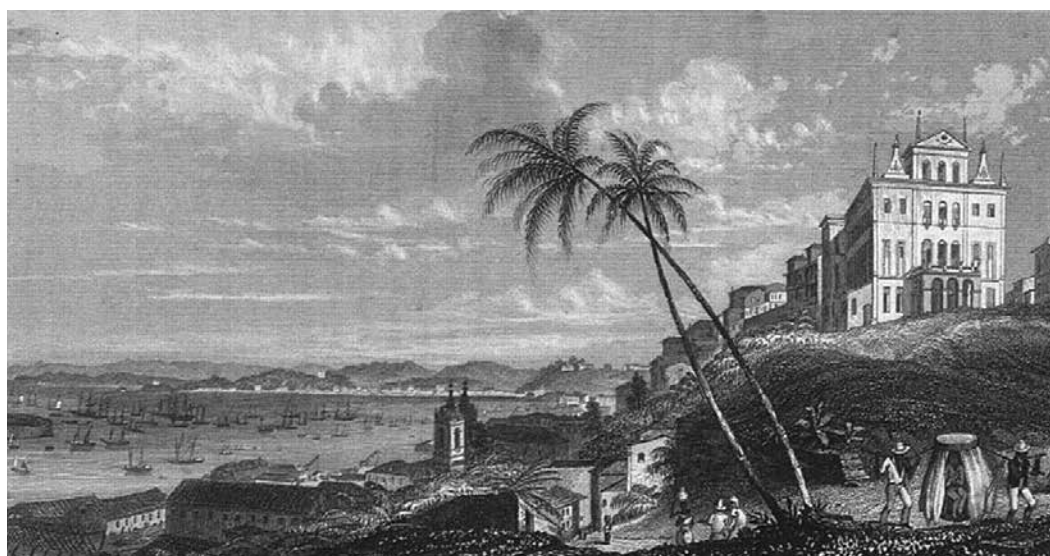


Figura 1: Augustus Earle, *San Salvador*, 1839 (FitzRoy, 1839, v.2, p.62)

“Desapontamento” é a palavra-chave no relato de FitzRoy acerca do Brasil. Sua narrativa é repleta de exemplos de potencialidades econômicas desperdiçadas por aqueles que descreve como inaptos e instáveis descendentes dos portugueses, gestores herdeiros de um Estado ainda instável e com uma população negra escravizada hostil:

Governos fracos, ocupados constantemente com míseras ameaças, perdem o tempo que poderia ser investido em melhorias para o país e não conseguem governá-lo corretamente. Revoluções e rebeliões da população negra interrompendo o comércio abalaram, e ainda abalam, aquela rica e bela região. Se as propriedades estivessem garantidas e a indústria encorajada, o comércio da Bahia seria muito grande, especialmente o de açúcar e algodão. No entanto, quem investiria muito capital com estruturas tão inseguras como essas oferecidas? (FitzRoy, 1839, p.60-61).

Quando FitzRoy passou pela Bahia, em 1831, ainda eram fortes os sentimentos e as memórias envolvidos nas intensas lutas que marcaram a independência brasileira naquela província e as crescentes tensões nas relações envolvendo brancos e negros que culminaram, quatro anos depois, no chamado Levante dos Malês (Reis, 2003).

Sabemos que, em um número considerável de passagens de seu texto, escrito após o retorno da viagem, o comandante revisitou o diário e acrescentou impressões decorrentes de análises posteriores: essa descrição da Bahia como um local extremamente instável, com rebeliões escravas, pode ter sido também influenciada pelas notícias provenientes da região nos anos posteriores – Levante dos Malês e Revolta da Sabinada. FitzRoy não cita nominalmente as “revoluções e rebeliões”, e tampouco estava preocupado com o rigor historiográfico. Ele escrevia um relato destinado ao grande público em que pretendia apresentar os principais fatos e interpretações sobre as regiões do globo até então pouco conhecidas, mas de interesse devido ao exótico e como investimento.

A segunda parada no Brasil foi na capital do Império. Sua descrição inicial é, novamente, marcada pela exuberância da natureza:

Eu desconheço outro porto com tão boa localização, segurança, capacidade, conveniência e suprimentos, e ainda com beleza tão pitoresca Nós aportamos em uma ilha ... tão aromática e luxuriante, com plantas e árvores com aparências exóticas. Anos já se passaram e não diminuiu minha impressão de toda aquela novidade, beleza e charme, que tanto me marcaram quando vi pela primeira vez a vegetação tropical (FitzRoy, 1839, p.73).

Maravilhado com a natureza tropical brasileira – como praticamente todos os viajantes que chegaram e descreveram o Rio de Janeiro no período (Martins, 2000) – FitzRoy (1839, p.74) continua seu relato sobre a chegada à cidade com nova carga de decepção:

Poucos estrangeiros visitam a capital do Brasil sem se desapontar, ou mesmo enojar. Numerosos negros seminus desfilando por ruas estreitas – vistas e cheiros ofensivos em uma população nativa incivilizada e feia – indispõem até aquele animado com a novidade.

Assim como havia feito na descrição de Salvador, FitzRoy contrapôs a inacreditável natureza à sensação horrorosa do aportar na cidade, mantendo-se crítico e hostil ao desenho urbano, ao caos portuário, ao calor e à população negra e mulata seminua e muito distante de seus

padrões idealizados de beleza e postura. O comandante pretendeu fazer seu leitor esquecer – ou desconhecer – os próprios portos e cidades britânicos, também horrorosos aos olhares da nobreza. Essa prática não era apenas dele, nem dos britânicos, tampouco apenas dos europeus – os estadunidenses viam o Rio de Janeiro e o Brasil da mesma forma (Paulino, 2011).



Figura 2: Augustus Earle, *Corcovado mountain*, 1839 (FitzRoy, 1839, v.1, p.188)

O objetivo nas narrativas de FitzRoy não era o de estabelecer crítica ampla às populações pobres e às cidades, mas sim contrapor esses “brancos dos trópicos” com outros brancos, os britânicos em seu Império em expansão. Para ele, uma característica marcante dos países da América do Sul visitados era a instabilidade social e política, já criticada durante a passagem por Salvador. No Rio, aumentou o tom da crítica:

Quando ferramos nossas velas ... me surpreendi ao encontrar Sir Thomas Baker, o comandante supremo, dando instruções a serem seguidas imediatamente pelos navios de sua esquadra ali presentes, ordens para que os barcos estivessem preparados para desembarcar marinheiros. Isso foi consequência de um daqueles distúrbios quase que recorrentes na América do Sul, especialmente no Brasil Sob governos antigos e estabelecidos, rebeliões e motins ocorrem tão raramente que seu impacto é profundo e transmite vibrações às gerações futuras. Nessas nações ainda não totalmente estabelecidas, entretanto, ocorrem com ... frequência (FitzRoy, 1839, p.73-74).

FitzRoy chegou ao Rio de Janeiro um ano após a crise que levou à abdicação de dom Pedro I, momento em que a instabilidade política e social na capital – e nas províncias – do Império ainda era latente, com todas as aberturas, negociações e tensões decorrentes. Ao comandante, acostumado e educado na tradicional política britânica, em que a última grave crise remontava há mais de um século, tudo parecia indicar o baixo índice de civilidade e a incapacidade dos brasileiros.

O que mais o irritou em sua passagem pelo Brasil, que elencou como o maior símbolo do atraso, foi a escravidão. Vale destacar o quanto esse ponto era importante para ele, pois se associava a uma corrente religiosa poderosa na Grã-Bretanha do período, o *humanitarianism*, que defendia o tratamento igualitário de todos os seres humanos (Porter, 2004). Com esses princípios, FitzRoy raptou os indígenas da Terra do Fogo, a ser catequizados e convertidos em disseminadores do cristianismo entre seus parentes. Também atuou com especial afincio nas missões de vigilância do litoral africano contra o tráfico negreiro. Para ele, o tratamento dispensado aos negros escravizados era terrível, um indício do atraso civilizacional dos sul-americanos católicos, com péssimas consequências ao Brasil.

O comércio de escravos levou a algumas lamentáveis consequências para os brasileiros, levando-os à indolência extrema e à mais ampla sensualidade Caso os brasileiros pudessem perceber sua própria situação, condenariam unanimemente e repudiariam essa conduta individualista, emancipando os escravos agora no país e impedindo a introdução de mais. O Brasil entraria em um caminho de prosperidade, e sua população aumentaria (FitzRoy, 1839, p.61).

Para FitzRoy e os *humanitarianists*, a escravidão estava associada a duas decadências: moral e econômica. A primeira era causada não pela presença física dos negros, mas pela manutenção de sua cultura original, caracterizada por agressividade, religiosidade equivocada e sensualidade. A segunda era decorrência da primeira: a dura exploração dos escravos afastou os brasileiros do espírito do trabalho, transformando-os em indolentes, violentos, empobrecidos e embrutecidos.

A escravidão era a raiz de todos os problemas. Afetava o mundo do trabalho, as relações pessoais e familiares, a moral, a sociedade como um todo, levando à instabilidade política, às desigualdades sociais, à pobreza e à péssima exploração das riquezas naturais e das potencialidades humanas. Segundo essa leitura, a escravidão permanecia no Brasil apenas porque os interesses privados eram colocados acima dos públicos:



Figura 3: Augustus Earle, *Mole Palace and cathedral, Rio de Janeiro, 1839* (FitzRoy, 1839, v.1, p.106)

Proprietários egoístas e sem princípios de imensos territórios no Brasil e em outros lugares não deixarão de importar centenas, ou até milhares, de infelizes miseráveis que, uma vez lá, se tornam o infeliz instrumento para imensos ganhos para os outros ... A população nativa deveria ser encorajada, nesses locais quentes dos trópicos, a gradualmente trabalhar seu solo nativo, remunerada por seus empregadores, com um futuro de conforto desenhado. Assim, haveria demanda suficiente para cobrir a força de trabalho compulsória. É evidente que esses resultados seriam obtidos apenas ... se o governo desse país importador de escravos declarasse essa prática ilegal e proclamasse todos os seres humanos livres (FitzRoy, 1839, p.61-62).

A solução proposta por FitzRoy seguia o receituário britânico. Movidos pelo espírito público e amparados pela moral, os políticos deveriam abandonar seus interesses pessoais, emancipar-se das elites econômicas escravocratas e abrir o país para uma revolução econômica. Esse era o projeto do grupo político ao qual ele se associava nas discussões sobre o futuro do Império britânico: o *imperial humanitarianism*. Eles defendiam o tratamento “correto” aos nativos, sua conversão ao cristianismo e ao mundo ocidental do trabalho mediante convívio, aprendizado e modelo de imigrantes trabalhadores e ordeiros. Sob esses princípios, defenderam e conseguiram que o Império anexasse territórios na Oceania e na África.

Já na rota para sair do Brasil, FitzRoy fez mais uma parada, e sua descrição do local difere do que viu anteriormente. Lá, segundo ele, havia algo de diferente:

Para mencionar Santa Catarina ... que desfruta das vantagens do clima, uma bela e acessível baía, mais terrenos férteis do que todas as necessidades da vida, e uma posição mercantil de primeira importância. Sua população é mais inclinada ao trabalho do que nas áreas mais ao norte do Brasil. Essa diferença vem dos efeitos do clima, mas não apenas: eles descendem de colonos mais ativos e empreendedores e de alguns imigrantes dos Açores (FitzRoy, 1839, p.83-84).

FitzRoy enxergou, em Santa Catarina, o espírito empreendedor rejeitado, em sua análise, no restante do Brasil. Para ele, aquele era o exemplo de que era possível fazer o país prosperar – moral, econômica e civilizacionalmente – com o fim da escravidão, a abertura do país à imigração e a uma nova cultura do trabalho.

Essa estrutura descritiva e comparativa não foi construída somente por esse comandante britânico, e de forma alguma de maneira despretensiosa. Para a compreensão dos objetivos do autor ao descrever aqueles locais específicos dessas formas determinadas, é preciso atentar para o momento da redação do texto – entre o final de 1836 e 1839 –, as discussões e polêmicas contemporâneas, as estratégias adotadas para participar desses debates e seus objetivos pessoais.

Nesse sentido, é interessante a chave analítica proposta por Joan-Pau Rubiés (2007, p.257), para quem devem ser identificadas “as relações entre as observações do viajante e seus usos na Europa por teólogos, cientistas políticos e etnólogos: deve-se considerar também como os viajantes partiram da Europa conhecendo os debates com os quais eles pretendiam contribuir”.

Os debates em que FitzRoy estava envolvido eram quanto ao futuro da atuação britânica no planeta. No final da década de 1830, à força e disseminação do imperialismo de livre-comércio, associavam-se outros projetos com crescente divulgação; dentre aqueles com maior aceitação e com defensores mais poderosos destacava-se justamente o do *imperial humanitarianism*. Com o olhar de quem comandou a perseguição a navios negreiros, FitzRoy enxergou o Brasil.

Para defender a forma que entendia ser a mais correta para o Império, descreveu e criticou os locais em que via práticas sociais e econômicas opostas a seu modelo.

Ao leitor, deveria ser claro e facilmente compreensível a situação caótica e deplorável das áreas do planeta em que brancos deturpados corrompiam e exploravam os nativos. Chocado com o que lesse, seu público supostamente encamparia o *imperial humanitarianism* e a expansão moral do Império britânico.

Considerações finais

Os comandantes navais britânicos em expedições de mapeamento, como Robert FitzRoy e seus contemporâneos, eram homens do Império. Escolhidos entre o seletor público que frequentava a Academia Naval, tinham poderes para estabelecer relações diplomáticas e até declarar guerra. Eram representantes de “sua majestade” e expressavam as ideias predominantes na metrópole. Alguns eram mais liberais, outros mais conservadores, mas jamais se afastariam do que se esperava de suas funções. Seus relatos expressam suas ideias, as disputas por poder e espaço político naqueles momentos.

Robert FitzRoy foi um desses homens do Império. Era um nobre com poderosas ligações na Corte e no almirantado, assim como um técnico, conforme se esperava no século XIX. Atuou com olhos para a economia e para a moral, defendendo sempre os interesses e o modelo britânico. Entendeu que sua missão não se resumia a apenas servir à Marinha Real: deveria aproveitar a oportunidade para disseminar universalmente novas práticas, produzir material técnico-científico útil ao comércio e à estratégia de seu Império, e congregar tudo isso na elaboração de um relato de viagens que deveria ser também um manifesto a favor de uma forma específica de ver e viver o planeta.

Com esses objetivos, para o Império, a religião, a moral, a sociedade, a política e a ciência, conseguiu organizar a segunda expedição do HMS Beagle. Visitou o Brasil, viu o que conseguiu enxergar e descreveu como pôde e quis entender. Não imaginava, naquela primeira metade da década de 1830, que o cientista que embarcou na expedição no último momento para ajudá-lo a conseguir dados empíricos acabaria aproveitando a longa viagem para começar a elaborar uma teoria que, após muitos anos, pesquisas, diálogos intelectuais e receios morais, viria a questionar um dos pontos centrais da forma como FitzRoy entendia o mundo: a ideia da “criação divina”.

AGRADECIMENTO

Este texto apresenta parte das conclusões da tese de doutoramento *O mundo interligado: poder, guerra e território nas lutas na Argentina e na Nova Zelândia (1826-1885)*, defendida em 2010 no Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade de São Paulo, sob orientação da professora doutora Maria Lígia Coelho Prado e financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

NOTAS

¹ A pioneira The Royal Society of London for the Improvement of Natural Knowledge, fundada em 1662, desempenhou destacado papel na construção e disseminação da cultura científica na Inglaterra. Reunindo os mais destacados cientistas contemporâneos, financiou pesquisas e publicações. Tornar-se um de seus associados (*fellows*) foi meta para muitos viajantes britânicos em busca de reconhecimento de autoridade na área. A associação existe até nossos dias, ainda mantendo destacada atuação na área.

² Estabelecido em 1675, o Royal Observatory of Greenwich – então em um distante subúrbio, hoje parte de Londres – foi a instituição inglesa responsável pelas observações astronômicas e pela definição, com os Commissioners of Discovery of the Longitude at Sea, de distâncias e pela construção cartográfica baseada nas estrelas. Durante o século XIX, as principais potências mantiveram acirrada disputa pela definição do meridiano zero. Em 1884, conferência sediada em Washington ratificou o padrão britânico e estabeleceu o marco no observatório de Greenwich (Rieznik, 2010).

³ Após as guerras de independência, chamaram a atenção dos britânicos a disputa pelo acesso ao rio da Prata (Guerra da Cisplatina, 1825-1828), a abdicação do imperador (1831) e as chamadas rebeliões gerenciais.

⁴ Nesta e nas demais citações de texto em inglês, a tradução é livre.

REFERÊNCIAS

- BAILY, Christopher Alan.
The birth of the Modern world, 1780-1914: global connections and comparisons. Oxford: Blackwell. 2004.
- BORM, Jam.
Defining travel: on travel book, travel writing and terminology. In: Hooper, Glenn; Youngs, Tim (Ed.). *Perspectives on travel writing*. Vermont: Ashgate. p.13-26. 2004.
- DARWIN, John.
The empire project: the rise and fall of the British world-system, 1830-1870. Cambridge: Cambridge University Press. 2009.
- DAWSON, Frank Griffith.
A primeira crise da dívida latino-americana: a City de Londres e a bolha especulativa de 1822-25. São Paulo: Editora 34. 1998.
- DORÉ, Andréa; LIMA, Luís Filipe Silvério; SILVA, Luiz Geraldo (Org.).
Facetas do império na história: conceitos e métodos. São Paulo: Hucitec. 2008.
- EDMOND, Rod.
The Pacific/Tahiti: queen of the South Sea isles. In: Hulme, Peter; Youngs, Tim (Ed.). *The Cambridge companion to travel writing*. Cambridge: Cambridge University Press. p.139-155. 2007.
- FITZROY, Robert.
Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836. London: Henry Colburn. 3v. 1839.
- GALLAGHER, John.; ROBINSON, Ronald.
The imperialism of free trade. *The Economic History Review*, new series, v.6, n.1, p.1-15. 1953.
- GERBI, Antonello.
O Novo Mundo: história de uma polêmica. São Paulo: Companhia das Letras. 1996.
- GRIBBIN, John; GRIBBIN, Mary.
FitzRoy: the remarkable story of Darwin's captain and the invention of the weather forecast. New Haven: Yale University Press. 2004.
- HALL, Catherine; ROSE, Sonya O. (Ed.).
At home with the Empire: metropolitan culture and the imperial world. Cambridge: Cambridge University Press. 2006.
- HENARE, Amiria.
Museums, anthropology and imperial exchange. Cambridge: Cambridge University Press. 2005.
- HORDERN, Marsden.
King of the Australian coast: the work of Phillip Parker King in the Mermaid and Barthurst (1817-1822). Melbourne: Melbourne University Press. 2003.
- JUNQUEIRA, Mary Anne.
Os objetivos da circunavegação da U.S. Exploring Expedition (1838-1842): longitude, mapeamento náutico e instituição das coordenadas geográficas modernas. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v.19, n.1, p.27-28. 2012.
- JUNQUEIRA, Mary Anne.
Charles Wilkes, a U.S. Exploring Expedition e a busca dos Estados Unidos da América por um lugar no mundo (1838-1842). *Tempo*, v.13, n.25, p.120-138. 2008.
- KNIGHT, Alan.
Britain and Latin America. In: Porter, Andrew (Ed.). *The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press. p.122-145. 1999.
- LAMBERT, David; LESTER, Ana (Ed.).
Colonial lives across the British Empire: Imperial career in the long Nineteenth Century. Cambridge: Cambridge University Press. 2006.
- LANDES, David.
Prometeu desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1994.
- LESTER, Alan.
Imperial networks: creating identities in nineteenth-century South Africa and Britain. London: Routledge. 2001.
- MACKAY, David.
Myth, science and experience in the British

construction of the Pacific. In: Calder, Alex; Lamb, Jonathan; Orr, Bridget. *Voyages and beaches: Pacific encounters, 1769-1840*. Honolulu: University of Hawaii Press. p.100-113. 1999.

MARTINS, Luciana de Lima.
O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850). Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 2000.

PAULINO, Carla Viviane.
O império do atraso: impressões sobre o Brasil elaboradas pelo viajante norte-americano Thomas Ewbanck (1846-1856). Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2011.

PHILBRICK, Nathaniel.
No coração do mar. São Paulo: Companhia das Letras. 2001.

POCOCK, John Greville Agard.
The discovery of islands. Cambridge: Cambridge University Press. 2005.

PORTER, Andrew.
Religion versus empire? British protestant missionaries and overseas expansion, 1700-1914. Manchester: Manchester University Press. 2004.

PRATT, Mary Louise.
Os olhos do Império: relatos de viagem e transculturação. Bauru: Edusc. 1999.

REIS, João José.
Rebelião escrava no Brasil: a história do levante do malês em 1835. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RIEZNIK, Marina.
El bureau des longitudes y la fundación del observatorio de La Plata en la Argentina (1882-1890). *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v.17, n.13, p.679-703. 2010.

RUBIÉS, Joan-Pau.
Travel writing and ethnography. In: Hulme, Peter; Youngs, Tim (Ed.). *The Cambridge companion to travel writing*. Cambridge: Cambridge University Press. p.242-260. 2007.

SAID, Edward.
Cultura e imperialismo. São Paulo: Companhia das Letras. 1995.

SALVATORE, Ricardo D.
Los lugares del saber: contextos locales y redes transnacionales en la formación del conocimiento moderno. Buenos Aires: Beatriz Viterbo. 2007.

STOCKING, George.
Victorian anthropology. New York: Free Press. 1987.

WATSON, Adam.
A evolução da sociedade internacional: uma análise histórica comparativa. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 2004.

