TATHIANE PINTO GERBOVIC

Vocação agrícola: a inserção do Império brasileiro no comércio internacional e
a percepção de viajantes britânicos e norte-americanos (1840-1870)

[Versão corrigida]

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Ciências (Área de concentração: História Econômica).

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Raquel Glezer

São Paulo

2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

G361v Gerbovic, Tathiane Pinto
 Vocação agrícola: a inserção do Império brasileiro
 no comércio internacional e a percepção de viajantes
 britânicos e norte-americanos (1840-1870) / Tathiane
 Pinto Gerbovic ; orientadora Raquel Glezer. - São
 Paulo, 2017.
 248 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de História. Área de concentração:
História Econômica.

1. Viajantes britânicos e norte-americanos. 2.
Geopolítica. 3. Comércio internacional. 4. Brasil
Império. 5. Agricultura. I. Glezer, Raquel, orient.
II. Título.

Para Emmanuel

Agradecimentos

Ao longo de quase dezesseis anos, recebi a orientação sábia e precisa da professora Raquel Glezer. Ainda no início da graduação, semanalmente, ela lia meus fichamentos sobre relatos de viagem, apontando cada detalhe a ser trabalhado. Em cada momento da jornada acadêmica – iniciação científica, mestrado e doutoramento – suas orientações e seu suporte foram essenciais. À professora Raquel Glezer, minha gratidão!

Aos amigos e amigas da Sala I-2 do Departamento de História, onde conversávamos, debatíamos e trocávamos leituras e experiências na seara da pesquisa histórica. Obrigada pelas vivências enriquecedores e agradáveis.

À Marly Spacachieri e ao Magno. Amigos de longa data, gratidão pelo apoio e disposição em ajudar sempre. À Marly, gratidão pela leitura generosa da tese e os apontamentos enriquecedores.

À Ana Claudia Fernandes que sempre está perto, mesmo estando longe. Amiga que sempre ouve com carinho e procura tornar mais clara as situações, onde quer que fosse. Não houve lugar ou tempo para um abraço sereno e um sorriso sincero.

À Juliana Maestu, amiga daqueles momentos em que uma palavra carinhosa tornou o caminhar mais agradável e edificante. Obrigada pela generosidade, a disposição em sempre ajudar com verdadeiro sentimento e pelos momentos preciosos em que as conversas tornaram-me uma pessoa melhor.

À Vanessa Gregorut, Vivian Ehara, Daniela Ambrósio e Núbia Andrade por serem a prova de que a distância temporal ou espacial não significam nada quando há verdadeiro carinho. Obrigada por esses anos de companheirismo, carinho, infinita paciência pelas minhas ausências e por tornar a vida mais alegre e feliz.

Aos meus tios e tias, primos e primas, obrigada pelos momentos de descontração, risadas e alegria. Também obrigada pelas tardes montando quebra-cabeças e partidas de jogos de cartas regadas a bolinhos de chuva e chá.

Aos meus irmãos, Higor e Yuri, e irmã, Erika, por fazerem parte da minha história, guardarem lembranças da nossa infância no interior e em São Paulo em que brincávamos e nos machucávamos, sempre com a certeza que iria sarar e que aquilo valia a pena. Certamente, valeu!

Aos meus pais, Silvio e Ligia, pelos incontáveis esforços para que pudéssemos realizar nossos estudos. Vocês são exemplo de vigor incansável em trabalhar, ajudar e fazer o bem. Obrigada por compreenderem minhas inúmeras ausências e viverem rodeados de livros.

Aos meus avós e bisavós, viajantes que deixaram diferentes países da Europa e, após longas e penosas viagens em navios, estabeleceram-se no Brasil. Gratidão por procurarem manter viva e presente as tradições em nosso dia a dia.

À Clarice e Antônio agradeço pela generosidade, paciência, apoio e disposição em procurar tornar tudo sempre melhor.

Ao Glauco tenho gratidão eterna e profunda! Agradeço ao companheirismo, paciência imensurável, generosidade infinita, palavras de carinho e estímulo, alegria em ver com otimismo a vida, em procurar suprir minhas falhas e ausências e por me ouvir ao longo desses anos sobre os viajantes. Sei que eles fizeram parte do nosso dia a dia seja nas conversas, já no café da manhã, nas idas e vindas às instituições de pesquisa e nos diversos livros de relatos que nos rodearam.

Para realização da pesquisa, contei com a estrutura da Universidade de São Paulo que agradeço pela minha formação. Aos professores e professoras do Departamento de História pelos ensinamentos durante a graduação. Ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica, a realização do mestrado e dessa tese de doutoramento.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio no primeiro ano do doutorado, auxiliando o início da pesquisa e permitindo sua realização.

À professora Vera Ferlini e professora Marisa Deaecto pela leitura quando da qualificação, pelos apontamentos e as observações que enriqueceram a pesquisa.

Sou grata pelo apoio de instituições e de seus funcionários, que realizam atividades importantes para que a pesquisa pudesse ser feita: bibliotecas da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Escola de Comunicação e Artes, do Museu Paulista, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Economia e Administração, da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, e do Instituto de Estudos Brasileiros. À Cátedra Jaime Cortesão, onde a disposição em auxiliar foi sempre presente.

RESUMO

GERBOVIC, Tathiane P. **Vocação agrícola:** a inserção do Império brasileiro no comércio internacional e a percepção de viajantes britânicos e norte-americanos (1840-1870). 2017. 248 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

O Brasil do Segundo Reinado é objeto de relatos de viajantes britânicos e norte-americanos produzidos no contexto imperialista do século XIX. Na busca por mercados produtores e consumidores, a vocação agrícola brasileira é abordada pelos viajantes articulada à influência britânica mantida no Brasil e à crescente confiança dos Estados Unidos em ampliar as relações com o Império brasileiro, no jogo de interesses geopolíticos e econômicos em que o país atuava como fornecedor de produtos agrícolas e matérias-primas, tendo parte considerável de seu aparato produtivo e infraestrutura voltados a atender à procura desses gêneros nos países de origem dos viajantes. No apêndice há o resumo biográfico dos viajantes estudados.

Palavras-chave: Viajantes britânicos e norte-americanos, agricultura, Segundo Reinado, Brasil.

ABSTRACT

GERBOVIC, Tathiane P. **Agricultural propensity:** the entry of the Brazilian Empire in international trade and the perception of British and American travelers (1840-1870). 2017. 248 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

The Second Empire Brazil is the subject of reports from British and North-American travelers produced in the imperialist context of the nineteenth century. In the quest for producer and consumer markets, Brazil's agricultural propensity is approached by travelers hinged to British influence upheld in Brazil and the growing confidence of the United States regarding broadening relations with the Brazilian Empire, in the game of economic and geopolitical interests in which the country played as a supplier of agricultural commodities and raw materials, with a considerable portion of its production apparatus and infrastructure aimed at handling the demand for such genres in travelers' home countries. The researched travelers' biographical abstract can be found at the Appendix section.

Keywords: British and North-American travelers, agriculture, Second Empire, Brazil.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA

Figura 1

Thomas Ewbank. “O Corcovado”, 1846. 96

GRÁFICOS

Gráfico 1

Navios estrangeiros ancorados no porto do Rio de Janeiro (1791-1810) 17

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – REGISTRAR O OUTRO E LER A SI MESMO	14
I.1. O Brasil recebe os viajantes	14
I.2. O início do Segundo Reinado	21
I.3. O que move os viajantes: objetivos da viagem	31
I. 3.1. Experiências em tinta e papel	33
I.4. Os leitores dos relatos	40
I.4.1. Relações e vínculos	52
I.5. Além do registro das vivências	62
CAPÍTULO 2 – ESPREITANDO A VIDA LOCAL	70
II.1. O não estar no todo	70
II.2. O trabalho nas províncias brasileiras	85
II.3. Sobre riquezas e potencialidades	95
II.3.1. Realizar em diferentes ritmos	103
II.3.2. Sobrepujar o ritmo da natureza	111
CAPÍTULO 3 – GÊNEROS AGRÍCOLAS NAS BALANÇAS COMERCIAIS	128
III.1. Agricultura: nervo econômico desde a colonização	128
III.1.1. Café: “precioso grão”	134
III.1.2. Constância açucareira	146
III.1.3. A promissora cultura algodoeira	154
III.2. Brasil: “País Camponês”	166

CAPÍTULO IV - TRANSPORTAR RIQUEZAS E TRANSPOR DIFICULDADES	173
IV.1. A dilatada extensão territorial	173
IV.2. Caminhos terrestres	177
IV.3. Caminhos aquáticos	190
CONSIDERAÇÕES FINAIS	214
FONTES	226
BIBLIOGRAFIA CITADA	230
APÊNDICE	243
Resumos biográficos de Jean Louis Rodolphe Agassiz, Elizabeth Cary Agassiz, John James Aubertin, Henry Walter Bates, Richard Francis Burton, Thomas Ewbank, James Cooley Fletcher, George Gardner, Daniel Parish Kidder.	

INTRODUÇÃO

O estudo dos relatos de viagem é o exercício de percorrer as terras brasileiras em companhia dos viajantes e conhecer as experiências registradas nesses escritos, frutos dos gestos de torná-las perenes e dar-lhes legibilidade a leitores interessados sobre temas da vida no Brasil com que esses forasteiros tiveram contato.

Cada viagem é multifacetada e única, pois os motivos e as condições para sua realização são específicos. Em comum, a visão geopolítica dos viajantes imbricada a seus interesses – comerciais, científicos, políticos e de outras naturezas – e partes do império percorridas por eles onde esbarravam com a realidade religiosa, política, social e econômica. Aspectos dessa realidade são abordados nos relatos juntamente a assuntos em pauta no império, dentre eles, a produção agrícola, que selecionamos para nosso foco.

O não pertencimento à realidade e ao cotidiano dos locais visitados se faz presente, pois o olhar do forasteiro é o de quem está de passagem. O fato de estarem em trânsito pelas terras brasileiras, de serem observadores *in loco* e espectadores da vida no Brasil é considerado elemento essencial nos documentos, transformando as obras editadas em documentos históricos, explorados pela historiografia e tratados como fontes comprobatórias.

Nessa perspectiva, ainda no oitocentos, encontramos as primeiras abordagens dos relatos escritos por nacionais e estrangeiros do século XVI ao XIX pelos membros dos institutos históricos e geográficos em suas revistas, em especial no *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* e no *Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Notadamente biográficos, tais estudos estavam associados ao desejo de preservação dos relatos transcritos nos periódicos, entendidos como fontes históricas privilegiadas.

Ao longo do século XX, os estudos passaram a trazer outros elementos de análise ao contextualizar a presença dos viajantes no Brasil e as informações apresentadas nos textos a fim de compreender quem foram esses estrangeiros e a relação entre o relato, a viagem e os objetivos em incursionar pelo território. Os viajantes e seus relatos são considerados resultados e reflexo do contexto histórico de seu país de origem e da relação desse com o Brasil, concomitantemente, influenciando o seu meio e sendo influenciados por esse meio.

Além da continuação dos estudos biográficos,¹ essas diferentes perspectivas de análise trazem outras configurações do corpo documental. Temos estudos focados nos viajantes com

¹ FREITAS, Marcus Vinicius de. *Charles Frederick Hartt, um naturalista no império de Pedro II*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002. _____. *Hartt: expedições pelo Brasil Imperial. 1865-1878*. São Paulo: Metalivros, 2001.

atuação no mesmo ramo de atividade,² naqueles com a mesma nacionalidade,³ presentes no Brasil em determinado momento político⁴ ou em certa região brasileira.⁵ Há também os centrados na percepção desses estrangeiros sobre determinado aspecto da realidade brasileira⁶ e nas mudanças e permanências do olhar dos viajantes ao longo dos séculos.⁷

Dentre as perspectivas de análise, uma delas é expressiva para nosso trabalho ao abordar as viagens e os viajantes no contexto imperialista do século XIX, e que “inclui a tarefa de chegar a compreender os caminhos pelos quais o Ocidente (a) constrói seu conhecimento do mundo, alinhado às suas ambições econômicas e políticas, e (b) subjuga e absorve os conhecimentos e as capacidades de produção de conhecimento de outros”.⁸

Com esse objetivo e movido pelo propósito de compreender as representações europeias do mundo não europeu temos o relevante trabalho da canadense Mary Louise Pratt *Imperial*

FREYRE, Gilberto. *Inglês no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1948. (Coleção Documentos Brasileiros, n. 58). GEBARA, Alexander Lemos de Almeida. *A experiência do contato. As descrições populacionais de Richard Francis Burton*. 2001. 173 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. _____. *A África presente no discurso de Richard Francis Burton. Uma análise da construção de suas representações*. 2006. 233 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

² LISBOA, Karen Macknow. *Nova Atlântida ou o gabinete naturalista dos doutores Spix e Martius: natureza e civilização na viagem pelo Brasil (1817-1820)*. 1995. 228 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

³ LISBOA, Karen Macknow. *Viajantes de língua alemã no Brasil. Olhares sobre a sociedade e a cultura (1893-1942)*. 2002. 249 f. Tese. (Doutorado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. DIGGS, Cerue K. *Brazil after Humboldt: triangular perceptions and the colonial gaze in Nineteenth-Century German travel narratives*. Maryland, 2008. 311 f. Doctor of Philosophy. Faculty of the Graduate School, University of Maryland, College Park, Maryland, 2008.

⁴ LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2006. MELLO-LEITÃO, Cândido de. *Visitantes do Primeiro Império*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934. (Brasiliana, série V, vol. XXXII). TAUNAY, Affonso de E. *Visitantes do Brasil colonial. (Séculos XVI-XVIII)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933.

⁵ DOMINGUES, Ângela. *Viagens de exploração geográfica na Amazônia em finais do século XVIII: política, ciência e aventura*. Lisboa/Região Autónoma da Madeira: Imprensa de Coimbra /Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração/Centro de Estudos de História do Atlântico, 1991. MESGRAVIS, Laima. *O viajante e a cidade (a vida no Rio de Janeiro através dos viajantes estrangeiros da primeira metade do século XIX)*. 1987. 437 f. Tese (Livre Docência em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1987, 2 vols.

⁶ BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora UNESP, 2002. LEITE, Miriam Lifchitz Moreira. *Livros de viagem (1803-1900)*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997. MENDES, Elizabeth de Camargo. *Os viajantes do Brasil: 1808-1822*. São Paulo, 1981. 176 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981. QUINTANEIRO, Tânia. *Retratos de mulher: a brasileira vista por viajantes ingleses e norte-americanos durante o século XIX*. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

⁷ SILVA, Wilton Carlos Lima da. *As terras inventadas: discurso e natureza em Jean de Léry, André João Antonil e Richard Francis Burton*. São Paulo: Ed. UNESP, 2003.

⁸ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: Edusc, 1999, p. 15.

Eyes: travel writing and transculturation, fruto de suas pesquisas iniciadas em 1970 e publicado em 1992 em Londres e Nova York, com segunda edição em 2007.

Os relatos e o contexto das viagens em que foram produzidos são abordados à luz da crítica cultural-ideológica e do expansionismo das potências capitalistas. Seus questionamentos impulsores são apresentados nos seguintes termos:

Como o relato de viagem e exploração *produziu* “o resto do mundo” para leitores europeus em momentos particulares da trajetória expansionista da Europa? De que forma esta produziu concepções européias de si mesma, diferenciadas em relação àquilo que passou a ser possível denominar “o resto do mundo”? Como tais práticas de estabelecimento de significado codificam e legitimam as aspirações de expansão econômica do império? Como elas as evidenciam?⁹

Os relatos de viagem do oitocentos são vistos como produção de agentes movidos por distintos objetivos, mas com metas definidas no campo ideológico, político e econômico. Mesmo o naturalista a percorrer as terras americanas com seu olhar voltado para a flora e a fauna, apresenta-se como autoridade europeia capacitada a abranger e examinar o novo continente com seus métodos e teorias.

Para a pesquisadora, o relato de viagem é permeado pela própria compreensão do viajante de mundo, dos deveres e do que são os europeus.¹⁰ Assim, o relato de viagem é considerado uma das facetas dos mais poderosos aparatos ideológicos e de idealização, “por meio dos quais os cidadãos europeus se relacionaram com outras partes do mundo”.¹¹ Os viajantes são “monarca[s] de tudo o que vejo”¹² a registrar e divulgar a imagem pretendida dos não-europeus através desse aparato e dar o sentido considerado mais apropriado de acordo com suas concepções e interesses.

Consideramos a proposta de Mary Pratt de enquadrar todo viajante como portador de um discurso ideológico e de uma postura previsível e, de certa forma, até esperada, quando desembarcam e incursionam por terras estrangeiras uma perspectiva limitadora. Assim, esmaecidas são a idiossincrasia dos viajantes, as particularidades de sua reação às situações apresentadas durante a viagem, os modos de se relacionar com os moradores nas diferentes províncias, e as vivências e os assuntos selecionados dentre todas as experiências e a forma de abordá-los.

⁹ Mary Louise Pratt. *Os olhos do império...*, op. cit., pp. 28-29. [itálico no original]

¹⁰ Ibidem, p. 234.

¹¹ Ibidem, p. 53.

¹² Ibidem, p. 339.

Como pondera Luciana de Lima Martins em *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*, publicada em 2001, através dessa perspectiva tudo é prenunciado e não há ruptura, de modo que o europeu no encontro com a América não sofre mudanças na sua forma de observar e compreender a realidade.¹³

Seu estudo enfoca o processo cognitivo dotado de multiplicidade de sentidos na produção das imagens da paisagem carioca e analisa a brecha existente entre as intenções oficiais e a produção após a viagem, denotando maior valorização dos aspectos pessoais e da idiossincrasia dos viajantes.

Nessa perspectiva, viajante é o estrangeiro negociando seus diferentes olhares sobre a paisagem enquanto sua identidade é formada pelo encontro com o outro, “através da oscilação dos estados subjetivos que eles impõem ao mundo e o mundo impõe a eles”.¹⁴

Em nossa pesquisa, compreendemos os viajantes e os relatos de viagem na confluência entre as proposições dessas estudiosas. Tratamo-los como pessoas nas quais se entrelaçam a esfera pessoal e coletiva. A forma de relacionar-se com o meio é individual e específica, contudo o aparato cultural e ideológico empregado no contato com esse meio faz parte do contexto mais amplo, forjado na interação com a sociedade da terra natal e de outras localidades, e nos diferentes matizes entre a absorção e a rejeição às diferentes facetas dessa sociedade e das formas de relação entre seus elementos.

Agregamos outros elementos a essa perspectiva: o país de origem e de destino dos viajantes, considerando que cada um desses países está inserido no espaço geopolítico mundial, no qual os Estados se movimentavam e a relação espaço e poder configurava-se como processo social, econômico e político.¹⁵ Nossa análise está focada no Brasil, destino de viajantes estrangeiros de língua inglesa, com baliza temporal entre os anos de 1840 e 1870.

A primeira e a segunda data assinalam, respectivamente, o início do Segundo Reinado e o término da Guerra do Paraguai, quando foram expostos temas delicados e importantes para o Império: a unidade territorial, a existência da escravidão e a questão militar. Findada a batalha, os efeitos dela passaram a ser sentidos com maior intensidade (como o déficit orçamentário devido aos altos gastos com o conflito)¹⁶ e propulsionaram mudanças significativas no cenário

¹³ MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

¹⁴ Ibidem, p. 36.

¹⁵ COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

¹⁶ DEVEZA, Guilherme. “Política tributária no Período Imperial”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: declínio e queda do Império*. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, p. 78, v. 4, tomo II.

interno: o enfraquecimento da monarquia e, posteriormente, a sua queda e o exílio de D. Pedro II.¹⁷ Devido às particularidades do contexto histórico, os relatos de viagem produzidos nesse período exigem outros estudos específicos.

Ao longo dessas décadas iniciais do governo de D. Pedro II houve a intensificação da presença desses forasteiros, que vinha paulatinamente ocorrendo desde 1808, quando a família real portuguesa e o aparato régio instalaram-se no Rio de Janeiro, criando um contexto de permissibilidade à presença deles, pois até então eram vistos com ressalvas e mantidos afastados da colônia pelo governo português.

A seleção dos países de origem dos viajantes foi determinada em vista do contexto geopolítico no que se refere às relações comerciais do Brasil na conjuntura de busca por mercados e intensificação das transações mercantis: se o comércio mundial não havia duplicado entre 1800 e 1840, entre 1850 e 1870 aumentou 260%.¹⁸

Algumas nações ditaram as regras do jogo imperialista e o esforço de diferentes governos para a configuração de um mercado livre favoreceu certos países. O arranjo foi particularmente interessante para Inglaterra, que teve prodigioso crescimento das exportações nesse período, e dentre os principais itens, comparativamente, o ferro e o aço sobrepujavam os artigos têxteis.

A Grã-Bretanha estava dentre os principais parceiros econômicos do Brasil e este sofreu pressões por parte do governo britânico e seus súditos para manutenção e ampliação da sua secular influência econômica e política, transferidas de Portugal para o Brasil, quando da instalação da corte portuguesa na colônia.¹⁹ No panorama brasileiro da época, os ingleses destacaram-se:

A penetração inglesa marcará o século XIX brasileiro. Predominam os ingleses em nosso mercado: trazendo mercadorias de toda a espécie, levam matérias-primas, como algodão, e produtos agrícolas ou derivados da pecuária. Investem grandes capitais: em títulos de empréstimo do governo, em companhias mineiras, em estradas de ferro e em inúmeras outras empresas. Influem em todos os aspectos da vida brasileira. [...] [e] também intelectualmente [...]. O século XIX, sobretudo em sua primeira metade, foi

¹⁷ Joaquim Nabuco destaca as consequências do conflito nos seguintes termos: “A guerra com o Paraguay teve importancia tão decisiva sobre o nosso destino nacional, teve-a tambem sobre o de todo o Rio da Prata, que se pode ver nella como que o divisor das águas da historia contemporanea. Ella marca o apogeu do Imperio, mas tambem procedem della as causas principaes da decadencia e da quéda da dynastia [...]”. NABUCO, Joaquim. *Um estadista do Imperio. Nabuco de Araújo, sua vida, suas opiniões, sua epoca por seu filho Joaquim Nabuco*. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1936, p. 428, tomo I (1813-1866).

¹⁸ HOBBSBAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 15. ed. rev. 3 reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 67.

¹⁹ Cf. MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

assim, no Brasil, o século inglês por excelência. E tudo isso começou com a chegada da família real portuguesa.²⁰

Enquanto os britânicos infiltravam-se nas esferas da vida no Brasil, os Estados Unidos desafiaram a preponderância da Grã-Bretanha e procuraram dilatar a área de influência norte-americana na América.²¹ Em destacada posição de parceiro comercial do Brasil, dentre os esforços norte-americanos estava o de fortalecer e diversificar essa relação, pois enquanto os britânicos eram os principais vendedores de artigos para o mercado brasileiro, os Estados Unidos eram importantes consumidores de produtos brasileiros.

No ambiente de disputas por parceiros econômicos e desenvolvimento de novas tecnologias capazes de diminuir o tempo dispendido em alguma atividade e aumentar a produtividade, os Estados Unidos destacavam-se e a engenharia de produção de massa apresentou a maior parte dos avanços no setor com modernas linhas de montagem em que ocorria o transporte mecânico de objetos entre uma operação e outra.²²

Na década de 1850, por volta de um terço da força a vapor existente no mundo estava na Inglaterra; algo em torno disso também estava nos Estados Unidos. Na década de 1870 a mudança foi significativa, os Estados Unidos estavam muito à frente da Inglaterra, que concentrava um quarto dessa força, aproximadamente.²³

Outro elemento chamava a atenção nos Estados Unidos no cenário internacional: a chegada de milhões de estrangeiros oriundos, principalmente da Europa. Grande parte desse contingente populacional estava em busca de melhores condições de vida e de terras ofertadas, e sua obtenção era estimulada por uma política governamental vantajosa.²⁴

A cultura do *self made man* acolhia tanto esses imigrantes quanto os nacionais ao estimular a superação das dificuldades pessoais através do trabalho árduo e da persistência nas lutas diárias, alavancas para alteração do status social, obtenção de privilégios e prosperidade

²⁰ PANTALEÃO, Olga. “A presença inglesa”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: O processo de emancipação*. 2. ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1965, pp. 64-65, vol. 1.

²¹ Cf. ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil: 1808-1850*. 1970. 272 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1970.

²² HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital...*, op. cit., p. 82.

²³ Ibidem, pp. 76-77.

²⁴ Sobre a questão brasileira e norte-americana da política de terras e de mão de obra ver: COSTA, Emília Viotti da. “Política de terras no Brasil e nos Estados Unidos” em: *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 139-161.

econômica. Os Estados Unidos eram vistos como uma terra de grandes possibilidades para aqueles dispostos a trabalhar e conquistar o sucesso.²⁵

Em decorrência desse quadro, selecionamos viajantes britânicos e norte-americanos para composição do nosso *corpus documental* conforme alguns critérios. Primeiramente, fazem parte os viajantes icônicos e estudados pela historiografia nacional e internacional. O objetivo é contribuir através do estudo comparativo dos relatos contrapondo as concepções trazidas pelos viajantes, inserindo-os e seus escritos em contexto mais amplo do que até então abordado.

Em nosso entender, a presença dos viajantes estrangeiros em terras brasileiras nesse período está relacionada à conjuntura geopolítica do século XIX, sendo o conceito de geopolítica compreendido como as estratégias e as relações entre os Estados. Dessa forma, abrangemos as viagens e os viajantes em decorrência de seus objetivos concomitantemente à inserção brasileira no cenário internacional e, nesse caso, dos interesses das nações de origem dos viajantes com relação ao Brasil.

Outro critério é o espaço percorrido pelos viajantes, devido à influência nas viagens e no modo de se relacionar com a realidade visitada, direcionando o caminho a ser trilhado nas províncias e os aspectos a serem registrados nos relatos em detrimento de outros.

Encontramos uma diversidade de perspectivas e olhares sobre o Brasil do Segundo Reinado, inserido no contexto imperialista como fornecedor de gêneros agrícolas e matéria-prima, principalmente café, açúcar e algodão, exportados para diferentes mercados, com destaque nas balanças comerciais à Grã-Bretanha e aos Estados Unidos.²⁶

Para atender à demanda interna e externa era preciso uma vultosa produção agrícola, envolvendo diferentes aspectos, como a disponibilidade de mão de obra para a produção desses artigos e o transporte pelas vias terrestres e aquáticas do Império. Interessa-nos saber: Na perspectiva dos viajantes, qual a importância da agricultura para o Império? Há uma vocação brasileira para agricultura mediante a inserção do Império no cenário internacional? Os setores relacionados à agricultura são abordados em função dessa vocação? Devido à relação comercial dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha com o Brasil, tal perspectiva estaria inserida nos interesses britânicos e norte-americanos?

²⁵ Cf. MORISON, Samuel Eliot; COMMANGER, Henry Steele. *História dos Estados Unidos da América*. São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d, tomo II. NEVINS, Allan; COMMANGER, Henry Steele. *Breve História dos Estados Unidos*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1986.

²⁶ FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986. Séries estatísticas retrospectivas. Separata do Anuário Estatístico do Brasil – ano V – 1939/1940. Edição fac-similar, publicada originalmente em 1941. SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860.

A abordagem dessas temáticas traz elementos da relação homem e natureza, pois desde do cultivo da terra à necessidade de transportar a produção há a interação da sociedade com o meio que “utiliza o espaço, vive nele, organiza-o, emprega-o”.²⁷ E o conceito de geo-história proposto pelo historiador francês Fernand Braudel colabora em nossa análise no que tange à ligação “da natureza ao homem e do homem à natureza”, suas ações e reações misturadas e recomeçadas “sem fim na realidade de cada dia”.²⁸

Enquanto a influência do meio sobre o homem ocorre na longa duração, as ações do homem sobre o meio apresentam transformações que variam conforme as épocas²⁹ e, em nossa pesquisa, nos deteremos sobre aquela encontrada nas terras brasileiras nas três décadas iniciais do Segundo Reinado, compreendendo que tal conjuntura é resultante e está inserida no papel secular da agricultura no Brasil.

Em vista desses elementos, selecionamos viajantes com relatos traduzidos e transformados em fontes: George Gardner (médico e botânico), Thomas Ewbank (empresário, inventor e Comissário de Patentes do governo norte-americano), Henry Bates (naturalista), Richard Burton (linguista, tradutor e cônsul), J. J. Aubertin (superintendente de ferrovia), Daniel Parish Kidder (professor, pastor e missionário), James Cooley Fletcher (pastor e missionário) e Louis Agassiz (geólogo e ictiologista).³⁰

O inglês Thomas Ewbank era contrário ao sistema monárquico e defensor do republicanismo. Sua posição política levou-o a estabelecer-se nos Estados Unidos, onde participou ativamente da vida industrial e galgou postos na política. O mesmo país recebeu o suíço Louis Agassiz, naturalizado norte-americano, grande defensor e estimulador da vida científica.

O fato de os dois viajantes citados anteriormente optarem por se instalar nos Estados Unidos imprime características ímpares nos relatos, pois trazem a afinidade com o *modus operandi* da realidade norte-americana, presente no contato com a realidade encontrada no Brasil, enriquecendo-o.

²⁷ BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”, *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.22, n.2, abr./jun. 2015, p. 624.

²⁸ Ibidem, p. 630. O conceito de geo-história é apresentado em “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”. A versão original do artigo em francês “Géohistoire: la société, l’espace et le temps”, preparado na década de 1940, ocupa o terceiro capítulo da coletânea “Les ambitions de l’histoire”, organizada por Paule Braudel e Roselyne de Ayala com prefácio de Maurice Aymard, publicada em Paris no ano de 1997, pela Éditions de Fallois. Utilizamos a versão traduzida pelo professor Guilherme Ribeiro do Departamento de Geociências e coordenador do Laboratório Política, Epistemologia e História da Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. RIBEIRO, Guilherme. “A arte de conjugar tempo e espaço: Fernand Braudel, a geo-história e a longa duração”, *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, abr./jun. 2015, pp. 605-639.

²⁹ BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”..., op. cit., pp. 633-634.

³⁰ O resumo biográfico de cada viajante pode ser encontrado no Apêndice.

Quanto aos relatos de Daniel Kidder e J. J. Aubertin, a seleção foi influenciada pelos estudos realizados durante o mestrado, em que analisamos a perspectiva economicista de viajantes ingleses e norte-americano sobre a Capitania, e depois Província, de São Paulo até meados do século XIX.³¹ Foi a partir do estudo desses relatos, e de outros, que indagações foram estimuladas e motivaram nossas pesquisas no doutorado.

No mestrado, a análise do relato de Daniel Kidder foi circunscrita sobre as terras paulistas, entretanto, esse pastor metodista esteve em diferentes províncias brasileiras e teve papel importante no movimento de aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos, juntamente com seu amigo James Cooley Fletcher.

Devido às limitações da temática abordada na dissertação, também não pudemos explorar o papel de J. J. Aubertin na ampliação da influência britânica no Segundo Reinado. Considerando a destacada atuação dele nesse sentido, sua viagem faz parte de nosso *corpus documental*.

A questão da nacionalidade exige que tratemos de forma particular os britânicos, tal como ocorre na Grã-Bretanha: os ingleses são pessoas provenientes da Inglaterra e os britânicos são os ingleses, os galeses e os escoceses. Assim, enquanto grupo, empregaremos o termo “britânico” e ao nos referirmos a cada viajante individualmente utilizaremos “escocês”, no caso de George Gardner, e “inglês”, para J. J. Aubertin, Thomas Ewbank, Henry Bates e Richard Burton.

Reconhecemos que nas balanças comerciais brasileiras mormente encontramos “Grã-Bretanha”, e o mesmo ocorre em algumas obras da historiografia.³² Quando necessário e possível identificarmos a diferença na procedência, procuramos empregá-la seguindo os critérios descritos anteriormente.

A fortuna crítica dos relatos indica a receptividade dos escritos e o florescente público leitor no exterior e no Brasil. Abordaremos os relatos dos britânicos e a seguir dos norte-americanos.

A primeira edição do relato de George Gardner *Travels in the interior of Brazil, principally through the northern provinces, and the gold and diamond districts, during the years 1836-1841* foi publicada em Londres pela Reeve, Brothers, no ano de 1846, onde também

³¹ GERBOVIC, Tathiane. *O olhar estrangeiro em São Paulo até meados dos oitocentos: relatos de viajantes ingleses e norte-americanos*. 2009. 139 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

³² Citamos Olga Pantaleão. Para a pesquisadora, no século XIX, o nome oficial do país era “Reino Unido da Grã-Bretanha” e nos documentos oficiais ingleses havia a equivalência entre “Inglaterra” e “Reino Unido da Grã-Bretanha”. PANTALEÃO, Olga. “A presença inglesa”..., op. cit., p. 64, nota 1.

foi publicada a segunda edição na língua inglesa. Pouco depois, em 1848, o relato foi publicado em língua alemã em Dresden e Leipzig, atual Alemanha.

A edição em português ocorreu em 1942, na Coleção Brasileira, intitulada *Viagens no Brasil: principalmente nas províncias do norte e nos distritos de ouro e do diamante durante anos 1836-1841*, da Companhia Editora Nacional.

No ano de 1856 foi publicado o relato *Life in Brazil; or, a journal of a visit to the land of the cocoa and the palm* de Thomas Ewbank e Harper & Brothers, Nova York, sendo lançada também na Inglaterra. Nos Estados Unidos houve uma edição em 2005.

No Brasil, o relato em português foi publicado com o título *A vida no Brasil: ou Diário de uma visita ao país do cacau e das palmeiras*, em 1973, pela editora carioca Conquista, em dois volumes.

O relato de Henry Walter Bates foi publicado em 1863, em dois volumes, com o título *The naturalist on the River Amazons, a record of adventures, habits of animals, sketches of Brazilian and Indian life, and aspects of nature under the Equator, during eleven years of travel by Henry Walter Bates*, em Londres pela John Murray. A segunda edição ocorreu um ano depois, com supressão de algumas partes pelo autor, seguida por mais de dez edições na língua inglesa em Londres e nos Estados Unidos. No Brasil *O naturalista no Rio Amazonas* foi editado em 1944 pela Editora Nacional.

Em 1869, Richard Burton publicou a primeira edição de *Explorations of the Highlands of the Brazil; with a full account of the gold and diamond mines. Also, canoeing down 1500 miles of the great River São Francisco, from Sabará to the Sea by Captain Richard F. Burton, F.R.G.S., etc.*, em Londres por Tinsley Brothers, em dois volumes. A obra recebeu destaque em finais do ano passado e foi publicada em Nova York no centenário da primeira edição, e nos últimos dezesseis anos teve três edições nos Estados Unidos.

No Brasil, a primeira edição de *Viagens aos planaltos do Brasil: 1868*, em três volumes, ocorreu no ano de 1941 pela Companhia Editora Nacional, que publicou a segunda edição em 1983. Houve uma edição em 2001 pelo Senado Federal intitulada *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*, volume único.

Em São Paulo, a Tip. Allemã de H. Schroeder publicou *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gaston e Shaw, e o Major Mereweather. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba* de John James Aubertin no ano de 1866.

Nesse mesmo ano foi traduzido para o inglês pelo autor e publicado em Londres pela Bates, Hendy & Co. com o título *Eleven day's journey in the Province of Sao Paulo, with the*

Americans Drs. Gaston and Shaw, and Major Mereweather. Letter addressed to His Excellency the Baron of Piracicaba, by J. J. Aubertin, Esq., superintendent of The Sao Paulo Railway Company. Translated from the original Portuguese by the author.

O relato de Daniel Parish Kidder inaugura os documentos norte-americanos. A primeira edição de *Sketches of residence and travels in Brazil, embracing historical and geographical notices of the Empire and its several provinces*, em dois volumes, ocorreu simultaneamente nos Estados Unidos, pela Sorin & Ball na Filadélfia, e Wiley & Putnam em Londres, no ano de 1845. Até a década de 2010, o relato foi editado cinco vezes nos Estados Unidos.

A tradução da obra para a língua portuguesa e edição no Brasil ocorreu em 1940 pela Livraria Martins com o título de *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil (Rio de Janeiro e Província de São Paulo): compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e de diversas províncias*. Em 1943, saiu a edição da obra referente às outras províncias visitadas: *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil (Províncias do Norte): compreendendo notícias históricas e geográficas do império e das diversas províncias*. Outras edições do relato pela Livraria datam de 1951 e, com a Edusp, de 1972.

A edição pelo Senado Federal ocorreu em 2001 e corresponde à viagem pelas terras cariocas e paulistas: *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo*.

Daniel Parish Kidder e James Cooley Fletcher são autores de *The Brazil and the Brazilians. Portrayed in historical and descriptive Sketches* publicado em 1857 pela Childs & Peterson (Filadélfia) e Phillips, Sampson & Co. (Boston). O relato teve nove edições até o final do século XIX, tendo duas edições em Londres no período. Em 1973, estava na sétima edição em Nova York e houve uma edição em Londres em 2005.

A Companhia Editora Nacional na Coleção Brasileira publicou o relato em português intitulado *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*, em 1941, em dois volumes.

Louis Agassiz teve a ajuda da esposa Elizabeth Cary Agassiz na elaboração de *A journey in Brazil* publicado em Boston pela Ticknor and Fields, 1867. À essa primeira edição, seguiram-se outras em inglês no ano seguinte, em 1869 e 1871. Na língua francesa, edições em 1869, 1872, 1882. Nos Estados Unidos, nova edição veio ao público no ano de 1909 e outras cinco edições entre 2006 e 2010.

No Brasil, a primeira publicação ocorreu em 1938 pela Companhia Editora Nacional com o título *Viagem ao Brasil, 1865-1866*. Em 2000 a edição ocorreu pelo Senado Federal.

O relato de Louis e Elizabeth Agassiz foi publicado na Coleção Reconquista lançada pela Editora Itatiaia mineira em associação com a Editora da Universidade de São Paulo. A

coleção foi produzida nas décadas de 1970 e 1980 tendo em suas listas relatos de viajantes escritos desde o século XVI sobre o Brasil. Aqueles relatos contemplados na coleção e selecionados em nossa pesquisa servem de base às nossas citações ao longo da tese. Para os outros relatos, demos prioridade para as edições em língua portuguesa.³³

O estudo dessas edições foi feito paralelamente à análise de outras publicações dos relatos, em especial as primeiras edições. O objetivo era identificar possíveis disparidades entre as edições que trouxessem modificações ou informações significativas para nossa pesquisa; todas as ocasiões em que ocorreram estão registradas ao longo dos capítulos.

No caso de *O Brasil e os brasileiros*, o relato foi escrito por Daniel Parish Kidder e James Cooley Fletcher tendo como base os escritos do primeiro que esteve no Brasil antes de James Fletcher. Há ocasiões em que é apresentado pelos autores quem registrou a experiência ou as considerações sobre determinado assunto; em outras, fica claro devido às circunstâncias apresentadas no relato.

O mesmo ocorre com o relato *Viagem ao Brasil: 1865-1866* de Luiz Agassiz e Elizabeth Agassiz. Há situações em que eles deixam evidente quem conversa com o leitor e, em outros momentos, o contexto indica o autor do registro. Quando necessário e possível, indicamos o autor do texto analisado.

³³ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866 [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz*. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gaston e Shaw, e o Major Mereweather*. 1865. *Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba*. São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

_____. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977.

EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacau e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas*. Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

_____. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, 2 vols.

No plano da redação, mantivemos a grafia original e as notas de rodapé são iniciadas a cada capítulo.

A tese é composta por quatro capítulos que abordam as facetas das viagens no século XIX e da presença dos viajantes nas terras brasileiras, em que observaram alguns elementos essenciais para a produção agrícola nacional em vista da posição brasileira no comércio externo: quem produz e de que forma o faz, quais os gêneros cultivados e o fluxo dessa produção.

O primeiro capítulo foi elaborado pela necessidade de compreendermos o contexto das viagens e da produção dos relatos no que concerne ao cuidado com o público leitor, organização, interesse dos viajantes em publicá-los e influência dessa intenção na seleção e abordagem dos temas registrados.

Desembarcados e estabelecidos no Brasil, no segundo capítulo acompanhamos os viajantes a fim de compreender o contato entre eles e as pessoas encontradas nas diferentes localidades visitadas. Interessa-nos saber de que forma os filtros do aparato cultural dos estrangeiros estão presentes nas suas observações sobre os modos de vida e as formas de trabalho encontradas no Brasil, e o papel atribuído a estes no enriquecimento do país.

No terceiro capítulo abordamos a concepção dos viajantes sobre a importância da agricultura no Brasil, que concomitantemente fornecia o tom da vida no país e promovia sua colocação no mundo imperialista. Nesse aspecto, tratamos dos principais gêneros comercializados pelo Império: açúcar, café e algodão e da relação comercial do Brasil com a Grã-Bretanha e os Estados Unidos.

O fluxo da produção nacional é tema do capítulo quatro. Nele tratamos as descrições dos viajantes sobre os caminhos terrestres e fluviais e os diferentes meios de transporte empregados para o fluxo de mercadorias entre as diferentes regiões do Império. As concepções sobre as situações descritas e apresentadas pelos autores estão permeadas por questões de melhoramento da infraestrutura de comunicação e eficiência de transportes, sempre em função das bagagens culturais e perspectivas ideológicas.

CAPÍTULO 1 – REGISTRAR O OUTRO E LER A SI MESMO

I.1. O Brasil recebe os viajantes

No início do século XIX, as Guerras Napoleônicas impulsionaram a coroa portuguesa a deixar Portugal e instalar-se, juntamente com o aparato régio, em sua colônia na América. A estreita relação entre acontecimentos na Europa e a circulação de viajantes trouxe modificações no cenário das viagens e no fluxo da vinda desses estrangeiros para o Brasil.¹

Os esforços de expansão de Napoleão Bonaparte esbarravam na Grã-Bretanha e sua ofensiva contra a França. Em meio ao jogo de força entre essas potências estava a incômoda posição de Portugal:² há tempos aliado da Inglaterra,³ vizinho da Espanha (aliada da França), e sofrendo pressão por parte do militar francês para cortar laços com a Inglaterra e juntar-se ao grupo dos países sob seu domínio.

Os portos portugueses eram particularmente importantes na estratégia de Bonaparte, pois através deles a Inglaterra tinha acesso ao continente europeu e podia comercializar, enviando suas mercadorias para outros países e até mesmo para a França. Com a assinatura do Decreto de Berlim por Napoleão Bonaparte, em 21 de novembro de 1806, o contato com as Ilhas Britânicas estava proibido e os países que burlassem o isolamento eram considerados inimigos.

Além disso, havia o iminente avanço das tropas francesas sobre o território português na Europa, intensificado com a ameaça da França em 1806 e o ultimato franco-espanhol no ano seguinte. Diante da situação, a Inglaterra aumentou seus esforços a fim de evitar o controle

¹ A ideia de transferir a corte portuguesa para o Brasil não foi pensada no contexto das Guerras Napoleônicas. Segundo Maria Lêda Oliveira, ela pode ser encontrada nas primeiras décadas do século XVII inserida no projeto político proposto por frei Vicente do Salvador, nascido na Bahia em 1567, em meio à mudança da rota econômica das possessões de Portugal no Índico para o Atlântico. Cf. OLIVEIRA, Maria Lêda. “Aquele imenso Portugal: a transferência da Corte para o Brasil (Séculos XVII-XVIII)”. In: OLIVEIRA, Luís Valente de; RICUPERO, Rubens (Orgs). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007, pp. 285-288.

² A situação de Portugal em meio a disputas entre Inglaterra e França foi vivenciada séculos antes das Guerras Napoleônicas, inclusive a relação entre a Inglaterra e Portugal em momentos anteriores foi pendular e sua direção influenciada pela aproximação ou afastamento entre Inglaterra e França. Cf. MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

³ Alan Manchester data o auxílio e as relações comerciais entre Portugal e Inglaterra desde o século XII, sendo o primeiro tratado escrito assinado no século XIV por Eduardo III, em nome da Inglaterra, e Afonso Martin Alho, representando os comerciantes de Lisboa e do Porto. No campo político, a primeira aliança foi assinada também no século XIV, com foco nas questões com a Espanha. Uma maior aproximação inglesa com Portugal ocorreu entre “[o] período de 1654 – quando os interesses dos mercadores e da frota comercial britânicos transformaram Portugal praticamente num vassalo comercial da Inglaterra – até 1825, quando a colônia do Brasil conquistou sua independência”. Cf. MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil...*, op. cit., p.17. A datação apresentada pelo autor está de acordo com sua proposta de que a influência exercida pela Inglaterra em Portugal foi trazida e exercida no Brasil quando a corte portuguesa instalou-se no Rio de Janeiro em 1808.

francês e continuar a burlar o Bloqueio Continental, visto não ser interessante perder sua influência sobre Portugal, há tempos “‘empório’ de duas correntes de comércio; uma, a das colônias portuguesas, através da metrópole, até a Inglaterra; e outra, da Inglaterra, através de Portugal, até as colônias”.⁴

A tentativa das autoridades portuguesas em manter uma posição neutra não deu resultado e trouxe à tona sua fragilidade em organizar a defesa frente aos franceses e impor-se diante da ofensiva diplomática inglesa. Diante da instabilidade no cenário europeu, e em meio à invasão francesa, a família real portuguesa deixou a metrópole e instalou-se no Brasil em 1808, com destacada ação dos ingleses no traslado.

Como sede da coroa portuguesa e do aparato administrativo régio, a colônia passou a ser alvo de interesses de diferentes países em busca de oportunidades econômicas, estimulados pela abertura dos portos às nações amigas.⁵

Abriu-se novo cenário nas relações internacionais do Brasil, destino de estrangeiros de diversas nacionalidades e movidos por distintos objetivos. Eram pessoas ligadas tanto à área política e econômica (cônsules, diplomatas, comerciantes, investidores) quanto a outros

⁴ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil...*, op. cit., p. 19. A Inglaterra atuava também no tráfego marítimo, pois “no começo do século XVIII todo o comércio de transporte de Portugal era praticamente feito através dos ingleses”. Cf. CHAPMAN, A. B. W. “Commercial Relations of England and Portugal, 1487-1807”. *Transactions Royal Historical Society*, terceira série I, p. 168. Apud. MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil...*, op. cit., p. 41.

⁵ “Conde da Ponte do meu Conselho, governador e capitão general da capitania da Bahia, amigo Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo a representação que fizestes subir a minha real presença sobre se achar interrompido, e suspenso o comércio desta capitania com grave prejuízo dos meus vassallos, e da minha Real Fazenda, em razão das críticas, e públicas circunstâncias da Europa, e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta, e capaz de melhorar o progresso de tais danos, sou servido ordenar interina, e provisoriamente enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias o seguinte = primeiro, que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas, e mercadorias transportadas, ou em navios estrangeiros das potências que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos pagando por entrada vinte e quatro por cento a saber vinte de direitos grossos e quatro de donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamento por que até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes, e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos que até agora nelas satisfaziam = Segundo: Que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os portos que bem lhes parecer a benefício do comércio, e agricultura, que tanto desejo promover todos, e quaisquer gêneros, e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas capitanias, ficando entretanto como em suspenso, e sem vigor todas as leis, cartas régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado do Brasil o recíproco comércio, e navegação entre os meus vassallos, e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo, e atividade que de vós espero Escrita na Bahia aos vinte e oito de janeiro de mil oitocentos e oito. Príncipe. Cumprase, e registre-se, e passem-se as ordens necessárias. Bahia vinte e nove de janeiro de mil oitocentos e oito. Conde da Ponte. O secretário Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque. Cumprase e registre-se. Doutor Lobo. Escrita na Bahia, aos 28 de janeiro de 1808. Príncipe. REGISTRO de portarias do provedor da Alfândega da Bahia. Provisões, cartas régias, etc. Códice: 212, código: 03, doc. 29 janeiro de 1808. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. Documento digitalizado disponível em: <http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2016.

campos, como religiosos, naturalistas, mineralogistas, engenheiros, militares, artistas e também aqueles a passeio:

A não ser no Quinhentos e, até certo ponto, no Seiscentos, nunca o nosso país parecera tão atraente aos geógrafos, aos naturalistas, aos economistas, aos simples viajantes, como aqueles anos que imediatamente se seguem à instalação da Corte portuguesa no Rio e à abertura dos portos ao comércio internacional. O fato acha em si mesmo sua explicação. A contar de 1808 ficam enfim suspensas as barreiras que, ainda pouco antes, motivaram o célebre episódio daquela ordem régia mandando atalhar a entrada em terras da Coroa de Portugal de ‘certo Barão de Humboldt, natural de Berlim’, por parecer suspeita a sua expedição e sumamente prejudicial aos interesses políticos do Reino. De modo que a curiosidade tão longamente sofreada pode agora expandir-se sem estorvo e, não poucas vezes, com o solícito amparo das autoridades.⁶

A influência dos ingleses sobre as autoridades portuguesas não foi interrompida após a instalação da corte lusa no Brasil, e os ingleses tornaram-se figuras de destaque no panorama brasileiro ao longo do século XIX. Aos auxílios ingleses, somaram-se a assinatura de dois tratados, sintomáticos das relações estabelecidas e importantes para robustecer a influência inglesa no Brasil.

Ambos datam de 18 de fevereiro de 1810: o Tratado de Amizade e Aliança⁷ e o Tratado de Comércio e Navegação.⁸ O primeiro reforça a aliança e o auxílio mútuo entre os países e o segundo reitera a posição privilegiada dos britânicos. Interessante notar o Artigo 8 no primeiro documento sobre a livre presença de embarcações inglesas em portos sob autoridade do Príncipe Regente D. João, estabelecido no Brasil.⁹

⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda. “A herança colonial – sua desagregação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: o processo de emancipação*. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965, vol. 1. pp. 12-13.

⁷ TRATADO de Amizade e Aliança entre os muito altos, e muito poderosos senhores O Principe Regente de Portugal, e Elrey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciarios de huma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810 e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1810. Documento disponível no acervo digital *Portugal and Brazil Collection* na seção *Digital Book Collections* da *The John Carter Brown Library/Brown University*. Disponível em: <https://archive.org/details/jcbportugalbrazil>. Acesso em: 20 jul. 2016.

⁸ TRATADO de Commercio, e Navegação entre os muito altos, e muito poderosos senhores O Principe Regente de Portugal, e Elrey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciarios de huma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810 e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1810. Documento disponível no mesmo acervo digital do TRATADO de Amizade e Aliança..., op. cit.

⁹ “Artigo VIII - [...] daqui em diante qualquer numero de Navios pertencentes a Sua Magestade Britannica possa ser admitido a hum mesmo tempo em qualquer Porto pertencente a Sua Alteza real O Principe Regente de Portugal. E de mais estipulou-se que este privilegio não será concedido a outra alguma Nação ou Estado qualquer que seja, tanto em compensação de qualquer outro Equivalente, como em virtude de algum subsequente Tratado, ou Convenção, sendo sómente fundado sobre o principio da Amizade sem exemplo, e Confidencia, que tem subsistido por tantos Seculos entre as Corôas de Portugal e da Grande Bretanha. [...]”. TRATADO de Amizade e Aliança..., op. cit., p. 11.

Foi muito significativa a participação dessa nacionalidade na movimentação portuária depois da abertura dos portos (1808) e, em especial, quando firmados os tratados. Com efeito, após esses eventos ocorreu o aumento do número de embarcações estrangeiras nos portos brasileiros, pois eles eram visitados mesmo durante o monopólio português, quando somente as embarcações lusas eram oficialmente admitidas:¹⁰

Gráfico 1 - Navios estrangeiros ancorados no porto do Rio de Janeiro (1791-1810)

Fonte: PIJNING, Ernest. "A new interpretation of contraband trade". *HAHR*, aug./nov. 2001, p. 82; SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 440. Apud. ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. Bauri (SP): EDUSC, 2008, p. 116.

O segundo tratado traz informações importantes sobre as relações comerciais. O artigo 31 estabelece o período de um ano para os súditos da Coroa Portuguesa, estabelecidos nos domínios britânicos, e os súditos britânicos, estabelecidos nos domínios portugueses,

¹⁰ Os dados estatísticos sobre o Brasil ao longo do século XIX apresentam disparidades em algumas circunstâncias. É o caso do número de embarcações estrangeiras presentes no porto do Rio de Janeiro. Padre Luís Gonçalves dos Santos, o Padre Perereca, com base na *Gazeta do Rio de Janeiro*, apresenta para o ano de 1808: 90 embarcações estrangeiras; em 1809: 83 embarcações estrangeiras; e em 1810: 402 embarcações estrangeiras. SANTOS, Luiz Gonçalves dos (Padre Perereca). *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Zelio Valverde, 1943 [1825], p. 453. vol. 1. Apud. STOIANI, Raquel. *Napoleão visto pela luneta d'El-Rei: construção e usos políticos do imaginário francês e napoleônico na América portuguesa (ca. 1808-1821)*. 2009. 486 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009, p. 72.

continuarem fixados e desenvolvendo suas atividades comerciais sem interrupção no caso de ocorrer desentendimento ou ruptura da aliança entre as coroas.¹¹

Com isso, a grande facilidade de acesso ao mercado brasileiro proporcionou ambiente favorável que foi usufruído com afincos pelos britânicos. Suas mercadorias abarrotaram os mercados a ponto de encaharem nos estabelecimentos, como descreve o inglês John Luccock durante sua estada na capital carioca, possivelmente devido à falta de procura por serem inadequadas às necessidades da vida no Brasil.¹² Para contornar essa situação, leilões foram feitos no Rio de Janeiro para diminuir o excedente.¹³

¹¹ “Artigo XXXI – Para a segurança futura do Commercio e Amizade entre os Vassallos de Sua Alteza Real O Principe Regente, e de Sua Magestade Brittanica, e a fim de que esta mutua boa intelligência possa ser preservada de toda a interrupção, e distúrbio, conveio-se, e ajustou-se que se em algum tempo se suscitar qualquer desintelligencia, quebrantamento de Amizade, ou rompimento entre as Corôas das Altas Partes Contractantes, o que Deos não permita (o qual rompimento só se julgará existir depois do Chamamento, ou Despedida dos respectivos Embaixadores e Ministros) os Vassallos de Cada huma das Duas Partes, residentes nos Dominios da Outra, terão o Privilegio de ficar, e continuar nelles o seu Commercio sem interrupção alguma, em quanto se conduzirem pacificamente, e não commetterem Offensa contra as Leis, e Ordenações; e no caso que a sua Conducta os faça suspeitos, e os respectivos governos sejam obrigados a manda-los sahir, se lhes concederá o termo de hum anno para esse fim, em ordem a que eles se possam retirar com os seus Effeitos e Propriedade, quer estejam confiadas a Individuos Particulares, quer ao Estado. Deve porem entender-se que este favor senão estente áquelles que tiverem de algum modo procedido contra as Leis estabelecidas”. *TRATADO de Commercio, e Navegação...*, op. cit., p. 30.

¹² “[...] uma pessoa de interêsses especiais, como eu, tinha que estar muito particularmente atenta às perspectivas do Comércio. Durante a nossa caminhada, observámos que as lojas varejistas se limitavam ao coração da cidade, sendo que a maior parte delas a uma rua só, a *Rua Da-Qui-Tandi* [Rua da Quitanda], enquanto que as atacadistas ficavam situadas entre essa rua e o mar. As primeiras eram pequenas, mas passavelmente bem fornidas com artefatos de algodão e lã, alguns dêles de fabricação inglesa e que pareciam estar de há muito expostos à venda.” LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tradução do Prof. Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 26. [itálico no original] John Luccock é um exemplo da vinda de estrangeiros para o Brasil em busca de oportunidades comerciais após a chegada da família real portuguesa. Instalado no Rio de Janeiro, ele estabeleceu-se no Brasil até 1818, com breves interrupções.

¹³ “Este mercado [do Rio de Janeiro] tem sido abarrotado de mercadorias inglesas, em consequência de especulações excessivas, a que os nossos comerciantes foram incitados pela última emigração. A oferta excedeu a procura, em grau duplicado, e o excedente originou leilões, onde as mercadorias foram vendidas a preços reduzidos, sem precedentes. A medida que as mercadorias inglesas barateavam, as do Brasil aumentavam de valor, e a procura se tornou tão grande, devido ao enorme número de navios aguardando as cargas, que, um ano depois da chegada do Príncipe Regente, o valor de cada artigo duplicara. O ouro desapareceu rapidamente, pois os portugueses endinheirados, percebendo a avidez e a falta de escrúpulos com que os ingleses procuravam impingir-lhes as mercadorias, guardavam, cuidadosamente, o seu numerário e, pela alternativa da troca, vendiam os seus próprios produtos por preço muito alto, e obtinham as nossas mercadorias quase pelo preço do custo. Os que perdiam nesse negócio desigual, embora fossem os maiores culpados, devido à sua própria imprudência em meter-se nele, dirigiam suas queixas e acusações contra os negociantes portugueses”. MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Tradução de Selena Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978, p. 84. John Mawe chegou a terras luso-brasileiras no ano de 1807, oriundo de uma viagem comercial na região do Rio da Prata. Tendo em mãos uma carta de apresentação fornecida pelo embaixador português em Londres, seguiu rumo ao Rio de Janeiro e permaneceu no Brasil até 1811. Tal como Luccock, sua entrada em terras brasileiras também se deu no contexto da instalação da família real portuguesa e no seu relato nota-se a circulação de embarcações britânicas: “Ao voltar a Montevidéu, não perdi tempo em pôr em execução minha planejada viagem ao Rio de Janeiro, e, tendo notícias de que não seria muito difícil a entrada de um navio inglês naquele porto, fretei um barco português, chamado ‘Vencedor’, e a mim se reuniram vários cavalheiros, cujos negócios reclamavam sua presença na capital do Brasil”. *Ibidem*, p. 51.

A influência britânica foi sentida em diferentes aspectos, e os súditos britânicos percorrendo as terras brasileiras chegaram a locais pouco visitados por estrangeiros, como relata John Mawe, conterrâneo de John Luccock, durante sua passagem por São Paulo entre finais de 1807 e início de 1808. Ele e os companheiros vivenciaram o espanto das crianças ao verem ingleses: algumas fugiam e outras contavam o número de dedos para verificar se havia a mesma quantidade entre elas e os estrangeiros. Os jovens também estavam alvoroçados e observavam interessados sobre como eles comiam e bebiam.¹⁴

O Brasil não foi palco somente das ações britânicas. O potencial mercado brasileiro figurava no cenário internacional como um horizonte promissor, sinônimo de oportunidades a ser conquistadas. Com intenções semelhantes às britânicas, estavam os Estados Unidos, e “se a decisão da Grã-Bretanha no sentido de tutelar essa expressiva porção da América era firme, também o eram a vontade e a pertinácia com que os norte-americanos procuravam desafiar essa tutela”.¹⁵

A possibilidade da instalação da família real portuguesa e do aparato régio no Brasil pode ser encontrada, ainda em 1801, no jornal comercial norte-americano *Federal Gazette and Baltimore Daily Advertiser*. O interesse com relação à transferência da corte portuguesa foi estampado nas páginas de outros periódicos nos Estados Unidos anos antes da ocorrência desse evento, como na *Kennebec Gazette*, na *Reporter de Vermont* e na *Western Star*. Efetivado o traslado, as notícias giravam em torno das dificuldades a serem encontradas pela comitiva portuguesa desde a saída da Europa até a chegada ao Brasil, os possíveis motivos desse evento e sua importância para o Continente Americano.¹⁶

Tamanho interesse aponta para o desejo de que com a chegada da corte houvesse modificações nas relações entre os países, em oposição aos malogrados acordos entre o Brasil e os Estados Unidos.¹⁷ O governo norte-americano não tinha que perder tempo em estabelecer boas relações com um país que, segundo veiculado no periódico *New York Spectator* em 25 de maio de 1808, “é capaz de se tornar, com a passagem do tempo, se não a primeira, então a segunda maior nação das Américas”.¹⁸ Era preciso se fazer presente na corte, e, em março de 1808, o

¹⁴ MAEW, John. *Viagens ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 71.

¹⁵ ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil: 1808-1850*. 1970. 272 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1970, p. 49.

¹⁶ SAFIER, Neil. A chegada da corte portuguesa na ótica norte-americana. *Revista USP*, São Paulo, n. 79, set./nov. 2008, pp. 44-53.

¹⁷ Apesar das dificuldades em estabelecer uma aproximação mais concreta, os Estados Unidos não eram um país totalmente estranho ao Brasil em períodos anteriores. Antonia Pacca de Almeida destaca as obras sobre o progresso material nos Estados Unidos da Tipografia do Arco do Cego e da Imprensa Régia ainda no período do Brasil Colônia. ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil...*, op. cit., p. 38.

¹⁸ SAFIER, Neil. A chegada da corte portuguesa..., op. cit., p. 53.

comerciante Henry Hill, estabelecido na Bahia, recebeu credenciais para atuar como cônsul em Salvador e cumprimentar a corte portuguesa na capital carioca.

Enquanto isso, a comunidade mercantil avaliava as possibilidades e tantas eram as expectativas que em Nova York,

[...] o *New York Herald* publicou o decreto integral de Dom João declarando a abertura do comércio entre os dois continentes. As possibilidades comerciais criadas pela proclamação do príncipe regente levaram esse mesmo jornal a especular sobre os benefícios potenciais que os Estados Unidos poderiam atrair do novo arranjo geopolítico.¹⁹

No campo político as atividades eram contínuas. A documentação diplomática norte-americana referente ao Brasil aponta a sistemática atividade do governo dos Estados Unidos no sentido de torná-la mais objetiva e eficiente para aproveitar toda possibilidade desafiadora ao poderio europeu, representado com agressividade pela Grã-Bretanha,²⁰ e o cuidado em escolher as melhores armas contra essa influência.²¹

Uma das ações foi a designação de homens com destacada formação e experiência política para ocupar cargos representativos no Brasil, como o de Encarregado de Negócios, em especial após a década de 1830, a fim de realizar movimentos decisivos na política exterior.²² O empenho dos representantes dos Estados Unidos em transmitir confiabilidade e respeito aos outros países americanos foi constante.²³

Os súditos de Sua Majestade Britânica não foram indiferentes a tais investidas. As rivalidades encontradas no início do século XIX foram avivadas com o tempo e, no Segundo Reinado, palmo a palmo britânicos e norte-americanos buscavam contatos e contratos e ocasiões para se aproximarem das autoridades brasileiras.

¹⁹ SAFIER, Neil. A chegada da corte portuguesa..., op. cit., p. 50.

²⁰ ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil...*, op. cit., p. 65.

²¹ Ibidem, p. 109.

²² Ibidem, p. 61.

²³ “Tratados com cláusula de Nação mais favorecida, que a partir de 1825, os Estados Unidos concluíram. Foram doze ao todo, inclusive o de 1828 com o Brasil. Nos pontos de princípio moral que as negociações destes tratados obviamente procuraram enfatizar, está contida uma filosofia da conduta do governo americano encontrada nos papéis oficiais da época, inclusive nos Despachos Diplomáticos. Falsa ou verdadeira, ela salta à vista com tal frequência que chega-se a pensar em um esquema diplomático, orientado no sentido de tentar provar que os Estados Unidos eram dignos do respeito e amizade dos outros países do Continente”. Ibidem, p. 59.

I.2. O início do Segundo Reinado

No Brasil, transcorria o mês de julho quando foram “convertidas em realidades as esperanças da nação” e “huma nova era apontou”. Assim foram apresentadas a aprovação da maioria de D. Pedro e o início de seu exercício no poder pela Assembleia Geral, em documento de 23 de julho de 1840.²⁴ Iniciava-se o Segundo Reinado e quase um ano depois, em 18 de julho, D. Pedro II era sagrado e coroado na Catedral do Rio de Janeiro.²⁵

O apelo desvelado pela união diante de “tão grandioso benefício” foi um voto de esperança pela unidade política e ordem social, capaz de fertilizar o terreno da estabilidade para o florescimento da prosperidade nas diferentes instâncias da vida no Brasil. Em especial, aquelas de atuação da elite brasileira que, atribuindo tais expectativas à atuação do imperador, esperavam dele uma saída para as conturbadas agitações internas do período regencial.

O monarca também foi imbuído do desejo de ações orientadas com o objetivo de tornar a união das províncias em torno da capital e a paz reinantes no Brasil, em meio aos processos de independência vividos por diferentes países vizinhos latino-americanos e a derrubada de monarquias na Europa. Diante de tamanhas expectativas, “em uma de suas primeiras proclamações aos rebelados rio-grandenses-do-sul, em agosto de 1840, [D. Pedro II] fala como o grande pai – ou melhor, repete, com autoridade, um discurso escrito por outros –, do alto de seus catorze anos de idade”.²⁶

²⁴ “Brasileiros!

A assembleia geral legislativa do Brasil, reconhecendo o feliz desenvolvimento intellectual de S. M. I. o senhor D. Pedro II, com que a Divina Providencia favoreceu o imperio de Santa Cruz; reconhecendo igualmente os males inherentes a governos excepcionais, e presenciando o desejo unanime do povo desta capital; convencida de que com este desejo está de acordo o de todo o imperio, para conferir-se ao mesmo Augusto Senhor o exercicio dos poderes que pela constituição lhe competem: houve por bem, por tão ponderosos motivos, declara lo em maioria, para o effeito de entrar immediatamente no pleno exercicio d’esses poderes, como imperador constitucional e defensor perpetuo do Brasil. O Augusto Monarcha acaba de prestar o juramente solemne determinado no artigo 103 da constituição do imperio.

Brasileiros! Estão convertidas em realidades as esperanças da nação; huma nova era apontou; seja ella de união e prosperidade. Sejamos nós dignos de tão grandioso beneficio.

Paço da assemblea geral, 23 de julho de 1840”. [Huma testemunha ocular]. *A declaração da maioria de Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro II, desde o momento em que essa idéa foi aventada no corpo legislativo até o acto de sua realisação*. Rio de Janeiro: Typographia da Associação do Despertador, 1840, p. 113. A obra é atribuída à José Antonio Marinho (1803-1853), cônego honorário da Capela Imperial. Disponível na Biblioteca Digital do Senado Federal: <http://www12.senado.gov.br/institucional/biblioteca>. Acesso em: 25 jul. 2016.

²⁵ MOSSÉ, Benjamin. *Dom Pedro II, Imperador do Brasil*. São Paulo: Edições Cultura Brasileira, [1929?], p. 42. A obra foi originalmente escrita em francês e publicada no ano de 1889 em Paris pela Firmin-Didot. Os símbolos do espetáculo da sagração são analisados por Lilia Moritz Schwarcz em *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. [Em particular no capítulo “O pequeno grande rei” (pp. 67-84)].

²⁶ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador...*, op. cit., p. 70.

A apresentação do Segundo Reinado como um momento excepcional para o Brasil e os brasileiros ecoou na historiografia e é de Heitor Lyra²⁷ o quadro a seguir:

O tempo das guerras civis tinha passado. A paz interna, a ordem civil, a segurança e a liberdade individual imperavam por toda parte. Não se conheciam, desde muito, nem processos políticos, nem processos de imprensa, nem conspirações, nem deportações. O Estado não tinha prisioneiros políticos nem perseguidos. ‘A alma é livre em todas as suas confissões, e o cidadão em todos os seus movimentos’, atestava um republicano ilustre [Charles Ribeyrolles²⁸], que se exilara de França depois do golpe de Estado de Luís Napoleão e viera refugiar-se à sombra da liberdade do Império.²⁹

Abrandando os ares paradisíacos, efetivamente diversas mudanças ocorreram no período. Para um país com grande dependência da arrecadação de impostos sobre produtos importados como o Brasil, a aprovação pelo Parlamento da Lei Alves Branco acenou para uma postura mais ativa da política brasileira no cenário das relações internacionais.

A taxa até então cobrada de 15% para os produtos ingleses, passou a ser de 30%; e no caso de algumas mercadorias, a taxação chegava a 60% do seu valor. O mesmo se dava com produtos oriundos de outras nações estrangeiras. Essa ação trouxe expressiva elevação da receita: “de 15,4 mil contos, em 1843, para 24,8 mil contos, em 1845, com um aumento de 61%”.³⁰

Nesse panorama, tornou-se importante aumentar o controle sobre a circulação de pessoas e de mercadorias. Assim, os postos alfandegários e os portos foram reorganizados e

²⁷ Diplomata, Heitor Lyra atuou na Seção do Arquivo do Itamaraty desde a década de 1910. Durante uma conversa com o neto de D. Pedro II no ano de 1930, em Palermo, na Itália, sobre a figura do imperador, ele opinou sobre o desconhecimento entre os brasileiros sobre o Segundo Reinado. Incentivado pelo neto do monarca, realizou a pesquisa sobre o tema com a promessa de contar com o acesso ao arquivo da Casa Imperial, estabelecido no Castelo d’Eu. Os resultados são apresentados na obra *História de Dom Pedro II (1825-1891)* em três volumes: *Ascensão (1825-1870)*, *Fastígio (1870-1880)* e *Declínio (1880-1891)*, publicados nos anos de 1938, 1939 e 1940, respectivamente. Perspectiva semelhante é apresentada por Benjamin Mossé. *Dom Pedro II...*, op. cit.

²⁸ Heitor Lyra refere-se ao *Le Brésil Pittoresque*, de Charles Ribeyrolles publicado em 1859 na Tipografia Nacional. Utilizamos a versão em português: *Brasil pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. Tradução Gastão Penalva. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, 2 vols.

²⁹ LYRA, Heitor. *História de Dom Pedro II: Ascensão...*, op. cit., pp. 199-200. A escolha das colocações do viajante Charles Ribeyrolles é expressiva. De origem francesa, esse viajante embarcou para o Brasil em 1858, onde veio a falecer dois anos depois, sendo sepultado no cemitério de Maruí, no Rio de Janeiro. Heitor Lyra coloca à prova suas proposições ao apresentar tais escritos de autoria de um homem que, apesar de contrário ao sistema monárquico, exalta-o e para quem “D. Pedro II coloca a *majestade* não nos privilégios, não na sua pessoa, e sim no caráter e nas ações”. Efetivamente, no relato de Charles Ribeyrolles diversas páginas são dedicadas à exaltação do imperador, mas é importante contextualizar sua vinda ao Brasil, ocorrida devido a dificuldades políticas e financeiras na França. O tom exaltador poderia evitar inimizades a minar oportunidades em terras americanas e dificultar a aceitação do relato. RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco...*, op. cit., p. 148, vol. 1. [itálico no original]. TAUNAY, Affonso de E. “Charles Ribeyrolles (1812-1860)”. In. Charles Ribeyrolles. *Brasil pitoresco...*, op. cit., pp. 11-22.

³⁰ CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 176.

no exercício financeiro 1860/1861 [...] o Ministério da Fazenda realizou obras em praticamente todas as alfândegas do Império como estratégia de melhoria da arrecadação. Foram distribuídos em créditos às províncias 916:907\$581 e investido diretamente 768:934\$473 em obras nos postos de arrecadação do Ministério nas zonas de embarque e desembarque de mercadorias.³¹

Nesse ano financeiro a exportação foi de 123.171 contos de réis, a importação de 123.720 contos de réis, com o total de 246.891 contos de réis.

Ao longo do Segundo Reinado, o aumento do comércio exterior do Brasil foi expressivo: no início (ano de 1840/1841), o valor da exportação foi de 41.672 contos de réis e da importação 57.727 contos de réis, totalizando 99.399 contos de réis; algumas décadas depois, o valor comercializado no ano de 1869/1870 foi de 197.100 contos de réis para exportação e 168.300 contos de réis para importação, com total de 365.400 contos de réis.³²

À elevação da receita do Império, somou-se a liberação de parte do capital antes utilizado nas atividades de tráfico de pessoas trazidas do continente africano e na obtenção dessa mão de obra no Brasil. Houve o aumento no fluxo de circulação de capital, favorecido ademais com a permanência, pelo menos parcial, do retorno da renda no mercado interno brasileiro.³³

Parte do capital liberado foi aplicado em diferentes ramos, com destaque para a atuação de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. Com atividades no Brasil e no exterior, ele foi ativo na área industrial, ferroviária, de infraestrutura e de investimentos financeiros, tendo contribuído para modernização de diferentes segmentos econômicos do Império.

Apesar de os embates com o governo de D. Pedro II e alguns de seus representantes, devido ao seu empenho em enveredar por caminhos nos quais fosse possível minimizar a intervenção estatal, sua fortuna era considerável nas primeiras décadas do Segundo Reinado:

No início de 1849, o capital da empresa [estaleiro e fábrica da Ponta de Areia, no Rio de Janeiro] era de 240 contos de réis; um bom dinheiro, que dava para comprar alguma coisa como seiscentos escravos – o plantel de alguns dos donos de várias fazendas, que formavam a elite entre os proprietários. Mas apenas três anos depois, Irineu aparece comandando empresas com um capital total de 15.570 contos de réis (10 mil contos do Banco do Brasil; 1,25 contos

³¹ HONORATO, Cezar. “O Estado Imperial e a Modernização Portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, Edusp, Imprensa Oficial, 2002, p. 170.

³² FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, p. 68. Séries estatísticas retrospectivas. Separata do Anuário Estatístico do Brasil – ano V – 1393/1940. Edição fac-similar, publicada originalmente em 1941.

³³ LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, p. 156.

da Ponta de Areia; 1,2 mil, da Companhia de Iluminação a Gás; 1,3 mil, da Estrada de Ferro de Petrópolis; e 2 mil, da Navegação do Amazonas). Nenhuma espécie de fortuna do café, mesmo se reunida a riqueza de clãs inteiros, podia mais ser comparada a esta. A massa de dinheiro que comandava só tinha equivalente nas grandes contas nacionais: correspondia à metade do valor de toda a produção de café do país em 1852, ou a dois terços da arrecadação do imposto de importação, a maior fonte de renda do governo.³⁴

Nesse ambiente, o Brasil passou a contar com instituições financeiras e bancárias em um movimento de estruturação da economia e regularização das transações comerciais, dos investimentos e de controle das atividades financeiras. Instituições foram fundadas em diferentes províncias: a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, o Banco Real e Hipotecário, o Banco Comercial do Maranhão, o Banco da Província do Rio Grande do Sul, o Banco Comercial do Pará, o Banco de Pernambuco, o Banco da Bahia, a Sociedade de Comércio e o Banco de Lavoura, também na província baiana, e o Banco do Brasil, resultado da fusão do Banco do Comércio e da Indústria do Brasil e do Banco Comercial do Rio de Janeiro.

Se havia o empenho em gerenciar melhor as riquezas em circulação pelo país, existiu igualmente o desejo em desenvolver o refinamento e a prática dos modelos de civilidade e cultura bastante presentes nos diferentes periódicos em circulação pelo país que veiculavam os acontecimentos da economia e da política, as novidades na moda, os anúncios de serviços, o dia e a hora de bailes e festas e os espetáculos e concertos em cartaz,³⁵ em meio à profusão de teatros inaugurados de Norte a Sul, dentre eles: o Teatro S. Salvador do Rio de Janeiro, o Teatro Melpômene (Alagoas), o Teatro Apolo (Pernambuco), o Teatro Nacional (Pernambuco), a Sociedade de Belas-Artes (Bahia), o Teatro Perseverança (Minas Gerais).

Dentre os periódicos, o jornal era o “mais importante alimento literário em toda [Província de] Minas”, segundo Richard Burton, e os livros e as revistas ficam em segundo plano por serem raros e caros. A veiculação das informações acima citadas encontrava recepção entre os leitores e sobre o hábito da leitura de jornais diz com entusiasmo o viajante inglês:

Em qualquer loja ou armazém, desde o nascer do dia, seu dono ou seus caixeiros podem ser vistos perdendo o tempo – como dizem os estrangeiros – com a leitura dos periódicos. Como o cidadão dos Estados Unidos, o brasileiro acha amplo deleite em um copo de água, que aqui não é gelada, um cigarro, às vezes fumo para mascar, e um jornal. Atrevo-me a observar uma notável semelhança entre a mais elevada forma da sociedade européia e a do Império e da República Ocidental. Que membro da alta sociedade, especialmente a

³⁴ CALDEIRA, Jorge. *Mauá...*, op. cit., pp. 251-252.

³⁵ A pesquisa no acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional indicou a circulação de dezenas de periódicos com diferentes períodos de vida nas províncias brasileiras ao longo do Segundo Reinado. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>.

parisiense, jamais leu alguma coisa, a não ser um jornal ou revista? Quem, na alta roda de Londres, jamais teve tempo de virar uma página, a não ser de diários, semanários ou revistas mensais? Em quantas casas de campo não se encontram os livros, em cima das mesas ou nas estantes, sem serem tocados, a não ser pelo espanador?

O motivo disso é que o jornal representa o progresso, é a literatura do futuro.³⁶

Daniel Kidder e Thomas Ewbank³⁷ também apresentam a importância dos jornais com a volumosa quantidade de anúncios e informações religiosas veiculadas, fosse convite para a celebração de dias santos, festividades ou dados sobre a circulação de relíquias. Inclusive, a presença e a atuação de Daniel Kidder no Brasil foram veiculadas nesse meio de comunicação, nem sempre de forma positiva:

Na sede de nossa missão [Província do Rio de Janeiro], muitos livros foram distribuídos gratuitamente, e, em diversas ocasiões, deu-se o que se poderia chamar verdadeira “corrida” de pretendentes ao Livro Sagrado. [...] Não se poderia presumir, entretanto, que fosse possível divulgar ao mesmo tempo tantas verdades das Escrituras, sem provocar o ciúme de certa parte do clero. Pois, muito pelo contrário, entre os que nos foram pedir Bíblias, encontravam-se diversos sacerdotes. [...] Não se fez esperar muito a reação que esse interesse popular pelas Sagradas Escrituras haveria certamente de provocar. Apareceu contra nós, - em certo jornal cujo estilo correspondia perfeitamente ao espírito e ao caráter de seus redatores, - uma série de ataques grosseiros e vís. De fato, imediatamente depois desse movimento de interesse popular, surgiu um periódico intitulado “O Católico”, com a finalidade manifesta de combater a nós e à nossa obra missionária.³⁸

Ainda segundo Daniel Kidder, a produção de periódicos destacava-se na província carioca: “A imprensa, no Rio, é bastante prolífica. Edita quatro diários, dois jornais tri-semanais e de seis a dez semanários e jornais de publicação irregular”.³⁹ A circulação e o acesso ao material estimulavam sua proliferação.

O mesmo não se dava em outras regiões para desespero de Henry Bates durante sua permanência em Ega, Província do Amazonas. A dificuldade de recebimento de correspondência e periódicos era crônica, o que resultava no isolamento daquela população e, evidentemente, do viajante quando lá esteve:

³⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Junior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, pp. 336-337.

³⁷ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacau e das palmeiras, com um apêndice, contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas*. Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

³⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, pp. 126-127.

³⁹ *Ibidem*, p. 105.

Para mim, os maiores inconvenientes que um estrangeiro tinha de enfrentar ali eram a dificuldade em receber notícias do mundo civilizado, a irregularidade na chegada das cartas, pacotes de livros e jornais, e, nos últimos tempos de minha permanência ali, os problemas de saúde causados pela alimentação ruim e deficiente. A falta do convívio com pessoas de nível intelectual mais elevado, bem como da animação e diversidade da vida européia se fazia sentir também de forma aguda, e essa falta, ao invés de se atenuar com o passar do tempo, foi aumentando até se tornar insuportável. Vi-me forçado, finalmente, a admitir que a contemplação da Natureza não era suficiente, por si só, para satisfazer a mente e o coração humanos. Eu me enchia de animação quando chegava da Inglaterra um pacote pelo vapor, a intervalos de dois a quatro meses. Eu costumava economizar cuidadosamente o meu estoque de leitura, não fosse ele se esgotar antes da próxima remessa e me deixar na mão. Lia os periódicos – o “Athenaeum”, por exemplo – minuciosamente, repassando cada número de ponta a ponta três vezes. Na primeira eu devorava os artigos mais interessantes, na segunda, o que tinha sobrado; finalmente lia todos os anúncios, do princípio ao fim. Quando decorriam quatro meses (prazo da vinda de dois vapores) sem que chegasse nenhum pacote, eu ficava profundamente deprimido.⁴⁰

Como vitrine da vida rebuscada a servir de exemplo para o restante do país, a capital tinha uma feição bastante diferente dessa e de outras regiões brasileiras e, além dos periódicos, a comunicação foi dinamizada com as primeiras linhas telegráficas. Outros melhoramentos foram a iluminação a gás e a rede de esgoto (construídas pelas empresas do Barão de Mauá). Construções eram reformadas e outras erguidas, como o Corpo de Bombeiros e a Casa da Moeda (prédio hoje pertencente ao Arquivo Nacional), observada por Louis Agassiz durante sua construção.⁴¹ Áreas alagadas eram drenadas, outras, em que havia foco de mosquitos e mau cheiro, sofriam intervenções.

Na posição de sede da coroa e do aparato administrativo, um quinhão importante dos recursos em circulação foi utilizado em sua melhoria, baseada nos anseios de rebuscamento e delicadeza dos hábitos à europeia. Segundo o escocês George Gardner, em viagem pelo Brasil entre o final do Período Regencial e início do Segundo Reinado, esse panorama era estimulado

⁴⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979, p. 204.

⁴¹ “7 de julho [1866] – Visitamos ontem a Casa da Moeda, a Academia de Belas Artes e uma escola primária para meninas. Pouca coisa temos a dizer da Casa da Moeda; está-se em via de terminar o novo edifício onde será instalada essa repartição; os aperfeiçoamentos nas máquinas foram, por essa razão, adiados. Quando se der a mudança de prédio, tudo o que houver de antigo no sistema será substituído, adquirindo-se o que falta”. AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866 [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz*. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 277.

“em parte pelo influxo dos próprios europeus, em parte pelos muitos brasileiros que tem visitado a Europa para se educarem ou para outros fins”.⁴²

Seguindo os modelos franceses de ensino artístico, a partir de 1840, os alunos da Academia Imperial de Belas Artes apresentavam seus trabalhos nas Exposições Gerais anuais com direito a prêmios para os melhores resultados. Na abertura solene, o então diretor da academia, e que se empenhou para que as exposições ocorressem, Félix-Émile Taunay, recebeu a visita do Imperador e de suas irmãs. Além do interesse do público e dos artistas, o “evento [foi] destacado também pelos jornais da época, que citavam o interesse real pelas obras ali expostas e pela organização do evento artístico”.⁴³

A moda era ditada pela Europa, em especial pela França. Peças do vestuário e toucador eram importadas do velho continente. Para aqueles que não pudessem arcar com os gastos, cópias dos modelos eram feitos no Brasil, contudo o valor dos tecidos e dos apetrechos utilizados continuava alto. Para aqueles com menos recursos, a saída foi adaptar-se para as versões mais baratas. Tamanho era o empenho que chamou a atenção de George Gardner:

Raro é ver-se hoje nas ruas extravagantes trajes, quer de homens quer de mulheres, que se encontram representados nas publicações dos viajantes que têm visitado o Rio. Apenas algumas velhas, quase sempre gente de cor, ainda vemos usar pente e mantilha; e o chapéu armado e as fivelas estão praticamente extintos. Hoje em dia senhoras e cavalheiros se trajam ao rigor da moda parisiense e todos revelam pendor excessivo para a ostentação de jóias.⁴⁴

O desejo excessivo de “viver à estrangeira” em algumas ocasiões beirava ao ridículo e Henry Bates discorre sobre um desses casos quando esteve na província amazônica. Nessa ocasião, ele estava em Fonte Boa descrita como “um vilarejo miserável, lamacento e semi-arruinado, situado a três ou quatro quilômetros de um estreito rio secundário chamado Caiari, quase tão reto como um canal artificial, que liga o vilarejo ao Rio Amazonas”:⁴⁵

O homem mais importante do lugar, o Sr. Justo, sub-delegado de polícia – um sujeito grande, rude e enérgico – era o único comerciante que tinha barco grande e fazia a ligação direta entre Fonte Boa e o Pará. Ele havia construído recentemente uma grande casa ao estilo das residências urbanas da classe média, pavimentada de tijolos e coberta de telhas, tendo mandado buscar esse

⁴² GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 21.

⁴³ DIAS, Elaine. *Paisagem e academia: Félix-Émile Taunay e o Brasil (1824-1851)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009, pp. 159 e 163.

⁴⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 21.

⁴⁵ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 285.

material no Pará, a dois mil e trezentos quilômetros dali, por ser o lugar mais próximo onde ele é fabricado em maior quantidade. Quando o Sr. Justo veio visitar-me, ficou encantado com as gravuras que viu numa coleção da “*Illustrated London News*” que se achava em cima de minha mesa. Não me foi possível resistir aos seus insistentes pedidos para que lhe emprestasse alguns números “só para olhar”, e assim ele acabou levando um dia alguns exemplares. Quinze dias depois, ao ir à sua casa pedir a devolução das revistas, vi que as gravuras tinham sido recortadas e pregadas nas paredes recém-caiadas do seu quarto, muitas delas de cabeça para baixo. Ele achava que ter um quarto decorado dessa maneira, com vistas de outros países, faria subir o prestígio entre os seus vizinhos, e quando lhe dei permissão para ficar com elas suas demonstrações de gratidão foram ilimitadas, acabando ele por despachar para Ega [onde Henry Bates estabeleceu-se] um carregamento de tartarugas, destinado a mim.⁴⁶

Para aqueles com recursos e a possibilidade de passear pelas vias cariocas, a rua do Ouvidor foi um referencial de modismos europeus e da arte de ver e ser visto, da pompa e da oferta de produtos de elevada qualidade e, proporcionalmente, elevado custo. Ao caminhar pela rua, George Gardner descreve-a como

[...] uma das mais belas da cidade, não por ser mais larga, mais limpa ou mais bem pavimentada que as outras, mas porque suas lojas são principalmente ocupadas por modistas francesas, joalheiros, alfaiates, livreiros, confeitheiros, sapateiros e barbeiros. Estas lojas são montadas com elegância que surpreende o estrangeiro, sendo muitas delas providas de grandes espelhos semelhantes aos que se vêem freqüentemente em todas as grandes cidades da Grã-Bretanha. É a Regent Street, do Rio, e nelas podem adquirir quase todos os artigos de luxo.⁴⁷

Mas esse não era o cenário comum em toda província carioca. Louis e Elizabeth Agassiz descrevem as “Ruas estreitas, infalivelmente cortadas, no meio, por uma vala onde se acumulam

⁴⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 287. [itálico no original]

⁴⁷ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 21. Local de marcante influência da cultura francesa, é interessante observar a descrição da rua do Ouvidor feita pela viajante francesa Adèle Toussaint-Samson, durante sua permanência no Brasil por volta de 1849/1850 e 1870, tendo realizado cinco viagens às terras brasileiras, onde morou por doze anos. O tom, apesar de sarcástico, é de reconhecimento pela notável presença de franceses a ditar a moda e os costumes, corroborando com os apontamentos do escocês George Gardner e de outros viajantes: “Não sendo minha intenção fazer aqui a nomenclatura das ruas do Rio de Janeiro e de seus monumentos, abandonarei esse assunto depois de ter dito uma palavra, porém, sobre a rua do Ouvidor, rua essencialmente francesa, onde os estabelecimentos de nossas modistas, de nossos cabelereiros, de nossos floristas e de nossos confeitheiros exibem-se em todo seu esplendor. É o ponto de encontro habitual dos jovens da cidade que, a pretexto de comprar charutos ou gravatas, ali vão fazer a corte às francesas, que eles adoram. Essa rua, embora estreita e feia, é de alguma maneira o *Boulevard des Italiens* da capital do Brasil; lá só se ouve falar francês, e que francês, meu Deus! É lá que a vaidade de nossos compatriotas, que partiram trabalhadores e tornaram-se chefes de casa, é risível de se ver! Todos orgulhosos de ter dinheiro e escravos. É a custo que se dignam honrá-lo com um pequeno cumprimento protetor com a ponta dos dedos”. TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Tradução de Maria Lucia Machado. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2003, p. 85. [itálico no original] A primeira edição do texto foi em língua francesa com o título *Une parisienne au Brésil: avec photographies originales de Mme. Toussaint-Samson* e publicado em Paris pela Paul Ollendorff Éditeur no ano de 1883.

imundícies de toda espécie”.⁴⁸ E Daniel Kidder e James Fletcher alertam ao leitor: “Deve ser lembrado que uma chuva de meia-hora transforma as ruas do Rio em verdadeiros canais, pois toda a sua drenagem é superficial”.⁴⁹

Cenários parecidos foram encontrados em outras cidades e, em alguns, os investimentos e o embelezamento das ruas foram ínfimos, quando não inexistentes. A rua visitada por Richard Burton na província mineira fornece elementos para compreender a precariedade:

Barbacena, a cidade branca do alto da colina, tem a forma de uma cruz ou um T, com casas dispersas em torno; o logradouro principal, a Rua do Rosário, é a perpendicular, estendendo-se na direção aproximada de norte para sul, ao passo que o braço oriental é truncado. As duas ruas mais importantes não têm calçamento no centro; de cada lado, há uma faixa calçada, acompanhando os passeios, pessimamente feitos. As praças principais, meros alargamentos das ruas, são: o Largo da Câmara, onde fica a sede do município; a Praça da Alegria, atrás da matriz, e a Praça da Concórdia, a leste. Em uma delas, uma peça de máquina, destinada à Mina de Morro Velho, atravanca o chão; o equipamento está em uma enrascada: as estradas lamacentas não têm condições de permitir o seu transporte e a municipalidade ameaça aplicar sanções se ela continuar ali. As casas são, em sua maioria, de “porta e janela”; a melhor pertence ao deputado geral Barão de Prados, que, por ocasião de nossa visita, se encontrava no Rio de Janeiro, participando dos trabalhos legislativos.

Caminhamos com dificuldade pela rua principal [...].⁵⁰

Enquanto considerável parte das províncias não contava com infraestrutura mínima, o modelo europeu – o francês, especialmente – ditava o traçado das ruas, o estilo das construções, a moda e o comportamento na capital, a ponto de alguns viajantes criticar a “excessiva” influência francesa, como Louis e Elizabeth Agassiz, para quem o viver *à lá française* monopolizava o ensino feminino em contrapartida ao exemplo do superior ensino norte-americano.⁵¹

E Daniel Kidder expressa desaprovação nos seguintes termos: “[...] o francês usurpou o lugar do latim, entre os brasileiros”.⁵² Em sua concepção, a atmosfera cultural brasileira densa de galicismos era absolutamente maléfica.⁵³ O ambiente de disputas estrangeiras por

⁴⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 46.

⁴⁹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, p. 192, vol. 1.

⁵⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 84.

⁵¹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 277.

⁵² KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 105.

⁵³ Marisa Midori Deaecto observa que as letras francesas estiveram presentes em diferentes setores da vida brasileira, em especial paulista, como nos impressos acadêmicos e no campo das ideias. Além disso, significativa parte dos livros em circulação eram impressos na Europa, especialmente em Paris, e a capital francesa se

oportunidades no Brasil estimula o acirramento nas considerações e ao norte-americano tamanha influência atrofia as faculdades mentais dos brasileiros e causa a falta de apreço aos estrangeiros, ou seja, os não-franceses: “Se os brasileiros se dessem ao trabalho de escrever e pensar por si próprios, estamos certos de que os estrangeiros logo se interessariam pela sua produção literária e lhe dariam o devido valor”.⁵⁴ Assim, ao obterem autonomia da cultura francesa (estrangeira, evidentemente), os brasileiros seriam estimulados e sua produção nacional teria o apreço dos estrangeiros. O referencial continua sendo externo: é ele quem valida e agrega valor a aspectos da cultura e da realidade brasileira.

A preocupação dos norte-americanos e seu desejo de se fazer presente no Brasil é validada ao considerarmos o interesse dos brasileiros ao que provinha da Europa e o afluir desses europeus e sua circulação pelo território, trazendo modificações na relação com os moradores. No litoral brasileiro, possivelmente devido ao seu grande fluxo, o estranhamento dos nacionais à presença deles diminuiu a ponto dos moradores causarem inconvenientes, como o descrito por Richard Burton quando desembarcou em Pernambuco:

O Brasil é, especialmente para o viajante estrangeiro, uma terra de peculiaridades. Quando desembarca em Pernambuco, as perguntas que lhe são feitas, mal desce do escaler, são: É negociante? Engenheiro? Naturalista? Médico? – Não! então, tem que ser dentista! E – supondo-se que ele não seja um Duque Real ou um milionário com o valor da fortuna escrito na testa – o viajante fará bem, especialmente se se destinar à longínqua região ocidental da Terra de Santa Cruz, em fazer parte, ou vir a fazer parte, de uma das cinco castas reconhecidas.⁵⁵

O estranhamento ainda se fazia presente em algumas localidades do interior, apesar do aumento da presença dos estrangeiros nessas regiões. Em outra descrição de Richard Burton, agora sobre sua passagem por São João Del Rei, desenrola-se uma cena semelhante àquela vivenciada pelo também inglês John Mawe quase seis décadas antes, no início do século XIX:

[...] os jovens tiravam nosso retrato mentalmente como se cada par de olhos fosse o de um carcereiro. Em Barbacena, os jovens nos olhavam boquiabertos; aqui, eles, além disso, punham a língua de fora, não para fazer careta, mas de puro estarecimento. Os cidadãos são considerados como vivos, inteligentes,

consolidou como maior centro produtor e exportador de livros para a América. Nas principais capitais brasileiras, os livreiros franceses também se destacaram. DEAECTO, Marisa Midori. *No Império das Letras: circulação e consumo de livros na São Paulo oitocentista*. 2005. 387 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

⁵⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 108.

⁵⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 19.

amantes do estudo e ávidos de informação; a curiosidade dos menores promete bem – sem curiosidade não há indagação.⁵⁶

Reconhecendo o grande número de vezes em que o Segundo Reinado foi anfitrião, quais motivos impulsionaram esses viajantes a vir para o Brasil e incursionar pelas províncias? Iniciaremos nossa reflexão com algumas experiências relatadas por eles sobre a viagem para as terras da América do Sul.

I.3. O que move os viajantes: objetivos da viagem

Realizar viagens longas durante o século XIX denotava certa dose de coragem, em vista das possíveis dificuldades: os navios nem sempre eram confortáveis e as situações de perigo e privações eram conhecidas dos tripulantes. O trajeto de Nova York ao Rio de Janeiro foi percorrido em um mês por Louis Agassiz e os membros de sua expedição. A viagem do continente europeu para o Brasil⁵⁷ demorava em torno de quatro meses e, como relata Thomas Ewbank, os infortúnios muitas vezes eram constantes:

É impossível dar àqueles que nunca deixaram a terra firme uma idéia aproximada dos sofrimentos de um viajante às voltas com o enjôo do mar. Imagine-se uma pessoa como eu, aproximando-se do oceano, e, em seguida, lançando-se sobre ele, ainda sorrindo um pouco de seus temores antecipados, mas já sentindo, enquanto sorri, uma sensação estranha no estômago, tão fraca, porém, que lhe permite convencer-se de que se trata apenas de imaginação. Uma luta entre as suas novas sensações e os seus temores trava-se então, talvez por uma hora ou duas, até não ser mais possível qualquer engano. Não pode mais controlar-se nem interna nem externamente. Suas faculdades se esvaem e seus pés o desamparam. A natureza rodopia a seu redor; olha para fora e vê que a terra deixou sua órbita e se precipita no caos, junto com os seus. Seu ser parece desmembrar-se, fulgurações elétricas bailam diante de suas pupilas que parecem estar quase a estourar; sente que as suturas do crânio se abrem e que suas vísceras vão escapar; sua alma parece prestes a partir-se.⁵⁸

Além das dificuldades da partida e dos percalços durante a viagem, o desembarque em portos brasileiros também causava certa dificuldade diante dos procedimentos e a demora para serem realizados:

⁵⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 122.

⁵⁷ “[...] parti de Glasgow a 14 de março de 1836 e a 20 do mesmo mês estava a bordo do barco *Memnon*, com destino à capital do Brasil, Rio de Janeiro. [...] Após uma viagem tediosa, mas não desagradável, divisamos terra em 22 de julho. Ao alvorecer, como nos fora predito pelo capitão, avistamos Cabo Frio [...]”. GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 19.

⁵⁸ EW BANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 28.

Meio-dia – [...] passamos à distância de voz do Forte de Santa Cruz, de onde três interrogações nos são lançadas por intermédio de um aparelho de som. Que navio? De onde? Quantos dias? O capitão transmitiu as respostas através de seu alto-falante, após o que ouvimos a prolongada exclamação de “vara wale-e” sinal para que passássemos. Agora que nos encontrávamos dentro da baía, supus que não devêssemos parar enquanto não estivéssemos diante da cidade [Rio de Janeiro], cujas torres e janelas brilhavam na praia da esquerda, algumas milhas à frente. Os regulamentos do porto exigem, porém, que ancoremos perto da pequena ilha e forte de Villegaignon, de onde uma barca coberta trouxe para o navio o médico do porto. Sem subir para bordo, perguntou se havia alguém enfermo. Exigiu todas as cartas e jornais, mesmo os destinados a assinantes; pediu meu passaporte e ordenou-me que comparecesse dentro de três dias à Chefia de Política, onde receberia de volta o documento com uma autorização para tomar aposentos na cidade. Em seguida despediu-se após ordenar ao capitão que esperasse até ser visitado pelo barco da Alfândega que deveria chegar cerca das 4 horas. O sol está muito quente e a idéia de ficarmos aqui parados durante 3 horas ou mais, não é nada agradável.⁵⁹

Desembarcados e em solo brasileiro, a situação continuava a apresentar dificuldades para aqueles que precisavam da Alfândega na capital carioca. Daniel Parish Kidder reconhece nesse tipo de estabelecimento a demora em despachar mercadorias devido às formalidades legais, contudo aos entraves burocráticos somavam-se “os mal pagos funcionários e subalternos da Alfândega” aquele que colocava “toda sorte de embaraços a cada trâmite de um despacho até conseguir, direta ou indiretamente, a sua gorgetazinha”.⁶⁰

Uma possível solução era contratar os serviços de despachantes, interessante para quem não estava familiarizado com a língua portuguesa e os costumes no Brasil; se mesmo assim houvesse algum embaraço, “só lhe resta um recurso: ter paciência”.⁶¹ Para animar os que eventualmente pudessem estar nessa situação, escreveu o norte-americano: “Pela experiência que temos tido com o desembaraço de livros e bagagens, podemos dizer que quem conhecer as disposições legais do país e se dispuser a obedecê-las, poderá ter a certeza de que será bem tratado e encontrará certas facilidades”.⁶²

Se as dificuldades eram companheiras de viagem, o que movia os viajantes a vencê-las para estar em terras brasileiras está relacionado aos seus objetivos de viagem. Eles eram de diferentes origens, havia aqueles com interesses na área política, comercial, botânica, naturalista, religiosa, outros desejavam fazer fortuna, alguns estavam envolvidos com a imigração estrangeira ao Brasil ou estavam a passeio.

⁵⁹ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 48.

⁶⁰ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 66.

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibidem.

Estabelecemos tais áreas de interesse com base nos objetivos apresentados pelos próprios viajantes. Contudo, a análise dos relatos indica que os temas apresentados nos relatos não estão circunscritos a essas áreas e os assuntos de diversas naturezas são entrosados. Isso ocorre porque durante a viagem eles tiveram contato com situações que não estavam restritas aos motivos da estada no Brasil. Citamos o caso de Daniel Parish Kidder. Em suas palavras:

Quando lá [Brasil] estivemos, nossa atenção esteve principalmente voltada a capítulos tais como a Educação, a Moral e a Religião, aos quais, na qualidade de missionários cristãos, nos cumpria de preferência observar. Tendo passado algum tempo em cada uma das principais cidades e províncias litorâneas, pusemo-nos inteiramente a par do atual estado de cousas no Brasil, tal como resultou das contínuas e profundas modificações políticas por que tem passado durante os últimos trinta anos. Foi esse estado de cousas que procurámos fixar na presente narrativa, acrescida apenas de alguns fatos históricos capazes de auxiliar a compreensão das condições atuais.⁶³

O objetivo da viagem é visto como o norteador do viajante, a bússola que o direciona nos caminhos a serem percorridos, o seu período de estada, as pessoas visitadas por ele e a definição das atividades a serem realizadas no Brasil. Esses são alguns dos fatores que influenciam a elaboração da narrativa de viagem e estão presentes na própria organização do relato.

I. 3.1. Experiências em tinta e papel

Apesar da diversidade de motivos, visto que cada viajante possui suas intenções, os relatos analisados possuem uma estrutura organizacional semelhante, apresentada a seguir:⁶⁴

Dedicatória

A dedicatória nos relatos foi um recurso utilizado por alguns viajantes como forma de agradecimento, de explicitação de seus patrocinadores e do vínculo com instituições e pessoas.

⁶³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 17.

⁶⁴ As categorias apresentadas seguem algumas das propostas por Gérard Genette na obra *Paratextos editoriais*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

Dentre eles, estão George Gardner,⁶⁵ Richard Francis Burton,⁶⁶ Louis Agassiz,⁶⁷ J. J. Aubertin.⁶⁸

Prefácio

O viajante apresenta alguns aspectos biográficos, a razão da viagem e o que espera ao realizá-la, a(s) pessoa(s) ou a(s) agência(s) financiadora(s), o objetivo da publicação do relato e outras informações que fornecem um panorama geral e introdutório do que o leitor encontrará no escrito.

Capítulos

Apresentação e descrição da viagem propriamente, sendo, geralmente, destacados os locais percorridos, as pessoas com as quais tiveram contato, as experiências vividas, as considerações sobre a realidade visitada e a apresentação de dados coletados em outros relatos, jornais, documentos oficiais e relatos orais. Os capítulos possuem uma organização cronológica e geográfica, sendo divididos entre as regiões percorridas e os acontecimentos ocorridos nesses locais.

Notas de rodapé

Sintomáticas do cuidado com o público leitor e o desejo de tornar o relato de viagem referencial para quem desejasse conhecer o Brasil, há notas de rodapé com distintos objetivos. Em geral, elas trazem informações consideradas relevantes para realização da viagem, como as notas de agradecimento àqueles que contribuíram com o viajante e atualização de alguns temas abordados nos relatos, trechos de obras variadas para justificar considerações feitas pelos viajante e explicação de dados de caráter científico.

Apêndice

Essa seção está presente em parte dos relatos. É significativo notar que quando encontrada nas obras há mais informações sobre as localidades visitadas, aspectos da vida brasileira, vocabulário com palavras indígenas, dados numéricos sobre produção agrícola,

⁶⁵ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit.

⁶⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit.

⁶⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit.

⁶⁸ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gaston e Shaw, e o Major Mereweather. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba*. São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866.

comércio brasileiro nacional e internacional, instituições brasileiras e outros. O recurso do apêndice é utilizado sem obedecer a organização cronológica do relato, a rotina de viagem e a descrição paulatina dos acontecimentos. Percebemos haver certa liberdade por parte do viajante em aprofundar temas anteriormente tratados, apresentá-los em outra perspectiva, fornecer outros tipos de informações.

Richard Burton fez uso do apêndice com um artigo traduzido do português para o inglês por sua esposa, Isabel Burton, retirado da *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, de 21 de julho de 1865. O conteúdo é a descrição histórica de uma cidade desabitada, encontrada em 1753, e está em harmonia com a proposta de apresentar particularidades da vida no Brasil tanto no campo das potencialidades de investimento e enriquecimento quanto na área de estudo científico, sendo o inglês vinculado a importantes sociedades em sua terra natal: *London Ethnological Society*, *Anthropological Society of London* e *Royal Geographic Society*.

No caso de Daniel Kidder, temos apêndice com outro perfil que se inicia com correções sobre alguns equívocos a respeito do Brasil apresentados em um artigo da *M'Culloch's Universal Gazetteer*. Esse episódio corrobora, na opinião do norte-americano, sua preocupação em trazer informações corretas diante de tamanha carência de dados, legitimando seu empenho em apresentar um país tão pouco conhecido: “Até hoje não se havia impresso nos Estados Unidos um livro que tratasse exclusivamente do Brasil. Sobre nenhuma outra nação de igual tamanho e importância são tão restritas as fontes de informação de que dispomos”.⁶⁹

Além desse item, há uma cronologia com eventos históricos brasileiros e informações variadas sobre aspectos da organização e da vida no Brasil: divisão eclesiástica da cidade do Rio de Janeiro, trechos de cartas de diferentes províncias recebidas por ele sobre a distribuição de Bíblias no Brasil, particularidades do clima, nomes científicos e vulgares de plantas indígenas brasileiras e sua aplicabilidade, atividades comerciais e fluxo de importação e exportação, e número de oficiais do exército e marinha.

É apresentado um compilado de informações de natureza diversa baseado em suas experiências, fator valioso que incute veracidade ao relato e será tratado adiante, figurando um mapeamento sobre o que considera importante o leitor conhecer. O cuidado com as fontes apresenta-se na seleção daquelas consideradas dignas de consultas e citação. A ausência de fontes também era registrada, como ocorre sobre os números de habitantes nas províncias:

Não nos foi possível obter estatísticas fiéis com respeito à população do Brasil, pelo simples motivo de que jamais se procedeu a recenseamento algum, digno

⁶⁹ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 17.

de fé. Os relatórios provinciais e ministeriais fazem todos os anos referência ao assunto, mas, raramente contêm algo de novo ou de importância, a não ser conjecturas ou alguma vaga referência ao número de mortos e batizados em certas paróquias. Contudo, para que o leitor possa ter uma idéia, da população do país, damos a seguir as mais recentes estimativas que conseguimos obter nos numerosos documentos consultados.⁷⁰

Daniel Kidder participa de outra obra: *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Escrita com seu compatriota e também missionário James Cooley Fletcher, a coautoria é apresentada nos seguintes termos:

Embora o presente volume seja o resultado de um trabalho comum, o desejo de maior uniformidade fez com que o primeiro dos autores entregasse ao segundo J. C. Fletcher a sua contribuição, permitindo que este usasse o seu nome na terceira pessoa do singular. A soma de trabalho devida a cada uma das penas é mais igual do que á primeira vista pode parecer.⁷¹

O apêndice da obra é uma compilação de informações: “Appendix A - Chronological Summary of the Principal Events that have transpired in the History of Brazil, Appendix B - Abstract of the Brazilian Constitution, sworn to on the 25th of March, 1824, and revised in 1834, Appendix C - Lines composed by D. Pedro II, Appendix D - Slavery and the Slave-Trade in Brazil - England and Brazil, Appendix E - Tables of Brazilian Coins, Weights, and Measures, Appendix F – Population: The Yellow Fever of Brazil, Appendix G - Imports, Exports, Revenue, &c. of Brazil, Appendix H - Commerce and Steamship-Navigation between Brazil, and the United States and Europe, Appendix I - Report from the Committee on the Post-Office and Post-Roads”.⁷²

Duas questões iniciais devem ser colocadas para compreendermos tal proposta de apêndice. Primeiramente, a diversidade de temas é sintomática da pretensão de fornecer um largo horizonte de informações sobre o Brasil: os assuntos vão desde produção literária até o valor de moedas, passando por questões sobre epidemias, a escravidão de pessoas e ocorrência de recursos naturais. Outro ponto, o cuidado em apresentar dados de fontes diversificadas e de procedência de confiança coletadas da *Constituição brasileira*, de relatório consular norte-americano, de periódicos, de correspondências e de texto informativo produzido especificamente para o relato, fundamentando credibilidade à obra e aos autores.

⁷⁰ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 312.

⁷¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. XII, vol. 1.

⁷² KIDDER, Rev. D. P.; FLETCHER, Rev. J. C. *The Brazil and the Brazilians. Portrayed in historical and descriptive Sketches*. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857, pp. 591-630. [Primeira edição]

O texto sobre a escravidão no Brasil e o tráfico de pessoas escravizadas foi retirado de matéria do *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro*, de 26 de maio de 1856, traduzida do português para o inglês. Os dados sobre a população do Brasil é um apanhado de informações obtidas em: o *Agricultor Brasileiro*, de Francisco Nunes de Souza, da compilação de dados do Hon. J. U. Petit, que ocupou o cargo de cônsul no Maranhão, e do médico Thomas Rainey. A tabela sobre as moedas, pesos e medidas no Brasil foi obtida de relatório do cônsul americano na Bahia, J. S. Gilmer, enviado ao Departamento de Estado em Washington. As tabelas sobre a importação para o Brasil foram preparadas por M. le Chevalier d'Aguair, do consulado brasileiro em Nova York.

Sobre a febre amarela, o médico A. R. Egbert escreveu um texto especificamente para o relato. Os dados sobre a ocorrência da enfermidade no Brasil também foram consultados em numerosas publicações médicas:

Medical News and Library for 1853 and 1854.
 Dr. Wood's Practice of Medicine.
 New Orleans Medical and Surgical Journal for 1853.
 Report of the Minister of the Empire of Brazil.
 Harper's New Monthly Magazine, 1857.
 Sketches of Brazil, (a medical work,) by Robert Dundas, M.D., Supt. of the British Hospital at Bahia.
 Conseils contre la propagation de la fièvre jaune, by Dr. Paulo Candido, Rio de Janeiro.
 And the Report of Dr. Lallemant, of Rio de Janeiro.⁷³

Ponto precípua é a defesa da comunicação entre o Brasil e os Estados Unidos, estando o comércio no papel central nessa relação. Devido à importância do tema, eles incluíram no

⁷³ KIDDER, Rev. D. P.; FLETCHER, Rev. J. C. *The Brazil and the Brazilians...*, op. cit., p. 603. O médico alemão Robert Avé-Lallemant, consultado na elaboração do texto sobre a febre amarela no Brasil, esteve em viagem por diferentes províncias do Brasil entre finais do ano de 1858 e durante 1859. Seu relato é marcado de intensa angústia e acentuado tom delator contra autoridades da política brasileira no período e agentes da imigração. Com seus escritos ele não “teve pretensões ao nome de naturalista, seja zoólogo, botânico ou mineralogista”. Neles são tratados diversos aspectos das localidades onde esteve: a população, a alimentação, as relações sociais, os meios de transporte, a produção agrícola e outros temas. O destaque é a condição dos imigrantes europeus, principalmente os alemães, o processo de aliciar essas pessoas e a vida no Brasil, sendo a viagem e o relato marcados pelo empenho em ajudar esses imigrantes em sofrimento com doenças, fome, péssimas habitações, cobranças indevidas pelos proprietários das fazendas, não recebimento de terras prometidas, espera de sementes nas épocas de plantio que não eram entregues, além de outras inúmeras dificuldades. AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe (1859)*. Tradução de Eduardo de Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 11. A primeira edição do relato foi em língua alemã com o título *Reise durch Nord-Brasilien im Jahre 1859*. A publicação deu-se Leipzig (Alemanha) pela F. A. Brockhaus, em 1860. De Avé-Lallemant sobre sua viagem a outras províncias brasileiras: *No Rio Amazonas (1859)*. Tradução de Eduardo Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Tradução de Teodoro Cabral. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. *Viagem pela província do Rio Grande do Sul (1858)*. Tradução de Teodoro Cabral. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

apêndice um relatório do Congresso norte-americano, e um estudo detalhado e atualizado, assim apresentado:

The following remarks and the elaborate and reliable tables and analyses which accompany them are extracted from a paper prepared with great care by Dr. Thomas Rainey, of New York, for the *New York Historical Society*, entitled, "*The Commerce of Brazil with the United States and Great Britain, considered in its bearings on the establishment of Mail-Steamship Communication between the United States, the West India Islands, and Brazil.*" **They are fuller, more complete and comprehensive in their generalizations, as well as more minute in their details, and cover the whole field more effectually, than any thing which has been written on the subject.**⁷⁴

Ao longo das edições os apêndices foram revistos pelos autores e alguns temas apresentados no apêndice da primeira edição foram retirados e outros acrescentados nas edições seguintes. O cuidado em apresentar informações fidedignas fez com que os versos compostos por D. Pedro II, a quem James Fletcher nutria admiração e tinha contato, deixassem de ser colocados no relato após dúvidas sobre a autoria. Essa composição estava no álbum de uma das Damas de Honra da Corte e havia sido obtida por intermédio de um membro do corpo diplomático no Rio de Janeiro e traduzido do português para o inglês, não sendo destinado ao público.

Na primeira edição brasileira, publicada em 1941, traduzida da sétima edição em língua inglesa, de 1867, encontramos alguns elementos das edições anteriores e novos dados: “A) Versos do Imperador D. Pedro II, B) Tabela das cunhagens de ouro e prata, C) A febre amarela no Brasil, D) Recentes descobertas de carvão no Brasil, As minas de ouro no Norte do Brasil, Um vulcão no sul do Brasil, E) Escravidão no Brasil, F) Os trabalhos do Professor Agassiz no Amazonas”.⁷⁵

Notamos a preocupação com a atualização por meio de estudos recentes, principalmente sobre a ocorrência de recursos naturais. Esse é outro ponto importante do trabalho de Daniel Kidder e James Fletcher: a busca por utilizar as informações coletadas de forma prática, como para a inclusão da carta de Louis Agassiz sobre “Recentes descobertas de carvão no Brasil”, publicada originalmente no *The Anglo-Brazilian Times*, em 8 julho de 1865:

Nossos leitores estão lembrados de que, depois que chegou ao Rio de Janeiro, esse ilustre sábio estrangeiro não teve um momento de descanso. Enquanto os seus assistentes estiverem trabalhando, cada qual no objetivo que tinha em vista na América Tropical, o professor ele próprio foi o mais ativo de todos no

⁷⁴ KIDDER, Rev. D. P.; FLETCHER, Rev. J. C. *The Brazil and the Brazilians...*, op. cit., p. 607. [Ítálico no original. Negrito meu.]

⁷⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 375-409, vol. 2.

esforço de surpreender os segredos que encerra a natureza; fomos informados de que muitos fatos novos e interessantes foram incluídos no domínio da ciência.

Como espectadores, vimos com o máximo interesse semelhante expedição, tanto mais que sempre a consideramos como tendo um valor que ultrapassa os limites da ciência pura. *As especulações do filósofo de hoje tornam-se amanhã realizações práticas, e impossível seria que as investigações de Agassiz só deixassem após si resultados teóricos. Seus esforços levar-nos-iam por fim à colheita de benefícios materiais: e efetivamente, temos diante de nós, presentemente, uma eloquente ilustração desse asserto, que, segundo podemos presumir, é apenas o primeiro passo para uma série de outros da mesma natureza.*⁷⁶

Outro tipo de apêndice é encontrado no relato *Viagem ao Brasil (1865-1866)*, de Louis Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz, sua esposa, admirado e citado por Daniel Kidder e James Fletcher.⁷⁷ Para compreendê-lo é necessário observarmos algumas particularidades do documento. O ictiologista esteve acompanhado de sua esposa durante a permanência no Brasil em uma expedição científica com o objetivo de adquirir conhecimentos sobre o mundo natural (flora, fauna, configuração física, geográfica, geológica e hídrica).⁷⁸

Seguindo os propósitos da viagem, Louis Agassiz apresenta no apêndice considerações a respeito de estudos geológicos, do movimento de animais no meio, dos traços característicos da humanidade e de pormenores do itinerário das explorações realizadas por pesquisadores isoladamente. Outro ponto destacado é a relação entre a ciência, o trabalho e o comércio, e a participação de engenheiros norte-americanos no empreendimento da estrada de ferro D. Pedro II. Esses últimos pontos estão relacionados com o empenho de Agassiz em estabelecer e estimular uma relação mais próxima entre os governos e os diferentes agentes comerciais dos Estados Unidos e do Brasil em distintos campos, com destaque para a área de transporte e comércio.

A organização interna dos relatos é uma forma dos viajantes sistematizarem as informações apresentadas, “com efeito, todo autor, todo escrito impõe uma ordem, uma postura, uma atitude de leitura”,⁷⁹ e ainda proporcionar aos leitores a experiência de ser conduzidos ao longo do tempo e do espaço, dia após dia, parando em diferentes localidades, conversando com diversas pessoas, observando paisagens e vivenciando situações heterogêneas. O tempo da viagem, o ritmo em que é feita está presente e é compartilhado, “a [própria] direção da linha, com

⁷⁶ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 384, vol. 2. [itálico meu]

⁷⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit.

⁷⁸ Ibidem, p. 22.

⁷⁹ CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2009, p. 20.

seu início e seu fim, encadeia os elementos sucessivos do discurso escrito como a palavra se encadeia em seus momentos sucessivos. O tempo do percurso da linha reproduz a crônica dos acontecimentos constituída pela sequência das palavras”.⁸⁰

Diante desse quadro algumas questões surgem: O público leitor foi considerado pelo viajante ao elaborar seu relato de viagem? Se a resposta for afirmativa, qual a importância do leitor? Esse espectador foi considerado pelo autor no ato de escolha e apresentação de determinado aspecto da viagem em detrimento de outro? Essas perguntas nos direcionam para o vínculo entre aquele que escreve e quem lê, em uma relação com diferentes ramificações, intensidades, objetivos explícitos e implícitos.

I.4. Os leitores dos relatos

Iniciemos com uma consideração que pode nos ajudar a refletir e responder tais indagações. George Gardner foi um médico escocês que esteve no Brasil entre o período regencial e início do Segundo Reinado. Sua viagem foi impulsionada pelo desejo em dedicar-se à história natural, aos estudos de botânica e tornar o Brasil mais conhecido do público leitor, sendo que encontramos também nos outros viajantes esse desejo de apresentar uma terra pouco conhecida, tal como em Daniel Kidder e James Fletcher. Diz George Gardner sobre a sua escolha de percorrer as terras brasileiras:

Havendo dedicado grande parte de meus lazes durante o curso de medicina ao estudo da história natural em sua generalidade, e particularmente ao da botânica, e tendo a mente inspirada pelas vívidas descrições, feitas por Humboldt e outros viajantes, da beleza e variedade de produções naturais dos países dos trópicos, da grandiosidade dos cenários das montanhas e do esplendor do seu firmamento, apoderou-se de mim ardoroso desejo de viajar em tais regiões.

Meu primeiro patrocinador e professor de Botânica, Sir William T. Hooker, que então regia a cadeira dessa ciência na Universidade de Glasgow, conhecendo meus desejos, insistentemente recomendou uma viagem a algum país da América do Sul. Recaiu a escolha no Brasil, o melhor campo para minhas pesquisas, visto que as produções vegetais desse imenso império talvez fossem então menos conhecidas dos ingleses, que as de qualquer outro país de igual tamanho em todo o mundo. Na verdade havia ele sido visitado antes por naturalistas alemães e ingleses; porém nenhum inglês, com a só exceção de Cunningham e Bowie e o intrépido Burchell, havia penetrado o interior: províncias inteiras, especialmente ao norte, apresentavam um campo virgem às investigações de viajantes futuros. E aquelas eram as que me interessava explorar.⁸¹

⁸⁰ BRESSON, François. “A leitura e suas dificuldades”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura...*, op. cit., p. 27.

⁸¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 19.

Apesar das particularidades que diferenciam a viagem de George Gardner daquelas realizadas pelos outros viajantes, existe em comum o fato de o escocês ter passado por inúmeras dificuldades para chegar aos locais desejados, ausência de recursos materiais, empecilhos em encontrar animais e guias para auxiliar na viagem, falta de estabelecimentos para descansar e dormir e etc. Dentre as dificuldades, uma se destaca: a escassez de caminhos transitáveis ao longo do ano.

Os acidentes com os materiais levados por George Gardner foram constantes. Somente entre a Vila de Natividade e São Romão, no limiar das atuais regiões Norte e Nordeste, os espécimes botânicos coletados foram derrubados na água mais de três vezes ao tentar atravessar os rios encontrados no trajeto. Quando isso ocorria, os espécimes e as caixas de couro que os armazenavam ficavam encharcados, e era preciso secar o material e colocá-lo no sol quando possível, correndo o risco de perder a coleção, além da necessidade de interromper a viagem para o tratamento do material.

As plantas coletadas eram, geralmente, secas e envoltas em folhas de papel para serem preservadas durante a viagem. Em um dos últimos acidentes nesse percurso, já beirando o território da Província de Minas Gerais, até os papéis utilizados para embalar foram molhados e sobre o incidente ele escreveu:

[Início do mês de junho de 1840] Partimos cedo na manhã seguinte, com a intenção de fazer longa jornada, pois a casa mais próxima, dizia-se, ficava a seis léguas de distância, que logo imaginei equivalerem a dez léguas legais. Logo que deixamos a casa tivemos de atravessar um pequeno rio, de leito muito lodoso, onde um dos cavalos se atolou e, tentando livrar-se, caiu na água com toda a carga. Demoramos a conseguir tirar-lhe as caixas, que então já estavam repletas de água: felizmente não levavam espécimes botânicos. Mas uma das caixas continha os últimos restos de meu estoque de papel de embrulho para plantas secas, bem como uma caixinha cheia de peles de morcegos e de pequenos quadrúpedes, juntamente com insetos, e tudo ficou mais ou menos destruído.⁸²

Assim como os perigos de perder os espécimes são registrados nos relatos, quando conseguiam contorná-los, ainda mais recebendo auxílio, o sentimento de alívio tomava conta e os apontamentos também registram essa sensação, descrita por Henry Bates:

A distância entre a Ponta de Cururu e Santarém [no Pará] foi percorrida em três dias durante os quais enfrentamos os mesmos percalços dos dias anteriores, sob a forma de ventos contrários e violentos, de rasouras [desbastar] e de barrancos eriçados de pedras. Alegrei-me por me ver afinal

⁸² GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 183.

em segurança sob o teto de uma casa, com todas as minhas coleções – obtidas à custa de tantos sacrifícios e após arrostar tantos perigos – em perfeito estado e sem que se tivesse perdido um único espécime. Meus ajudantes, depois de descarregarem o barco e o devolverem ao seu dono, vieram receber o pagamento, que foi feito parte em mercadorias, parte em dinheiro. E na noite de 7 de outubro, depois de um bom jantar, eles jogaram às costas as suas trouxas e partiram a pé para suas casas, situadas a 120 quilômetros dali. Fiquei surpreso com os bons sentimentos demonstrados por aqueles pobres índios, no momento da despedida. Ângelo Custódio declarou-me que estava à minha disposição para me servir de piloto sempre que eu desejasse subir de novo o [rio] Tapajós. Alberto mostrou-se pouco demonstrativo, como de hábito, mas Ricardo, com quem eu tivera sérios desentendimentos durante a viagem, chegou a derramar algumas lágrimas quando me apertou a mão e me disse adeus.⁸³

Por meio das experiências, podemos vislumbrar algumas das dificuldades enfrentadas pelos viajantes para levar tanto sua bagagem pessoal quanto os espécimes e os materiais a serem utilizados na coleta de dados. Os objetos utilizados para o registro da viagem deveriam ser prático e eles podiam se valer do lápis e caderno,⁸⁴ das folhas para anotações armazenadas nas malas, ou trazer consigo um objeto encontrado desde a época da Inglaterra elisabetana: o “livreto ou carnê que pode ser colocado no bolso, no qual se pode escrever estando em pé, fora de casa, sem o embaraço de um tinteiro e sem a necessidade de uma mesa, e o qual permite apagar o que foi escrito antes e escrever novamente na mesma página”.⁸⁵

Diante dos obstáculos, notamos o empenho desses viajantes em transpô-los para registrar os aspectos de suas viagens. As anotações eram feitas com almejado zelo e trazem engendradas em si as particularidades de cada viajante, aspectos da realização da viagem e os objetivos do próprio relato. É heterogênea a maneira de escrever o que se passava no campo dos sentimentos, das experiências e da relação com a realidade brasileira.

Muitos dos apontamentos eram feitos com algum intervalo de tempo entre a experiência e o seu registro, correndo o risco de serem esquecidas informações. Isso nos aponta George Gardner quando na Província de Minas Gerais na tarde de 12 de junho de 1840: “[...] deixamos as pouco hospitaleiras margens do Rio Claro, indo chegar, após duas léguas de caminho, à próxima fazenda, chamada Boqueirão. [...] Nosso hospedeiro, cujo nome lamento ter deixado de registrar, não nos deixou partir na manhã seguinte antes do almoço”.⁸⁶ Por não anotar o nome de quem o recebeu no momento da hospitalidade ou logo após a experiência, ficou a lacuna impedindo o agradecimento nominal.

⁸³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 190.

⁸⁴ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 249.

⁸⁵ CHARTIER, Roger. *Inscriver e apagar: cultura escrita e literatura, século XI e XVIII*. São Paulo: Editora Unesp, 2007, p. 74.

⁸⁶ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 185.

Havia ocasiões em que ainda durante o passeio o viajante escrevia suas percepções, não havendo um grande intervalo de tempo entre a vivência e o registro. Assim fez Thomas Ewbank no Passeio Público, no Rio de Janeiro:

No passeio existe um grande caramanchão. Parreiras e trepadeiras formam suas paredes; uma densa folhagem parecendo palha serve-lhe de telhado. Dentro há uma mesa onde os cidadãos podem almoçar ou jantar com alimentos que trouxeram ou saborear frutas e doces comprados aos negros no portão. A mesa é uma laje de granito, de 25 centímetros de espessura, 1,20 metros de largura e 30 metros de comprimento, descansando sobre pedestais esculpidos, cada um dos quais pesa uma tonelada. Um banco do mesmo maciço material e do mesmo tipo completa um mobiliário destinado a durar enquanto existir a cidade. Sobre ele estou escrevendo estas observações.⁸⁷

Elizabeth Agassiz, durante a viagem de navio pelo Amazonas, também fornece elementos sobre as circunstâncias e o momento do dia em que ocorria o registro:

Eis como vivemos: saltamos das redes ao alvorecer, depois descemos para nos vestir e tomar uma xícara de café forte. Durante esse tempo, lavam a coberta, arrumam as redes, de modo que tudo está em ordem quando subimos de novo. Enquanto esperamos o almoço, marcado para às dez horas e meia, estudo português, não sem interromper freqüentemente minha lição para olhar as margens e admirar as árvores; a tentação é constante quando passamos perto de terra. Às dez horas e meia, onze no máximo, sentamo-nos à mesa. Já depois o brilho do sol é muito vivo, e, habitualmente, recolho-me ao camarote; é a hora de por o meu diário em ordem e fico escrevendo durante o forte calor.⁸⁸

No caso de Elizabeth Agassiz, a atualização de dados da viagem em seu diário era uma atividade habitual. Mais indícios que podem nos ajudar a compreender essa questão são apresentados pelo naturalista inglês Henry Walter Bates, quando estabelecido no Pará, em um local próximo de Ourém:

A coleta e o preparo dos espécimes, bem como as anotações que fazíamos, mantinham-nos bastante ocupados. Os dias pouco se diferenciavam um do outro, de forma que uma descrição geral da série de fatos ocorridos num dia, inclusive a seqüência de fenômenos naturais, bastará para dar uma idéia sobre a maneira como um naturalista passa os seus dias nos trópicos. Costumávamos levantar-nos logo que o dia clareava, quando então Isidoro, depois de nos preparar uma xícara de café, ia até a cidade para comprar as provisões diárias. As duas horas que precediam o café matinal eram dedicadas à ornitologia. A essa hora da manhã o céu era invariavelmente sem nuvens [...]. Depois do café, nosso tempo era ocupado com a entomologia, entre as 10

⁸⁷ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 68-69.

⁸⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 129.

da manhã e as 2 ou 3 da tarde, já que a melhor hora para os insetos da floresta é a imediatamente anterior à hora mais quente do dia.

O calor aumentava rapidamente por volta das duas horas [...], período em que todos os pássaros e mamíferos da floresta se calavam. [...]

Geralmente ocupávamos nossas noites organizando as nossas coleções e tomando apontamento. Jantávamos às quatro da tarde e tomávamos chá por volta das sete da noite. Às vezes dávamos um passeio pela cidade, para apreciar a vida brasileira ou desfrutar da companhia de outros europeus ou americanos.⁸⁹

O registrar das vivências, os cenários observados pelos viajantes em que pessoas, flora, fauna, costumes e outros elementos configuram uma faceta da realidade brasileira e tornam-se matéria-prima para o relato escrito. O cuidado em atualizar diariamente os dados está relacionado ao objetivo da viagem, pois dentre as experiências são apresentadas aquelas pertinentes ao escopo da permanência no Brasil.

O trabalho com os registros traz o cuidado com o texto em dispor as notas de forma a criar um relato com as partes concatenadas e coerentes. Essa forma de trabalho é demonstrada por Richard Burton durante sua estada em Petrópolis:

Dediquei algumas páginas a essa excursão tipo Cockney, a essa versão brasileira da viagem de Londres a Richmond. Minha intenção em parte, foi permitir que os [sic] milhares de pessoas que bem conhecem o caminho possam verificar a precisão de minhas descrições. Os livros de viagem, convém observar, dependem, para assumir caráter permanente, da opinião dos “entendidos”, isto é, daqueles que vivem ou que viveram entre os cenários descritos.⁹⁰

Nesse momento surge uma questão relevante sobre a natureza do relato de viagem: qual a intenção do viajante ao dar esse tipo de tratamento ao seu escrito? Na busca por respostas, percebe-se a relação entre o registro e a publicação do relato, e desponta um elemento de vital importância relacionado a essas preocupações dos viajantes: a questão de procurar apresentar um relato dotado de veracidade ao público leitor.

Tal postura ronda o ambiente dos escritos impressos desde o século XVII e, nesse período, escreve Ben Jonson “para alguns, é a publicação impressa que é a novidade das notícias; eles têm como princípio não acreditar senão no que veem impresso”.⁹¹ Contudo, também é pertinente destacar certa resistência ao material impresso, que após ter sido elaborado de forma manuscrita pelo(a) autor(a) passava pelas mãos de diferentes pessoas e provinha da oficina tipográfica, “a

⁸⁹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 32-34

⁹⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 43.

⁹¹ JONSON, Ben. *The staple of News*. Manchester: Manchester University Press, 1988, p. 295. Apud. CHARTIER, Roger. *Inscrição e apagar...*, op. cit., p. 140.

relativa raridade das cópias conservadas não deve confundir o fato de que, no século XVII, a publicação manuscrita, em suas diferentes formas, continua sendo uma modalidade fundamental de circulação dos textos”.⁹²

Para muitos viajantes, o registro de suas experiências e a organização de seu relato teve como base a autenticidade do que está apresentando, isso é um elemento essencial. Observemos o que dizem alguns deles, a começar por Thomas Ewbank.

Esse inglês estabelecido nos Estados Unidos deixou Nova York em dezembro de 1845, tendo chegado ao Brasil no início de fevereiro do ano seguinte. Seu objetivo era ter contato com novidades que pudessem servir de inspiração para desenhos e escritos. Em terras brasileiras, observou distintos aspectos da realidade e registrou-os deixando clara sua opinião; sobre o inconveniente que isso poderia causar, ele escreveu:

Como exteriorizo opiniões, sem considerar, nesta época política, se são políticas ou não, certamente haverá entre elas algumas que não gozarão da simpatia de todos os leitores. Mas que importa isso? O Criador não nos fez para que todos pensássemos e sentíssemos, víssemos e falássemos, refletíssemos e escrevêssemos do mesmo modo. Seria absurdo esperar tal coisa e pior que rematada loucura zangar-se por isso.⁹³

Thomas Ewbank pretende escrever não para agradar, mas para apresentar o que observou e sem distorções, como se estabelecesse uma relação de honestidade entre ele, escritor, e o leitor. Sobre as religiões e a religiosidade no Brasil, temas muito presentes no relato, ressalta:

Diz-se que se deveria guardar silêncio sobre as questões eclesiásticas, pois não cabe a um leigo nelas se imiscuir. Contudo, não precisei sair de meu caminho para topar com elas. No Brasil, por toda a parte encontra-se a religião ou o que receba tal nome. Nada se pode fazer, nem observar sem deparar-se com ela de uma forma ou de outra. É o mais importante detalhe da vida pública e privada que aí temos. [...] Não levar tais fatos em consideração seria omitir os atos mais populares e esquecer os protagonistas favoritos do drama nacional. É possível que em algumas ocasiões eu haja comentado com demasiada liberdade alguns fatos, mas não cheguei a torcer nem um único deles.⁹⁴

Encontramos também esse aspecto nos escritos de James Fletcher e Daniel Kidder, associado ao desejo de apresentar informações de uma perspectiva diferenciada de outras publicações do período: “Si bem que varias obras recentemente publicadas a partir de 1857 tratem em

⁹² CHARTIER, Roger. *Inscriver e apagar...*, op. cit., p. 190.

⁹³ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 17-18.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 18.

particular de certas regiões do país, nenhuma outra em língua inglesa dá, como esta, uma visita geral do Brasil e dos brasileiros”.⁹⁵

Os dados expostos por eles possuem um diferencial com relação a outras obras sobre o Brasil, pois em sua perspectiva escrevem com veracidade e “A experiência dos autores sobre as coisas do Brasil se estende por um longo período de tempo, e foi com toda a consciência e imparcialidade que se esforçaram em manifestar o seu modo de julgar o país e os seus habitantes”.⁹⁶

A preocupação com a fidedignidade foi um dos fatores que impeliu os viajantes a citar outros relatos, seja para validar ou discordar de informações e opiniões apresentadas, criando uma rede de comunicação e intertextualidade entre os escritos. Além disso, diversas fontes foram consultadas: jornais, relatórios oficiais, mapas, estudos acadêmicos ou institucionais, livros sobre temas diversos, gramáticas, dicionários etc. Assim, os relatos discorrem não somente sobre a viagem e o viajante, mas configuram um estudo de aspectos da realidade brasileira com observações de suas particularidades *in loco*.

Sobre a vultosa lista de trabalhos citados, escrevem Daniel Kidder e James Fletcher no prefácio da primeira edição:

Os autores consultaram todas as obras importantes em francês, alemão, inglês e português, que lhes pudesse trazer esclarecimentos sobre a historia do Brasil, assim como varias memórias publicadas e discursos lidos perante a florescente “Sociedade Geografica e Historica” do Rio de Janeiro. Para os dados estatísticos, examinaram pessoalmente os arquivos do Imperio e das províncias, ou fizeram citações directas de publicações officiais.⁹⁷

Richard Burton teve a mesma postura: seu relato apresenta grande variedade de fontes e parte dos dados apresentados foi aprofundada em notas de rodapé, nas quais encontramos comparações entre seus apontamentos e aqueles feitos por outros estrangeiros e nacionais sobre o assunto, estudos recentes acerca de temas diversos, atualização de dados estatísticos apresentados em relatos anteriores ao dele, tabelas estatísticas para justificar opiniões e uma série de outras informações para embasar o que apresenta.

Esse conjunto afigura um mapeamento documentado em alguns momentos auxiliado por sua esposa Isabel Burton, responsável pelos trâmites para a publicação do relato na Inglaterra. No prefácio de *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*, escrito por ela, notamos a

⁹⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. XVII, vol. 1

⁹⁶ Ibidem, p. XVIII, vol. 1.

⁹⁷ Ibidem, p. XIII, vol. 1.

intenção de deixar claro o que considera inadequado no relato, apesar de afirmar ser fiel ao texto do marido.⁹⁸

Apesar do anseio pela veracidade fazer-se presente nas intenções dos viajantes, torna-se evidente por meio do estudo dos relatos a distância entre o desejo e sua concretização. São sintomáticos os apontamentos de Thomas Ewbank sobre o cerimonial religioso em que estiveram tanto o viajante quanto D. Pedro II e sua esposa, descrito com acidez no que concerne ao vestuário, excesso de teatralização e esvaziamento de sentido mais profundo. No exercício de reconhecer suas tendências, o viajante escreve:

Eu posso estar sendo influenciado por meus preconceitos – todos nós o somos quando fora do círculo de influências em que nossos hábitos e opiniões se formaram; mas este culto manual, labial, tibial; este culto borrifado, esfumaçado, pintado, pantomímico do Criador, este sistema de ostentação e de imitações douradas que apaga a sensibilidade dos mortais, parece fora de propósito nos dias de hoje. Por alguns títulos ultrapassa em grosseria a mais grosseira idolatria. A comunhão dos índios norte-americanos com o Grande Espírito parece mais consistente e requintada. Verdade é que ela foi praticada por nossos antepassados, isso num tempo em que eles eram um pouco melhor informados que os bárbaros modernos.⁹⁹

Reconhecer a existência de preconceitos não abrandou sua pena, reiterativo nas críticas à monarquia. O trecho a seguir fornece informações que nos auxiliam a compreender a forma como o regime e seus representantes são expostos no relato:

Os brasileiros são apegados às solenes tolices das cerimônias das cortes de Portugal e de outros países da Europa que dificilmente se pode testemunhar sem sentir desprezo pelos seus atores. Causa profunda aversão ver ministros americanos prestando à monarquia humilhante homenagem, coisa que as repúblicas da Grécia, [sic] não permitiam que seus embaixadores prestassem nem mesmo na corte da Pérsia.¹⁰⁰

⁹⁸ “Antes que o leitor se embrenhe pelo interior do Brasil, guiado pelo meu marido, seja-me permitido dizer-lhe duas palavras. Regressei à Pátria, para uma licença de seis meses, depois de três anos no Brasil. Um dos muitos encargos que tenho de executar para o Capitão Burton é tratar da publicação das páginas que seguem. [...] embora eu aceite, com orgulho, a tarefa que me foi confiada, e me comprometa a não me valer de meus poderes discricionários para alterar uma única palavra do texto original, protesto, com veemência, contra os seus [de Richard Burton] sentimentos religiosos e morais, em desacordo com uma vida plena de correção. Chamo a atenção, indignada, particularmente para a maneira deturpada de se referir à nossa Santa Igreja Católica Romana e para apoio ao antinatural e repulsivo costume da poligamia, que o Autor tem o cuidado de não praticar, mas que, do alto de um pedestal de moralidade, prega aos ignorantes, como recurso para o povoamento das nações jovens”. BURTON, Isabel. “Prefácio”. In: BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 14.

⁹⁹ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 291.

¹⁰⁰ Ibidem, p. 115.

A antipatia está no hábito que os brasileiros adquiriram em se apegar ao costume português de cerimoniais de corte, também praticadas em outros países da Europa. Longe da monarquia, pois o inglês deixou sua terra natal e estabeleceu-se nos Estados Unidos, o sistema republicano é defendido por Thomas Ewbank e causa-lhe estranhamento ver republicanos prestando homenagens a monárquicos, em uma situação humilhante e ainda mais perante um sistema que polui e ameaça a América com “governantes hereditários, direitos de primogenitura, dízimos e uma Igreja ligada ao Estado”.¹⁰¹ E as críticas feitas à D. Pedro II e à monarquia são duras em diferentes momentos.

Ao considerarmos a questão da veracidade, ela deve ser compreendida como orientação para os apontamentos, aquilo a ser registrado nos relatos, e não como um objetivo conquistado. Isso torna-se claro quando comparamos o trecho a seguir, extraído do início do relato, com os apontamentos acima:

O mundo é ainda uma escola de primeiras letras. Das raças e nações que a cursam algumas já passaram pela cartilha do conhecimento, sendo absolutamente certo que jamais freqüentarão todas juntas a mesma classe, de religião, artes, ciências ou organização política. O dogma da uniformidade é contrário à lei orgânica da diversidade.¹⁰²

Apesar de não conquistado com êxito o objetivo da veracidade, notamos que diferentes fatores indicam a preocupação dos viajantes com a produção do relato e seu público: o empenho em ultrapassar as dificuldades encontradas durante as viagens, levando materiais que permitissem realizar as atividades propostas e fazer registros, associado à preocupação com um texto bem concatenado e capaz de trazer informações relevantes sobre a realidade brasileira. Além da presença física nos locais descritos e das experiências apontadas, esses elementos favorecem a construção de um relato interessante para publicação.

O relato de viagem pelo Brasil tinha público interessado pelo que se passava nas terras brasileiras. Em épocas anteriores ao século XIX, a procura por informações era feita por leitores portugueses e outras pessoas além de Portugal e suas colônias. Contudo, o interesse desses estrangeiros foi refreado pelas tentativas do governo luso em manter afastadas as ações cobiçosas e os interesses dessas nações sobre suas possessões, limitando o acesso de dados sobre suas terras coloniais.¹⁰³ Como destaca Ronald Raminelli:

¹⁰¹ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 21.

¹⁰² Ibidem, p. 18.

¹⁰³ Com a presença dos portugueses na América, ao longo de quase três séculos, os estrangeiros encontraram dificuldades para visitar a possessão portuguesa. O empenho em manter afastada a presença de forasteiros e refrear seus interesses tornou incômodas sua presença e a divulgação de informações sobre a colônia. Em um ambiente

Nem sempre os inventários das terras bráslicas percorriam os caminhos em direção ao monarca. O mundo colonial, decodificado em papeis, não era enviado apenas a Lisboa ou a Madri. Os centros, por vezes, localizavam-se muito além dos Pirineus, em cidades como Paris, Amsterdã e Roma. Depois de transcritos os inventários, as notícias eram publicadas ou armazenadas pelos reinos rivais ou pela Igreja. Finalizava assim o percurso de inventários indispensáveis ao aumento dos impérios ou da fé católica. [...] Inúmeros testemunhos percorreram-no e deixaram escritas suas impressões. Além dos lusitanos, franceses e neerlandeses pretendiam comercializar produtos e, por vezes, estabelecer possessões nos domínios dos monarcas ibéricos. Os relatos de viagem descrevem os caminhos, os índios e os recursos naturais capazes de prover o sustento de moradores e conquistadores futuros.¹⁰⁴

Ao longo do Oitocentos, o público leitor manteve seu interesse pelos relatos de viagem, vide o considerável número de edições dos relatos e sua publicação em diferentes países, e esse grupo era composto não somente por homens, mas também por mulheres que procuravam e liam esse tipo de literatura, como

No ambiente arejado onde Adèle [Toussaint-Samson] vivera boa parte de sua vida [na França], o tema das viagens há muito havia deixado de ser exclusividade das rodas de homens de ciências ou de negócios para tornar-se um dos assuntos prediletos das conversas femininas. Já na década de 1840, um jornal como o *Musée des Familles*, dedicado às “leituras do anoitecer”, com textos de Honoré de Balzac e Victor Hugo, desenhos de François-Auguste Biard e Paul Gavarni, entre outros, trazia uma sessão “de estudos de viagem”, ao lado de outros estudos morais, literários, científicos, artísticos e biográficos. O Rio de Janeiro foi tema de um desses “estudos”, como de centenas de outros artigos e livros de viajantes sobre o Brasil publicados na França.¹⁰⁵

de disputas por terras além da Europa, o conhecimento sobre essa porção de terra poderia fornecer subsídios para possíveis investidas exploratória por outros reinos. Preocupação registrada inclusive pelos próprios colonos portugueses, como Gabriel Soares de Sousa (ca. 1540 - ca. 1591), autor de *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, que apresenta elementos da costa brasileira e aspectos da flora, fauna, população, engenhos e povoações, em especial, da região da Bahia de Todos os Santos. Nascido em Portugal, chegou à Bahia no ano de 1570 onde foi senhor de engenho e proprietário de fazenda em sítio localizado entre Jaguaribe e Jequiriçá. Após viver 17 anos no Brasil, voltou para a Europa onde sua obra passou a circular doze anos após o regresso. Apesar da resistência da coroa portuguesa, a colônia recebeu estrangeiros de diferentes origens no século XVI e nos seguintes e que sobre ela deixaram seus relatos. Dentre eles estão Hans Staden e Paulmier de Gonneville, no século XVI; Johan Nieuhof no século XVII; Charles de La Condamine e Louis-Antoine de Bougainville no século XVIII. SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587, obra de Gabriel Soares de Souza, Senhor de engenho da Bahia, n'ella residente dezessete anos, seu vereador da Camara, etc. Edição castigada pelo estudo e exame de muitos codices manuscriptos existentes no Brazil, em Portugal, Hespanha e França, e acrescentada de alguns commentarios à obra por Francisco Adolpho de Varnhagen*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851. Um panorama das obras produzidas pelos viajantes entre o século XVI e o XX foi traçado por Rubens Borba de Moraes em *Bibliographia brasiliana: livros raros sobre o Brasil publicados desde 1504 até 1900 e obras de autores brasileiros do período colonial*. São Paulo: Edusp, FAPESP, 2010, 2. vols.

¹⁰⁴ RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas: monarcas, vassallos e governo a distância*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 55.

¹⁰⁵ TURAZZI, Maria Inez. “Prefácio”. In: TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil...*, op. cit. pp. 28-29.

Outra característica dos leitores é fornecida por Henry Bates: o desejo por relatos que trazem informações palatáveis para um público mais amplo, não especialista na mesma área que o autor-viajante. Diz o naturalista no prefácio da segunda edição de sua obra:

Como tivessem insistido para que eu preparasse nova edição desta obra para um círculo mais amplo, que os contemplados na anterior, julguei aconselhável condensar aqueles trechos que, tratando de questões científicas complexas, pressupõem um conhecimento mais preciso de história natural do que o autor tem o direito de esperar da generalidade dos leitores. A narrativa pessoal foi deixada completa, junto com aquelas minúcias descritivas, capazes de interessar a todas as classes, moços e velhos, e referentes ao grande rio em si, à maravilhosa região por ele percorrida, às luxuriantes florestas primitivas que a revestem quase inteira, como ao seu clima, suas produções, seus habitantes.¹⁰⁶

A procura pelos relatos dava-se em um ambiente de maior oferta de livros impressos e florescente mercado editorial, somando-se ao aumento de bibliotecas no Brasil e em países da Europa. Conforme Manuel Portela, com base nas informações de Robin Alston, somente na Inglaterra, o número de bibliotecas de 1600 a 1699 era de 1.177 estabelecimentos; de 1700 a 1799 havia 3.071 e, de 1800 a 1899, o total chegou a 7.683.¹⁰⁷

Além do leitor estrangeiro, a produção desses textos sobre o Brasil pelos viajantes também estava disponível e tinha considerável procura nas próprias terras brasileiras. Nas primeiras décadas do século XIX, no Rio de Janeiro, só na Livraria Plancher do francês Pierre-René-François Plancher de la Noé, havia 317 títulos disponíveis nos catálogos. Segundo Marco Morel, “a História formava o principal filão editorial: somada à Política, compunha quase metade do acervo da livraria. Que tipo de História se escrevia? O item mais citado eram as Memórias, seguido dos livros de Viagem, Geografia e Cartografia”.¹⁰⁸

Os impressos sobre viagens também faziam parte do acervo da Biblioteca da Faculdade de Direito de S. Paulo, em dezembro de 1872, contabilizando 54 obras, em 194 volumes como indica o quadro estatístico compilado por Marisa Midori Deaecto. Os impressos em língua nacional eram 6 obras, em 8 volumes, e 48 obras impressas em língua estrangeira, em 186

¹⁰⁶ BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, p. 25, vol. 1. O prefácio para segunda edição não consta na publicação pela Itatiaia (Belo Horizonte) e Edusp (São Paulo) e tradução de Regina Regis Junqueira por basear-se na quarta edição da obra de 1876.

¹⁰⁷ PORTELA, Manuel. *O comércio da literatura*. Mercado e representação. Ensaio. Lisboa: Antígona, 2003, p. 75. Apud. DEAECTO, Marisa Midori. *No Império das Letras...*, op. cit., pp. 251-252.

¹⁰⁸ MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos. Imprensa, atores políticos e sociabilidade na cidade imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 38.

volumes. O total de obras sobre viagens ultrapassava outros temas, como diplomacia, matemática e geografia.¹⁰⁹

Com base na importância do público leitor para o viajante e na demanda por relatos no Brasil e no exterior, o “viajante-botânico”, o “viajante-cônsul”, o “viajante-professor”, o “viajante-missionário” escrevia também para o público leitor especializado que exercia atividades na mesma área em que ele atuava?

Sabemos que havia a intenção de publicar os relatos por nós analisados, configurando uma relação entre escritor e leitor na própria formulação do relato. Também podemos compreender esse contexto por meio do que Jean Marie Goulemot chama de “fora-do-texto”, ou seja, a configuração da relação entre o leitor e a situação de leitura, sendo a própria leitura um processo de aprovação e de troca.¹¹⁰ Isso colocado, um elemento que nos ajudará a responder o questionamento é pensar, baseando-nos em Pierre Bourdieu, o relato além de um texto, considerando o seu modo de usar,¹¹¹ e para isso voltemos à dedicatória, a começar pelo relato de Richard Francis Burton.

Súdito da monarquia britânica, a permanência de Richard Burton em terras brasileiras e seu relato de viagem fazem parte e são reflexo das relações entre o governo que representava e o governo brasileiro. O comércio britânico e suas relações com o Brasil tiveram crescimento contínuo ao longo do século XIX, levando-o a dizer que há “um Império [brasileiro] preso a nós [britânicos] pelos laços do comércio”.¹¹² Alguns números auxiliam-nos a dimensionar tal aumento:

Em 1835, o valor das mercadorias enviadas para o império pela Grã-Bretanha era um pouco mais de dois milhões e meio de libras esterlinas; por volta de 1854-5, as exportações dobram de valor; por volta de 1863-4, eram quarenta e um por cento maiores que a cifra de 1854-5; por volta de 1874-5, eram quinze por cento maiores que o valor da última década.¹¹³

Em vista desse contexto, a dedicatória escrita por Burton a Lorde Stanley, membro do Parlamento Britânico, ganha cores de um compilado de informações capaz de auxiliar e estimular uma contínua atuação do governo britânico em diferentes áreas no Brasil, como no comércio.

¹⁰⁹ DEAEETO, Marisa Midori. *No Império das Letras...*, op. cit., p. 232.

¹¹⁰ GOULEMOT, Jean Marie. “Da leitura como produção de sentidos”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura...*, op. cit., p. 108.

¹¹¹ BOURDIEU, Pierre; CHARTIER, Roger. “A leitura: uma prática cultural. Debate entre Pierre Bourdieu e Roger Chartier”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura...*, op. cit., p. 235.

¹¹² BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 13.

¹¹³ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil...*, op. cit., pp. 273-274.

Ele contou com o apoio de políticos britânicos e brasileiros para a realização de sua viagem e a concessão de permissões para incursionar pelo território brasileiro. Algo declarado logo no início, na dedicatória, e também ao longo do relato.¹¹⁴ A dedicatória foi considerada por Richard Burton não “como tentativa de buscar proteção, depois de cometer o crime de publicar verdades rudes e de defender opiniões que não são as de uma influente maioria”; o objetivo foi

chamar a atenção de Vossa Excelência [Lorde Stanley] para o Brasil, uma região tão rica em dádivas da Natureza, tão farta em possibilidades ainda inexploradas e tão ansiosa de progresso; [...] e pelo seu elevado e honroso desempenho no que diz respeito aos créditos públicos [...], estarei certo (para usar a frase estereotipada) de que tempo e trabalho não foram gastos em vão.¹¹⁵

Essa vinculação nos faz refletir, antes de rotular o viajante como aquele exclusivamente na condição de quem viaja, que é necessário considerá-lo como alguém atuante em determinada área, por exemplo medicina, botânica, mineralogia, política etc.; e, assim, o relato deve ser visto não somente como resultado de uma viagem e que trata, apenas, de temas a ela relacionados, sendo compreendido como resultado e parte de uma conjuntura política, geopolítica e econômica.

I.4.1. Relações e vínculos

No caso de Richard Burton, verificamos haver uma via de mão dupla, pois, aceito seu pedido para incursionar pelo Brasil, ele interrompeu brevemente suas ações no serviço diplomático. Em contrapartida, forneceu ao governo britânico informações capazes de auxiliar nos investimentos em diferentes áreas no Brasil, inclusive advertindo quem desejasse empreender alguma atividade nas terras brasileiras:

Os serviços de um trabalhador habilitado, qualquer que seja sua especialidade ou profissão, serão aproveitados imediatamente, e valorizadíssimos, e haverá

¹¹⁴ “Na cena da dedicatória, a mão do autor transmite o livro à mão que o recebe, a do príncipe, do poderoso ou do ministro. Em contrapartida deste dom, um contra-dom é buscado, quando não garantido [...]. O que é interessante é justamente esta reciprocidade. O autor oferece um livro contendo o texto que escreveu e, em troca, recebe as manifestações da benevolência do príncipe, traduzida em termos de proteção, emprego ou recompensa. Mas esta reciprocidade é falsa. A retórica de todas as dedicatórias visa na verdade oferecer ao príncipe aquilo que ele já possuía. Não aquilo que ele não tinha, essa obra que sob a forma de um livro lhe é dada, mas aquilo que ele já possuía, na medida em que ele é autor primeiro, o autor primordial. Ele não escreve o livro mas a intenção do livro estava já no seu espírito. [...]”. CHARTIER, Roger. *A aventura do livro: do leitor ao navegador: conversações com Jean Lebrun*. [São Paulo]: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Editora Unesp, [1998], pp. 39-40.

¹¹⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 13.

sempre procura deles; e será sempre por sua própria culpa se o emprego não conduzir à fortuna, e ao que podemos chamar de posição social.¹¹⁶

Temos situações semelhantes em outras áreas, evidentemente com particularidades próprias da natureza de cada atividade, como é o caso das sociedades científicas como receptoras de espécimes coletados. Vejamo-las por meio do relato e da viagem de George Gardner. Como referido, esse escocês esteve no Brasil para dedicar-se à história natural e aos estudos de botânica, sendo sua viagem patrocinada por Sir William Jackson Hooker, então Vice-presidente da *Linnean Society of London*, membro de diferentes academias de ciências e diretor de *Kew Gardens*.¹¹⁷

As alusões feitas por George Gardner a outros viajantes apontam para uma rede de relacionamentos e troca de informações entre pares. Durante os preparativos da viagem diferentes naturalistas forneceram informações sobre caminhos interessantes a serem percorridos de acordo com os objetivos do viajante. Nesse aspecto, ele escreve sobre o início da viagem para Alagoas e o Rio São Francisco:

O objetivo principal de minha visita ao norte do Brasil era fazer uma viagem da costa às terras altas situadas ao lado oriental do Tocantins. Esta parte do país, que Von Martius¹¹⁸ e outros me recomendaram visitar, em razão de suas riquezas botânicas, dista cerca de 1.200 milhas de Pernambuco, e fica quase diretamente a oeste da província. Embora desejoso de empreender esta jornada, fui aconselhado por pessoas bem conhecedoras do interior do país a não realizá-la no fim da estação chuvosa [...].¹¹⁹

Além da influência de outros naturalistas na organização da viagem, eles também se fazem presentes por meio da intertextualidade entre os relatos e na troca de experiências dos viajantes. Dentre aqueles com destaque no cenário internacional da época, estão Alexander von Humboldt e Charles Darwin. Muitas vezes a citação a eles ocorre quando George Gardner

¹¹⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 227.

¹¹⁷ “Kew é pequena cidade do condado de Surrey, perto de Londres, universalmente conhecida por seu observatório astronômico e por seu jardim botânico, que é o mais rico do mundo”. MELLO-LEITÃO, Cândido de. “Prefácio”. In: BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, p. 32, nota 14, vol. 1.

¹¹⁸ “Carl Friedrich Philipp von Martius nasceu em 17 de abril de 1794 em Erlangen no estado de Bavária, encontrando já, no berço, a matrícula para a universidade, como presente de um tio. Em 1810 começou o curso de medicina, depois o de botânica, e em 1814 integrou o ‘Instituto dos Alunos da Academia de Ciências de Munique’. Dois anos depois, tornou-se adjunto da Academia e ingressou no serviço público bávaro. Viajou, junto com seu colega Spix, pelo Brasil em missão científica. Após o retorno, entrou na Academia como membro regular e tornou-se diretor do jardim botânico. Em 1826 o rei nomeou Martius como professor titular da universidade. Dedicou toda a sua vida aos estudos sobre o Brasil, que considerava como sua segunda pátria. Morreu em 13 de dezembro de 1868”. AUGUSTIN, Günther. *Literatura de viagem na época de Dom João VI*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009, pp. 50-51.

¹¹⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 59.

compara e aprofunda dados apresentados por eles, e ao transmitir sensações e impressões durante a sua viagem pelo Brasil, como se compartilhasse e compreendesse através de suas próprias experiências o que os autores citados desejaram exprimir sobre as incursões por eles realizadas. A sensação que o leitor atento tem é que Gardner interioriza esses relatos e os sentimentos descritos por outros viajantes. Vejamos um dos momentos em que isso ocorre, logo quando ele chega ao Brasil:

Senti bem a verdade da observação de Humboldt de que, quando um viajante recém-chegado da Europa penetra pela primeira vez nas selvas da América do Sul, a Natureza se lhe apresenta sob aspectos tão inesperados que ele mal pode discernir o que mais lhe excita a admiração – se o profundo silêncio dessas solidões, se a beleza individual e o contraste das formas, ou o vigor e o frescor da vida vegetal que caracteriza o clima dos trópicos.¹²⁰

Inserido no ambiente de viajantes movidos pelos estudos do meio natural, no contexto das sociedades científicas, dos jardins e dos museus de História Natural é que George Gardner coletou e enviou para Inglaterra grande quantidade e diversidade de coleções:

George's collections sent to England included many live plants, seeds, fossil fishes and an assortment of other natural history collections. Several collections, such as his insects, bats, and some animal skins did not survive his Brazilian expedition, except perhaps 'three large birds and two small bats' 'to take out and present to Dr W. D. H.' 'on the top of some fossil fishes from Barra do Jardim'. The herbarium collections were routinely sorted by Bentham and Hooker and sold by Pamplin's of Soho at the rate of £2 per 100 specimens. With between 15 and 30 duplicates of many numbers Gardner hoped that his expedition would be self-financing. Gardner's own estimates of the collections were impressive and were said to consist of some 3,000 species and 60,000 specimens. His Catalogue of Brazilian plants (ms at K) numbers his collections to just over 6,100, although with missing numbers, number splits and other problems 6,090 is a more reasonable estimate; to this must be added over 150 mosses, lichens and fungi.¹²¹

As relações estabelecidas entre seus pares contribuíram para a realização da viagem e, em consequência os resultados de sua incursão ajudaram a promover seu sucesso no meio científico. A expedição teve certo êxito, como notamos no volume de espécimes enviados, sendo considerável o número de coleções duplicadas que ficou com seus patrocinadores da

¹²⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 27.

¹²¹ HIND, D. J. N. *George Gardner (?1809-1849): a short biography*. Royal Botanic Gardens, p. 2. Esse trabalho biográfico faz parte de um conjunto de estudos sobre a vida e as pesquisas de George Gardner presentes no portal do *Kew Gardens*. Disponível em: <http://www.kew.org/science/tropamerica/gardner/biography.html>. Acesso em: 2 set. 2016.

viagem ao Brasil, como W.J. Hooker,¹²² G. Bentham, Sr. Winch, H.B. Fielding, Duque de Bedford, e também nos acontecimentos após seu retorno do Brasil, quando foi aceito como membro da *Linnean Society of London* e, por sugestão de George Bentham, sua ocupação principal seria a de documentar as coleções brasileiras coletadas durante a viagem.¹²³

Nesse jogo de interesses, “o cientista não exercia suas funções à parte dos interesses políticos e estratégicos das metrópoles europeias. Para alcançar mercês, ele deveria obedecer a uma etiqueta e se comportar segundo os interesses dos grupos que detinham o controle sobre os recursos materiais”.¹²⁴ Essa dependência é indicada na viagem empreendida por Henry Bates.

No período que esteve em terras brasileiras, ele coletou mais de 14.000¹²⁵ espécimes com destaque para as novas.¹²⁶ Por meio de agentes na Inglaterra, parte desse material deveria ser vendido para angariar recursos e continuar suas atividades no Brasil. Suas palavras deixam claro seu vínculo e de outros naturalistas com as instituições europeias:

[Ega, Província do Amazonas] Com relação às classes mais instruídas, não encontrei nenhuma dificuldade em fazê-las compreender que em todas as capitais européias havia um museu público, no qual se procurava colecionar espécimes de todos os produtos naturais dos reinos animal, vegetal e mineral. O que eles não conseguiam entender era como uma pessoa podia dedicar-se à ciência por sua própria conta; expliquei-lhes, porém, que a minha função era organizar coleções para o Museu de Londres e que eu era pago para isso – e isso eles entenderam facilmente.¹²⁷

¹²² Os trabalhos de George Gardner com W. J. Hooker continuaram após a sua partida do Brasil: “Depois do meu regresso à Inglaterra descrevi várias destas curiosas plantas [colhidas na Província de Minas Gerais] no sexto vol. do *Icones Plantarum*, de Hooker”. GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit. p. 201. [itálico no original]

¹²³ HIND, D. J. N. *George Gardner (?1809-1849)...*, op. cit., p. 2.

¹²⁴ RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas...*, op. cit., p. 135.

¹²⁵ Sobre o volume de espécimes coletados, diz Henry Bates: “The following is an approximative enumeration of the total number of species of the various classes which I obtained:

Mammals...52

Birds.....360

Reptiles.....140

Fishes.....120

Insects.....14.000

Mollusks.....35

Zoophytes....5

14.712”.

The naturalist on the River Amazons, a record of adventures, habits of animals, sketches of Brazilian and Indian life, and aspects of nature under the Equator, during eleven years of travel by Henry Walter Bates. London: John Murray, Albemarle Street, 1863, p. V, vol. 1. [Primeira edição]

¹²⁶ Algumas dessas espécies podem ser observadas em: Henry Walter Bates. History of Science. *The Linnean Society of London*. Disponível em: <http://www.linnean.org/>. Acesso em: 2 set. 2016.

¹²⁷ BATES, Henry Walters. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 203.

Os contratempos reforçam essa ligação. Devido à irregularidade nas vendas na Europa e no recebimento de correspondências e valores no Brasil, ele passou por momentos de grandes dificuldades financeiras:

O pior período foi o primeiro ano (1850), quando doze meses se escoaram sem que houvesse cartas ou remessa de dinheiro. No final desse período minhas roupas tinham virado farrapos; eu estava sem sapatos, o que constitui um enorme inconveniente nas florestas tropicais, mau grado as afirmações em contrário feitas pelos viajantes; além do mais, meu criado fugiu e me roubaram quase todo o dinheiro em moeda que eu possuía.¹²⁸

Outros elementos fornecem mais informações sobre o seu relacionamento com o ambiente científico europeu, dentre eles com um interlocutor importante nesse cenário, com quem Henry Bates teve contato próximo e seus trabalhos forneceram elementos para as publicações desse outro naturalista: Charles Darwin.

Enquanto Charles Darwin fez-se presente no relato de George Gardner como alguém com quem estabeleceu diálogos acerca das vivências durante a viagem, a relação com Henry Bates tem outra característica pois houve a confluência entre os estudos dele e a teoria proposta por Charles Darwin, apresentada em *A Origem das Espécies*, de que as espécies estão relacionadas e o que podia ser observado e estudado pelos naturalistas naquele momento era consequência de milhares de anos de mutações da fauna e da influência do meio sobre ela.¹²⁹

Escreve Charles Darwin sobre os trabalhos de Henry Bates realizados durante sua permanência no Brasil:

Ega was, indeed, as Mr. Bates remarks, a fine field for a Natural History collector, the only previous scientific visitants to that region having been the German Naturalists, Spix and Martius, and the Count de Castelnau when he descended the Amazons from the Pacific. Mr. Bates' account of the monkeys of the genera *Brachyuriis*, *Nyctipithecus* and *Midas* met with in this region, and the whole of the very pregnant remarks which follow on the American forms of the Quadrumana, will be read with interest by every one, particularly by those who pay attention to the important subject of geographical distribution. We need hardly say that Mr. Bates, after the attention he has bestowed upon this question, is a zealous advocate of the hypothesis of the origin of species by derivation from a common stock.¹³⁰

¹²⁸ BATES, Henry Walters. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 204.

¹²⁹ DARWIN, Charles. *On the origin of species by means of natural selection, or the preservation of favoured races in the struggle for life*. London: John Murray, 1859. (Primeira edição). No site <http://darwin-online.org.uk/> está disponível para consulta informações biográficas de Charles Darwin, a obra citada e outras publicações e manuscritos de sua autoria.

¹³⁰ Idem, "An Appreciation", *Natural History Review*, v. 3, s/p, 1863. In: BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons by Henry Walter Bates*. 2. reimp. London & Toronto: J. M. Dent & Sons Ltd; New York: E. P. Dutton & Co., 1921, pp. X-XI. [itálico no original]

A relação de Henry Bates com cientistas e instituições do gênero na Europa não se encerraram após deixar o Brasil. A viagem proporcionou-lhe destaque nesse contexto e ele esteve vinculado a diferentes sociedades científicas, inclusive uma equipe formada por membros de diferentes partes da Europa dedicou-se ao estudo dos novos espécimes coletados.¹³¹ A publicação de seu relato contou com estímulo de Charles Darwin:

When I first arrived in England being much depressed in health and spirits after eleven years' residence within four degrees of the equator, the last three of which were spent in the wild country 1400 miles from the sea-coast, I saw little prospect of ever giving my narrative to the world; and indeed, after two years had elapsed, had almost abandoned the intention of doing so. At that date I became acquainted with Mr. Darwin, who, having formed a flattering opinion of my ability for the task, strongly urged me to write a book, and reminded me of it months afterwards, when, after having made a commencement, my half-formed resolution began to give way. Under this encouragement, the arduous task is at length accomplished. It seems necessary to make this statement, as it explains why so long a time has intervened between my arrival in England and the publication of my book.¹³²

Viajantes vinculados aos centros científicos localizados além do continente europeu também estavam inseridos em contexto semelhante, fazendo parte do quadro das incursões pelas terras brasileiras. Esse foi o caso de Louis Agassiz,¹³³ perseverante defensor das instituições norte-americanas.

Incomodado com o desejo constante da comunidade literária e científica em publicar seus trabalhos na Europa visando o reconhecimento nessas instituições e do público europeu, como se houvesse uma “validação” do trabalho publicado no cenário internacional, sua crítica foi apresentada durante uma série de comunicações para os participantes da expedição feita a bordo do *Colorado*, embarcação utilizada na viagem ao Brasil, sobre alguns animais,

¹³¹ “The part of the Amazons region where I resided longest being unexplored country to the Naturalist, no less than 8000 of the species here enumerated were new to science, and these are now occupying the busy pens of a number of learned men in different parts of Europe to describe them. The few new mammals have been named by Dr. Gray; the birds by Dr. Sclater; the zoophytes by Dr. Bowerbank; and the more numerous novelties in reptiles and fishes are now in course of publication by Dr. Günther”. BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons...*, op. cit., 1863, p. V, vol. 1.

¹³² BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons...*, op. cit., 1863, p. IV, vol. 1.

¹³³ Lembramos que Louis Agassiz naturalizou-se norte-americano e foi grande defensor das instituições do país que o acolheu. Sobre isso, escreve Elizabeth Agassiz, com o tom crítico e os ânimos acirrados entre norte-americanos e europeus, na ocasião do aniversário de seu marido comemorado no Rio de Janeiro com um jantar oferecido pelos suíços, com elementos que remetiam à Suíça, aos Estados Unidos e ao Brasil, como forma de reconhecer o país hospitaleiro: “Embora residente nos Estados Unidos havia mais de 20 anos, só em 1863 foi que Agassiz se naturalizou. Na ocasião em que a opinião geral na Europa parecia prognosticar a queda próxima das instituições norte-americanas, foi para ele uma satisfação testemunhar, por um ato público e solene, a sua confiança nelas.” AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 73.

procedimentos de estudo e os objetivos da expedição. Seu posicionamento é claro na palestra intitulada: “A teoria das transformações da espécie. Independência intelectual e política”:

Lembrar-lhes-ia, contudo, que, se conquistamos a independência política, se todos temos nas instituições nacionais a confiança de que nasce nossa segurança, se é exato que nós sabemos no caminho certo na medida em que agimos conforme nossa confiança e de acordo com inteiro sentimento de nossa responsabilidade, se, digo eu, tudo isso é verdade, não o é menos que alguma coisa falta à nossa libertação intelectual. Há entre os nossos compatriotas uma tendência a submeter tudo o que é obra científica ou literária ao julgamento da Europa, a só aceitar um homem quando ele obteve o sufrágio das sociedades sábias de além-mar. Um autor americano acha muitas vezes mais satisfação em publicar os seus trabalhos na Inglaterra do que na América. Na minha opinião, quem dirige a sua obra a um público estrangeiro rouba à sua pátria um capital intelectual a que ela tem direito. Publiquem-se os nossos resultados nos Estados Unidos, e deixe-se à Europa a cuidado de os descobrir se merecerem ser conhecidos. É com a condição de permanecer fiéis ao país na vida intelectual como na vida política que os Srs. hão de ser espíritos verdadeiros, retos e dignos de compreender a natureza.¹³⁴

Notamos o esforço no sentido de desestimular e enfraquecer a influência europeia em um contexto de disputas não somente em âmbito científico como também econômico e político entre os Estados Unidos e os outros países, com destaque para Grã-Bretanha. As rivalidades no cenário internacional respingam nos relatos e manifestam-se na crítica à excessiva influência europeia enquanto os Estados Unidos possuem tanto valor quanto os países europeus. E Louis Agassiz apresenta o *Museu de Zoologia* de Cambridge com tom de superioridade:

Dedicar-nos-emos ainda sempre com o fito de esclarecer a questão das origens, ao estudo dos filhotes e, portanto, à procura dos ovos e dos embriões. Isto é tanto mais importante quanto os museus, em geral, só nos dão a conhecer os animais adultos. O museu zoológico de Cambridge é o único, que eu saiba, que contém volumosa coleção de espécimes embrionários de todas as classes do reino animal.¹³⁵

Nesse ambiente competitivo, o empenho de Louis Agassiz rendeu-lhe frutos, no meio acadêmico e de pesquisas na área naturalista o seu nome tinha considerável destaque. Tal como George Gardner, teve relações com o renomado naturalista Carl Friedrich Philipp von Martius, e seu contato com esse botânico foi importante, pois realizara o estudo da coleção coletada pelo bávaro durante sua viagem ao Brasil, o que estimulou Louis Agassiz a vir para terras brasileiras, em suas palavras: “[...] eu era atraído para o Brasil por um desejo de quase toda a minha vida. Aos

¹³⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 41-42.

¹³⁵ Ibidem, p. 25.

vinte anos de idade, quando era apenas um estudante, Martius encarregou-me, tendo morrido Spix, de descrever os peixes colecionados no Brasil por esses dois célebres viajantes”.¹³⁶

A paixão pela natureza e o desejo de compreendê-la não bastariam para que Louis Agassiz empreendesse uma viagem como dirigente de uma expedição científica ao Brasil. Fatores essenciais foram os auxílios de figuras importantes no Brasil e nos Estados Unidos, dentre as quais a do próprio imperador brasileiro D. Pedro II, o banqueiro norte-americano Nathaniel Thayer,¹³⁷ Allen McLane, então presidente da *Pacific Mail Steam-ship Company* e Gideon Welles, Ministro da Marinha.

Concomitante à expansão da área percorrida no Brasil por Louis Agassiz e sua equipe, ocorria o aumento da rede de auxílios. Um deles, emblemático das relações pessoais e institucionais envolvidas, foi a solicitação feita por políticos brasileiros à população local para que ela recolhesse espécimes da flora e fauna das regiões onde viviam para ser entregues aos viajantes quando eles passassem por tais localidades.

Além disso, a expedição recebeu apoio de instituições brasileiras, em especial de diretores de companhias brasileiras de navios a vapor. O apoio de pessoas e instituições ligadas à navegação, tanto nacionais quanto internacionais, será estudado adiante por ser um importante fator tanto para realização da própria expedição quanto para obtenção dos dados apresentados no relato.

Granjeado o patrocínio e vislumbrada a possibilidade de realização da viagem, Louis Agassiz chamou para integrar sua expedição: Jacques Burkhardt (desenhista), John Anthony, (conquiliólogo), Frederick Hartt (geólogo), Orestes Saint-John (geólogo), John Allen (ornitólogo), George Sceva (preparador), Thomas Cary (auxiliar), e os voluntários Newton Dexter, William James, Edward Copeland, Thomas Ward, Walter Hunnewell, S. Thayer.¹³⁸

Foi durante a série de comunicações a bordo, precisamente na terceira palestra, que ele apresenta suas razões para estar no Brasil e os motivos norteadores da pesquisa a ser feita pelo grupo. Nas palavras do próprio Louis Agassiz: “Como se observa e qual o objeto das explorações científicas nos tempos modernos”,¹³⁹ e mais adiante ele continua sobre o tema:

¹³⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 9.

¹³⁷ “In April 1865, Museum of Comparative Zoology founder and director Louis Agassiz set off for Brazil with his wife Elizabeth and a dozen assistants on a fifteen-month collecting expedition financed by Boston banker Nathaniel Thayer. Agassiz’s primary goal was to investigate the distribution of Brazil’s freshwater fish species”. Thayer Expedition Papers. Harvard University. Disponível no site da *Ernst Mayr Library - Museum of Comparative Zoology - Harvard University*: <http://library.mcz.harvard.edu>. Acesso em: 4 nov. 2016.

¹³⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 10.

¹³⁹ Ibidem, p. 22.

Devemo-nos interessar de preferência pelas relações fundamentais que existem entre os seres; as espécies novas que encontramos só terão importância com a condição de lançar um pouco de luz sobre a distribuição e a limitação dos diferentes gêneros e família [sic], sobre seus laços comuns e suas relações com o mundo ambiente.

Fora dessas pesquisas, entrevê-se uma questão bem mais considerável para os estudiosos e cuja solução será, nas gerações futuras, o resultado mais alto que possa brotar de seus trabalhos. A origem da vida é o grande problema do dia. Como o mundo orgânico se tornou o que é? Eis uma questão sobre a qual devemos querer que a nossa viagem traga algum esclarecimento. Como se tornou o Brasil habitado pelos animais e plantas que nele vivem atualmente? Quais os seres que o povoaram nas eras passadas? Que razões há para crer que o atual estado de coisas nesse país derive de um modo qualquer de um estado de coisas anterior?...¹⁴⁰

É evidente a alusão feita à teoria de Charles Darwin, abordada acima. Considerada por ele como uma perspectiva inconsistente, questiona:

Já algo se sabe. Está estabelecido que os rios da América do Sul possuem peixes que lhes são próprios. Criaram-se esses peixes isoladamente no sistema fluvial particular em que existem atualmente, ou foram para aí transportados de outra bacia? Encontram-se alhures suas espécies características? Existe atualmente, ou já existiu, uma comunicação possível entre os dois sistemas?...¹⁴¹

Para Louis Agassiz “as espécies antigas e modernas eram representações permanentes de uma ideia divina e não tinham quaisquer relações genéticas entre si”.¹⁴² Com base nessa perspectiva, indícios do que considera ser válido foram expostos nos seguintes termos, apontando para aspectos da teoria que hoje é conhecida como criacionista:

Na ausência de explicação satisfatória, somos levados a supor que a repartição dos animais segue uma lei primordial tão definida, tão precisa, quanto qualquer das que regem todas as coisas no sistema do universo. [...] Perguntam-me muitas vezes qual é o meu objetivo principal ao empreender esta expedição na América do Sul. Sem dúvida, de um modo geral, fazer coleções para estudos futuros. A convicção, porém, que me domina irresistivelmente é a de que a combinação das espécies, neste continente em que as faunas são tão características e tão diferentes das de outras partes do mundo, irá proporcionar-me os meios de provar que a teoria das transformações não repousa sobre fato algum.¹⁴³

¹⁴⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 23.

¹⁴¹ Ibidem, p. 24.

¹⁴² GILLISPIE, Charles Coulston (Org.). *Dicionário de biografias científicas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2007, p. 43, vol. 1.

¹⁴³ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 25 e 35.

As especificidades de tal campo de estudo estavam, evidentemente, voltadas para estudiosos da área e também um público não especialista, mas interessados nesses aspectos da viagem e de pesquisa. Essa abordagem era uma das facetas pensada por Louis Agassiz para seu relato, e, em decorrência, em diferentes momentos notamos essas características, como nas anotações feitas em agosto durante a permanência no Pará:

Para aqueles de meus leitores a quem os resultados científicos da expedição interessam tanto quanto o relato de nossas aventuras pessoais, transcrevo aqui uma carta escrita por Agassiz ao Pimenta Bueno, generoso amigo a quem devemos em grande parte as felicidades que temos desfrutado nesta viagem.¹⁴⁴

A viagem e tais preocupações devem ser compreendidas dentro do contexto em que ele estava inserido e sua importância no cenário internacional das instituições científicas:

The history of the Museum of Comparative Zoology begins with the vision of Louis Agassiz, a great systematist, paleontologist and renowned teacher of natural history. [...] After developing an interest in natural history, Agassiz moved to Paris where he studied under Alexander von Humboldt and Georges Cuvier, and furthered his knowledge of geology and zoology. He developed an impressive reputation among his peers after his monumental survey of fossil fishes, observations on glaciers, classification of echinoderms and studies concerning embryology of fish and geographical distribution. [...] In 1845, while directing a small museum and teaching natural history in the town of Neuchatel, Switzerland, Agassiz was asked to deliver the Lowell Lectures in Boston. Agassiz promoted a new discipline called “comparative zoology,” endorsing the classification of living things based on their similar structures, which he believed were only explainable through their divine creation. Agassiz’s message was greatly received in Boston and he was eventually installed as a professor at Harvard University. He immediately began to work towards obtaining funds to house his collections of specimen and books, hiring assistants, creating curatorships, sending students on collecting trips and printing illustrated volumes of research. Agassiz’s vision included a museum that would illustrate patterns of organic similarity through morphology, embryology, paleontology and geographic distribution, with its primary objective to provide material for scientific research for professionals. The Museum of Comparative Zoology opened its doors in 1859. Agassiz filled the museum with his personal collection, specimens gathered from Harvard faculty and students on collecting exhibitions and fossil collections he purchased from Europe. The museum served as a training ground for a new generation of professional zoologists. Agassiz’s educational goal was always to define a natural grouping of species rather than merely describing individual species, and the backbone of his method was comparison. Agassiz served as Director of the Museum of Comparative Zoology from its creation in 1859 until his death in 1873.¹⁴⁵

¹⁴⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 110.

¹⁴⁵ HISTORY. *Museum of Comparative Zoology. Harvard University*. Disponível em: <http://www.mcz.harvard.edu/about/history.html>. Acesso em: 8 dez. 2016.

Os escritos de Louis Agassiz e dos outros viajantes, dessa forma, devem ser considerados em suas múltiplas funções: relatório de atividades, narração de experiências, relato de notícias, pareceres científicos, avaliação sobre diferentes aspectos da realidade brasileira, e cartões de visita facilitadores de relações e ingresso em diferentes esferas.

Com sua escrita interessada em diferentes áreas, o relato era destinado a distintos públicos leitores e dotados de intertextualidade. Foram elaborados no intenso trânsito de viajantes estrangeiros buscando informações a serem apresentadas em suas terras de origem, coletando espécimes para serem incorporadas em instituições internacionais, e travando contatos em diversificada área.

Nesse ambiente de viagens e instituições concorrentes, as características e as particularidades dos relatos de viagem propiciaram sua circulação tanto em diferentes instituições internacionais quanto em instituições estabelecidas no país palco dessas incursões: o Brasil.

I.5. Além do registro das vivências

O *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* teve um papel importante no contexto das viagens, como núcleo em que orbitavam os relatos, os estudiosos desses documentos, os próprios viajantes e D. Pedro II.¹⁴⁶ Sua criação ocorreu em outubro de 1838 e foi assim justificada pelos fundadores:

Sendo inegável que as letras, além de concorrerem para o adorno da sociedade, influem poderosamente na firmeza de seus alicerces, ou seja, pelo esclarecimento de seus membros, ou pelo adoçamento dos costumes públicos, é evidente que em uma monarquia constitucional, onde o mérito e os talentos devem abrir as portas aos empregos, e em que a maior soma de luzes deve formar o maior grão de felicidade pública, são as letras de uma absoluta e indispensável necessidade, principalmente aquelas que, versando sobre a histórica e geografia do país, devem ministrar grandes auxílios à publica administração e ao esclarecimento de todos os Brasileiros. Por isso, os abaixo assinados, membros do conselho administrativo da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, conhecendo a falta de um Instituto Histórico e Geográfico nesta corte, que *principalmente se ocupe com centralizar imensos documentos preciosos, ora espalhados pelas províncias, e que podem servir à histórica e geografia do Império, tão difícil por falta de um tomo ou prontuário de que se possam aproveitar os nossos escritores*, desejam e pedem a sua pronta instalação, debaixo dos auspícios da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, e oferecem as seguintes bases para esta utilíssima associação,

¹⁴⁶ Utilizaremos a sigla IHGB (*Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*). Não é nosso propósito estudar o instituto, que já possui volumosa fortuna crítica. Estamos apenas explorando o aspecto do relacionamento dos viajantes com o IHGB.

requerendo ao conselho administrativo que, se as achar convenientes, as adote para se apresentar à próxima assembleia geral da sociedade, afim de serem definitivamente aprovadas.¹⁴⁷

A fundação do instituto foi tutelada pela *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*,¹⁴⁸ organizada em 1824 pelo deputado Ignácio Álvares Pinto de Almeida, do Tribunal do Comércio e Secretário da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. O estatuto foi aprovado pelo imperador em 1825 e sua instalação ocorreu dois anos depois. Sintomático que tanto a fundação da SAIN quanto do IHGB façam parte do movimento de legitimação dos empreendimentos do governo monárquico, nas palavras de Heloisa Maria Bertol Domingues:

As associações criadas no Brasil após 1822 não tiveram caráter dissidente ao sistema político-econômico, pelo contrário, surgiram em seu favor, visando a explorar a natureza e a lançar as bases da nação. Como em outros países, principalmente os da América espanhola – em que estas sociedades surgiram na conjuntura da independência, o seu objetivo, em última instância, seria o de colocar as ciências a serviço do progresso e da transformação do país. Dentre as associações que surgiram no Brasil privilegiando as ciências naturais, no século XIX, destacaram-se, tanto pelos seus objetivos como pelas suas características estruturais e relações que empreenderam com o restante da sociedade, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o Imperial Instituto Fluminense de Agricultura, a Sociedade Velloziana e a Associação Brasileira de Aclimação, a Academia de Medicina e o Instituto Politécnico.¹⁴⁹

Posicionado como guardião e promotor das letras, história e geografia, centralizando-os sob o auspício do Estado, os membros atribuíram a si a “[...] tarefa de pensar o Brasil segundo os postulados próprios de uma história comprometida com o desvendamento do processo de gênese da

¹⁴⁷ *REVISTA do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1856, pp. 506. (Relativa à fundação e ao primeiro ano de atividades em 1839). [itálico meu]

¹⁴⁸ Utilizaremos a sigla SAIN (*Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*).

Sobre a possível disputa entre os membros da *Sociedade Auxiliadora Nacional* e o Arquivo Público, fundado 8 meses antes do IHGB, escreve Lucia Maria Paschoal Guimarães: “A idéia de estabelecer tão ilustrada associação [IHGB] representava uma iniciativa de vanguarda, a exemplo do que já vinha ocorrendo em diversas localidades da Europa, num movimento identificado por Jacques Le Goff como ‘destinado a fornecer à memória coletiva das nações os monumentos de lembrança’. Todavia, tais incumbências eram da alçada do Arquivo Público. Recém instituído e que dispunha, inclusive, de uma Seção de História, na sua estrutura organizacional. A duplicação de meios para fins idênticos nos levaria a imaginar se a Sociedade Auxiliadora não estaria patrocinando o que hoje em dia denominaríamos de ‘entidade alternativa’, ou, quem sabe, uma espécie de ‘arquivo paralelo’, organizado pelos opositores do Ministro Vasconcellos”. GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. “*Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial*”: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889). 1994. 399 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994, p. 39.

¹⁴⁹ DOMINGUES, Heloisa Maria Bertol. “A Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e as ciências naturais no Brasil Império”. In: DANTES, Maria Amélia M. (Org.). *Espaços da Ciência no Brasil: 1800-1930*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001, p. 85.

Nação”.¹⁵⁰ Contudo, apesar do enunciado para a existência do IHGB, Lucia Maria Guimarães ao estudar a origem urbana da maioria dos membros e identificar a maciça atuação deles no aparato do Estado conclui “que é inadmissível aceitar certas versões românticas, segundo as quais os fundadores do instituto se reuniram motivados exclusivamente pelo amor às letras, ou porque estivessem sofrendo da ‘saturação do monopólio que a vida política vinha exercendo em suas mentes’”.¹⁵¹

Se as sementes para a fundação do instituto foram lançadas durante o período regencial, suas raízes fincaram-se durante o Segundo Reinado. D. Pedro II assumiu a figura de seu protetor e grande incentivador, sendo frequentador assíduo de dezembro de 1849 até o ano de 1889, quando deixa o país. No total, “participou de 508 reuniões, ordinárias, sem contar as sessões públicas de aniversário de outras comemorações”.¹⁵² Além de sua atuação no IHGB, foi patrocinador de

projetos de pesquisa de documentos relevantes à história do Brasil, no país e no estrangeiro. Ele também se interessou pelas pesquisas de etnografia e linguística americana. Ajudou, de diferentes maneiras, o trabalho de cientistas [...], [de] naturalistas [...], [de] geólogos [...], [de] botânico, [de] cartógrafo, [...] além de vários outros naturalistas que estiveram no país. D. Pedro financiou ainda profissionais de áreas diversas, como advogados, agrônomos, arquitetos, um aviador, professores de escolas primárias e secundárias, engenheiros, farmacêuticos, médicos, militares, músicos, padres e muitos pintores. Não é à toa que nessa época tenha ficado famosa a frase proferida pelo jovem monarca brasileira nos recintos do IHGB: “A ciência sou eu”. [...].¹⁵³

Parte dos estudos realizados pelos sócios e correspondentes, suas sessões, correspondências, balanços periódicos e as demais atividades realizadas foi registrada na *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*.¹⁵⁴ É evidente a posição de D. Pedro II como patrono da publicação, que tem em sua folha de rosto a seguinte apresentação: *Revista do Instituto Histórico e Geographico do Brazil fundado no Rio de Janeiro debaixo da immediata protecção de S. M. I. o Senhor D. Pedro II.*

¹⁵⁰ GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. “Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma História Nacional”, *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 1, 1988, p. 6.

¹⁵¹ GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. “*Debaixo da immediata protecção de Sua Majestade Imperial*”..., op. cit., p. 52.

¹⁵² FLEIÜSS, Max. “L’Institut Historique et Géographique du Brésil. Esquisse de son historie”, *Anais do Terceiro Congresso de História Nacional*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941, vol. 8, p. 510. Apud. GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. “*Debaixo da immediata protecção de Sua Majestade Imperial*”..., op. cit., p. 63.

¹⁵³ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador*... op. cit., p. 131.

¹⁵⁴ Os números da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* estão disponíveis para consulta no site do IHGB: <http://www.ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html>. Acesso em: 2 dez. 2016.

Os viajantes consultaram esse periódico com diferentes objetivos, apontando o interesse e a procura pelo material que foi analisado e citado nos relatos. No caso de Daniel Kidder, ele apresenta logo no prefácio a importância do instituto para a elaboração do relato:

Sentimo-nos profundamente gratos pelas notas e jornais fornecidos por nosso estimado colega, Rev. Justin Spaulding que morou durante perto de seis anos no Rio de Janeiro. O mesmo diremos com relação às diversas memórias e aos vários discursos apresentados ao Instituto Histórico e Geográfico, recentemente fundado na capital brasileira.¹⁵⁵

Algumas de suas consultas estiveram voltadas a temas específicos, como “para os artigos que [o periódico] publicou com relação aos aborígenes sul-americanos bem como esboços biográficos de brasileiros ilustres”.¹⁵⁶ A boa impressão do norte-americano vai além e ele diz: “Num sentido geral, pode-se perguntar se haverá, em língua portuguesa miscelânea de maior valor que a que se encontra nas páginas da Revista Trimestral ou Jornal do Instituto Histórico Brasileiro”.¹⁵⁷

Tal consideração quando lida à luz das críticas ao excessivo galicismo encontrado no meio cultural brasileiro apresenta significativo contraponto, pois ele coloca-se como incentivador do esforço nacional no sentido de desenvolver as letras e os estudos tendo como base a própria realidade brasileira, enquanto a absorção de modelos europeus é desmerecida. Como norte-americano, ele vê com satisfação o desenvolvimento do país vizinho.

O tom valoroso da instituição é compartilhado por Louis Agassiz, para quem o IHGB figurava entre as sábias sociedades em uma postura condizente com a exaltação do monarca ao longo do relato e demonstrativo da relação profícua entre ele e D. Pedro II:

Merecem menção várias sociedades científicas. Para começar, o Instituto Histórico e Geográfico, cujas memórias, regularmente publicadas, formam já uma volumosa série repleta de preciosos documentos, relativos especialmente à história da América do Sul. As sessões se realizam no Palácio Imperial do Rio de Janeiro e são habitualmente presididas pelo Imperador.¹⁵⁸

Da mesma forma, o tom crítico de Thomas Ewbank à monarquia e o que mais a ela estivesse relacionado está alinhado à forma como ele discorre sobre aspectos do instituto. Nessa

¹⁵⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., pp. 17-18.

¹⁵⁶ Ibidem, p. 109.

¹⁵⁷ Ibidem.

¹⁵⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 292.

toada, informações sobre caracteres encontrado no pico da Gávea veiculados na revista são ridicularizadas e o trabalho dos membros do instituto no local foi considerado incompleto.¹⁵⁹

Perto e diante de nós estava o pico mais alto da Gávea, afundado na abóbada azul. Com um bom telescópio observamos numerosos sinais como I H x A 1711. Embora aos olhos isto parecesse de dimensões insólitas, teriam provavelmente nove metros de comprimento. Devem ser naturalmente esculturas naturais. Nenhuma criatura humana poderia tê-las alcançado, a menos que ficasse numa plataforma suspensa num balão. Se, como foi sugerido por outros caracteres do lado oposto do cume (no Jornal do Instituto Geográfico) podem ser atribuídos a povos do mundo primitivo, teriam que provar que letra e algarismos romanos fossem ensinados nas escolas, milhares de anos antes do Dilúvio, e que navegadores cientistas, nestes dias primitivos, tivessem arribado a estas praias.¹⁶⁰

Entretanto, nem tudo era desaprovação. Como um dos fundadores e representante da instituição norte-americana *American Ethnological Society*, Thomas Ewbank procurou estabelecer uma parceria entre essa instituição e o IHGB com o objetivo de trocarem informações sobre pesquisas etnológicas na América.

Assim como Thomas Ewbank, Richard Burton também discorda das informações sobre alguns grifos encontrados no rio São Francisco. Ele apresentou-os no relato e diz que os caracteres observados por ele “eram de formato muito menos europeu que os publicados pela Revista Trimestral do Instituto Brasileiro”.¹⁶¹

Em outra ocasião, ele utilizou informações contidas no periódico com o objetivo de confirmar dados colhidos por ele com os apresentados na revista. Durante sua permanência em Minas Gerais, visitou uma região de elevações e seu interesse esteve focado na altitude das formações geológicas. Ao discorrer sobre o tema, ele traz uma série de publicações e, dentre elas, está a do instituto:

O ponto culminante da Mantiqueira e do Brasil em seu conjunto, é o Pico do Itatiaioçu, palavra muito pitoresca, que significa o “grande rochedo brilhante”, devido ao aspecto flamejante de suas três altas cristas. O pico principal fica a 22°38'45" de lat. Sul e 1°30' de long. Oeste (Rio). A “Revista Trimestral” (1861) do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro adota a altitude média de 3.140 metros ou 10.300 pés.¹⁶²

¹⁵⁹ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 300-301.

¹⁶⁰ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 233.

¹⁶¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977, p. 329.

¹⁶² Idem, *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 67.

A relação entre os viajantes e o instituto deu-se também em outras esferas. Desde seu início, o tema dos viajantes nacionais e estrangeiros, seus relatos e as viagens empreendidas estiveram presentes e foram apresentados sob distintos prismas. A revista também viabilizou a publicação de textos e documentos sobre as viagens, até então pouco conhecidos ou inéditos, e gerou, conseqüentemente, sua conservação, possibilitando a leitura, tal como fizeram os viajantes, e estudos no período e em épocas posteriores.

Os estudos sobre as viagens e os viajantes registrados na revista do IHGB foram exercícios pioneiros de observação do tema e eram, geralmente, transcrições dos relatos adquiridos em arquivos ou bibliotecas por meio de seus sócios, sendo majoritariamente sobre incursões feitas por brasileiros pelo território.

A análise documental estava, basicamente, circunscrita à veracidade dos dados apresentados pelo viajante e pareceres eram dados pelas comissões do instituto com base nos dados coletados.¹⁶³

Apesar do esforço do IHGB em apresentar-se como um instituto nacional e porta voz de um discurso único, o que não correspondia ao cenário nacional,¹⁶⁴ houve o empenho regional em fundar institutos para ocupar o papel de construtores e protetores da história local. Ao longo dos séculos XIX e XX, nas províncias – posteriormente Estados, após a proclamação da República – houve a fundação de institutos nos moldes do IHGB: em Pernambuco (1862), Alagoas (1869), Ceará (1877), Bahia (1894), São Paulo (1894), Santa Catarina (1896), Paraná (1900), Paraíba (1905), Minas Gerais (1907), Sergipe (1912), Espírito Santo (1916), Amazonas (1917), Piauí (1918), Rio Grande do Sul (1920), Goiás (1932) e Distrito Federal (1964).

¹⁶³ Uma abordagem crítica dos relatos não foi realizada de imediato pelos membros do instituto e Lucia Maria Guimarães fornece elementos que auxiliam a compreender esse quadro. Primeiramente, havia as rotinas burocráticas sufocando as atividades intelectuais. A segunda questão foi a falta de preocupação dos membros com as propostas intelectuais submetidas à Mesa Diretora. O terceiro ponto está relacionado a atuação intensa desse grupo na política, faltando-lhe tempo para as atividades eruditas. Diante desse panorama, “[...] constatamos que a divulgação de fontes foi o forte da Revista. Privilegiando-as, em detrimento das análises interpretativas da História do Brasil”. GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. *“Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial”...*, op. cit., p. 225.

¹⁶⁴ Além da origem dos membros do IHGB, de sua forte ligação com a capital carioca e com o governo, como apresentamos, o enfoque dado aos temas relacionados ao Rio de Janeiro também pode ser percebido pela proporção de ensaios publicados entre 1838 e 1938, conforme propõe Lília Schwarcz: “verificou-se que entre os textos analisados 65 referiam-se à província carioca, sendo seguidos em termos numéricos pelas seguintes províncias: RS (39 artigos), BA (36 artigos), MG (37 artigos), SP (31 artigos), PA (28 artigos), MA (25 artigos) e assim por diante”. SCHWARCZ, Lília Moritz. *“Os guardiões da nossa história oficial”. Os institutos históricos e geográficos brasileiros*. São Paulo: Idesp, 1989, p. 27.

Nesse movimento de observação dos aspectos da história e do contexto da vida no Brasil, os relatos de viagem tiveram papel importante ainda no século XIX. Os viajantes são os interlocutores dos literatos e historiadores locais, que ao conhecer ou reconhecer o país valeram-se do olhar do viajante, das classificações utilizadas por eles para organizar a paisagem brasileira e definir o Brasil, segundo Flora Süssekind, para quem “São os relatos de viagem, os estudiosos de passagem, que dão as cartas de orientação”.¹⁶⁵

Nas décadas seguintes, as traduções dos relatos de viagem foram essenciais para ampliar o volume e o acesso a esses documentos pelos estudiosos, em especial, a partir da década de 1940 pela Companhia Editora Nacional, com destaque para a *Coleção Brasileira* e a significativa quantidade de obras dedicadas ao tema dos viajantes e dos relatos de viagem analisados sob diversas perspectivas analíticas. Somente Cândido de Mello-Leitão é autor de oito títulos, entre estudos e traduções.¹⁶⁶

Com as traduções e a consequente divulgação, os temas mais comuns aos viajantes sobre a vida no Brasil tornaram-se objetos de pesquisa para alguns dos historiadores acadêmicos desde a segunda metade do século XX, compondo parte significativa da produção, além de os próprios autores dos relatos tornarem-se objetos de estudo com a ampliação dos conceitos de fontes, objetos e temas de pesquisa a partir do último quartel do século XX.

Devemos também reiterar a importância dos relatos de viagem e a necessidade de serem mantidos em edições circulantes, novas ou revistas, para que possam continuar a ser tanto fontes como objetos de estudo.

Apesar da importância desse tipo de material, ainda há muitos relatos de viagens que permanecem em língua inglesa, inéditos em português e, consequentemente, pouco estudados ou citados. Dentre eles, citamos os relatos de viagem que localizamos durante a pesquisa no acervo do Instituto de Estudos Brasileiros, da Universidade de São Paulo: *Brazil, its Provinces*

¹⁶⁵ SÜSSEKIND, Flora. *O Brasil não é longe daqui: o narrador, a viagem*. 3. reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 63.

¹⁶⁶ MELLO-LEITÃO, Cândido de. *Visitantes do Primeiro Império*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934. (Brasileana, série V, vol. XXXII). *A biologia no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937. (Brasileana, 5ª série, vol. 99). *O Brasil visto pelos ingleses*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937. (Brasileana, 5ª série, vol. 82). *A vida na selva*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. (Brasileana, 4ª série, vol. 20). *História das expedições científicas no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941. (Brasileana, 2ª série, vol. 209). ROJAS, Alonso de; CARVAJAL, Gaspar de; ACUÑA, Cristobal de. *Descobrimientos do Rio das Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941. (Brasileana, 2ª série, vol. 203). BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944, 2 vols. (Brasileana, 5ª série, vol. 237 e 237-A). *Vida maravilhosa dos animais (nova série)*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944. (Brasileana, 3ª série, vol. 7).

and chief cities, de William Scully, irlandês e editor do periódico *Anglo-Brazilian Times*;¹⁶⁷ e *Brazil. Its condition and prospects*, do cônsul norte-americano Christopher Columbus Andrews.¹⁶⁸

Tais escritos estão à espera de tradução para a atualização da brasiliana histórica e passar a ser parte do *corpus documental* de diferentes estudos, proporcionando novos olhares sobre os relatos, seus autores e os temas explorados.

¹⁶⁷ SCULLY, William. *Brazil, its Provinces and chief cities; the manners & customs of the people; agricultural, commercial, and other statistics, taken from the latest official documents; with a variety of useful and entertaining knowledge, both for the merchant and the emigrant*. London: John Murray & C°, 1866.

¹⁶⁸ ANDREWS, C. C. *Brazil. Its condition and prospects*. New York: D. Appleton and Company, 1887.

CAPÍTULO 2 – ESPREITANDO A VIDA LOCAL

II.1. – O não estar no todo

Os viajantes tinham diferentes expectativas concatenadas a seus objetivos de viagem ao incursionarem pelas províncias brasileiras. No leque de experiências havia as particularidades do caminho que foi percorrido e do modo de viajar de cada um deles, mas uma experiência apresenta-se comum nos relatos: o contato com os habitantes das províncias brasileiras.

O contato sintetiza o encontro do viajante – estrangeiro e portador de um cabedal cultural próprio e de uma forma de ver e se relacionar com o mundo – com os habitantes – expressão humana da sociedade brasileira, com um modo de vida específico e também dotados de uma forma particular de ver e se relacionar com o outro. Para Mary Pratt o encontro dava-se no que ela chama “zona de contato”, na qual “a presença espacial e temporal conjunta de sujeitos anteriormente separados por descontinuidades históricas e geográficas cujas trajetórias agora se cruzam”.¹ No caso dos viajantes norte-americanos e britânicos e os indivíduos espalhados pelas províncias brasileiras, em que circunstâncias tais encontros aconteciam?

Diferentes fatores emolduraram o contato entre esses grupos ocorrido em determinado espaço físico, contexto temporal e contextual. Iniciemos com os elementos apresentados por Daniel Kidder e, após uma década, reiterados por James Fletcher:

O estrangeiro no Rio de Janeiro fica geralmente surpreso ante a escassez de hospedarias e casas de pensão. Ha varios hotéis franceses e italianos com apartamentos para alugar; esses são sustentados principalmente pelos numerosos forasteiros que chegam constantemente e ficam só temporariamente no lugar. Mas entre a população nativa, e pertencentes a brasileiros, ha apenas oito ou dez pensões numa cidade de tresentos mil habitantes, e raramente essas ultrapassam as dimensões de uma casa particular.²

A falta de hotéis e pensões foi problema crônico em algumas províncias, como afirmou George Gardner sobre a de Pernambuco: “quando de minha visita não possuía um só hotel digno de

¹ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999, p. 32.

² FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, p. 41, vol. 1.

nota”.³ Tal conjuntura gerou um ramo com boas oportunidades de rendimento e disso se valeram os estrangeiros no Rio de Janeiro: o inglês Senhor Bennett construiu um hotel na Tijuca; seu conterrâneo, Mr. March mantinha na Serra dos Órgãos uma estância e grande plantação de hortaliças, além de várias casas de campo e de sua residência, onde dava pensão, “sendo raro que o lugar esteja sem visitantes”, ainda segundo o escocês, que também se hospedou em um “hotel italiano”, localizado em uma das ruas principais da capital carioca.⁴

George Gardner conheceu o Senhor Heath, administrador de Mr. March, o qual alguns anos depois também recebeu James Fletcher durante uma visita a sua fazenda localizada em Constância, na Serra dos Órgãos. Na propriedade ele havia construído cabanas em estilo de chalés para hospedagem.⁵

Um dos mais famosos hotéis da época foi o Hotel Pharoux, pertencente ao francês Luís Adolfo Pharoux.⁶ Situado no Largo do Paço, James Fletcher descreveu-o como parte do cenário do Rio de Janeiro e presente “na memória de todos os funcionarios navais estrangeiros que fizeram um estágio no Brasil”.⁷

Além desse hotel, franceses tinham outros estabelecimentos no Porto das Caixas e em Cantagalo: uma hospedaria e um hotel, respectivamente.⁸ Os empreendimentos deles no ramo estavam além da província carioca, e diz Richard Burton ter frequentado o Quatro Nações, melhor hotel na cidade mineira de Ouro Preto.⁹

Todavia, obter hospedagem em hotéis ou hospedarias não era sinônimo de bons serviços e agradáveis experiências. George Gardner de passagem por Salvador, Província da Bahia, esteve em grande hotel na frente do teatro onde pernitoitou nos “leitos desconfortáveis, com os ruídos de rua e com o tilintar ainda mais alto de dólares num aposento bem em baixo do nosso, até quase quatro horas da madrugada”. Desanimado, ele conclui: “nosso repouso noturno não foi dos mais tonificantes”.¹⁰

³ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 50.

⁴ Ibidem, pp. 33 e 22, respectivamente.

⁵ FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 325-326, vol. 1. GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 36-37.

⁶ MAURÍCIO, Augusto. “Largo do Paço”, *Anais do Museu Histórico Nacional*. Ministério da Educação e Cultura, vol. 16, 1966, p. 43.

⁷ FLETCHER, James Cooley; KIDDER, Daniel Parish. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 15, vol. 1.

⁸ O fotógrafo Revert Henrique Klumb registrou o Hotel Pharoux e outros no Rio de Janeiro oitocentista. Parte desses registros pode ser vista na *Brasiliana Fotográfica* da *Biblioteca Nacional*. Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/>. Acesso em: 14 jul. 2017.

⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 294.

¹⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 48.

É de Richard Burton a irônica descrição do Hotel Gratidão, em Juiz de Fora, na Província de Minas Gerais, do “qual é muito duvidoso que qualquer hóspede se tenha tornado grato”.¹¹ Em outro momento, e ainda nessa província, ele narra a simples arquitetura do hotel e o valor dos serviços do Hotel Marianense, apresentado como um dos melhores de Mariana:

[...] a sala de recepção é, na verdade, um salão de barbeiro – começou nos cobrando caro pelo pasto e pelo milho. Estávamos, agora, porém, na estrada real, onde as léguas se tornam melhores, porque menores, e os preços piores, porque maiores. Recebemos uma conta que poderia competir com a do Hotel des Ambassadeurs, de São Petesburgo.¹²

A dificuldade em hospedar-se irritou o inglês e em desabafo, juntamente à crítica à religiosidade do mineiro na região, diz: “E, no entanto, para essas três malditas hospedarias, há, na cidade, nove igrejas!”¹³

Para sua infelicidade, tal experiência somou-se à outra semelhante no Hotel Barbacenense, em Barbacena, também na província mineira, agravada com a investida do hospedeiro para obter maiores lucros estimulado pela observação dos trajes e do aspecto extravagante de Mr. L’pool, companheiro de viagem de Richard Burton. Creditado à imprevidência do hospedeiro tal atitude, pois “O Brasil pode ser imprevidente, pródigo, descuidado”, porém a “Grã-Bretanha do Norte, não”¹⁴ e os ingleses não aceitaram o que foi cobrado. O desfecho do sucedido foi:

Mr. L’pool examinou, com atenção, a “continha”, e imediatamente verificou que nos tinham sido cobradas 32 garrafas de cerveja, que o “Major” [como chamaram o hospedeiro] bebera, para afogar suas mágoas. [...] Quando lhe foi feita a reclamação, ele se ofereceu, seriamente, mas com amarga ironia, para reduzir a conta a nada... à quarta parte... à metade, mas, tendo sido devidamente repelida a fina mordacidade do filho daquela terra onde, segundo parece, os bobos eram dez, e morreram onze, o “Major” tirou 14 xelins de outras tantas libras esterlinas, e assim a Batalha das Garrafas terminou.¹⁵

James Fletcher também achou exorbitante o valor cobrado pela diária em Constância e em Petrópolis, ambos na Província do Rio de Janeiro, e queixa-se da quantia ser correspondente àquela de um “hotel de primeira classe nos Estados Unidos”.¹⁶ Hospedar-se em outros locais, como nos ranchos, foi uma boa oportunidade devido aos preços e onde dormia no couro cru estendido

¹¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 61.

¹² Ibidem, p. 273.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem, p. 94

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 340, vol. 1.

na poeira, e se para o leitor essa forma de pernoitar poderia causar algum estranhamento, ele destaca ter dormido “tão bem como na macia cama do melhor hotel de Nova York”.¹⁷

A experiência de dormir em ranchos fez parte do cotidiano dos viajantes nas diferentes províncias do Império, e eles estão na longa classificação criada por Richard Burton para informar as diferenças e as características do quadro de hospedagens àqueles com intenções de percorrer as terras brasileiras:

O nº 1 é o pouso, um mero terreno de acampamento, cujo proprietário não se importa que os tropeiros ali dêem [sic] água aos seus animais e os amarrem em estacas. [...]

O nº 2 é o rancho, que representa o “Traveller’s Bungalow”, mas ao qual faltam o catre, a cadeira e a mesa. Essencialmente, é um telheiro comprido, tendo, às vezes, na frente, uma varanda de postes de madeira ou colunas de tijolo, e outras vezes com paredes externas e mesmo com compartimentos internos, formados de taipa, isto é, armações de madeira cheias de barro. [...]

O nº 3 é a venda, progresso indiscutível, mas não de todo respeitável. [...] vende de tudo, desde alho e livro de missa, até cachaça, doces e velas; às vezes é dupla, com um lado para secos e outro para molhados. [...] A venda tem, em geral, um quarto onde os viajantes podem se acomodar, com uma gamela para abluções, um catre, uma mesa de pernas compridas e um banco baixo.

O nº 4 é a estalagem ou hospedaria, em uma das quais nos hospedaremos em Mariana; e o nº 5, finalmente, é o hotel, mais pretensioso, com o qual o leitor já, [sic] travou conhecimento em Barbacena.¹⁸

As vendas foram frequentadas pelos viajantes nas quais adquiriam produtos, repousavam e faziam refeições.¹⁹ O seu considerável número, tal qual o dos ranchos, denota a importância desses estabelecimentos nas rotas e sua existência vinculada ao tráfego de pessoas, gerando uma organização para suprir as necessidades dos viajantes,²⁰ nas quais se “vende de tudo” e “os viajantes podem se acomodar”. Indo além da importância no dia a dia das viagens, atribuíram-lhe Daniel Kidder e James Fletcher o papel fomentador na fixação da população no território em “que principiemos os núcleos de suas povoações por uma venda”.²¹

Imersos em uma sociedade cuja economia era de subsistência e com poucas necessidades, a expectativa de lucro dos vendedores dependia do fluxo de viajantes.²² Mesmo assim, os rendimentos eram baixos e, conseqüentemente, não havia condições de vultosos investimentos na infraestrutura dos estabelecimentos, daí a simplicidade descrita por Richard

¹⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 341, vol. 1.

¹⁸ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., pp. 100-101.

¹⁹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 6, vol. 2.

²⁰ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3. ed. São Paulo: Kairós Livraria Editora, 1983, p. 69.

²¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 6, vol. 2.

²² FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata...*, op. cit., p. 75.

Burton. George Gardner também descreveu-a quando esteve em uma venda na pequena aldeia carioca de Frechal: “uma sala aberta para acomodações dos viajantes; em volta desse cômodo colocavam-se os leitos, o que lhe dava grande semelhança com sala de hospital”.²³

Para formar quadro mais amplo daquele apresentado por Richard Burton, as investidas para conseguir acomodações feitas por George Gardner fornecem indicações de outros locais onde repousar. Ele pernitoou em cabana vazia, na pequena aldeia pernambucana Pau Amarelo, e em jangada, na aldeia Batel, próxima de Maceió, sendo a embarcação melhor que uma pequena cabana de palmas de coqueiro na localidade oferecida a ele.²⁴

Diante do panorama acima descrito, coloca-se uma questão: em tais circunstâncias, onde os estrangeiros encontraram guarida durante suas incursões pelo território brasileiro? É James Fletcher quem nos fornece dados relevantes:

É quasi inconcebível como os numerosos viajantes dessa grande metrópole encontram as necessárias acomodações. **Pode-se seguramente supor que o consigam mediante uma pesada contribuição da hospitalidade dos seus habitantes**, junto aos quais, em muitos casos, uma carta de recomendação garante uma moradia. Na falta desse recurso, o forasteiro tem que alugar um quarto, e, com auxílio de seu criado e alguns moveis, consegue manter-se, recorrendo mais ou menos frequentemente a alguma *casa de pasto* ou restaurante.²⁵

Desse modo, os viajantes dependiam da boa vontade dos habitantes para ter onde pernitoar, configurando situação peculiar: percorrendo país estrangeiro, uma das expectativas era encontrar um estabelecimento onde pudessem repousar, porém isso não ocorria devido à falta de infraestrutura e eles dependiam da “hospitalidade dos seus habitantes”.

Assim, está relacionada ao fato considerado digno de ser registrado, sintomático da situação em que se encontravam, a descrição da satisfação diante da resposta afirmativa para um pedido de quarto feito na Vila de Jundiaí, em São Paulo, por Daniel Kidder:

Fustigando os animais, vencemos as duas léguas que dela nos separavam e com grande alívio chegamos à povoação ao cair da noite. Apesar de sua população de duas a três mil almas e de constituir a vila importante centro comercial, dispunha ela de apenas uma estalagem, e essa mesma pequena, afastada da rua, com muito mais aparência de casa particular que de hospedaria. O Joaquim foi logo batendo à porta e depois das formalidades do

²³ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 35.

²⁴ Ibidem, p. 55 e 62, respectivamente.

²⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 41-42, vol. 1. [itálico dos autores, negrito meu]

estilo, indagou, “Tem quartos de aluguer?”²⁶ Tendo recebido resposta afirmativa, apeamos satisfeitos na expectativa de um merecido descanso depois de termos vencido as onze primeiras léguas de nosso percurso.²⁷

O contexto é elucidativo da recorrência do tema da hospitalidade nos relatos e de sua associação à figura do brasileiro, tal qual uma característica intrínseca a ele, atribuída por Richard Burton ao “velho estilo da recepção colonial; a gente pode fazer o que quiser, pode ficar um mês, mas não por um dia, e são desconhecidos os inospitais preceitos e práticas da Europa”.²⁸

Tendo em vista os apontamentos dos viajantes apresentados, consideramos ter sido habitual o acolhimento hospitaleiro pelos moradores das diferentes regiões brasileiras nas quais o fluxo de pessoas era considerável. E nas regiões mais afastadas, seguindo em direção ao interior do país? Valer-nos-emos das experiências de Henry Bates na região Norte. Durante suas incursões pelas margens do Rio Amazonas, o inglês discorre sobre a visita à uma propriedade particular, próxima ao distrito de Óbidos:

Descemos à terra junto a uma plantação de cacau. A propriedade tinha uma casa solidamente construída, com as paredes feitas de grossos mourões e ripas transversais, rebocada de barro, caiada e coberta de telhas. Morava ali uma família de mamelucos, que pareciam constituir um exemplo típico dos plantadores de cacau de poucas posses. Todos estavam vestidos pobremente e descalços. [...] *Fomos recebidos gentilmente ali, como sempre acontece quando chega um forasteiro a esses lugares isolados, mostrando-se os seus moradores invariavelmente corteses e hospitaleiros.* Tomamos café, conversamos demoradamente e, quando estávamos de partida, uma das moças da casa mandou levar até a nossa canoa um cesto cheio de laranjas.²⁹

Os moradores observados parecem a Henry Bates exemplo típico dos plantadores de cacau de poucas posses, indicando o exercício de descrever a experiência do contato com o outro, com essa família, por meio de seus conhecimentos. A fim de que o leitor não considere tais circunstâncias como eventos isolados e titubeie sobre a disposição do brasileiro, outras situações são descritas:

²⁶ A expressão em português “Tem quartos de aluguer?” é apresentada nesses termos pelo norte-americano já na primeira edição de seu relato publicado originalmente em inglês: KIDDER, Daniel P. *Sketches of residence and travels in Brazil: embracing historical and geographical notices of the empire and its several provinces*. Philadelphia: Sorin & Ball; London Wiley & Putnam, 1845, p. 260, vol. 1.

²⁷ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, pp. 233-234.

²⁸ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977, p. 39.

²⁹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979, p. 110. [itálico meu]

É evidente que o lugar [Ega, Província do Amazonas] tinha vários inconvenientes para o morador europeu, mas não o tipo de inconveniente que o leitor talvez imagine. O perigo representado pelos animais selvagens era praticamente inexistente, e *chega a ser ridícula a idéia de que os nativos pudessem constituir algum risco numa terra onde até mesmo uma simples descortesia a um estrangeiro é uma raridade*.³⁰

Observamos, portanto, a costumeira hospitalidade também nessas regiões e, de acordo com o inglês, ela é independente da posse de recursos materiais por quem hospeda, ou seja, o gesto de ser hospitaleiro vai além das condições materiais, denotando antes a disposição em acolher, como também escreveu George Gardner:

Nas partes mais distantes do país sempre encontrei a mais ilimitada hospitalidade mesmo das classes menos favorecidas, e muitas vezes a tênue recompensa que essa pobre gente aceitava era um pouco de pólvora ou sal, artigos que muitas vezes não se obtém por preço algum.³¹

Apesar de serem geralmente agradáveis as experiências dos viajantes, os encontros entre nacionais e estrangeiros eram potencialmente conflitantes ao termos a confluência de dois universos distintos em uma “zona de contato”, de acordo com Mary Pratt: “espaços sociais onde culturas díspares se encontram, se chocam, se entrelaçam uma com a outra, frequentemente em relações extremamente assimétricas de dominação e subordinação”.³²

Os britânicos e os norte-americanos empenharam-se em manter no Brasil, em diferentes níveis, o modo de vida a que estavam habituados na terra natal. Consequentemente, houve certo isolamento em relação à vida no Brasil, fosse no entrosamento entre o âmbito privado e público das relações sociais, no vestuário, na religiosidade – vide a citação do culto dominical dirigido pelo Rev. Spauling composto principalmente por membros das colônias inglesa e americana³³ – e na escolha do local de trabalhar e morar,³⁴ por exemplo, a mudança de Daniel Kidder feita com objetivo de instalar o culto protestante no Engenho Velho “motivada pelo fato de quase todas as famílias norte-americanas residentes no Rio de Janeiro estarem lá instaladas”,³⁵ inclusive o

³⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas* ..., op. cit., p. 203. [itálico meu]

³¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*..., op. cit., p. 137.

³² PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império*..., op. cit., p. 27.

³³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil*..., op. cit., p. 124.

³⁴ Além dos cuidados com os aspectos cotidianos em vida, havia a preocupação em enterrar de forma considerada conveniente os ingleses falecidos em terras brasileiras. Para isso, havia o chamado Cemitério dos ingleses no Rio de Janeiro. Sobre seu estabelecimento ver: LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006, pp. 41 e 42.

³⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil*..., op. cit., pp. 145-146.

representante do governo norte-americano Henry A. Wise, Ministro dos Estados Unidos, que acolheu Thomas Ewbank em algumas ocasiões.³⁶

Inclusive, Justin Spauling havia iniciado o trabalho missionário no Rio de Janeiro em meados da década de 1830 junto a norte-americanos e ingleses com cultos, escola dominical e distribuição de Bíblias. Para auxiliá-lo nessas atividades, solicitou a vinda de outros missionários e com esse objetivo Daniel Kidder desembarcou no Brasil juntamente com sua esposa.

A descrição de Richard Burton sobre a rotina no hospital de Morro Velho, na Província de Minas Gerais, é sugestiva: “Há uma enfermaria para os brancos, mas os ingleses, habitualmente, preferem ser tratados em casa, e obtêm licença para tratamento de saúde, se se torna necessário o afastamento do trabalho”;³⁷ bem como a descrição feita por Henry Bates da fazenda pertencente a um escocês:

Há três povoados no litoral de Carnapijó, bem como várias casas de agricultores, as quais constituíram outrora o centro de florescentes propriedades [...]. Uma das mais vastas dessas propriedades é denominada Caripi. À época a que me refiro ela pertencia a um escocês, o Sr. Campbell, que se casara com a filha de um grande proprietário rural brasileiro. *A maioria dos americanos e ingleses que visitam o Pará passam alguns dias hospedados em Caripi, e o lugar adquiriu grande fama devido à quantidade e beleza de seus pássaros e insetos.* Em vista disso, procurei obter permissão para passar dois ou três meses nessa fazenda, que distava trinta e poucos quilômetros da cidade do Pará.³⁸

Importante salientar, tal empenho é a manutenção de costumes de seus países de origem e não significa a falta de participação de britânicos e norte-americanos nos diferentes setores da vida brasileira. Efetivamente ocorreu o contrário, e houve inglês fabricante de sabão e velas,³⁹ caixeiro viajante,⁴⁰ minerador,⁴¹ mecânico,⁴² comerciante em diferentes segmentos e em diversas províncias, inclusive afastadas da capital, por exemplo, em Aracati, em Maceió.⁴³

³⁶ EW BANK, Thomas. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacauzeiro e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas*. Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 56. Sobre os hábitos dos ingleses no Brasil, especificamente na Bahia oitocentista ver: GUENTHER, Louise. *The British community of 19th century Bahia: public and private lives*. Working Paper Series, 2001-2, referência: CBS-32-2002. University of Oxford Centre for Brazilian Studies. Disponível em: <http://www.lac.ox.ac.uk/papers-2001-2005>. Acesso em: 16 jul. 2016.

³⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 209.

³⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 75-76. [itálico meu]

³⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 34.

⁴⁰ Ibidem, p. 109.

⁴¹ Richard Francis Burton apresenta-os em diferentes momentos de seus relatos: BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit.; *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit.

⁴² Idem, *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 346.

⁴³ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 82.

Igualmente os norte-americanos, encontram-os em diferentes atividades e dispersos pelas províncias, “[em Maguari] no meio da mata, a 18 quilômetros da cidade do Pará”,⁴⁴ morando no interior do Pará⁴⁵ e até às margens do rio Tocantins.

A postura de parte dos viajantes ingleses e de norte-americanos esteve saturada pela autopercepção de serem representantes de suas nações e, como tal, diferentes dos nacionais e até de outros estrangeiros. Isso está claro no trecho a seguir sobre os eventos ocorridos pouco antes de Louis Agassiz e sua comitiva desembarcarem no porto do Rio de Janeiro:

Ontem foi o dia da Páscoa, e o tempo esteve magnífico. Tivemos pela manhã os ofícios religiosos do reverendo Potter, pelos quais temos interesse tanto maior quanto este nos dirigiu seus votos de boa viagem e feliz sucesso; se os ventos e o mar o permitirem, é o último domingo que devemos passar juntos a bordo. O reverendo falou com muito entusiasmo e simpatia sobre a finalidade da expedição, e, dirigindo-se especialmente aos moços, lembrou-lhes os deveres que o empreendimento científico lhes impunham e mais ainda as suas qualidades de cidadãos dos Estados Unidos, em outro país e em época de guerra civil e má vontade geral para com sua pátria.⁴⁶

Os membros da expedição são lembrados de que eram representantes dos Estados Unidos perante às pessoas de outra nacionalidade, em especial, no contexto de certa antipatia ao país e a seus cidadão. Assim, as ações desses norte-americanos não são consideradas circunscritas ao âmbito pessoal, mas dizem respeito à forma como representavam sua pátria no convívio com outros.

Em contrapartida, apesar de escassas, houve situações de demonstração de aversão dos habitantes com os estrangeiros. Escreve Richard Burton: “[...] avançando para leste, passamos pelo lugarejo denominado Praia do Bem Será. Consta de seis fileiras de casinhas [...] *Nessas casas moram os cavouqueiros brasileiros livres, que, como certas populações de mineradores mais a leste, ficam carrancudos às vezes e, embora não cheguem a atirar pedras, apupam, com raiva, o estrangeiro que passa*”.⁴⁷

A raiva “de certas populações de mineradores” direcionada ao “estrangeiro que passa” e não a algum estrangeiro especificamente denota a configuração de um quadro associativo, aquele alheio ao âmbito da vida naquele contexto, o estrangeiro, é merecedor do apupo.

Para compreendermos essa disposição é necessário ter em vista que a profusão de estrangeiros pelo território proporcionou, majoritariamente, o contato direto entre um (ou

⁴⁴ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 34.

⁴⁵ Ibidem, p. 296.

⁴⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866 [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz*. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 36.

⁴⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 241. [itálico meu]

alguns) representante(s) da vida local e um (ou alguns) estrangeiro(s), no nosso caso, um (ou alguns) viajante(s).

Henry Bates traz uma experiência elucidativa vivenciada durante sua subida pelo rio Tapajós, quando precisou encontrar a casa do inspetor do distrito, Sr. Cipriano, localizada na foz de um riacho denominado Paquiutuba e que dava nome à localidade. Após perderem duas horas procurando local para desembarcar,

finalmente o canto de alguns galos nos guiou para o lugar certo. Ao gritarmos pedindo uma montaria, um indiozinho surgiu num desses botes no meio do emaranhado de arbustos, mas ficou tão assustado, creio eu, ao ver um homem branco e esquisito, de óculos, gritando na proa da embarcação, que desapareceu com a mesma rapidez com que tinha surgido. Voltou, entretanto, quando ouviu a voz de Manuel; passamos, pois, para o bote e fomos à terra [...] Depois de passar por uma pequena choupana, fumarenta e baixa, semiculta no meio da folhagem, a trilha se ramificava em várias direções; como o garoto índio nos tivesse deixado, acabamos por tomar o caminho errado. Mas logo adiante paramos, quando ouvimos latidos de cachorros, e ao gritarmos “Ó de casa!”, como é o costume quando nos aproximamos de uma morada, surgiu do meio do cerrado matagal um cafuso de pele escura, armado com um facão, com o qual fingia estar aparando uma vara. Ele nos indicou onde se localizava a casa de Cipriano [...]. O fato de ter o cafuso vindo receber-nos armado de um facão causou grande espanto aos meus companheiros, que mencionaram o assunto em todos os lugares por onde passamos nos dias subsequentes, já que nesses lugares afastados os forasteiros sempre podem contar com uma acolhida franca e isenta de desconfiança. Entretanto, conforme observou Manuel, o sujeito talvez fosse um dos líderes rebeldes de Santarém em 1836; provavelmente vivia em constante receio de ser interrogado pelas autoridades de Santarém.⁴⁸

Contrariando a habitual acolhida, Henry Bates é recebido de uma forma considerada de possível hostilidade, mas a fala do estrangeiro apresenta a situação como um caso isolado e atribuído a fatores determinados.

Outro ponto é o estranhamento do menino ao se deparar com o inglês, auto descrito como “um homem branco e esquisito”. A presença do viajante destoa intensamente do ambiente, do cotidiano dos habitantes e do seu modo de vida, representando uma figura não assimilada de pronto.

A ausência de hostilidade declarada nas ocasiões apresentadas nos relatos não significou a absorção do viajante à realidade brasileira visitada por ele, ou a sua integração orgânica ao cotidiano das localidades. Mesmo que reconhecido como parte momentânea, por exemplo, ao ser recebido no seio familiar para refeições ou pernoitar, o viajante está em trânsito, sua

⁴⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 163-164.

permanência é passageira e sua presença é, de uma forma mais ou menos intensa, antagônica à tal realidade. Daí que no esforço de compreendê-lo são atribuídos significados à sua presença, por exemplo, as lavadeiras das margens dos rios – que já não fogem do estrangeiro quando eles permanecem na embarcação, mas “perguntam, gritando, se estamos fazendo uma planta (mapa)”.⁴⁹

Mesmo no caso do viajante estabelecido por algum período numa mesma localidade e que afirma ter vivido “em completa harmonia com os habitantes de Ega [Província do Amazonas]”,⁵⁰ como é o caso de Henry Bates, é evidente que seu modo de viver não está em consonância com a vida local.

Em Ega, onde viveu quatro anos e meio, ele estabeleceu o “quartel-general durante toda a minha permanência no Alto Amazonas”⁵¹ e, apesar de harmônica a convivência, diz ser “evidente que o lugar tinha vários inconvenientes para o *morador europeu*”,⁵² dentre os quais:

É lógico que não havia a menor possibilidade de existir ali uma sociedade requintada, mas as duas ou três dezenas de famílias que constituíam a classe alta do lugar eram compostas de pessoas decentes, sossegadas e muito sociáveis, cujas maneiras apresentam uma curiosa mistura de ingênua rusticidade e cortesia formal. A grande vontade que essa gente tem de ser considerada civilizada leva os mais ignorantes dentre eles (e são todos muito ignorantes, ainda que dotados de viva inteligência) a se mostrarem amáveis e corteses para com os europeus.⁵³

Em terra estranha, a carta de recomendação e a carta de apresentação fizeram parte da bagagem dos viajantes nas incursões pelo território brasileiro, sendo “mais valiosas que o papel moeda”, nas palavras de Richard Burton.⁵⁴ Inclusive, as cartas e outros documentos importantes para sua viagem, fornecidas por membros do governo inglês e brasileiro e o próprio Imperador D. Pedro II, foram recebidas com bom ânimo diante da possibilidade de incursionar por terras brasileiras:

Depois de dezoito meses tediosos, gastos em Santos, São Paulo, foi-me, benevolentemente, concedida licença para ausentar-me por Sua Excelência, Lord Stanley, principal secretário de Sua Majestade para os Negócios Exteriores. Por determinação de Sua Majestade o Imperador do Brasil, foi-me fornecida uma ‘Portaria’, ou licença especial de viagem, que trazia a assinatura de Sua Excelência o falecido Conselheiro Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, Ministro dos Negócios Exteriores [...]. O Ministro da Agricultura e Obras Públicas, Sua Excelência o Conselheiro Manoel Pinto de

⁴⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 28.

⁵⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 202.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ibidem, p. 203. [itálico meu]

⁵³ Ibidem, pp. 202-203.

⁵⁴ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 99.

Souza Dantas, que demonstrou o mais vivo interesse pela viagem, honrou-me com uma carta particular, dirigida às autoridades de sua própria província, a da Bahia, a qual foi, recentemente, presidente e onde a sua vontade é lei. Finalmente, o eminente deputado por Alagoas, Dr. Aureliano Candido Tavares Bastos Junior, cujo patriótico entusiasmo pelo progresso tem advogado com tanta veemência a liberdade da navegação de cabotagem e a abertura de grandes linhas fluviais, teve a bondade de dar-me várias cartas de apresentação.⁵⁵

Na urdidura das relações sociais, a carta denota personalização, refere-se especificamente ao viajante que a porta, e proporciona o “desimpedimento” de possíveis dificuldades. Documento importante nesse contexto, ao introduzir o viajante, apresentando-o ao(s) destinatário(s), justificando sua passagem pela localidade, sua relevância é sintetizada por J. J. Aubertin quando escreve para o Barão de Piracicaba:

Nas memorias mais apreciadas, que se ligão com a minha recente e curta viagem nesta província [São Paulo], surge uma recordação agradável da hospitalidade e conversações em Itu, porque alli verifiquei perante v. exc., como igualmente em outros lugares, perante outros amigos benevolentes, o valor inestimavel de cartas de apresentação, levadas por viajantes no Brasil.⁵⁶

A carta de recomendação e a carta de apresentação poderia proporcionar o contato do viajante com pessoas de destaque no cenário brasileiro, como verificamos no trecho acima escrito por J. J. Aubertin e também no relato de Daniel Kidder: “Não menos valiosa foi a quantidade de cartas de apresentação que em São Paulo nos deram, dirigidas às pessoas de maior destaque nas localidades que pretendíamos visitar no interior”.⁵⁷

O mesmo se deu com George Gardner com suas cartas de recomendação do ministro britânico no Rio de Janeiro “para Mr. Watts, o cônsul, o qual obsequiosamente se prontificou a apresentar-me ao Presidente da Província [de Pernambuco], o senhor Vicente Tomás Pires de Figueiredo Camargo”.⁵⁸ Em outra ocasião, em companhia do vice-cônsul, Mr. Goring, procurou o vice-presidente da Província de Pernambuco de quem recebeu “além do passaporte [...] cartas de recomendação ao Presidente do Ceará e ao do Piauí”.⁵⁹

⁵⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 35.

⁵⁶ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gaston e Shaw, e o Major Mereweather. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba*. São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866, p. 3.

⁵⁷ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 279.

⁵⁸ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 51.

⁵⁹ Ibidem, p. 80.

Louis Agassiz recebeu do governo brasileiro não somente passagens gratuitas para sua viagem científica no Amazonas como também “um documento oficial que ordena a todos os funcionários públicos prestarem assistência dedicada à execução dos seus projetos”.⁶⁰ O apadrinhamento da expedição do naturalista deu-se por D. Pedro II a quem Elizabeth Agassiz elogia pelo

interesse e a boa-vontade que o Imperador demonstra por tudo o que diz respeito à expedição é um novo encorajamento para nosso chefe [Louis Agassiz]. Um espírito tão liberal por parte do soberano tornará relativamente fácil a tarefa a que se dedicou Agassiz. Já teve ocasião de procurar várias personalidades oficiais para os assuntos que se relacionam com os seus projetos. É acolhido por toda parte com as mais calorosas demonstrações de simpatia e está certo de que a admiração lhe prestará o concurso mais completo.⁶¹

Isso fez com que Louis Agassiz, no início de sua permanência no Rio de Janeiro, tivesse “todo o seu tempo tomado por visitas aos personagens oficiais cuja influência pode ser útil à sua obra”,⁶² além de relações com figuras proeminentes em diferentes ocasiões, como o major Ellison, engenheiro-chefe da Estrada de Ferro D. Pedro II,⁶³ o Presidente da Companhia União e Indústria,⁶⁴ e também aqueles cumprimentados “pelos dados, mapas e uma série de documentos relativos às regiões que os meus jovens amigos e eu nos propomos a atravessar”: senadores Otoni, Pompeu, Paranaguá, Barão do Prado, Sr. J. B. da Fonseca e Paula Sousa.⁶⁵

Dentre as ilustres personagens citadas no texto relato da expedição, destaca-se Mariano Procópio Ferreira Lage, engenheiro responsável pela estrada Petrópolis-Juiz de Fora, e sua importante atuação facilitadora dos empreendimentos de Louis Agassiz:

[Nas proximidades de Juiz de Fora, Província de Minas Gerais] O que sucedeu comigo neste dia é de fazer inveja a todos os naturalistas. Se fiquei agradecido, mais surpreendido ainda fiquei com os resultados científicos dessa excursão. Não somente o Sr. Lage pôs a minha disposição particular o melhor e o mais cômodo dos veículos; também mensageiros que nos precediam no caminho foram enviados a todos os plantadores das proximidades por onde passaríamos, para pedir-lhes que mandassem pescar todas as espécies de peixes que viviam nos rios e riachos circunvizinhos. Os próprios agentes das estações situadas perto dos cursos d’água haviam recebido ordem de fazer às pressas semelhantes coleções, e, em dois pontos, encontrei grandes bacias em que se agitavam espécimes de todas as espécies da região. O pequeno número

⁶⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 90-91.

⁶¹ Ibidem, pp. 47-48.

⁶² Ibidem, p. 53.

⁶³ Ibidem, p. 48.

⁶⁴ Ibidem, p. 57.

⁶⁵ Ibidem, p. 74.

de espécies novas que, por nossa conta, pescamos depois no Vale do Paraíba, provou-me que, graças à bondade do nosso anfitrião e seus amigos, eu tivera a oportunidade de examinar quase toda a sua fauna ictiológica. Duvido que qualquer dos grandes museus da Europa possuía, em matéria de peixes de um rio do antigo continente, coleção tão completa como essa.⁶⁶

Tanta disponibilidade dos políticos imperiais para com Agassiz e a expedição provocou estranhamento no ambiente da corte e no meio carioca, com ruídos sugerindo até mesmo sobre a possibilidade de oferecimento de dinheiro. Para evitar maiores burburinhos, causando prejuízos à expedição, ele escreve ao tratar das conferências proferidas no Colégio Pedro II, no Rio de Janeiro, presenciadas pelo Imperador e pela família imperial: “Alguns jornais noticiaram que o produto dessas conferências reverteria em benefício da expedição. Já que a ocasião se apresenta, aproveito para declarar que elas eram livres, gratuitas e feitas a convite do Imperador”.⁶⁷

A carta de recomendação também propiciava o acolhimento em estabelecimentos para pernoitar. Considerando as dificuldades apresentadas anteriormente, portá-la era tranquilizante diz Daniel Kidder:

Depois de atravessar as planícies do Ipiranga, avistamos São Paulo, e, logo galgávamos uma rua estreita da velha cidade. Dirigindo-nos à única casa onde se pode obter hospedagem, instalamo-nos logo, com todo conforto. A hospedaria está sob direção de um tal Charles, francês casado com portuguesa, e há muito que o casal reside no lugar. Soubemos, então, que quase todos os viajantes estrangeiros que nos precederam foram hospedados por ele. A experiência de Monsieur Charles levou-o a tomar cuidados extremos com seus clientes. Tinha como norma não receber quem não trouxesse carta de recomendação.⁶⁸

Também foi devido à posse de uma carta que Richard Burton conseguiu prestadores de serviço durante sua viagem pelos limites entre as Províncias de Pernambuco e Bahia: “[...] mandei, sem demora, minha carta de apresentação ao Comandante Superior, Sr. Manuel Jacomi Bezerra de Carvalho. Ele imediatamente nos procurou e tratou de nos arranjar um piloto e um remador”.⁶⁹ E, por não portá-la em viagem pelas paragens baianas, ele vivenciou uma situação menos feliz: “Prosseguindo viagem à tarde, chegamos pouco depois à Fazenda do Oliveira, a seis léguas de Sento Sé. [...] O proprietário, Tentente-Coronel Antonio Martins, estava do lado de fora de sua residência, mas não nos dirigiu a palavra, porque não havíamos levado cartas de apresentação”.⁷⁰

⁶⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 63.

⁶⁷ Ibidem, p. 75.

⁶⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul...*, op. cit., p. 200.

⁶⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 303.

⁷⁰ Ibidem, p. 277.

Nem as cartas de recomendação auxiliaram Henry Bates a conseguir remadores em Vista Alegre, próximo de Cametá:

O Sr. Gomes, para quem tínhamos trazido cartas de apresentação do Sr. João Augusto Correia, um ilustre brasileiro da cidade do Pará, fez o que pôde para convencer os canoieiros do lugar a aceitarem trabalhar para nós. Mas tudo em vão. [...] Finalmente, nosso hospedeiro emprestou-nos dois de seus escravos, para que pudéssemos alcançar a outra etapa da viagem, ou seja, o arraial de Baião, onde tínhamos grandes esperanças de ver atendida essa nossa urgente necessidade de ajudante pelo comandante militar do distrito.⁷¹

A dificuldade em encontrar pessoas para auxiliar nas viagens é assunto recorrente nos escritos desse inglês porque em diversas ocasiões a falta de auxiliares tornava-se crítica a ponto de ele quase cancelar a viagem. Em sua perspectiva, tais situações foram um aprendizado sobre o modo de vida da população, sua resistência às orientações contidas nas cartas de recomendação e a modificar seu cotidiano diante das necessidades dos viajantes estrangeiros:

A essa altura eu já havia aprendido que a única maneira de alcançar os objetivos que me tinham trazido ao país era acostumar-me ao modo de vida das classes mais humildes do lugar. No Amazonas, pouco proveito têm para o viajante as cartas de recomendações endereçadas a pessoas de posição, pois naquelas remotas vastidões de selvas e rios os canoieiros são praticamente donos do próprio nariz; as autoridades não podem forçá-los a transportar viajantes ou a trabalhar para eles, e por conseguinte o forasteiro tem de conquistar a sua amizade se quiser ser levado de um lugar a outro.⁷²

Observamos que para as cartas de recomendação e as cartas de apresentação terem serventia e serem utilizadas para os fins a que foram elaboradas, era preciso o portador encontrar um ambiente legitimador e um receptor capaz de compreender e sujeitar-se ao objetivo do viajante, pois a carta é a facilitadora de seus desejos para prestadores de serviços ou para relações com pessoas influentes, por exemplo.

Em alguns momentos o uso da carta era dispensável, indicando que a resistência à introdução de um elemento externo ao modo de vida de uma pessoa ou de uma localidade, podia ser vencida pela amizade, no caso descrito acima por Henry Bates, e pela hospitalidade na ocasião relatada por Richard Burton:

Descendo a contra-escarpa da elevação, avistamos embaixo um pequeno serviço, com uma única casa e alguns ranchos de capim [...]. Não levávamos cartas de apresentação, mas dirigimo-nos ao povoado e nos apresentamos ao

⁷¹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 57.

⁷² *Ibidem*, p. 67.

proprietário Capitão José Florentino de Carvalho, que, depois do trabalho diurno, estava descansando à sombra de uma figueira. [...] O capital e sua amável senhora vinham minerando diamante naquela ravina desde 1864. Ofereceu-nos um excelente surubim cozido, com seu habitual acompanhamento de pirão e molho de pimenta; a dona nos trouxe uma xícara de aromático café, as redes foram estendidas em um quarto junto da figueira [...].⁷³

Refeições compartilhadas enquanto as conversas sobre a vida de hóspedes e hospedeiros se desenrolavam são nuances da receptividade que emergem do encontro entre viajantes e moradores ocorrido nas diferentes circunstâncias moldadas pela transitoriedade desses estrangeiros e o não pertencimento à realidade visitada. Nesse círculo de relações, o ambiente não se apresentava hostil aos viajantes a ponto de imprimir-lhes uma postura avessa aos habitantes e seu modo de vida, e as particularidades das observações indicam apenas sua forma própria de perceber e se relacionar com o outro. Dentre os aspectos observados no palmilhar dos caminhos do Império, de que forma os viajantes abordam o trabalho no Brasil?

II.2. – O trabalho nas províncias brasileiras

Diferentes formas de trabalho existiram no Brasil durante o Segundo Reinado. Dentre elas, havia o contrato temporário de trabalhadores livres assalariados por atividade ou determinado período, os agregados, os posseiros, os parceiros, os meeiros e os camaradas.⁷⁴ Essa diversidade coexistiu com o trabalho largamente realizado por milhares de pessoas escravizadas que desembarcaram nos portos brasileiros, oriundas de diferentes regiões da África, e pelos seus descendentes nascidos no Brasil.⁷⁵

A presença do trabalho realizado por pessoas escravizadas é um tema polêmico e, devido à sua existência e complexidade, está presente nos relatos sob diferentes perspectivas.⁷⁶ Considerando que a escravidão, o tráfico e o comércio dessas pessoas envolviam diferentes países, os viajantes por nós estudados não se escusaram em registrar suas posições e o papel de

⁷³ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 266.

⁷⁴ Sobre as diferentes formas de trabalho existentes no país, ver: SAMARA, Eni de Mesquita. *Lavoura canavieira, trabalho livre e cotidiano*. São Paulo: Edusp, 2005. GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6. ed. 2 reimp. São Paulo: Ática, 2001. FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata...*, op. cit.

⁷⁵ Sobre as estimativas do desembarque no Brasil de africanos aprisionados entre os séculos XVI e XIX ver: KLEIN, Herbert. “Tráfico de escravos”. In: *ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, pp. 53-61.

⁷⁶ Não temos a intenção de explorar o tema da escravidão que consta em nosso trabalho devido às observações dos viajantes. Destacamos que não é tema da nossa pesquisa, havendo vasta e crescente historiografia sobre o assunto.

seus países em uma ou mais instâncias e, assim, encontramos referências à influência da Guerra de Secessão nos Estados Unidos e acusações à política britânica.

Sobre os acontecimentos na América do Norte, escreve Louis Agassiz durante a passagem pela Ilha das Enxadas, Província do Rio de Janeiro, quando observou pessoas escravizadas dançando próximas à uma grande fogueira:

“Que fará essa gente do dom precioso da liberdade?” O único meio de pôr termo às perplexidades que nos então assaltam é pensar nas consequências do contato dos negros com os brancos. Pense-se o que quiser dos negros e da escravidão, sua perniciosa influência sobre os senhores não pode deixar dúvidas em ninguém. O Capital Bradbury perguntou ao proprietário da ilha se os negros lhe pertenciam ou se lhes alugava os serviços.

- “São meus, tenho mais de cem – respondeu no seu inglês, - mas em breve isto vai acabar.

- Acabar em breve! Que quer dizer com isso?

- “Acabou no país dos senhores, e, uma vez acabado lá, está acabado em toda parte, acabado no Brasil”.

Disse isto, não num tom de queixa ou de tristeza, mas como se fala de um fato inevitável. O golpe desferido na escravatura, nos Estados Unidos, feriu-a de morte onde quer que exista; eis o que nos parece significativo e consolador.⁷⁷

A transcrição da conversa evidencia o desejo de situar em âmbito mundial os efeitos da guerra norte-americana que, extrapolando a importância dos acontecimentos nos Estados Unidos, fazem-se presentes em uma ilha brasileira. Outro ponto, enquanto nesse momento o sentimento de consolação com o fim do tráfico não significou o compadecimento à situação das pessoas escravizadas, Louis Agassiz mais adiante no relato diz ser a escravidão um dos “obstáculos que atuam sobre o povo como uma espécie de enfermidade moral”. Apesar desse veredito, anima-o o fato de marchar para o fim.⁷⁸

A escravidão de indígenas também é condenada, mas ela ocorre em condições diferentes daquela dos africanos, pois aos indígenas não pode ser legalmente imposta a escravidão. Apesar de proibida desde o século XVIII, Louis Agassiz observa-a no Alto Amazonas e a condição de “servidão que põe essa pobre gente numa dependência tão absoluta do senhor como se houvesse sido comprada ou vendida”. Essa situação ocorre para ele porque os indígenas “são notavelmente ignorantes do valor das coisas” e o branco desonesto e mal-intencionado

toma o índio ao seu serviço, mediante um certo salário, e promete-lhe ao mesmo tempo prover à sua alimentação e vestimenta até que ganhe o bastante para suprir a si mesmo. [...] Quando o índio vem receber seu salário,

⁷⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 45-46.

⁷⁸ Ibidem, p. 289.

respondem-lhe que já deve ao senhor a soma dos adiantamentos feitos por estes. Em vez de poder exigir dinheiro, ele deve trabalho.⁷⁹

Situação análoga àquela trazida por Henry Bates quando seguia para Aveiros, Pará, e teve a má impressão ao ver indígenas miseráveis. O proprietário da fazenda para quem trabalhavam, Capitão Antônio, tratava “todos os seus índios como escravos: não lhes pagava salário e os mantinha com escassas rações de peixe salgado e farinha”. Para o inglês, tal quadro era um contraste: “Pairava um ar de pobreza e miséria em toda a fazenda, que produzia a mais desagradável impressão; não é este certamente o povo capaz de desenvolver os recursos de região formosa como esta”.⁸⁰

Para Daniel Kidder e James Fletcher “a escravidão está condenada no Brasil”⁸¹ e seu fim é visto como um processo seguido cuidadosa e gradativamente para não haver interrupções abruptas e desgastes. Em suas perspectivas, tal forma de conduzir os assuntos nacionais é característica e “quase todos os passos para o progresso do Brasil têm sido preparados por um avanço prévio gradativo”.⁸²

De certa forma, Richard Burton traz uma perspectiva semelhante àquela dos norte-americanos quando considera a escravidão uma etapa a ser galgada e, em nota de rodapé, ele traz um ingrediente controverso ao polêmico tema. Ao defender a poligamia diante do parco número de habitantes no Brasil, ele diz:

O texto pode parecer paradoxal àqueles, aos muitos que ainda acreditam que o canibalismo e o sacrifício humano, a escravidão e a poligamia são, por si mesmos, abominações, a soma de todas as vilanias, etc. Considero-os como outros tantos passos, ou melhor, condições necessárias, através das quais a sociedade civilizada se ergueu até o seu estado adiantado atual.⁸³

⁷⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 154.

⁸⁰ BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Bahia, Pará, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, p. 100, vol. 2. A tradução para a língua portuguesa dessa edição brasileira foi feita por Cândido de Mello Leitão como base na primeira edição do relato, de 1863, em que encontramos: “Captain Antonio treated all his Indians like slaves; paying them no wages and stinting them to scanty rations of salt fish and farinha. There was an air of poverty and misery over the whole establishment, which produced a very disagreeable impression: there are certainly not the people to develop the resources of a fine country like this”. BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons, a record of adventures, habits of animals, sketches of Brazilian and Indian life, and aspects of nature under the Equator, during eleven years of travel*. London: John Murray, 1863, p. 103, vol. 2. Na edição brasileira do relato pela Itatiaia e Edusp, de 1979, não consta esse trecho porque a tradução baseou-se na quarta edição do relato na qual o trecho fora suprimido, datada de 1876, também pela John Murray.

⁸¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 153, vol. 1.

⁸² Ibidem.

⁸³ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 111. Isabel Burton, esposa do autor, a quem coube a publicação do relato em Londres, manifesta-se contrária às opiniões do marido. Sobre o tema ver Capítulo 1.

Considerações divergentes ainda são apresentadas por Thomas Ewbank, para quem a escravização mostra a “fragilidade humana” e a degradação moral daquele que sujeita o outro, em especial, considerando-se o comportamento antagônico dos

senhores de escravos que choram sobre os sofrimentos legendários de um santo, e riem às piores torturas que eles próprios infligem em criaturas humanas! Que estremecem diante do nome de velhos perseguidores e não ligam a mínima diante dos exércitos de mártires que eles anualmente produzem[...].⁸⁴

A descrição de um dos leilões semanais ocorridos no Rio de Janeiro e presenciado por ele é marcada pela indignação e forte repúdio, onde as “mercadorias eram seres vivos”⁸⁵ e “não se dava às vítimas importância maior do que se se tratasse de cavalos”.⁸⁶

[...] pela primeira vez em minha vida os ossos e os músculos de um homem, com tudo o que lhe pertence, postos à venda, e seu corpo, sua alma e seu espírito entregues a quem pagasse mais. Autômatos de Deus, vendidos por menos do que as bonecas de madeira de Maelzell. Conseguem melhores preços do que os corpos nos anfiteatros de anatomia. Mas se os negros valessem mais mortos do que vivos, a oferta, como se diz, igualaria a procura. Nisto no entanto eu não duvido; embora, do que vi, penso que seria melhor para muitos terem sido sacrificados na mocidade, tendo as peles convertidas em colas e os ossos em marfim negro, do que padecer pela vida o que padecem.⁸⁷

A questão da escravidão e do tráfico convulsionou a sociedade brasileira e gerou discussões e embates; seu fim é visto com ânimo pelos viajantes, com aversão a tais práticas, apesar das diferentes perspectivas. Da mesma forma, o longo histórico de investidas inglesas ao longo do oitocentos nessa questão é considerado sob distintos prismas, ainda mais que envolviam as relações diplomáticas entre o governo britânico e brasileiro.

Ainda no contexto da transferência da família real portuguesa para Brasil, sob a tutela inglesa, o tema se fazia presente e impulsionou o comprometimento do regente D. João VI na cooperação para o fim gradual do tráfico de pessoas escravizadas e a proibição do comércio fora dos domínios portugueses no continente africano. Essas ações fizeram parte de um esforço internacional para colocar um fim ao tráfico e o Congresso de Viena foi o palco da decisão de proibir sua realização ao norte do Equador.

⁸⁴ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 325.

⁸⁵ Ibidem, p. 213.

⁸⁶ Ibidem, p. 214.

⁸⁷ Ibidem.

Patente a questão do fim do tráfico, ela foi fator condicionante nas negociações para o reconhecimento da independência do Brasil (1822) e impeliu o governo brasileiro a endossar os acordos firmados anteriormente com a Inglaterra. Resultado da contínua pressão foi o tratado de 23 de novembro de 1826, ratificado pelo governo inglês em 13 de março de 1827: estabeleceu-se a ilegalidade do tráfico para os súditos do imperador brasileiro; a partir da data da ratificação passou a ser considerado pirataria pelas autoridades brasileiras e britânicas.⁸⁸

Anos depois, a regência, em nome de D. Pedro II, fez saber que a Assembleia Geral decretou e sancionou a lei de 7 de novembro de 1831: todo o escravo vindo de fora do Império foi declarado livre e aos traficantes foram determinadas as punições. Apesar da disposição legal, tais penalidades dificilmente foram aplicadas devido à imbricada relação entre o tráfico e as autoridades brasileiras, devidamente notada por George Gardner cinco após a aprovação da lei:

[...] Apesar de toda a vigilância dos cruzeiros, tanto nas costas do Brasil como nas da África, era bem sabido de todos, no Rio, que se desembarcavam regularmente carregamento de escravos a poucas milhas da cidade; e nas muitas viagens que fiz em canoas e em outras pequenas barcas ao longo das costas das províncias do norte, vi frequentemente desembarcarem levas de cem a trezentos escravos e ouvi falar de outras. [...] Não se faz mistério de seus movimentos e até magistrados figuram entre os compradores de escravos. Igualmente bem sabido é que os magistrados dos distritos onde se vendem escravos recebem suborno para guardar sigilo sobre a venda deles.⁸⁹

Os embates continuaram e a aprovação do Bill Aberdeen pelo parlamento britânico, em 8 de agosto de 1845, declarou lícito o apresamento de qualquer embarcação utilizada no tráfico, o que foi visto pelo inglês Richard Burton como “um dos maiores insultos jamais dirigido por um povo forte a um povo fraco”.⁹⁰ Afronta à soberania nacional, o desrespeito de cruzeiros britânicos em águas brasileiras ocorreu em diversas ocasiões, e inflamou a aversão aos ingleses, provocando tumulto nas Câmaras e agitações de norte a sul do país.⁹¹

Apesar da legislação, longe de cessar o tráfico, a vinda e o desembarque de africanos escravizados para o Brasil ocorria impunemente; “nenhum segredo está implícito” no negócio, declara Thomas Ewbank ao ver embarcações com pessoas escravizadas quase um ano após o Bill Aberdeen:

⁸⁸ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 41 a 44.

⁸⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 24-25.

⁹⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 31.

⁹¹ COSTA, Emília Viotti da. “O escravo na grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: Reações e transações*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, p. 144, vol. 3, tomo II.

Vimos passar quatro barcos carregados de escravos, parte de um carregamento recém-chegado ao Rio e que agora é contrabandeado – se é que se pode usar o termo num negócio em que nenhum segredo está implícito – dirigindo-se a São Cristóvão, ao depósito próximo ao palácio. Antes da manhã, eles serão dispersos, e dentro de poucos dias estarão todos trabalhando. Eram cinquenta em cada embarcação e todos jovens.⁹²

Se por um lado os ingleses não extinguiram o tráfico, por outro lado, suas investidas trouxeram embaraços no acesso às pessoas escravizadas. Com efeito, a sua rarefeita presença em Santarém é atribuída pelo Sr. Danin, português e morador das cercanias da barra do Una com quem Henry Bates teve contato, ao “alto preço dos escravos, resultado da proibição do tráfico de africanos” e se antes “um escravo podia ser comprado por 120 dólares, [...] naquela época era difícil consegui-los por 400 dólares”.⁹³ Do mesmo modo, as consequências das restrições fizeram-se sentir em Cametá, onde a floresta situada atrás da cidade

é cortadas por inúmeras estradas que levam a diversas partes do interior, ao longo de vários quilômetros de ondulantes terras. Elas geralmente passam por locais ensombrados, atravessando em alguns pontos fragrantos cacauais, plantações de café e laranja, bem como capoeiras. [...] As casas situadas ao longo dessas aprazíveis estradas pertencem em sua maioria a famílias de mamelucos, mulatos e índios, tendo todos suas próprias plantações. Há poucas propriedades de grande porte, e seus donos raramente possuem mais do que uma dúzia de escravos.⁹⁴

Quadro semelhante é apresentado por Daniel Kidder quando esteve na Província da Bahia:

Há alguns anos que o comércio baiano vem experimentando certa paralisação. De fato, jamais conseguiu readquirir o movimento que tinha antes da revolução de 1837. Uma das causas desse fenômeno temo-la no patrulhamento inglês que se acentuou em 1838, e, de então, para cá, vem constituindo sério entrave ao tráfico negreiro da Costa da África, no qual a Bahia sempre teve grande interesse.⁹⁵

Enquanto os mares eram patrulhados por súditos de Sua Majestade Britânica, em terras brasileiras havia aqueles usufruindo do trabalho de pessoas escravizadas que desembarcaram

⁹² EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 271-272.

⁹³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 30-31.

⁹⁴ Ibidem, p. 70.

⁹⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 68.

no Brasil, portanto, burlando o controle exercido por seus conterrâneos. Daniel Kidder e James Fletcher, em um tom delator, consideram:

Os brasileiros não são os únicos proprietários de escravos no Império. Há muitos ingleses que possuem escravos cativos há muito tempo, - alguns há muitos anos e outros que adquiriram escravos até 1843, ano em que foi votado o chamado ato de Lord Brougham. Por esse ato foi considerado ilegal os ingleses venderem ou comprarem escravos em qualquer país e, caso adquirissem propriedade sobre homens, quando de volta à Inglaterra, se tornariam culpados por tal ato, e, por conseguinte, seriam processados pela justiça. As companhias inglesas de mineração, cujos proprietários estão na Grã-Bretanha, mas cujo campo de operação é S. João D'El Rey no Brasil, possuem cerca de oitocentos escravos, e alugam um milheiro deles.⁹⁶

Situação conflituosa, a recente participação no tráfico, os vultosos gastos para garantir o papel de xerife dos mares enquanto havia ingleses proprietários de pessoas escravizadas colocavam em xeque as intervenções. No Brasil as reações eram diversas e dois casos apresentados pelos viajantes são sintomáticos. Iniciemos com Thomas Ewbank e os acontecimentos desenrolados em abril de 1846, sábado de aleluia:

[...] vi um grupo de jovens devotos – brancos e negros – amaldiçoando [a efígie do] apóstolo caído, transpirando, exaustos, de tanto agredi-lo. Estes jovens fanáticos estavam ‘matando Judas’. [...] Um deles [efígie], depois de ter sido arrastado pela lama, malhado e apedrejado até que desaparecesse dele a mínima feição humana, estava suspenso na Rua do Hospício [Rio de Janeiro]. Outro [efígie] vi pendendo de um poste e antes de chegar para casa, passei por muitos outros. *Fazem-se algumas brincadeiras, vestindo-se o personagem [efígie] de acordo com alguma figura detestável. Poucos anos atrás, um ministro britânico, dada a sua oposição ao tráfico negreiro, foi apedrejado, malhado e enforcado em efígie.*⁹⁷

Antes de apresentarmos o relato de Henry Bates, faz-se necessário que tenhamos em vista as dificuldades de comunicação entre as regiões de uma mesma província, entre as províncias e entre o Brasil e outros países. O restrito acesso às notícias e informações fez com que questões de menos vulto em âmbito nacional circulassem com limites entre o meio social; em contrapartida, houve temas como o tráfico de pessoas escravizadas, largamente debatido nas diferentes instâncias da sociedade.

⁹⁶ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 152, vol. 1. Além dos brasileiros e dos ingleses, os autores dizem que “os franceses e os alemães também compram escravos, embora sem a permissão dos seus respectivos governos”.

⁹⁷ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 180. [itálico meu]

Agora convém apresentarmos o escrito do inglês sobre sua permanência em São Paulo, “lugar remoto, situado a 2.700 quilômetros do Pará”,⁹⁸ onde os alcólatras, a corrupção e as brigas eram comuns, salvo alguns moradores como Mestre Chico, que ele havia conhecido no Pará na casa de Tia Rufina. Essa senhora nasceu escrava e com trabalho árduo comprou a sua liberdade e a de seu filho e, depois de alforriada, adquiriu uma propriedade bem localizada na região. Era ela quem “costumava guardar minhas coisas quando eu me ausentava em viagem”, diz Henry Bates, que descreve sua relação com senhora e seu filho nos seguintes termos:

Mostravam grande desprendimento em seu trato comigo, prestando-me inúmeros serviços sem jamais esperarem remuneração; isso, porém, pode ser devido em parte ao fato de ser eu inglês, já que a fama de nossa generosidade no trato com a raça africana se espalhara por toda parte entre os negros brasileiros.⁹⁹

Se de um lado, Thomas Ewbank durante uma festividade observa manifestações de repulsa ao inglêspositor ao tráfico, de outro temos Henry Bates atribuindo exatamente ao fato dele ser inglês - em consequência, representante do governo britânico e de suas ações perpetradas contra o tráfico - o tratamento generoso que pessoas alforriadas lhe deram.

As posições divergentes continuam. Enquanto o inglês Henry Bates via positivamente as ações britânicas, para seu conterrâneo Richard Burton tal postura é fruto da falta de bom senso político e econômico e cada libra gasta é “uma libra afastada de uma finalidade útil”. Seus argumentos:

[...] Continuaremos a empregar quinze vasos de guerra, 1.500 homens e cerca de um milhão em dinheiro, por ano, para sustentar uma esquadra sentimental ou de navios imprestáveis, que já se mostraram impotentes para impedir a exportação de negros, em qualquer lugar e ocasião em que haja procura de mão de obra negra, e cujo principal efeito sobre a África Ocidental tem sido o de sustentar Serra Leoa, aquela Sodoma e Gomorra hamítica, encher alguns bolsos, atuar como máquina política para jogar poeira nos olhos dos outros e aumentar, consideravelmente, o sofrimentos dos escravos e o infortúnio de seu continente.¹⁰⁰

Ainda, a política externa britânica é incongruente porque “Ao mesmo tempo, gabamo-nos de ter mais de 900.000 pobres ou pessoas que recebem ajuda. [...] O milhão e meio por ano, assim jogado

⁹⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 289.

⁹⁹ Ibidem, p. 291.

¹⁰⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 22.

fora para a ‘propagação da fé’ e para a manutenção de uma esquadra impotente para a sua finalidade política, deveria de há muito ter sido destinado à constituição de um ‘fundo de emigração’”.¹⁰¹

Em consonância com Richard Burton, a razão de tanta preocupação com questões internacionais é atribuída pelo norte-americano Daniel Kidder a motivos nada lisonjeiros, como que desmentindo as boas intenções britânicas veiculadas inclusive em relatos, tal qual o de Henry Bates.

Para Richard Burton e Daniel Kidder o empenho em patrulhar mares e combater o tráfico não é sustentado por motivos razoáveis, seja econômica ou moralmente. Indo além, a concepção do norte-americano traz críticas às imbricações entre o tráfico e seu financiamento britânico, a filantropia britânica é reputada um engodo:

[...] Os efeitos dessa fiscalização marítima não se limitam ao número de presas feitas; são mais eficazes no sentido de evitar o embarque de escravos que de apreendê-los em trânsito. *O que geralmente não se sabe é que apesar dos acentuados esforços feitos no sentido de cerceá-lo, o grande esteio desse tráfico tem sido o próprio capital inglês. Essa é a verdade. Poucos navios negreiros foram armados sem largos créditos de casas britânicas, ante a só garantia dos prováveis lucros na venda de escravos; e não foi meramente por amor a algum princípio de solidariedade humana que tais créditos foram suspensos, mas pelos contínuos prejuízos que sobrevieram aos traficantes e os impediram de saldar seus compromissos. Foi assim que se defrontaram a filantropia e a ambição britânica, e, por felicidade, a primeira, em grande parte, triunfou.*¹⁰²

A relação entre lucro e prejuízo com o tráfico é apresentada por Richard Burton no que concerne à produtividade do trabalho das pessoas escravizadas, e, distante dos argumentos altruístas, ele diz ao tratar das atividades mineradoras: “Os trabalhadores livres trabalham com muito mais energia e inteligência do que os escravos”.¹⁰³ Os apontamentos de Daniel Kidder e James Fletcher indicam que tal perspectiva não está restrita às considerações do inglês:

A escravidão no Brasil, deixando de lado, qualquer consideração moral, é a mesma que encontramos em todo o mundo, isto é, uma instituição dispendiosa e, em todos os sentidos, muito pouco econômica. Quando consideramos o trabalho descuidado e indiferente dos escravos, e, levamos em conta a fraqueza da carne do senhor, penso muitas vezes que este último é o mais para lamentar.¹⁰⁴

¹⁰¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., pp. 22 e 23.

¹⁰² KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 68. [itálico meu]

¹⁰³ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 230.

¹⁰⁴ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 188, vol. 1.

Além disso, Thomas Ewbank atribui à existência do trabalho escravo a funesta consequência de

tornar o trabalho desonroso, resultado superlativamente mau, pois inverte a ordem natural e destrói a harmonia da civilização. No Brasil predomina a escravidão negra e os brasileiros recuam com algo semelhante ao horror diante dos serviços manuais. Com o mesmo espírito que as classes privilegiadas de outras terras, dizem que não nasceram para trabalhar mas para dirigir.¹⁰⁵

Por conseguinte, a dignidade do trabalho é minada por ser este compreendido como desmerecedor e indigno. Os apontamentos de James Fletcher reiteram a consideração de Thomas Ewbank e indicam ser tal aversão independentemente da dimensão da atividade e do tempo despendido em realiza-la:

Centenas de pretos vagueiam pelas ruas [Rio de Janeiro], com grandes cestos redondos de vime, prontos a carregar tudo o que se deseje. Tão barato e rápido é esse serviço, que um criado branco raramente dispõe-se a carregar um embrulho para casa, por menor que este seja, e considerar-se-iam insultados si se lhes recusasse um ‘*preto de ganho*’, para alivia-lo de uma peça de chita ou de uma melancia.¹⁰⁶

Os escritos de Henry Bates nos fornecem indícios de que tal concepção também é encontrada longe da importante província carioca, nos rincões do país:

Era quase impossível conseguir qualquer tipo de criado em Santarém; os homens livres eram orgulhosos demais para se empregarem, e os escravos muito poucos e muito necessários aos seus donos para que fossem alugados a outrem.¹⁰⁷

Entrementes, em vista das críticas aos diferentes aspectos do trabalho de pessoas escravizadas, seria o trabalhador livre a melhor forma de trabalho? Então a riqueza do país seria a mão de obra livre?

¹⁰⁵ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 145.

¹⁰⁶ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 149, vol. 1. [itálico no original]

¹⁰⁷ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 140.

II.3. – Sobre riquezas e potencialidades

“Dei o meu adeus a uma das partes mais ricas do planeta”,¹⁰⁸ e assim Thomas Ewbank encerra seu relato e sua permanência no Brasil, com uma informação reiteradamente apresentada nos relatos: a riqueza do país. Mas qual riqueza seria essa? Onde poderia ser encontrada?

Consideramos que os viajantes estiveram no Brasil por certo período e percorreram diferentes localidades, nas quais as relações sociais se desenrolaram e as experiências foram vividas; na imbricação dessas esferas, o viajante observa a realidade brasileira em seus diferentes aspectos.

É traço comum nos relatos o desejo de apresentá-la como um quadro, isto é, um olhar que foca determinado cenário ou circunstância e pretende passar ao leitor os matizes da cena observada. Chamamos esse ato de “emoldurar a realidade”, como se o viajante pintasse uma tela em que estivessem contemplados a população, as atividades produtivas, os elementos antrópicos, os elementos naturais e a relação do homem com esses elementos.

Há ocasiões de o viajante concomitantemente “emoldurar” determinado cenário textual e iconograficamente,¹⁰⁹ como o faz Thomas Ewbank no dia da visita ao Corcovado na capital carioca:

Tendo J. e eu combinado visitar o Corcovado, a grande atração natural do Rio, acordei, em meio a grandes correntes douradas no céu, como os poetas imaginam. *Antes de sair do quarto, ergui a vidraça da janela e olhei um pouco a paisagem lá fora.* Aparentemente a uma distância que não é maior que quilômetro e meio, além, ergue-se o lindo morro de Santa Marta, um cone perfeito, e o mais alto de uma cordilheira isolada. À sua retaguarda, um cume, de aparência idêntica, alteia-se por toda a região dominando o mar. Seu cume é um pináculo, abrupto, íngreme de um lado. Galgá-lo parecia impossível, e embora se haja dito que tenha sido escalado em lombo de burro, isto não me parece viável. Este é o Corcovado e dirigimo-nos ao seu ápice.¹¹⁰

¹⁰⁸ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 326.

¹⁰⁹ O material iconográfico produzido pelos viajantes requer um estudo detalhado que foge do escopo de nosso trabalho. Sobre o tema ver: PANOFISKY, Erwin. *Significado nas artes visuais*. São Paulo: Perspectiva, 2009. A iconografia dos relatos é abordada em diferentes estudos, dentre eles: MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001. ANTUNES, Anderson Pereira; MOREIRA, Ildeu de Castro; MASSARANI, Luisa Medeiros. “O descanso dos naturalistas: uma análise de cenas na iconografia oitocentista”, *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*. Rio de Janeiro. v.22, n.3, jul./set. 2015, p. 1051-1066. BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. *O Brasil dos viajantes*. 3. ed. São Paulo: Metalivros; Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2000, 3 vols. LAGO, Pedro Corrêa do. *Iconografia paulistana: do século XIX*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Capivara, 2003. CAVENAGHI, Airton José. “O território paulista na iconografia oitocentista: mapas, desenhos e fotografias. Análise de uma herança cotidiana”. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*. v. 14, n. 1, jan./jul. 2006, pp. 195-241.

¹¹⁰ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 303-304. [itálico meu]

Figura 1 – Thomas Ewbank. “O Corcovado”, 1846. In: EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 303.

Considerando a preocupação com o público leitor ao procurar apresentar as informações com veracidade e trazer aspectos interessantes da realidade brasileira, a escolha de “uma grande atração natural do Rio” é sintomática. A cena descrita e representada procura trazer a perspectiva da janela do quarto de Thomas Ewbank, como se no “emoldurar” da cena pudesse tornar mais próxima do leitor a própria experiência do viajante, “ver tão de perto quanto possível, ter a impressão de estar no lugar”.¹¹¹

O longo trecho a seguir apresenta o processo de “emoldurar” em outra dimensão, por meio do que Henry Bates escreveu na ocasião da sua chegada à cidade do Pará, logo após ter adentrado em águas brasileiras, no ano de 1848:

As impressões que tive nesse primeiro passeio jamais se apagarão completamente de minha lembrança. Passamos primeiramente por algumas ruas próximas do porto, margeadas por prédios altos e sombrios semelhante conventos, pelas quais transitavam ociosamente alguns soldados de uniformes rotos, com seus mosquetes apoiados displicentemente no braço, bem como sacerdotes, mulheres negras com potes d’água na cabeça e índias de ar melancólico, carregando os filhos nus escanchados sobre os quadris. Entramos depois numa rua estreita e comprida, que ia dar nos arredores da cidade, em seguida atravessamos um campo relvado e chegamos a um pitoresco caminho que ia dar na floresta virgem. A rua comprida era habitada pelas classes mais pobres. As casas tinham apenas o rés-do-chão e sua aparência era humilde e

¹¹¹ BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, abr./jun. 2015, p. 613.

desalinhada. As janelas não tinham vidraça e sim uma armação que se projetava para fora. A rua não era calçada e a camada de areia fofa que a cobria tinha muitos centímetros de espessura. Grupos de pessoas tomavam a fresca à porta de suas casas – gente cuja pele tinha todas as tonalidades, europeia, negra e indígena, mas era principalmente uma confusa mistura das três raças. Entre eles viam-se belas mulheres desleixadamente trajadas, descalças ou de chinelos, mas usando brincos caprichosamente trabalhados e colares de enormes contas de ouro. Seus olhos eram negros e expressivos e elas exibiam uma massa de cabelos espessos e negros que chamavam a atenção. *Talvez fosse uma fantasia de minha parte, mas achei que a mistura de esqualidez, luxo e beleza daquelas mulheres se harmonizava perfeitamente com o resto do cenário, de tal forma era surpreendente aquela associação das riquezas naturais com a miséria humana.* As casas, em sua maioria, achavam-se em estado bastante precário, e por toda parte se viam sinais de indolência e desleixo. As estacas de madeira que cercavam os quintais, invadidos pelo mato, jaziam quebradas pelo chão, e magros porcos, cabritos e galinhas entravam e saíam pelos buracos na cerca. No meio de tudo isso, porém, e compensando todas falhas, ressaltava a esplendorosa beleza da vegetação.¹¹²

O cenário paraense apresentado traz as ruas, as construções, os moradores, os costumes locais, os aspectos físicos de algumas pessoas, a criação de animais, a beleza da vegetação e um elemento importante para nossa análise: a riqueza correlata à riqueza natural, e, em contraste, há elementos antrópicos a denotar miséria. A relação entre eles surpreende e instiga-o a duvidar se não estaria fantasiando diante de um quadro até então desconhecido, de interações não familiares.

Em vista dos apontamentos do inglês, de que forma a riqueza é apresentada pelos outros viajantes? Se existente, de que forma está relacionada aos habitantes? Iniciemos com Daniel Parish Kidder quando ele delineia o primeiro núcleo visitado após sua partida de Campinas, Província de São Paulo:

[...] chamava-se Bairro da Boa Esperança. Sua aparência não era de molde a despertar entusiasmo. Algumas casinhas mal tratadas e uns habitantes em iguais condições, eram tudo quanto compreendia esse núcleo, paupérrimo. Como é comum ver-se o homem retribuir com indiferença e indolência as dádivas que a Providência sobre ele esparze em profusão!¹¹³

O trecho embebecido por uma perspectiva divina de perceber a realidade brasileira, assim como o relato, reflete o caráter religioso da viagem que tinha o objetivo de distribuir Bíblias pelas províncias. Isso posto, a cena emoldurada contém as moradias e os habitantes em clara e tangível condição de pobreza. Contrapartida são as dádivas da Providência derramadas

¹¹² BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 12-13. [itálico meu]

¹¹³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul...*, op. cit., p. 239.

em abundância para habitantes mais que indiferentes às bênçãos, indolentes. Novamente a população é apresentada em antagonismo às riquezas do meio.

Como registra Thomas Ewbank acerca de sua conversa com um visconde no Palácio de Campo do Imperador, na capital carioca: “[...] o Visconde observou que a natureza fizera tudo pelo Brasil e o homem quase nada”.¹¹⁴ Levando-se em conta a aversão pessoal à monarquia, é interessante notar a relação entre homem e natureza exposta pelo Visconde, homem ligado ao governo, conhecedor da realidade brasileira e, portanto, dotado das premissas necessárias para tal conclusão. Logo, Thomas Ewbank atribui a colocação a uma figura pública envolta com a monarquia, como se quisesse embasar suas críticas e respaldá-las com alguém do círculo de D. Pedro II.

Para George Gardner, as consequências do comportamento displicente são sentidas no dia a dia pela população e pelos viajantes quando nas localidades, como na ocasião da visita à Vila de Almas, na Província de Goiás:

Embora as redondezas ofereçam abundância de excelentes terras de lavoura, nada aqui se planta. Ao chegar, esperava eu poder comprar farinha, mas nenhuma havia; de fato, só como grande favor uma pessoa que veio procurar meus serviços profissionais me vendeu um pouco de arroz. Todos se queixavam da carência de provisões e falta de dinheiro, mas nem uma palavra se dizia da indolência e ociosidade, causas sem dúvida, da fome então reinante ali.¹¹⁵

A terra sem cultivo significa falta de aproveitamento dos fartos recursos à disposição. O caso não é isolado na província e repete-se na Vila de Natividade: “Os habitantes são vadios e indolentes em extremo e, por isso, sempre há entre eles grande escassez das coisas de necessidade comum da vida”.¹¹⁶ E seus apontamentos sobre a localidade de Riachão, na fronteira entre Goiás e Minas Gerais, indicam que também não está restrito à Goiás: “Os habitantes do distrito são tão desesperadamente preguiçosos, que mal plantam qualquer coisa suficiente para seu próprio uso, embora cada família possua terras ilimitadas”.¹¹⁷

Na equação do viajante, a escassez é proporcional à preguiça, assim como notamos a indolência da população em outras circunstâncias apresentadas nos relatos citados acima. Isto posto, apresentamos o trecho a seguir de Henry Bates sobre sua passagem pelo rio Tocantins:

¹¹⁴ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 114.

¹¹⁵ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 152.

¹¹⁶ Ibidem, p. 157.

¹¹⁷ Ibidem, p. 178.

Na manhã de 3 de setembro, bem cedo, alcançamos a margem direita, ou oriental, do rio, medindo o barranco ali entre 15 e 20 metros de altura. As casas eram de construção mais sólida do que as que tínhamos visto até então. Conseguimos comprar ali uma pequena tartaruga. A maioria dos moradores do lugar possui alguns desses animais, que eles mantêm presos em pequenos cercados feitos de taquaras. Todos ali eram mamelucos, e todos nos trataram com muita gentileza. Contudo, não conseguimos comprar deles muita coisa em matéria de alimentos frescos. Creio que isso se deve ao fato de nunca terem eles nada além do estritamente necessário ao seu próprio sustento. *Nessas regiões, onde seus habitantes contam exclusivamente com o peixe para lhes fornecer carne, há uma época do ano em que eles passam fome; por isso, dão grande valor a qualquer sobra de mantimentos que possam guardar.* Eles respondiam quase sempre negativamente quando lhes perguntávamos, com o dinheiro na mão, se tinham galinhas, tartarugas ou ovos para vender, dizendo, ‘Não há, sinto não poder lhes servir’, ou ‘Não há, meu coração’.¹¹⁸

A falta de alimento durante um período do ano faz com que os moradores guardem mantimentos e não os disponibilizem ao viajante. Portanto, indica o inglês que os habitantes possuem uma rotina própria e nem o dinheiro trazido por ele pôde modificar. As descrições da pobreza frente a tanta riqueza e da carência com que vive a população de diferentes localidades podem ser vistas sob a perspectiva de que o necessário para o viajante pode não o ser para o morador; ou ainda, a frequência do consumo de determinado produto considerada adequada pelo viajante também pode não o ser para o morador, como por exemplo o próprio Henry Bates que não adaptou-se à dieta alimentar da população amazônica a base de peixe.

Nessa perspectiva, além da reiterada percepção do habitante indolente e preguiçoso, há um elemento importante para nossa análise: a dinâmica própria desses moradores e das localidades. Nas palavras de George Gardner sobre a Vila de Arraias, localizadas nas terras goianas:

Os habitantes costumam dizer que ‘em Arraias não tem água ruim nem caminhos bons’, e isto é caracteristicamente verdadeiro. *A vila é muito pequena com uma população que não passa de trezentos habitantes, entre grandes e menores. Aqui, como em outras vilas do interior, muitas das casas pertencem a fazendeiros que só as ocupam em dias de festa.* [...] Durante minha permanência entre o povo do lugar achei-o uniformemente bondoso e serviçal, dentro de seus limitados recursos, porque a maioria é muito pobre; contudo, sua pobreza é em muitos casos filha de sua indolência. Foi com grande dificuldade que conseguimos comprar alguma coisa em matéria de

¹¹⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 58. [itálico meu] É manifesto o cuidado do viajante com o leitor e o desejo de transmitir aspectos do cotidiano brasileiro no que se refere à língua portuguesa, vide o seguinte caso em que temos na primeira edição do relato, publicado em inglês: “They generally answered in the negative when we asked, money in hand, whether they had fowls, turtles, or eggs to sell. ‘Não ha, sinto que não posso lhe ser bom;’ or, ‘Não ha, meu coração’. ‘We have none; I am sorry I cannot oblige you;’ or, ‘There is none, my heart’”. BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons...*, op. cit., p. 125, vol. 1.

alimentos e é ainda para mim mistério como consegue viver a grande massa dos habitantes.¹¹⁹

Assim como outras, a vila tem suas características específicas: baixo número de população fixa e considerável número de população flutuante. Consequentemente, a dinâmica local estava de acordo com as necessidades dos quase trezentos moradores que imprimiam suas concepções de vida, dentre elas a de trabalho, à tal dinâmica. Considerando as dificuldades de locomoção existentes no período, assim como a baixa circulação monetária, a inserção marginal na economia das lavouras monocultores, é possível que tais moradores não tivessem uma estrutura capaz de lhes proporcionar maiores rendimentos e possibilidade de exploração dessas riquezas.

Da mesma forma, os habitantes da Missão de Duro, próxima do limite entre as Províncias de Pernambuco e Goiás, visitada por ele, são descritos como indolentes e geralmente famintos. Os habitantes vivem nessa região onde o clima e o solo são bons para a cultura de vários produtos dos climas tropicais, todavia, ao chegar na missão, ele não encontrou carne fresca, “farinha de mandioca, nem arroz, cará, batata doce, nem bananas”. E do que se alimentavam aquelas pessoas, em torno de “duzentas e cinquenta almas”, majoritariamente indígenas e alguns mestiços? Diz ele ser “a parte principal do alimento desta gente [...] de natureza vegetal: frutas silvestres que buscam nas matas, tais como cocos de diferentes espécies de palmeiras, os frutos do piqui, pusá, mangaba, jatobá, pitomba, goiaba, araçá e outros” e “o pouco de sua alimentação animal é obtida da caça, ocupação em que os moços se comprazem muito mais que no trabalho das plantações”.¹²⁰ Notamos que a crítica recaí sobre o modo de vida das pessoas, a indolência está nos seus hábitos indígenas, sua dependência dos recursos naturais e na falta de preocupação em cultivar e ter provisão para algum período de escassez.

O viajante ao dar visibilidade à população local apresenta aspectos da sua realidade, da sua dinâmica e da forma de ser dos indivíduos. Ele é um elemento estranho e o período de permanência muitas vezes não proporciona a compreensão particular desse contexto a partir dele mesmo, tal como procura fazer Henry Bates:

A vida calma e descuidosa que o povo [de Baião, às margens do rio Tocantins] levava ali muito nos divertiu. Mais tarde tive tempo suficiente para me habituar com o modo de vida nos pequenos povoados tropicais. Eles têm um estilo de vida livre, público e sem formalidade, ao qual o europeu leva algum tempo a se adaptar.¹²¹

¹¹⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 168. [itálico meu]

¹²⁰ Ibidem, p. 148.

¹²¹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 58.

Ao “emoldurar” a cena o viajante observa e descreve-a no movimento de aproximações e afastamentos com o que lhe é externo, como Henry Bates em dúvida se estaria fantasiando. Dessa forma, há o alinhamento com a perspectiva apresentada por Luciana Martins de valorização das particularidades dos viajantes,¹²² todavia discernimos também o posicionamento partilhado pelos viajantes de encadear os aspectos da realidade brasileira no sentido de apresentar a população como desprovida de empenho, ânimo para explorar o meio, e obter aquilo que o viajante acha ser necessário para a vida no local.

Vejamos o que diz Henry Bates sobre a região da barra do Maicá, no Amazonas:

Um punhado de desbravadores da selva construiu nas margens do Maicá suas choupanas de barro, cobertas de folha de palmeira, dedicando-se principalmente à criação de gado em pequena escala. *A mim eles me pareceram viver em extrema penúria; os bois, entretanto, embora de pequeno porte, eram nédios e luzidios, sendo a região, por seu lado, altamente apropriada para qualquer atividade agrícola ou pastoril. Na estação das chuvas as águas vão subindo gradativamente e alagando as campinas, mas sempre há jeito de levar o gado para terras mais altas. O povo do lugar, indolente e ignorante, parece totalmente incapaz de aproveitar essas vantagens.* As casas não têm jardim nem plantações ao seu redor. Disseram-me que era inútil plantar qualquer coisa ali porque o gado devora todos os brotos. Nessa parte do país, a criação de gado e a agricultura raramente são exploradas simultaneamente, pois a ninguém ali parece ocorrer a idéia de cercar o terreno destinado ao cultivo. *Dizem eles que é muito trabalhoso fazer cercas. De fato, uma boa cerca não é fácil de ser feita, pois apenas dois ou três tipos de árvore servem para esse fim, por não estarem sujeitas aos ataques dos insetos; essas árvores, porém, não existem em abundância na mata.*¹²³

Reiteradamente, as dificuldades existentes e não transpostas indicam indolência e ignorância, incapacidade de aproveitar os recursos, e ocorre a tendência de apresentar a população com duras críticas, as quais são suavizadas ao longo da descrição para chegar à condescendência. Apesar desse movimento, repetidamente o quadro pintado desfavorece o habitante, denigre a localidade.

Enquanto os fartos recursos naturais não incentivam o ânimo dos habitantes, os estrangeiros estão atentos a eles, como os norte-americanos que J. Aubertin acompanhou durante a visita feita à Província de São Paulo, interessados a ponto de aceitar deixar os Estados Unidos e instalar-se em terras paulistas quando observam o cenário próximo da Fábrica de Ipanema:

¹²² MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes...*, op. cit.

¹²³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 148-149. [itálico meu]

Mas, que desolação em redor de nós! que uivar do vento a cada lado da grande morada! que fragmentos rudes de edifícios antigamente bem construídos! que buracos deploráveis onde antes estavam os aparelhos das resonantes forjas, e crepitavam as luminosas labaredas das fundições! Tudo despido e morto! *Todavia ali a natureza ainda é riquíssima! riquíssima não só no mineral, mas igualmente no vegetal. Até a terra por toda a extensão é uma terra roxa, e ferruginosa, que produz o café; os mattos, os pastos e a vegetação inteira é viçosa! “Dê-nos” disse o major Mereweather “apenas este pedaço (indicando um lugar já roçado em que estávamos) para plantar o nosso algodão e milho, e mando vir a nossa família sem sahir da Província [de São Paulo].*¹²⁴

Efetivamente, o relato de J. Aubertin sobre a visita à província paulista na companhia dos norte-americanos visava estimular a imigração norte-americana e a lavoura algodoeira na região e as informações apresentadas pelo inglês estão em consonância com os seus objetivos da viagem: as potencialidades existem e interessados também, inclusive eles estão sendo apresentados ao Barão de Piracicaba, figura importante no cenário paulista.

Portanto, é importante compreender os dados apresentados pelos viajantes, implícitos em seus objetivos de viagem, seja em âmbito nacional ou internacional. A postura crítica e os matizes das cores utilizadas para o exame da relação entre os recursos à disposição e seu aproveitamento estão carregadas e permeadas pelas razões que nortearam os caminhos a serem seguidos, o quadro que desejavam pintar da vida no Brasil e os motivos a que se propuseram ao percorrer o país.

A posição de crítica também pressupõe o não consentimento diante de uma situação na qual, minimamente, o viajante sente-se incomodado na dinâmica do “olhar simultaneamente ‘para dentro’ e ‘para fora’”.¹²⁵ Contudo, notamos também haver uma percepção comum dos viajantes como propõe Mary Pratt ao tratar da sociedade hispano-americana “incessantemente criticada por seu caráter retrógrado, sua indolência e, acima de tudo, por seu fracasso em explorar os recursos que a rodeavam. A antiestética da negligência é aplicada tanto ao mundo social americano quanto ao panorama”.¹²⁶

O viajante é um espectador e, em última instância, a apresentação da realidade brasileira no relato denota o limite da sua percepção e da disposição em experienciá-la. “Seu próprio corpo torna-se *locus* da verdade e do poder”¹²⁷ e a forma de observá-la traz o olhar e os sentidos a

¹²⁴ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., p. 12. [itálico meu]

¹²⁵ MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes...*, op. cit., pp. 163-164.

¹²⁶ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império...*, op. cit., p. 260.

¹²⁷ MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes...*, op. cit., p. 44.

“emoldurar” uma cena, dar visibilidade aos seus elementos e descrevê-los, que é um “meio de conhecer” no esforço de “ver o particular, capturar a vida”.¹²⁸

II.3.1. – Realizar em diferentes ritmos

Longe de serem vivências estanques, os viajantes empenham-se em trazer ao leitor o *mover-se* pelas terras brasileiras dia após dia. Os sentimentos são expostos nas diferentes experiências, a descrição das paisagens procura apresentar os elementos em movimento e a relação entre eles, bem como o ritmo das atividades.

Para a realização de qualquer atividade, independente da sua natureza, é necessário dispor certo intervalo de tempo. Tendo em vista a sociedade capitalista de onde provinham os viajantes, esse elemento é bastante significativo em meio à preocupação com a forma mais adequada e eficiente de usufruir o tempo disponível, já que “todo tempo deve ser consumido, negociado, *utilizado*; é uma ofensa que a força de trabalho meramente ‘passe o tempo’”.¹²⁹

Os viajantes não encontraram a concepção e aplicação de “tempo útil” no Brasil. São relevantes as observações de Elizabeth Agassiz sobre as atividades de seu marido, Louis Agassiz, durante os preparativos para o envio dos membros da expedição a diferentes regiões do Brasil:

[1º maio de 1865] Está muito impaciente por terminar todos os preliminares indispensáveis e fazer seguir para o interior aqueles de seus auxiliares que devam separar-se dele; não deseja menos iniciar suas pesquisas pessoais. Mas aconselham-no a não perder a paciência e não se assustar com os retardos, porque a melhor vontade do mundo não pode fazer mudar, num dia, o hábito nacional de tudo deixar para o dia seguinte.¹³⁰

A partida dos membros para os destinos acertados por Louis Agassiz ocorreu em finais de junho desse mesmo ano, após dias inquietantes devido à procrastinação reinante no país. Se para ele nem “a melhor vontade do mundo” pode modificar o contexto, é imperativa, portanto, a lentidão na solução de problemas e de situações. Essa opinião é compartilhada pelos outros viajantes? Se sim, em que circunstâncias?

Louis Agassiz traz elementos do contexto particular de sua viagem e nessa perspectiva vejamos também o que diz Richard Burton sobre aspectos de seu dia a dia em Minas Gerais:

¹²⁸ BRAUDEL, Fernand. “*Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo*”..., op. cit., p. 613.

¹²⁹ THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”. In: *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 298. [itálico no original]

¹³⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil*..., op. cit., p. 53.

“O banho levou meia hora para ser aprontado, o jantar duas horas; o tempo é artigo que não tem valor aqui, e pontualidade é sinônimo de impossível”.¹³¹ As opiniões dos viajantes convergem nesse sentido.

Os autores trazem informações relevantes para que compreendamos a dimensão de aproveitamento do tempo no Brasil. Richard Burton confirma a lentidão quando traz dados sobre a entrega de correspondências: “A distribuição da correspondência se faz nos dias 5, 15 e 25 do mês, e essa distribuição trimensal é a regra no Rio São Francisco. Naturalmente, não se pode contar com a pontualidade”.¹³²

As críticas são reiteradas sobre a população ribeirinha e sua gama de justificativas: “Habitualmente, ali, no Rio São Francisco e no Amazonas, todas as desculpas são apresentadas para justificar o atraso, sendo a mais comum a de que a esposa está se preparando para oferecer mais um habitante ao Brasil”.¹³³

Diante de tamanha morosidade, a sugestão de Daniel Kidder aos forasteiros no desembarço de seus livros e bagagens na Alfândega carioca é a paciência,¹³⁴ atributo recomendado também por Louis Agassiz. Longe de serem recomendações isoladas, elas são encontradas também em James Cooley Fletcher: “*Paciência, amanhã e espera um pouco!* Essas palavras quando em ação surpreendem os nervosos, impacientes, violentos, impertinentes anglo-saxões em toda parte do Brasil”.¹³⁵ Escreve Richard Burton em síntese: “Brasil, onde os homens se movem devagar”.¹³⁶

Nesse momento é importante considerarmos a relação dos viajantes com instituições de diferentes naturezas, como as científicas e as religiosas, e o auxílio recebido delas para a realização das viagens. Outro ponto é a assistência de pessoas ligadas a diferentes ramos no Brasil, inclusive o próprio imperador, D. Pedro II. Além disso, os relatos são fruto da vivência desses estrangeiros dotados de um cabedal cultural próprio. Assim, alguns questionamentos são pertinentes: os viajantes ao apontarem a lentidão, a procrastinação e a falta de pontualidade no Brasil estariam vangloriando sua forma de aproveitar sistematicamente o tempo? Exaltar eles próprios? Haveria ligação entre tais especificidades e a forma de apresentar o ritmo em que as atividades acontecem no país?

¹³¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 273.

¹³² Idem, *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 227.

¹³³ Ibidem, p. 39.

¹³⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul...*, op. cit., p. 66.

¹³⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 27, vol. 1. [itálico no original]

¹³⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 63.

Notamos anteriormente a preocupação de Louis Agassiz, em maio de 1865, com o andamento dos preparativos para envio dos membros da sua expedição para diferentes regiões do Brasil. Meses depois, em setembro, ele e parte de sua equipe encontram-se em Manaus, onde as inquietações repetem-se, porém agora por outros motivos:

*Faz dois ou três dias que vivamente se ventila a questão de saber como convirá repartir os membros da nossa pequena companhia, quando chegarmos a Tabatinga. Agassiz está muito preocupado com isso; o tempo a nosso dispor é muito curto e os assuntos a estudar numerosos e importantes. Deve ele renunciar ao projeto de continuar a estudar em pessoa os peixes do Amazonas superior e, deixando a alguns dos companheiros a tarefa das coleções, prosseguir na sua rota até o Peru, a fim de visitar pelo menos o primeiro espigão dos Andes, para certificar-se de que nos vales se encontram vestígios de geleiras e fazer, ao mesmo tempo, uma coleção dos peixes próprios aos cursos d'água das montanhas? Ou, então, renunciará por agora a essa viagem ao Peru e contentar-se-á em fazer uma estação de um ou dois meses em qualquer lugar da região em que nos encontramos, a fim de completar, quanto possível, as suas investigações sobre a distribuição e o desenvolvimento dos peixes no Solimões? Se, indo ao Peru, ele tivesse certeza de chegar a um resultado, seria fácil decidir-se; mas, com toda a probabilidade, as chuvas torrenciais desta latitude decompuseram a superfície das rochas e fizeram desaparecer todos os vestígios de geleiras, supondo-se que hajam existido alguma vez nível tão baixo. Talvez, portanto, indo adiante, sacrificaria um resultado infalível em busca dum resultado incerto. Desde alguns dias, a dúvida e a indecisão a tal respeito lhe perturbavam as vigílias e o sono, tão vivo é o seu desejo de tirar o mais vantajoso partido do seu tempo e das facilidades que lhe são oferecidas.*¹³⁷

A grandiosidade das pesquisas da expedição de Louis Agassiz é certa, mas o tempo à disposição é curto e deve ser aproveitado com vantagem, bem como as facilidades oferecidas. Cada passo da expedição é pensado e segue ritmo constante, sistemático e produtivo sob a batuta de um regente incansável:

[Durante um passeio em Manaus] Esta manhã levantamo-nos às cinco horas. Às seis, tomamos café e estamos prontos para executar os projetos possíveis de distração. Já os caçadores estão na mata e os pescadores ao largo. Tomo lugar numa montaria e, com várias pessoas, vou visitar um sítio situado um pouco acima da lagoa. *Quanto a Agassiz, ele renuncia a todos esses prazeres, pois os peixes lhe chegam, novos e variados. Nem ele nem o desenhista podem deixar o trabalho [...].* O Sr. Burkhardt é infatigável, está sempre de pincel na mão, apesar do calor, dos mosquitos e de todos os contratempos.¹³⁸

¹³⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 131-132. [itálico meu]

¹³⁸ Ibidem, p. 164. [itálico meu]

Como apontamos anteriormente, a expedição de Louis Agassiz foi financiada por figuras preeminentes do cenário político e econômico norte-americano e auxiliada no Brasil de diferentes formas, o que fez com que fosse recebendo espécimes coletadas pela população local de diferentes províncias, obtendo facilidades no deslocamento dele e da equipe e também dispondo do apoio de D. Pedro II.

Tanta cooperação é retribuída com o empenho exemplar do cientista, em alguns casos apresentado sem falta modéstia,¹³⁹ o qual compartilha com os colaboradores o trabalho firme, sem distrações ou descanso: “[Lagoa Januari, em Manaus] Depois do almoço, dispersamo-nos; uns se estiraram nas redes, outros saíram para pescar ou caçar; quanto a Agassiz, absorve-se no exame dos peixes”.¹⁴⁰

Dessa forma, o empenho reiterado de apresentar Louis Agassiz absolutamente comprometido com a expedição e a história natural está em consonância a tal contexto. A narrativa da expedição é uma prestação de contas públicas, inclusive com a descrição dos esforços sistemáticos de Louis Agassiz tanto por ele quanto por sua esposa, Elizabeth Agassiz.

A postura dele é assertiva e os resultados do seu trabalho foram considerados grandiosos por outros naturalistas ainda durante sua permanência no Brasil. Os objetivos de fazer uma revolução na Ictiologia¹⁴¹ e “provar que a teoria das transformações não repousa sobre fato algum”¹⁴² são buscados e configuram elementos direcionais da viagem. Como exemplo da pesquisa ordenar todas as atividades, temos a informação que o rumo da viagem no mês de setembro, em Manaus, ter sido decidido com a chegada de um pequenino peixe com a goela cheia de filhotes: “Um argumento como este, de fato, era irresistível; *a embriologia ganhou a questão* [...]. Assim, Agassiz voltará para Tefé com o desenhista e dois ou três auxiliares”.¹⁴³

Encontramos esses elementos em Daniel Kidder. Fiel à sua missão precípua de promover a circulação das Sagradas Escrituras (em português), ele aproveita todos os seus momentos com diligência e esforço sistemático. O intento da publicação do relato de revelar o país ao público norte-americano carente de informações é significativo nesse contexto e nem após deixar as terras brasileiras os trabalhos pararam. Até mesmo o atraso no lançamento da primeira edição da obra, nos Estados Unidos, tornou-se benéfico, pois, nesse ínterim, houve a

¹³⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 148.

¹⁴⁰ Ibidem, p. 162.

¹⁴¹ Ibidem, pp. 110-111.

¹⁴² Ibidem, p. 35.

¹⁴³ Ibidem, p. 132. [itálico meu]

atualização de dados e o “trabalho [estava] em dia, na data de sua publicação”.¹⁴⁴ Alguns anos depois, James Fletcher, seu conterrâneo e colaborador, compartilha a dedicação:

Em 1854, regressei por alguns meses aos Estados Unidos. Tendo tido várias vezes ocasiões de observar, na minha estada no Brasil, a ignorância aí dominante em relação aos Estados Unidos, e a recíproca ignorância do povo norte-americano em relação ao Brasil, *desejei tudo fazer que estivesse ao alcance de uma simples pessoa, para remover a impressão errônea, e conseguir um melhor entendimento entre os dois países.*¹⁴⁵

Assim, enquanto os nacionais usavam seu tempo com morosidade, alheios às potencialidades dos recursos naturais, os viajantes colocam-se como constantes no aproveitamento sistemático do tempo e das oportunidades, gerenciando suas atividades em consonância com seus objetivos. Insólito seria se fosse diferente e o público leitor e os patrocinadores das viagens encontrassem o relato da permanência desses viajantes entrecortado pela preguiça e a negligência às oportunidades de concretizar no Brasil aquilo a que vieram.¹⁴⁶ Em meio a uma conduta desejada exemplar, tais casos são veementemente combatidos e um único deslize é registrado e apontado como falha, tal qual o faz George Gardner na fazenda S. José, pouco depois de chegar na Província de Minas Gerais: “Neste dia de viagem não colhi plantas novas, falha única em minhas jornadas desde que parti da costa”.¹⁴⁷

Entremeado à concepção veiculada na Europa e nos Estados Unidos, em uma época de busca pelo domínio sobre o tempo e seu aproveitamento, está o “afrouxamento” dessa postura o que, em alguns momentos, abrandou o tom crítico do contexto brasileiro.

Iniciamos com um contraponto entre os naturalistas Henry Bates e Louis Agassiz.

De uma forma menos propagandística, se comparado com Louis Agassiz, Henry Bates traz para seus leitores o ritmo das suas atividades que visavam, principalmente, coletar espécimes e enviá-la ao Museu de Londres, o que ele fez diligentemente, mesmo contando com menos pessoas, recursos e patrocinadores que o norte-americano. O registro a seguir apresenta seu dia a dia durante sua permanência de quatro anos e meio em Ega, no Alto Amazonas:

¹⁴⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul...*, op. cit., p. 18.

¹⁴⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 277, vol. 1. [itálico meu]

¹⁴⁶ Lembremos a importância desses relatos no cenário internacional a que os viajantes estavam vinculados ao longo do oitocentos com o exemplo sintomático da vultosa disponibilidade de informações capazes de propiciar ao leitor o conhecimento de facetas da vida em diferentes regiões do globo, com certa riqueza de detalhes. Sintomático a situação de Immanuel Kant, que apesar de nunca ter viajado e “se utilizou das experiências documentadas nos relatos de viajantes, [a ponto de] alguns dos seus ouvintes [acharem] que ele conhecia Java, América ou pelo menos Londres”. AUGUSTIN, Günther. *Literatura de viagem na época de Dom João VI*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009, p. 19.

¹⁴⁷ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 184.

Minhas excursões pelas regiões vizinhas se estendiam às vezes até a 400 ou 600 quilômetros dali. [...] Nos intervalos entre uma e outra eu levava uma vida sossegada no povoado, dando andamento ao meu trabalho com a mesma tranquilidade e método com que o faria um naturalista em qualquer aldeia européia. [...] Embora tosca a minha morada, é com saudade que relembro os meses felizes que passei ali. Geralmente eu me levantava com o sol, quando a relva que cobria as ruas ainda estava úmida de orvalho, e ia banhar-me no rio; depois passava cinco ou seis horas coletando coisas na mata, que começava a uns cinco minutos de caminhada da minha casa. Nas horas mais quentes da tarde – entre três e seis horas – bem como nos dias de chuva, eu ocupava o tempo preparando, etiquetando ou dissecando os espécimes, tomando apontamentos e fazendo desenhos.¹⁴⁸

Enquanto Louis Agassiz, em meio aos recursos e numerosos apoiadores da sua expedição, faz o reiterado empenho em mostrar-se ativo e eficiente, temos Henry Bates sem presunção, com seu ritmo constante e realizando as atividades – organizadas de acordo com o ritmo natural (Sol, chuva, calor) – muitas vezes sozinho ou com poucos ajudantes locais e dependente dos recursos enviados da Europa para manter-se no Brasil. O ritmo impresso por eles em seus relatos apresenta distinções que estão em consonância com o contexto de sua viagem e seus objetivos.

A preocupação com a rede de relações sociais faz que com que a narrativa de Elizabeth e Louis Agassiz seja menos carregada nas tintas ao tratar da situação da estrada de Petrópolis a Juiz de Fora. Não que o tom seja totalmente amigável, mas a crítica ao ritmo do progresso no Brasil também traz certo elogio ao cuidado na realização das atividades no país por seu conhecido Mariano Lage:

[20 de maio de 1865] Se, como se pretende, o progresso só marcha no Brasil com extrema lentidão, deve-se confessar que os brasileiros levam à perfeição as coisas que empreendem. É verdade que a construção dessa estrada foi confiada a engenheiros franceses, mas o homem a quem cabe a honra de havê-la projetado e concluído é um mineiro, Sr. Mariano Procópio Ferreira Lage. [...] Há doze anos, o único meio de se ir para o interior, partindo de Petrópolis, era uma estreita trilha de burros, esburacada, perigosa, onde uma viagem de uma centena de milhas exigia uma cavalgada de dois ou três dias. Agora, vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora de carro, do nascer ao por [sic] do sol, numa boa estrada de rodagem que não se inferioriza a qualquer outra do mundo.¹⁴⁹

Outro interessante contraste encontramos quando Richard Burton aborda sua visita à Vila da Boa Vista, Província de Pernambuco: “Diz Halfeld ser difícil encontrarem-se ali tripulantes

¹⁴⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 202.

¹⁴⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 57-58.

para barcas e canoas, devido às cachoeiras. *O único obstáculo é a grande preguiça do povo. Tenho, no entanto, de confessar que perdi apenas um dia*".¹⁵⁰ Tal confissão apresenta a desproporcionalidade entre "a grande preguiça do povo" e o fato dele ter perdido "apenas um dia". Logo, o apontamento ácido ao comportamento dos habitantes não encontra respaldo ou não traz grandes consequências para o viajante e sua viagem.

Segundo Thomas Wright, biógrafo de Richard Burton, "Of the various countries he knew, Burton hated England most".¹⁵¹ Movido ou não por tal sentimento, seu relato é farto em críticas tanto aos ingleses quanto a estrangeiros de outras nacionalidades encontrados no Brasil:¹⁵²

Achamos Passagem [Província de Minas Gerais], onde moram diversos mineiros ingleses, uma pequena aldeia de bom aspecto. Um compatriota, que, de trabalhador, tornou-se capitalista, tem aqui uma grande casa. Vivemos à pequena distância dele, durante três dias. Quando o conhecemos, ele nos convidou para nos hospedarmos em sua casa, mas não teve energia suficiente para sustentar o convite. Em três semanas, talvez fosse bem sucedido. *Dizem que as primeiras palavras que o estrangeiro aprende no Brasil são: "paciência", "espere um pouco" e "amanhã". Devo acrescentar que alguns estrangeiros aprendem a lição melhor do que os mestres.*¹⁵³

Dentre os comportamentos dos estrangeiros adquiridos no país e julgados por ele negativamente está a procrastinação. Hábito encontrado sim no Brasil, todavia rapidamente adquirido pelos estrangeiros, os quais superam os brasileiros nesse ponto; ou seja, a conduta puritana não é característica indissociável do modo de vida do europeu, da mesma forma que a postergação e a preguiça não são indissociáveis do modo de vida brasileiro.

A situação apresentada por Richard Burton durante sua permanência na província mineira é sintomática de seu posicionamento sobre o nacional e os estrangeiros, no sentido de não sobrevalorizar um ou outro.¹⁵⁴ A raiz dessa postura talvez possa ser encontrada no seu desejo de mostrar o Brasil como terra "tão farta em possibilidades ainda inexploradas" para os

¹⁵⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 307. [itálico meu]

¹⁵¹ WRIGHT, Thomas. *The life of Sir Richard Burton*. London: Everest, 1906, p. 53.

¹⁵² Situações pontuais e realizadas por um indivíduo são razões para críticas estendidas aos indivíduos dessa nacionalidade. Ele escreve sobre os italianos: "Chocado pela brutalidade com que um branco batia em um cão – espetáculo raro no Brasil, onde, via de regra, os animais são muito bem tratados – perguntei quem ele era, e fiquei sabendo que se tratava de 'um italiano'. Há muitos desses imigrantes em São Paulo – mais em Minas – de fato, eles vão do Pará a Buenos Aires. Não gozam de boa reputação [...]". BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 86.

¹⁵³ Ibidem, p. 286. [itálico meu]

¹⁵⁴ Para Richard Burton, brasileiros e britânicos possuem qualidades que devem permanecer reservadas a eles. Em São João del Rei, ele diz durante uma conversa com dois cavalheiros britânicos: "Mais agradável ainda, foi verificar que a conservação dos hábitos domésticos não haviam [sic] permitido que eles se tornassem brasileiros. *Brasileiro é bom, e britânico é bom; a mistura, como se diz de outras coisas, estraga duas coisas boas*". Ibidem, p. 108. [itálico meu]

estrangeiros, as quais dependem da vontade e da integridade do comportamento desses homens para conquistar “uma região tão rica em dádivas da Natureza”.¹⁵⁵

Tal profusão de riquezas e oportunidades é apresentada no início do relato, na dedicatória, na qual, como analisamos no Capítulo 1, apresenta o seu desejo em ser útil à Coroa britânica e auxiliá-la em seu progresso. Nesse intento, apresentar o trabalho do brasileiro ou do estrangeiro com superior eficiência na exploração dos recursos poderia desenhar um quadro utopista, evitado por ele para “escapar à acusação abertamente feita a quase todos que têm escrito a favor do Brasil, isto é, que foram ‘induzidos’ a isso, ou, para falar sem subterfúgios, que foram ‘comprados’”.¹⁵⁶

Outro ponto que devemos considerar é o trabalho desenvolvido por Richard Burton em seu relato de combater o quadro das “[...] falências [que] afetaram a Bolsa de Londres”, e, conseqüentemente, “a mineração de ouro no Brasil passou a não ser encarada com bons olhos”.¹⁵⁷ Sobre as causas do fracasso ele escreve repetidamente que “está, não nos brasileiros, mas em nós. Tem havido o mais grosseiro exagero, tanto na Inglaterra, como no exterior”.¹⁵⁸ Além disso, há equívocos cometidos pelas companhias inglesas que operam nas minas de ouro com a “inconsciência daqueles que ‘estabeleceram apressadamente seus mercados’; e quando ‘as especulações brasileiras não são as favoritas, todos os títulos de sociedades autônomas relacionados com aquele país ficam depreciados’”.¹⁵⁹

O ritmo equivocado de estabelecimento no Brasil, segundo o inglês, faz com que as empresas não criem sólidas estruturas de aproveitamento das potencialidades, e essa falha não pode ser creditada ao Brasil. Para justificar suas proposições, são apresentados estudos de casos específicos encontrados na província mineira de empreendimentos de sucesso ou não, bem como um mapeamento da vida nas minas, da ocorrência de minério e de pedra preciosa, da formação de depósitos auríferos, de sistemas de mineração, e da análise da mineração por ingleses, com o histórico de diferentes empresas e apontamentos sobre o que fazer para evitar prejuízo.

Após tais apontamento, há propostas para evitar o quadro de perdas e a conclusão em defesa do Brasil: “Esse fácil esforço de prudência testaria suas vantagens ou desvantagens, sem prejudicar seriamente os acionistas, tantas vezes vitimados no atual sistema descuidado, e sem dar ao País uma imerecida má reputação nos mercados da Europa”.¹⁶⁰

¹⁵⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 13.

¹⁵⁶ Ibidem, p. 25.

¹⁵⁷ Ibidem, p. 184.

¹⁵⁸ Ibidem, p. 186.

¹⁵⁹ Ibidem, pp. 24-25.

¹⁶⁰ Ibidem, p. 185.

Dessa forma, notamos que o ritmo de diferentes aspectos da realidade brasileira é percebido pelos viajantes levando em consideração não somente sua forma particular de percebê-la, atrelada aos objetivos de viagem, bem como um conjunto de valores qualificados por Monica Charlot e Roland Marx de “puritano”, no qual figuram a dedicação ao trabalho e aversão à preguiça, frequentemente ligada à pobreza.¹⁶¹

As riquezas, as oportunidades de diferentes naturezas e os recursos à sua disposição são por aproveitados pelos viajantes com propriedade. Eles são senhores do seu tempo, e, oriundos de uma sociedade capitalista madura, o tempo é bem consumido e utilizado. Há a interiorização do tempo administrado zelosamente com o ritmo disciplinado e produtivo. Em vista disso, como os viajantes abordam o ritmo das atividades desenvolvidas no Brasil? A diferente concepção de tempo notada entre os habitantes com relação a deles gera diferentes ritmos de trabalho?

II.3.2. – Sobrepujar o ritmo da natureza

Observamos que para os viajantes, o destaque das riquezas são os fartos recursos naturais largamente encontrados no território e negligenciados. Apesar das potencialidades não serem aproveitadas em sua máxima capacidade, as atividades agrícolas existem e se “a sociedade utiliza o espaço, vive nele, organiza-o, emprega-o”,¹⁶² em que ritmo elas ocorriam nas terras brasileiras na perspectiva dos viajantes?

Iniciemos com o relato de Henry Bates que agrega esses elementos de forma a apresentar a relação entre riquezas e o trabalho humano. Ele escreve sobre a conversa que teve com o português chamado Danin, dono de uma fábrica de cerâmica na foz do pequeno rio Una, localizado a três quilômetros abaixo da cidade do Pará:

O Sr. Danin recebeu-nos com a costumeira e formal polidez dos portugueses; falava inglês muito bem, e depois de combinarmos o nosso negócio [aluguel de uma chácara] ficamos conversando com ele sobre vários assuntos relacionados com a região. Como todos os proprietários naquela província, ele só falava numa coisa: na escassez de mão-de-obra. Parece que se tinha empenhado grandemente para introduzir na região a mão-de-obra branca, mas seus esforços falharam, depois de ter ele trazido de Portugal e de outros países numerosos trabalhadores que contratara para o seu serviço. Todos eles o deixaram, um após o outro, pouco depois de sua chegada. *A abundância de terras sem dono, a liberdade que impera ali, a vida descuidosa e semi-selvagem que as pessoas levam, a facilidade com que se obtém o próprio sustento com pouco trabalho – tudo isso induz até mesmo os mais bem-*

¹⁶¹ CHARLOT, Monica; MARX, Roland. *Londres: 1851-1901: a Era Vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 16.

¹⁶² BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”..., op. cit., p. 624.

*intencionados a abandonarem o trabalho regular tão logo surja a oportunidade.*¹⁶³

A equação apresentada pelo português e registrada por Henry Bates traz que a existência de terras abundantes que proporciona facilidades de obter o sustento, levando ao abandono do trabalho regular. As necessidades da vida na região não são difíceis a ponto de impulsionar o homem a trabalhar muito em ritmo constante, nem mesmo os mais bem-intencionados imigrantes brancos sobrepujam a fartura de terras e de recursos para seu sustento com mais trabalho.

Notamos raciocínio semelhante em George Gardner sobre Crato, na Província do Ceará, onde permaneceu por cinco meses. Diz ele, após descrever a fertilidade da região, a escassez da população e os hábitos indolentes e simples dos moradores, os quais com pouco trabalho colhem o que precisam: “Quando, porém a população houver crescido e a *civilização tiver multiplicado suas necessidades*, certo que este distrito se mostrará rica e valiosa parte da província. O maior empecilho ao seu progresso é a falta de comunicações, além das terrestres, com a costa”.¹⁶⁴

Tal como o quadro apresentado por Henry Bates, os habitantes do lugar cuidam do que consideram imprescindível para sobrevivência, não há outras necessidades trazidas com a civilização a ponto de tornar-se urgente aumentar o ritmo do trabalho, pois com o pouco que fazem elas são satisfeitas. Os elementos considerados civilizados e necessários pelo viajante não o são para os habitantes, vide o exemplo de George Gardner e suas refeições, capazes de causar estranhamento ao europeu civilizado:

Chá, com carne seca e farinha de mandioca era o passadio habitual; e tenho certeza de que, se algum de nossos amigos europeus que nunca viram esse tipo de provisões fosse subitamente trazido a uma de nossas refeições, concluiria, pelo aspecto do alimento, que estávamos comendo serragem de madeira e couro assado. Nosso maior conforto era um grande estoque de chá, que eu comprara em Pernambuco e durou felizmente até chegarmos a um lugar mais civilizado, onde o renovamos. Foi minha bebida única nesta longa e morosa jornada, sumamente reconfortante ao cabo de um dia de cavalgada sob o sol ardente.¹⁶⁵

Para Louis Agassiz há uma apatia não somente com relação ao trabalho, “Parece que nem ao trabalho nem ao prazer os brasileiros podem transmitir ardor; não têm nem essa atividade que impõe

¹⁶³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 30. [itálico meu]

¹⁶⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 95. [itálico meu]

¹⁶⁵ Ibidem, p. 184.

aos nosso compatriotas uma vida febril e sem descanso, mas cheia de interesse, nem esse amor às distrações que domina os europeus do continente”.¹⁶⁶

Em concordância, escreve Henry Bates no final do seu relato após ter deixado o Brasil: “[...] a vida civilizada, em que as emoções, os gostos e o intelecto encontram onde nutrir-se fartamente” não foram encontradas por ele durante sua estada na região norte, e compara-as “com a esterilidade espiritual de uma existência semi-selvagem, ainda que vivida no Jardim do Éden”.¹⁶⁷ Suas observações sobre a região do Pará:

O povo era mais simples, de temperamento e hábitos mais pacíficos e afáveis, e os crimes de morte, que dão às províncias do Sul uma reputação tão lamentável, eram praticamente desconhecidos dali. Por outro lado, os naturais do Pará eram muito inferiores ao brasileiro do Sul em matéria de energia e iniciativa. Sendo barato os víveres e os aluguéis, e poucas as necessidades do povo – pois eles se contentam com tipos de alojamentos e comida que seriam recusados até pela classe indigente da Inglaterra – eles passam a maior parte do tempo entregues a desregramentos ou divertimentos fornecidos gratuitamente pelo governo ou pelos cidadãos mais abastados da cidade.¹⁶⁸

Não há a postura de procurar satisfazer com mais conforto o que é imprescindível para a vida ou a necessidade de acumular bens ou dinheiro. Aliás, não é estreita a correlação entre trabalho e dinheiro; em casos extremos, o dinheiro não significa nada em decorrência da fome, que ocorria em virtude da escassez de alimentos em alguns períodos do ano.

Essa situação foi observada por George Gardner na fazenda em que se criava gado chamada Lagoa Comprida na divisa das Províncias do Ceará e Piauí:

Era das maiores que víamos desde que saíramos de Brejo Grande: está situada à beira de uma lagoa que lhe dá o nome, e que tem quatrocentas jardas de comprimento. Nenhum regato desemboca no lago, que se enche durante a estação chuvosa, e, se as chuvas são abundantes, não se seca até a nova estação das águas. Informou-me o proprietário de que no ano anterior caíram poucas chuvas e que, em consequência disto e da grande seca que depois sobreveio, secara-se a lagoa antes de começaram as atuais chuvas, do que resultara a morte de quase todo o rebanho de gado pertencente à fazenda. Todos ainda se achavam em estado quase famintos, não me sendo possível adquirir provisões para meu próprio uso, nem em Campos, nem aqui; não havia aves, nem carneiros, nem cabras, nem porcos, nem bois; o dinheiro era inútil.¹⁶⁹

¹⁶⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 181.

¹⁶⁷ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 298-299.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 25.

¹⁶⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 115.

Mesmo nas situações em que os moradores não estavam em situação crítica, o valor atribuído ao dinheiro conhecido pelos viajantes nem sempre era reconhecido pelos moradores em diferentes localidades do Império. Diz Henry Bates sobre Ega, no Amazonas:

Quem só viveu em países cuja civilização é antiga e onde é fácil encontrar pessoas que queiram trabalhar não pode imaginar as dificuldades e aborrecimentos que surgem numa *terra onde a classe dos servos ignora o valor do dinheiro* e não se consegue arranjar empregados a não ser procurando persuadi-los a deixar seus outros patrões.¹⁷⁰

Assim como alguns gostos alimentares, determinados estilos de roupa e o conforto de um alojamento são exemplos da presença da civilização, o dinheiro também segue essa lógica, segundo o inglês. Depois de ter deixado Ega por alguns anos, em seu retorno ele depara-se com algumas mudanças na cidade:

[...] *o povo tornou-se mais “civilizado”, isto é, começou a se vestir segundo o último figurino de Paris, ao invés de andar de tamancos sem meias e em mangas de camisa; além disso, adquiriu o gosto pelo dinheiro e pelos cargos públicos, dividiu-se em partidos e perdeu uma parte de sua primitiva simplicidade de maneiras.* [...] O lugar é salubre e praticamente isento de insetos perniciosos; é cercado por uma perpétua e verdejante mata e o seu solo é de uma assombrosa fertilidade, mesmo para os padrões brasileiros; seus inúmeros rios, com seu labirinto de canais, fervilham de peixes e tartarugas; uma frota de navios pode ancorar em qualquer época do ano no lado, que tem ligação permanente e direta com o Atlântico. *Que futuro esplêndido aguarda essa sonolenta cidadezinha tropical!*¹⁷¹

Richard Burton também aborda o assunto e indica que a ausência de valor atribuído ao dinheiro e sua relação com o trabalho não está circunscrita apenas a algumas regiões distantes da capital carioca. Suas conclusões sobre a província paulista são trazidas com as de J. Aubertin, seu conterrâneo e amigo:

Sinto-me satisfeito em verificar que Mr. J. J. Aubertin, Superintendente da região de São Paulo, depois de uma permanência de oito anos, chegou exatamente à mesma conclusão: ‘Não podemos, realmente, dizer, em nossa ferrovia, que tenhamos tido agora falta de mão-de-obra; no entanto, quando começamos, havia, sem dúvida, uma indisposição para o trabalho, de um modo geral. *Pouco a pouco, contudo, quando cada um foi compreendendo que uma semana de trabalho significa, realmente, dinheiro de uma semana, e que ali havia trabalho, e que também havia ali a constante preocupação de pagar o trabalho com dinheiro, o trabalhador passou a compreender melhor sua verdadeira situação. Um foi dizendo ao outro como era o caso, como a*

¹⁷⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 207. [itálico meu]

¹⁷¹ Ibidem, pp. 204-205. [itálico meu]

remuneração pelo seu trabalho realmente lhe chegava às mãos no dia do pagamento, e como ele adquiria, de fato, seu pão e sua independência; e, muito em breve, o desinteresse cedeu lugar à boa vontade, e todos vieram aprender a trabalhar e ganhar dinheiro, como seus amigos estava ganhando’. (p. 5 ‘Viagem de Onze Dias na Província de São Paulo’, Londres, 1866).¹⁷²

Para os ingleses, a atuação junto aos trabalhadores para incorporar o pensamento de “que uma semana de trabalho significa, realmente, dinheiro de uma semana” trouxe a independência dessas pessoas, quando podemos compreender que a incorporação de hábitos alheios a esse grupo trouxe outra relação com o trabalho e o dinheiro. O trabalho obedece um ritmo regular e é realizado em determinado intervalo de tempo considerado proporcionalmente ao valor a ser recebido.

Trazida aos trópicos pelos viajantes, essa postura fez parte do cenário inglês desde o século XVIII e contrapunha o trabalho por empreitada ou o emprego regular e “no século XIX, o debate foi em grande parte decidido a favor do trabalho remunerado semanalmente, suplementado pelo trabalho por tarefas quando havida necessidade”.¹⁷³ Ainda segundo Richard Burton, se

A princípio, o brasileiro livre mostrou decidida indisposição de trabalhar em Morro Velho; ele jamais conhecera um empregador regular ou um pagamento regular, sem os quais não pode existir o mercado de trabalho. Não gostava do trabalho de brocagem, estando acostumado apenas com *os trabalhos irregulares da agricultura*, se tivesse energia ou estímulo para tentar mesmo esses.¹⁷⁴

O “trabalho irregular da agricultura” encontrado no Brasil não exigia o trabalho regular da forma como o inglês considerava adequado, ou seja, sistematicamente organizado com produtividade e remunerado de acordo com o tempo despendido para sua realização. O ritmo seguido para o trabalho agrícola é aquele em consonância com o ritmo da natureza e não a passagem do tempo marcada pelo ritmo do relógio, os acontecimentos da vida mensurados por unidades definidas por convenções sociais, como a de tempo (hora) e a de distância (milha):

[Em direção a Congonhas do Campo, Província de Minas Gerais] Quando se pergunta o caminho, a resposta infalível é: “Não tem errada” – e, logo em seguida, a gente chega a uma encruzilhada, onde se cruzam ou se encontram quatro ou mais estradas. Os habitantes conhecem cada palmo de terreno; não se extraviam, e nem podem conceber que alguém o faça. Além disso, é um mero trilho, sem comércio, comunicações e comodidades; os poucos habitantes são naturalmente inteligentes, mas jamais se elevam

¹⁷² BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 232. [parênteses no original]

¹⁷³ THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”..., op. cit., p. 287.

¹⁷⁴ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 229. [itálico meu]

acima do semibarbarismo. *Se a gente lhes pergunta as horas, olham para o Sol e dizem que é nove da manhã, quando é meio dia. Se se quer saber a distância, a resposta será, provavelmente: “Uma légua, se o animal do senhor é bom; se não for, uma légua e meia”*. Koster divide suas léguas em léguas grandes, léguas pequenas e léguas de nada, que podem ter quadro milhas.¹⁷⁵

Essa disposição em aceitar o ritmo da natureza não condiz com aquela encontrada na Inglaterra na época, onde a Revolução Industrial criava marcas profundas na vida do trabalhador, em que o ritmo do relógio da fábrica ditava o início e o fim das atividades ininterruptas durante o expediente. Isso gerou uma mudança de comportamento, a ponto de haver “muitos relógios no país [desde a] década de 1790: a ênfase estava mudando do ‘luxo’ para a ‘conveniência’ [...]. Na verdade (como seria de esperar), ocorria uma difusão geral de relógios portáteis e não portáteis no exato momento em que a Revolução Industrial requeria maior sincronização do trabalho”.¹⁷⁶

É intenso o contraste delineado pelo inglês Henry Bates entre a tranquila vida da população do Norte brasileiro e a melancolia de

[...] imagens de sombrios invernos, de longos e cinzentos crepúsculos, de céus escuros, de sombras se alongando, de frias primaveras e de úmidos verões; de chaminés de fábricas, e grupos de operários encardidos, acordados para o trabalho de manhãzinha, pela sineta da fábrica; de asilos de indigentes, e salas confinadas, e assistência social fictícia, e rígidos convencionalismos.¹⁷⁷

Os habitantes seguem um ritmo distinto, convivendo com a flora e a fauna exuberantes, vivem sem o opressor convencionalismo ou a sineta de uma fábrica a controlar seus horários, e, enfim, o seu dia. A adaptabilidade dessa população ao ritmo da natureza é tamanha que o assusta:

[Baixo-Tocantins] No que dizia respeito à invasão de suas casas pela água, eles não pareciam dar muita importância ao fato. A impressão que se tem é que eles são anfíbios, ou pelo menos se sentem tão à vontade na água quanto em terra. Era realmente de assustar qualquer um, ver minúsculas canoas, que faziam água por todos os lados, atravessando a parte larga do rio carregadas de homens, mulheres e crianças, além de malas e bagagens. A maioria dessa gente tem também casa em terra firme, e somente na época da seca e do calor eles vão morar nos igapós – como são chamados – à sombra fresca das palmeiras.¹⁷⁸

¹⁷⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 145. [itálico meu]

¹⁷⁶ THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”..., op. cit., p. 279.

¹⁷⁷ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 298.

¹⁷⁸ Ibidem, p. 57.

Enquanto os viajantes representam a experiência e os benefícios do trabalho regular, da produtividade, da monetarização do trabalho, a experiência dessas pessoas é marcada pelo ritmo das cheias. O livro da vida está escrito em caracteres da natureza, eles leem seus movimentos, registram seus acontecimentos e os incorporam. Em especial, tais apontamentos são registrados pelos viajantes quando estão na região Norte do país, onde significativa parcela da população é indígena, ou fruto da união com não-indígenas, e a influência da cultura indígena é significativa. Segundo Louis Agassiz:

[Tefé, Amazonas] Nossas instalações adquiriram agora uma organização definitiva. Encontramos a princípio alguma dificuldade em conseguir empregados. É a estação da pesca; os homens vão para longe, para secar e salgar o peixe; além disso, não falta muito para a época de apanhar ovos e fabricar manteiga de tartaruga e, então, só ficam nos povoados as mulheres. É como no tempo das colheitas, entre nós, quando o trabalho dos campos reclama todos os braços. E os hábitos dos índios são tão poucos regulares, tão pouca importância dão ao dinheiro, tendo meios para viver quase sem fazer nada, que quando se consegue contratar um deles é mais do que provável que desapareça no dia seguinte. Um homem dessa raça é muito mais sensível ao bom trato, à oferta dum bom copo de cachaça que ao ordenado que se lhe ofereça e que a seus olhos não tem valor algum.¹⁷⁹

Ainda sobre a região, Louis Agassiz e outros viajantes insistem em destacar a minguada população para habitar a imensidão de terras e os poucos braços para explorar os fartos recursos naturais à disposição. Permanecemos com Agassiz e suas considerações, agora sobre a viagem pelo Rio Negro, região amazônica:

Embora, aqui e ali, apareça um arraial de índios ou uma povoação brasileira cortando a distância, só há um punhado de gente nesse território imenso. Chegará necessariamente uma época em que a humanidade dele tomará posse, em que, nessas mesmas águas onde só cruzamos com três canoas em seis dias, navios a vapor e embarcações de toda espécie subirão e descerão; em que a vida e o trabalho, enfim, animarão estas margens; mas esses dias ainda não chegaram! ... Quando me lembro de quantas pessoas paupérrimas vi na Suíça, curvadas sobre um mecanismo de relógio ou num tear de rendas, mal ousando erguer os olhos do seu trabalho, e isso do nascer do sol até a noite, sem conseguir mesmo a tal custo, ganhar o necessário para suprir suas necessidades, e quando penso na facilidade com que tudo aqui brota, numa terra em que tudo é de graça, pergunto-me por que estranha fatalidade uma metade do mundo regorgita por tal forma de habitantes que o pão não chega para todos, enquanto na outra metade é tão escassa que os braços não chegam para a colheita! *Não devia a emigração afluir em vagalhões para essa região tão favorecida pela Natureza e tão vazia de homens:* ... Infelizmente, as coisas

¹⁷⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 142.

caminham muito devagar nestas latitudes, e as grandes cidades não se improvisam em meio século, como entre nós.¹⁸⁰

Da mesma forma ele descreve a região do Alto Amazonas, onde “Logo à primeira vista se percebe quanto é urgente a necessidade duma população mais numerosa”.¹⁸¹ Ante esse “punhado de gente”, Louis Agassiz lembra-se dos muitos suíços paupérrimos e aptos a trabalhar “nesse território imenso” amazônico e, assim, dois problemas estariam resolvidos para ele – a escassez de população no Brasil e as dificuldades de suíços para sobreviver – com uma única solução: a imigração.

Estariam os outros viajantes em consonância com tal solução? Se sim, quais seriam as razões? Quais as particularidades dos viajantes na forma de considerar esse tema?

Iniciemos com Thomas Ewbank. Em uma perspectiva mais ampla que a de Louis Agassiz, para o norte-americano “O Brasil é pobre em população e continuará sendo até que venha a adotar um sistema liberal e compreensivo de imigração; mas esta é temida em vista do espírito de nivelação da época e do receio de que a Igreja e o Trono possam correr algum perigo”.¹⁸² Como em outros momentos, de suas considerações emergem reiteradas críticas à monarquia e à Igreja Católica no Brasil, e, nesse caso, associadas à questão da imigração, também considerada por ele como possível maneira de aumentar o número de pessoas nas terras brasileiras.

As particularidades da percepção de Richard Burton também estão presentes quando ele trata da questão da imigração. O seu característico desejo de discorrer sobre um assunto sem limitar-se e apresentar diferentes posições ao leitor não são possíveis, já que ele considera

[...] de pouco espaço para discutir um assunto tão importante e tão vasto como a escravidão no Brasil. Posso contudo, afirmar, em resumo, que é difícil encontrar-se, no País, um homem instruído que não deseje, com razão, vê-la abolida, se se puder encontrar um sucedâneo. Todos esperam pelo grande dia da imigração e do trabalho livre. Todos estão, também, conscientes do fato de que dificilmente a escravatura e a imigração poderiam coexistir.¹⁸³

O autor inglês considerava positiva e via com entusiasmo a imigração, tal como Louis Agassiz e Thomas Ewbank. Contudo, se para os últimos a imigração poderia satisfazer a falta de habitantes, para Richard Burton a vinda de estrangeiros é defendida em vista de outro

¹⁸⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 210. [itálico meu]

¹⁸¹ Ibidem, p. 154.

¹⁸² EWANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 319.

¹⁸³ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 234.

argumento: o fim da escravidão. A relação entre esses elementos é apresentada longamente por ele no início de seu relato, nos seguintes termos:

Em 1852, quando o tráfico de escravos cessou, o País ficou desanimado, e não sem razão, ante a perspectiva de um mercado de mão-de-obra deficiente, o trabalho servil era, então, a única fonte de prosperidade da agricultura; era, em última análise, seu ganha-pão.

Prevaleceu, porém, a estrela do Brasil, ou, como dizem os que lhe são hostis, sua “sorte”. Em 1860, a Carolina do Sul “reexaminou a conexão de Estado e União” e reformou sua independência. Cinco anos mais tarde, os sulistas começaram a trocar por mais felizes regiões seus desolados lares. O movimento foi, prazerosamente, estimulado pelo Governo brasileiro; e, em janeiro de 1868, o número de imigrantes assim era apresentado:

Província do Paraná	200 pessoas
(perto de Curitiba, Morretes e Paranaguá)	
São Paulo	800 pessoas
(Município de Ribeira, Campinas, Capivari, etc)	
Rio de Janeiro (na capital e seus arredores)	200 pessoas
Minas Gerais (Rio das Velhas, etc)	100 pessoas
Espírito Santo (nos rios Doce, Linhares e Guandu)	400 pessoas
Bahia	100 pessoas
Pernambuco	70 pessoas
Pará	200 pessoas
Total	2.700 pessoas. ¹⁸⁴

Alguns pontos devem ser destacados. Primeiramente, a importância do trabalho de pessoas escravizadas para a agricultura, sendo sua *única* fonte de prosperidade, pois ele não considera os trabalhadores livres nacionais. Outro ponto, é a “sorte” do Brasil em receber norte-americanos, especialmente, os sulistas da Carolina do Sul, combatentes na Guerra de Secessão norte-americana e que sofreram muito com as consequências do conflito. Por último, a presença de norte-americanos pulverizados por diferentes províncias e o estímulo para imigração recebido do governo de D. Pedro II.

Retenhamos esses pontos e passemos às considerações de James Fletcher para procurar compreender os apontamentos dos viajantes. Segundo o norte-americano:

Si se perguntar “quem trabalhará no Brasil, quando não houver mais escravos?” a resposta será, que, mesmo que os laços da escravidão sejam partidos, o *homem* e um homem melhor, ainda existe; virão imigrantes da Alemanha, de Portugal, dos Açores e da Madeira. [...]

É um facto notavel a assinalar que os emigrantes começaram a chegar da Europa, aos milhares, depois de 1853. Em 1850-1851, foi cessado o trafico de escravos africanos, e, no ano seguinte, iniciou-se a presente colonização relativamente rigorosa. Cada anno, o numero de colonos aumenta, e os

¹⁸⁴ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 21.

estadistas do Império estão atualmente dedicando muita atenção para descobrir o melhor meio de por esse meio promover o progresso do paiz.¹⁸⁵

Tal qual em Richard Burton, a imigração para James Fletcher está intimamente ligada ao fim do tráfico de africanos. A ideia corrente que sem pessoas escravizadas não haveria trabalhadores no país é contraposta por Fletcher com a imigração como solução.

O norte-americano visitou um dos destinos dos imigrantes no Brasil: a Colônia Senador Vergueiro na Fazenda de Ibicaba, localizada em Limeira, província paulista, que leva o nome de seu fundador Senador Vergueiro.¹⁸⁶ Para a Fazenda de Ibicaba haviam sido enviados alemães, suíços, portugueses e belgas.

Em consonância à postura favorável e, geralmente, lisonjeira de D. Pedro II e o império brasileiro, os dados fornecidos sobre sua experiência no local são longos e elogiosos:

Saimos da estrada limitada pela floresta, e vimos a distância a plantação do Senador Vergueiro. Embora tivesse ouvido falar mais deste estabelecimento do que de qualquer similar, no Brasil, não ficou aquém da minha expectativa. [...] A peculiaridade de Ibicaba consiste no fato de ser o trabalho livre empregado na execução de suas vastas operações; esses homens que o Senador Vergueiro e seus filhos trouxeram para substituir os africanos são homens das classes trabalhadoras da Alemanha e da Suíça. [...] Os Vergueiros resolveram a questão, tantas vezes formulada: “Qual o verdadeiro modo de realizar a colonização no Brasil?”

Ao aproximarmo-nos do seu solar, vimos por todo lado, provas de progresso. Pela primeira vez fóra do Rio de Janeiro, vi carros cujas rodas não eram da antiga e primitiva espécie romana, porem movendo-se sobre eixos como um carro de rodas civilizado. Note-se também que estes carros, todos os utensílios agrícolas e maquinismos, são fabricados na fazenda. Quando examinei sucessivamente os trabalhos dos carpinteiros, marceneiros, ferreiros e carroceiros, dos Cantões de Vaud e Valais, e das vilas do interior da Prussia,

¹⁸⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 152-153, vol. 1. [itálico no original]

¹⁸⁶ Além da atuação do governo e seus agentes para a vinda e instalação de imigrantes no Brasil, houve a iniciativa de particulares. Enquanto o “governo visava a intensificar a imigração de povoamento, possibilitando ao colono o acesso à terra. [...] Os cafeicultores, por outro lado, queriam braços para suas lavouras. Nesse sentido agiram todas as vezes que conseguiram fazer prevalecer seus interesses”, com destaque para Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, quando no ano de 1842, “ocupava a pasta da Justiça e interinamente a do Império, [e] obteve uma subvenção do governo para se lançar na experiência da parceria”. Apesar de seus esforços, somente alguns anos mais tarde o projeto de Vergueiro teve êxito e foi fundada a *Vergueiro & Cia* com o objetivo de trazer colonos da Europa por meio do regime de parceria. Aos colonos sob tal regime era adiantado os recursos destinados ao transporte e sustento no Brasil, a serem pagos com juros, além de certo número de cafeeiros para cuidado e cultivo. O valor da venda do café era repartido entre o fazendeiro e os colonos, assim como as sobras de mantimentos plantadas nas roças pelos últimos. Árbitros deveriam resolver as dúvidas entre as partes. Tais foram os moldes para a fundação, em julho de 1847, da Colônia Senador Vergueiro. COSTA, Emília Viotti da. “O escravo na grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira: o Brasil monárquico...*, op. cit., p. 158, vol. 3, tomo. II. HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Prefácio do tradutor”. In: DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Tradução de Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Livraria Martins, 1941.

verifiquei que êles não só não perderam suas habilidades, mas conseguiram aperfeiçoá-las sob a direção de seus esclarecidos patrões.¹⁸⁷

As dúvidas que pairavam nos ares brasileiros durante o Segundo Reinado sobre qual seria a melhor maneira de realizar a exploração dos recursos naturais do território sem a mão de obra de pessoas escravizadas estão respondidas com as ações do Senador Vergueiro. E James Fletcher vale-se não somente de sua observação para tal conclusão, como também dos dados apresentados pelo relatório do Ministro do Império de 1854-1855. Com base nesse documento ele diz que verifica

além das dezessete colônias fundadas pelo governo Imperial ou pelas autoridades provinciais, apenas quatro podem ser consideradas prósperas; e apenas duas “*muito prósperas*”. As restantes são classificadas como “não prósperas”, “confundidas com a população”, “em decadência”, ou “falta de informação sobre o seu estado”. De vinte e quatro tentativas privadas de colonização, vinte e uma são consideradas prósperas, quasi todas tendo sido fundados depois de 1852, e mais ou menos pelo sistema Vergueiro. Estas colônias estão situadas em cinco províncias, e a excelência do “plano Vergueiro” consiste no seguinte: sua aplicabilidade em todo o Império, em grande ou pequena escala. Nove dos vinte e um senhores, têm menos de cento e vinte colonos, habilitando assim os pequenos proprietários a ter, até certo ponto, as vantagens dos proprietários de fazendas maiores.¹⁸⁸

Segundo o autor, a vida em Ibicaba é a confluência de diversos fatores em uma experiência de sucesso e comprovado progresso: os patrões esclarecidos recebem trabalhadores habilidosos, e esses imigrantes aperfeiçoam suas habilidades sob os cuidados desses patrões. A produtividade e lucros já são notadas e no ano de “1854, o resultado da cultura de café na plantação de Ibicaba, foi de um milhão e seiscentos mil libras (peso), do qual metade dos gastos e proveitos pertence aos trabalhadores”.¹⁸⁹

Sobre a influência dos colonos na técnica do transporte no Brasil, efetivamente podemos encontrá-la,¹⁹⁰ contudo é possível notar certo exagero em apresentar a fazenda de Ibicaba e seus diretores, o Senador Vergueiro e seus filhos, que por receberem educação na Europa estão “habilitados a dirigir com maior facilidade o programa de seu pai relativo à imigração”.¹⁹¹ O mesmo se dá com os colonos e suas casas visitadas por James Fletcher:

¹⁸⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 114-116, vol. 2.

¹⁸⁸ Ibidem, pp. 123-124, vol. 2. [itálico no original]

¹⁸⁹ Ibidem, p. 121, vol. 2.

¹⁹⁰ HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Prefácio do tradutor”..., op. cit., pp. 20-21.

¹⁹¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 118, vol. 2.

Ao passar pelas mesmas, era constantemente saudado por alegres trabalhadores suíços e alemães, alguns dos quais rodeados de crianças, turbulentas, alegres e bonitas que brincavam em volta com tanta vida e alegria como se estivessem ao sopé do Hartz ou nos vales de Oberland.¹⁹²

Nesse sentido, as colocações sobre a Fazenda de Ibicaba são sintomáticas quando analisadas à luz dos acontecimentos envolvendo os colonos, os donos da fazenda, autoridades brasileiras e suíças, que repercutiram internacionalmente e ocorreram com pouca diferença de tempo da visita de James Fletcher.

No ano de 1855, o suíço Thomas Davatz e sua família embarcam para o Brasil. Mestre escola em sua cidade natal, ele chegou com expectativas de melhores condições de vida, contudo suas experiências na fazenda de Ibicaba foram amargas e muito longe do almejado.

Durante dois anos, Thomas Davatz diz ter sofrido, juntamente com outros colonos, arbitrariedades de diversas origens enquanto estava sob os cuidados de Vergueiro e seus funcionários responsáveis pela administração da fazenda, chamados por ele de opressores. As críticas apresentam as grandes diferenças entre os aspectos legais apresentados no contrato de parceria e a realidade da vida em Ibicaba. As tentativas oficiais e não-oficiais brasileiras e suíças desencadearam em sindicâncias para apurar as condições de vida dos colonos e suas queixas.¹⁹³

Em vista dessa situação é interessante a descrição feita por James Fletcher dos colonos em Ibicaba apresentada acima e também a feita ao mestre-escola da Colônia Dona Francisca, mesma profissão de Thomas Davatz. Essa colônia foi fundada em 1851 na Província de Santa Catarina, tendo recebido grande número de prussianos, suíços e alguns noruegueses.¹⁹⁴

Diz James Fletcher em tom elogioso sobre o professor:

Este era um senhor de aparência elegante, vestido pela última moda de Paris, e, além disso, pessoa a quem não faltavam habilitações e conhecimentos, pois em seus quartos encontrei aparelhos químicos, com os quais estava

¹⁹² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 121.

¹⁹³ Após o retorno à terra natal, Thomas Davatz intensificou suas ações para denunciar a forma como a colonização estava sendo feita e a “nova escravidão” a que estavam submetidos os colonos de diferentes nacionalidades. Para esse fim, ele escreveu o relato de tais acontecimentos com “o propósito sagrado e firme de só dizer a verdade” e deu-lhe o título bastante sugestivo e impactante que logo apresenta a fúria ou raiva ante o sistema de imigração e a condição do colono: *Die behandlung der Kolonisten in der Provinz São Paulo in Brasilien und deren Erhebung gegen ihre Bedrücker. Ein Noth-und Hilfruf an die Behörden und Menschenfreunde der Länder und Staaten, welchen die Kolonisten angehörten*, publicado em 1858, e traduzido para língua portuguesa como *Memórias de um colono no Brasil*. As consequências da publicação foram um golpe no regime de parceria e provocou limitações à imigração europeia, fazendo com que Thomas Davatz, de certo modo, tenha alcançado alguns de seus objetivos com a obra. DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil...*, op. cit., p. 37.

¹⁹⁴ A Colônia de Dona Francisca deu origem à atual cidade de Joinville. No Arquivo Histórico de Joinville estão as listas com os nomes, idades, profissões, lugares de origem e outras informações pessoais dos imigrantes que se estabeleceram na colônia desde 1851. Para consulta da listagem ver: *LISTAS de imigrantes. Listagem informativa dos imigrantes: 1851-1891 e 1897-1902*. Joinville: Arquivo Histórico de Joinville, Setor de tradução e imigração, 1999 (?).

constantemente experimentando, e também certifiquei-me que era um engenheiro e um artista de mérito não ordinário.¹⁹⁵

O que desagradou o norte-americano é a atuação religiosa do mestre-escola, mas em visita à colônia percebeu-a como contendo “uma mistura, sendo alguns católicos romanos, outros protestantes”.¹⁹⁶

O abrandamento da temática da imigração é sintomático de alguns interesses de James Fletcher e, nesse sentido, é relevante quando considerada conjuntamente à atualização do relato com dados de 1866 na nota 51 do Capítulo XXI, em que encontramos novos aspectos da vinda de estrangeiros para o Brasil, agora com foco nos de origem norte-americana:

O Senador Vergueiro morreu em 1860. Em razão de dificuldades financeiras e de outras espécies, dizem que Ibicaba, embora ainda conservada, não está em condições tão florescente como antigamente. A conclusão de uma longa luta interna nos Estados Unidos obrigou a muitos plantadores do sul a procurar o Brasil. O Governo Imperial, como se tem dito, está determinado a recebê-los de forma a mais liberal, [...] se o Governo do Brasil fosse decididamente liberal e cumprisse suas promessas, a saber, vender a terra barata e cortar o burocratismo dos funcionários públicos e inferiores fiscais e subdelegados, nova gente será introduzida a qual multiplicará o bem estar e a honra do império.¹⁹⁷

Malogrados os esforços de Vergueiro, o sistema criado por ele trouxe experiências que influenciaram as ações posteriores para trazer imigrantes e as formas de remunerá-los no Brasil. Mas o tempo dos Vergueiros havia passado e James Fletcher volta-se aos Estados Unidos e as consequências para o país com o fim da Guerra de Secessão.¹⁹⁸ Independentemente se europeu ou norte-americano, quando “os laços da escravidão sejam partidos, o homem e um homem melhor, ainda existe”: o imigrante, ele é um fator benéfico ao Brasil, um elemento de progresso e honra ao Império brasileiro.

O Brasil continua inserido no cenário internacional e mantém seu papel de sociedade de adoção¹⁹⁹ para os imigrantes. E, nesse momento, encontramos James Fletcher envolto com as

¹⁹⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 36, vol. 2.

¹⁹⁶ Ibidem, p. 38, vol. 2.

¹⁹⁷ Ibidem, p. 126, vol. 2.

¹⁹⁸ Sobre a relação entre a Guerra de Secessão e a vinda de imigrantes norte-americanos para o Brasil ver: ZORZETTO, Alessandra Ferreira. *Propostas imigrantistas em Meados da Década de 1860: a Organização de Associações de Apoio à Imigração de Pequenos Proprietários Norte-Americanos – Análise de uma Colônia*. 2000, 145 f. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

¹⁹⁹ Os termos “sociedade de origem”, para se referir à sociedade e seus elementos que faziam parte do cabedal do imigrante, e “sociedade de adoção”, referindo-se sobre aquela unidade política com sua forma própria de organização social, econômica, cultural e afins, que recebe os imigrantes é apresentado por: MARTINS, José de Souza. *A imigração e a crise do Brasil agrário*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1973.

atividades da Sociedade Internacional de Imigração,²⁰⁰ fundada em 1866 e que “reunia entre seus membros representantes tanto da elite mercantil carioca quanto integrantes do governo imperial”.²⁰¹

As áreas de atuação desses membros iam além da imigração, englobando a organização e auxílio financeiro de companhias de navegação e instalação de ferrovias, em todo Império e, principalmente, no Rio de Janeiro; áreas que eram muito defendidas por James Fletcher, como veremos no capítulo 4.

Em situação semelhante encontramos J. Aubertin às voltas com a imigração de norte-americanos. Sobre sua incursão às terras paulistas em companhia de alguns defensores do movimento, ele escreve ao Barão de Piracicaba:

Era bom, talvez, agora explicar que os srs. dr. Shaw e major Mereweather tem [sic] sido cultivadores do algodão por toda a sua vida nos Estados Sulistas; (sendo o major Mereweather filho também de um bem conhecido lavrador), e nessa ocupação, na qual estão ambos perfeitamente inteirados, passarão a sua vida agrícola até que abandonarão o arado para tomar a espada. Nem brandirão uma espada virgem! O ilustre sr. dr. Gaston sem se ter ocupado em semelhante cultura, também se tem devotado ultimamente com afinco ao assumpto como também a todos os demais que interessão a esperada imigração.

Assim, com a sua assiduidade perpetua, e capacidades literarias, é elle um campeão inestimavel do movimento.²⁰²

Os norte-americanos antes de virem para São Paulo estiveram no Rio de Janeiro. Nessa ocasião, Gaston apresentou Major Mereweather e Dr. Shaw (ambos representantes de organização de emigração) ao Ministro da Agricultura Paula e Souza que lhes proporcionou algumas facilidades para a obtenção de terras para estabelecimento dos imigrantes. Com isso,

²⁰⁰ “In the early 1850s, however, Rio Branco was one of the directors of a company formed in London to construct railroad lines for the government of Brazil that were to run from the city of Rio to the provinces of Minas Gerais and São Paulo. Among the other Brazilian directors of the company was Dr. Caetano Furquim de Almeida, a wealthy planter, commission merchant, and member of a major modernizing clan of Rio province, the Teixeira Leites of Vassouras, who were advocates of railroad construction as early as the 1840s. Furquim de Almeida was also a close friend of Tavares Bastos and of the Reverend James C. Fletcher – one of Fletcher’s ‘money men’ acquaintances. Furquim de Almeida promoted Tavares Bastos’s immigration schemes with the Rio financial community, although he and Fletcher later disagreed about the future direction of the Sociedade Internacional de Imigração: Furquim de Almeida did not want to limit the society to promoting just Confederate immigration, while Fletcher wanted it to be devoted exclusively to that end”. JARNAGIN, Laura. “Relocating family and Capital within the Nineteenth-Century Atlantic World Economy: The Brazilian Connection”. In: DAWSEY, Cyrus B. (Ed.); DAWSEY, James M. (Ed.). *The Confederados. Old South Immigrants in Brazil*. Tuscaloosa (Alabama): The University of Alabama Press, 1995, p. 79.

²⁰¹ ZORZETTO, Alessandra Ferreira. *Propostas imigrantistas em Meados da Década de 1860...*, op. cit., p. 42.

²⁰² AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., pp. 7-8.

eles seguiram em direção à província paulista em busca de terras, com boa produtividade e condições para instalação de sulistas.²⁰³

Em outra oportunidade, Gaston procurou o Ministro Paula e Sousa para tratar de sua apreensão quanto à desqualificação da mão de obra no Brasil para lidar com a cultura do algodão e das máquinas empregadas, mas não obteve uma atuação favorável. A seguir, ele escreve para o Mr. William Scully,²⁰⁴ diretor do jornal inglês no Brasil *The Anglo-Brazilian Times* e “ficou sabendo haver muitos ingleses, escoceses e irlandeses procurando empregar-se no Brasil, devendo ser relativamente fácil atraí-los para trabalhar junto aos fazendeiros americanos”. Entra em cena J. Aubertin que escreveu ao Reverendo Dunn se “uma vez que houvesse uma classe empregadora fixa e boa como a dos americanos sulistas dedicados à produção de algodão, teriam eles também uma classe trabalhadora fixa”.²⁰⁵

A reputação dos sulistas instigou Richard Burton a considera-los capazes de “fazer maravilhas” devido à sua capacidade de organização e à firmeza com os trabalhadores:

Tem-se dito que os ingleses das classes inferiores, expressão que inclui os irlandeses, não progridem, em via de regra, nos trópicos; que são, em geral, quando “entregues a si mesmos”, uma raça

Degenerada e extraviada, de homens

Que renegam os viris antepassados

Na vaidade e volúpia mergulhados.

Estas páginas, porém, provarão que, com disciplina e rigorosa fiscalização, eles podem fazer maravilhas, e, quando os sulistas dos Estados Unidos tiverem fixado no Império, acostumados como são, na própria terra, a “dirigir” brancos e tratar com os *proletários* e os *colluvies gentium*²⁰⁶ da Europa, saberão oferecer o padrão de organização.²⁰⁷

Para o autor inglês citado, as terras brasileiras seriam o palco para o despertar de uma conduta disciplinada e rigorosa capaz de trazer o progresso aos ingleses das classes inferiores

²⁰³ GOLDMAN, Frank. “Aspectos das migrações norte-americanas após a guerra civil”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira: o Brasil monárquico: Reações e transações*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, pp. 262-264, vol. 3, tomo II.

²⁰⁴ William Scully visitou o Brasil, inclusive o Rio Grande do Sul durante a Guerra do Paraguai. Ele recebeu incentivos do governo brasileiro para escrever uma obra descritiva sobre o Brasil que deveria abordar as províncias e as cidades com informações úteis e interessantes para comerciantes e imigrantes com dados estatísticos e comerciais. O resultado da parceria é *Brazil, its Provinces and chief cities; the manners & costs of the people; agricultural, comercial, and other statistics, taken from the latest official documents; with a variety of useful and entertaining knowledge, both for the merchant and the emigrant*. London: John Murray & Co., 1866. Cf. NOAL FILHO, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890*. Santa Maria: Anaterria, 2004, pp. 140-141.

²⁰⁵ GOLDMAN, Frank. “Aspectos das migrações norte-americanas após a guerra civil”..., op. cit., p. 271.

²⁰⁶ Expressão em latim que significa “enxames de pessoas”, fazendo Richard Burton alusão aos europeus de diversas nacionalidades e que realizam atividades variadas.

²⁰⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 24. [itálico no original]

e irlandeses,²⁰⁸ o que pode ser potencializado com a experiência de pessoas originárias do Sul dos Estados Unidos. Não há indicação do trabalhador nacional ou das pessoas escravizadas no Brasil nessa equação. Como notamos nos outros viajantes, saltamos do fim da escravidão em terras brasileiras para a imigração, a mesma solução que se dá para a parca população espalhada pelo território. Aliás, isso seria benéfico na concepção de Louis Agassiz, para quem os brasileiros configuram uma “raça menos enérgica e menos poderosa do que a anglo-saxônica”, e isso estende-se aos portugueses.²⁰⁹

Imersos em um meio abundante de recursos naturais, o trabalhador no Brasil é alheio a essas potencialidades, não obedece aos princípios esperados de produtividade, bom aproveitamento do tempo, ritmo disciplinado ou energia para transformar o meio a seu favor. Mesmo onde era possível encontrar uma vida mais agitada em que estava presentes os anseios pela civilidade, nem sempre foi possível ao viajante identificar a valorização do trabalho, a forma considerada adequada de recompensar monetariamente o trabalho, valorizar a passagem do tempo de forma a preenche-lo com tarefas, e não mais deixar que o ritmo para execução da tarefa marque a passagem do tempo.²¹⁰

O Brasil estava inserido no cenário internacional e ocupava uma posição no comércio com outros países. Em tal contexto, os viajantes almejavam encontrar uma mão de obra com qualidades condizente com as possibilidades da terra, e, munidos com uma postura de superioridade com relação à população que encontraram, esperavam uma mudança na postura dessas pessoas por meio do contato com o imigrante, “pois não existe desenvolvimento econômico que não seja ao mesmo tempo desenvolvimento ou mudança de uma cultura”.²¹¹

Enquanto os viajantes incursionavam pelas terras brasileiras e ponderavam, muitas vezes com má vontade, sobre o trabalho realizado nessas paragens e a forma como era realizado por habitantes locais livres ou pessoas escravizadas, na realidade era o fruto do trabalho dessas pessoas na agricultura que lhes fornecia o sustento e permitia ao Brasil ocupar sua posição no

²⁰⁸ As críticas trazidas por Richard Burton sobre os irlandeses eram parte do contexto britânico das primeiras décadas do século XIX, marcando a atuação dos trabalhadores dessa nacionalidade. Segundo Edward Thompson, “por volta das décadas de 1830 e 1840, observava-se comumente que o trabalhador industrial inglês se distinguia de seu colega irlandês, não só pela maior capacidade de trabalho, mas pela regularidade, pelo dispêndio metódico de energia”. THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”..., op. cit., p. 299. A afluência de irlandeses ao longo do oitocentos foi significativa, “entre 1821 e 1880, cerca de 9,5 milhões de europeus – sobretudo irlandeses e alemães – desembarcaram nos Estados Unidos. A Irlanda, mesmo antes da grande reforma dos anos 40 [séculos XIX], enviou 850 mil imigrantes para a América”. KLEIN, Herbert. “Migração internacional na História das Américas”. In: FAUSTO, Boris (Org.). *Fazer a América*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2000, p. 21.

²⁰⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 94.

²¹⁰ THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”..., op. cit., p. 272.

²¹¹ *Ibidem*, p. 304.

comércio internacional de fornecedor de gêneros agrícolas.²¹² Em vista da importância, de que forma os viajantes abordam a produção dos principais produtos da balança comercial brasileira em seus relatos?

²¹² FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, p. 84-86. Séries estatísticas retrospectivas. Separata do Anuário Estatístico do Brasil – ano V – 1939/1940. Edição fac-similar, publicada originalmente em 1941.

CAPÍTULO 3 – GÊNEROS AGRÍCOLAS NAS BALANÇAS COMERCIAIS

III.1. – Agricultura: nervo econômico desde a colonização¹

A proibição do Brasil de comercializar com outras nações foi revogada por D. João VI após sua chegada à colônia, juntamente com a corte portuguesa. Apesar da proibição até então vigente, o comércio acontecia via contrabando e embarcações estrangeiras atracavam no litoral brasileiro trazendo algumas mercadorias e adquirindo outras. Com a revogação, a atividade comercial tomou fôlego e um mercado até então diligentemente guardado por Portugal passou a ser disponível às nações amigas que puderam se relacionar com o Brasil sem as amarras coloniais, projetando o país em outros patamares no cenário comercial internacional.

O Brasil teve diversos parceiros comerciais ao longo do Segundo Reinado, sendo os principais: Grã-Bretanha, Estados Unidos, França, Portugal, Liga Hanseática e Repúblicas do Prata.²

Os países de origem dos viajantes que são objeto de nosso estudo encabeçam a lista e, conseqüentemente, tinham destaque nas listas das balanças brasileiras de importação e exportação. Sobre tais relações, escreve Daniel Kidder que

Os principais artigos adquiridos pelos Estados Unidos, no Brasil, são: café, açúcar e couros. Os que principalmente exporta [sic] para o Brasil são: farinha e manufaturas de algodão. Muitos outros produtos são constantemente intercambiados segundo a conveniência mútua, porém, não em grandes quantidades.

O Brasil já se tornou um dos maiores produtores de café do mundo. Fornece os [sic] Estados Unidos com mais de metade de suas importações anuais do artigo. Quasi todo o comércio entre as duas nações é feito por navios norte-americanos.³

As informações apresentadas pelo norte-americano destacam a posição do Brasil no comércio internacional como fornecedor de produtos agrícolas, que, efetivamente, sustentaram

¹ Título baseado em: PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1942, p. 124.

² FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, pp. 76-83. Séries estatísticas retrospectivas. Separata do Anuário Estatístico do Brasil – Ano V – 1939/1940. Edição fac-similar da publicação original de 1941. BENTIVOGLIO, Júlio Cesar. *O Império das Circunstâncias. O Código Comercial e a política econômica brasileira (1840-1860)*. 2002, 290 f. Tese (História Econômica) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002, pp. 178-179.

³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 318.

as exportações do país durante todo governo de D. Pedro II. Quase três décadas depois, Agassiz apresenta descrição semelhante e traz um panorama dos gêneros cultivados ao longo do tempo, denotando uma especialização da produção agrícola brasileira para atender o mercado externo:

Embora o caráter e os costumes dos brasileiros não sejam os de um povo de agricultores, *o Brasil é, segundo me parece, um país essencialmente agrícola, e certos acontecimentos recentes de sua história confirmam esta opinião.* Possuía o país outrora grande variedade de produtos agrícolas, mas o número de plantas que ora se cultivam em grande escala é bastante reduzido. *Os trabalhos da agricultura se concentram no café, no algodão, açúcar, fumo, mandioca, alguns cereais, feijões e cacau.*⁴

Os diversos cereais, feijões e mandioca eram produzidos, principalmente, para consumo interno e usualmente cultivados para subsistência. Durante o período colonial já existia a preocupação do governo português, preconizada em diferentes momentos, de assegurar o cultivo regular da mandioca, considerado o pão da terra, para garantir a alimentação dos colonos estabelecidos no Brasil.⁵

Com exceção desses, os gêneros citados por Daniel Kidder e Louis Agassiz foram majoritariamente destaque nas balanças das exportações. Em conjunto, café, açúcar, cacau, erva-mate, fumo, algodão, borracha e couros e peles⁶ forneciam aproximadamente 90% da receita de exportação.⁷

Ao contextualizar a importância desses gêneros na exportação brasileira, Richard Burton apresenta as riquezas naturais como garantias para a emissão desordenada de papel moeda pelo governo brasileiro. Tal preocupação insere-se no propósito de apresentar aos investidores britânicos as potencialidades de exploração dos recursos brasileiros, inclusive articulando argumentos contra a má vontade da Bolsa de Londres para com a mineração no Brasil. Notamos essa resolução quando apresenta informações sobre a desvalorização do réis com relação ao pence, a dívida externa brasileira e a situação do Brasil no comércio internacional:

⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866 [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz*. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, pp. 293-294. [itálico meu]

⁵ Resolução que encontrou resistência de parte dos colonos e dos senhores de engenho interessados em destinar a terra à monocultura. LINHARES, Maria Yedda; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. *História da agricultura brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 120.

⁶ FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. *Repertório estatístico do Brasil...*, op. cit., p. 88.

⁷ LEFF, Nathaniel H. "O comércio internacional tropical e o desenvolvimento durante o século dezenove: a experiência brasileira". In: BUESCU, Mircea; PELÁEZ, Carlos Manuel (Coords.). *A Moderna História Econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 179.

O lugar do ouro e da prata é, assim, ocupado pelas notas, que vão do mínimo de 1\$000 até o máximo de 500\$000, as últimas raramente emitidas. Qualquer metalista, no sentido em que a palavra é empregada nos Estados Unidos, compreenderá o resultado dessa excessiva emissão de papel moeda. É fatal à economia, dobra as pequenas despesas, e seu efeito é que, ao mesmo tempo que exporta para a Europa ouro e diamantes, café e cacau, algodão, tabaco e açúcar, o Brasil nada recebe em troca, a não ser o refugio dos mercados, entregue pelos mais altos preços possíveis.

[...] O Brasil, porém, é um país jovem, riquíssimo de recursos ainda inexplorados. Uma dívida de 60 milhões de libras esterlinas, o “lastro do navio”, é, para ele, literalmente uma picada de pulga, levando-se em conta o seu enorme excesso da exportação sobre a importação, quer dizer, da receita a despesa”.⁸

Segundo o viajante, a posição do Brasil é claramente de fornecedor de produtos agrícolas e minerais, confirmando a descrição de Daniel Kidder. Como um país jovem, as potencialidades são imensas e a possibilidade de fornecer produtos ao mercado internacional também. Situação que não passou despercebida pela Grã-Bretanha ainda na regência de D. João VI, e o empenho em aproveitar o promissor mercado estendeu-se ao longo do Oitocentos com uma postura comercial internacional ofensiva, sendo o comércio alicerce da economia britânica, o que gerou durante todo o século XIX, segundo Eric Hobsbawm, um “padrão histórico: o comércio e a navegação mantinham nosso balanço de pagamentos, enquanto a troca de produtos primários ultramarinos por produtos manufaturados britânicos representava a base de nossa economia internacional”.⁹

À medida que a Grã-Bretanha buscava manter-se em posição favorável dentre os parceiros comerciais do Brasil, o que diziam os viajantes norte-americanos sobre a situação dos Estados Unidos? Na perspectiva de Daniel Kidder e James Fletcher o seu país ocupava uma colocação medíocre quanto ao comércio com o Brasil.

Na mesma época em que Richard Burton trazia informações sobre o Brasil para ver estimuladas as ações britânicas com o Império Brasileiro, os autores norte-americanos convocam o governo dos Estados Unidos e seus cidadãos a modificarem o panorama das transações com o Brasil:

O nosso governo, e os nossos comerciantes, apesar de seus orgulhosos empreendimentos, nada fizeram para animar o comercio com o Brasil. Comprando, como nós o fazemos, metade da sua safra de café, e a maior parte da sua borracha, devia haver um esforço de nossa parte para introduzir efetivamente muitos productos de nosso país, que podemos fornecer tão bem

⁸ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 92.

⁹ HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009, p. 51.

como a Inglaterra. O nosso algodão comum é melhor do que as imitações manufaturadas em Manchester, que ainda são rotuladas “Lowell, drillings” e “York Mills, Saco, Me.”. [...]

Em 1856, os Estados Unidos adquiriram um terço da exportação total do Brasil, mas as importações dos Estados Unidos para o Império foram apenas um decimo da importação brasileira. Esse assunto exige estudos individuais e oficiais do governo dos Estados Unidos.¹⁰

O quadro pintado incitava a busca por medidas capazes de aumentar a importação de produtos norte-americanos e fazer frente à influência inglesa. Mercado consumidor no Brasil existia, pois até meados do século XIX o “Brasil era exclusivamente agrícola, nele ninguém encontraria uma única manufatura digna de tal nome”¹¹. As atividades existentes visavam, principalmente, a atender as necessidades internas e de atividades de “retaguarda de subsistência” às atividades agrícolas para exportação.¹²

Os viajantes descrevem casos sintomáticos, como a condição alarmante apresentada por Henry Bates da cidade da Barra, localizada às margens do Rio Negro, onde havia escassez crônica de diversos gêneros; tanto dos de primeira necessidade como dos artigos supérfluos que vinham de Portugal, da Inglaterra e da América do Norte.¹³

Os viajantes também apontam a procura por artigos estrangeiros, em especial europeus, tanto no âmbito local, como na cidade no exemplo acima e em Vila Nova, onde os principais produtos (borracha, bálsamo de copaíba e peixe salgado) eram enviados ao Pará e trocados por mercadorias europeias,¹⁴ quanto no individual, conforme diz Henry Bates sobre sua passagem entre a região limítrofe das Províncias do Pará e do Amazonas e o encontro com “uma pequena canoa, que descia o rio com destino a Santarém. Seu proprietário era um negro livre por nome de Lima; ele descia o rio, acompanhado da mulher, como fim de trocar a sua produção de fumo por mercadorias europeias”.¹⁵

¹⁰ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, pp. 221-222, vol. 1.

¹¹ TAUNAY, Affonso de E. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial (1822-1872)*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, p. 42, vol. 4, tomo II.

¹² LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979, pp. 109-115. Apud. SOARES, Luiz Carlos. “A Indústria na Sociedade Escravista: as Origens do Crescimento Manufatureiro na Região Fluminense em Meados do Século XIX (1840-1860)”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. 2. ed. rev. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, pp. 285-286.

¹³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979, p. 134.

¹⁴ Ibidem, p. 116.

¹⁵ Ibidem, p. 114.

Os exemplos acima e os dados dos Relatórios do Ministério da Fazenda para as importações e exportações brasileiras de 1856/1857 subsidiam a colocação de Daniel Kidder e James Fletcher. Em contos de réis, o Brasil exportou para Grã-Bretanha 29.015 e importou 49.822, enquanto para os Estados Unidos o valor das exportações foi de 30.430 e das importações 5.677.¹⁶

Ao compararmos esses valores com aqueles do início do Segundo Reinado, a relação com os Estados Unidos configura-se menos promissora ao longo do período. Em 1841/1842, em mil contos de réis, o Brasil exportou para Grã-Bretanha 3.910, aumentando quase nove vezes o valor da exportação até 1856/1857. Em mil contos de réis, o Brasil importou 13.697 em 1842/1843, isto é, mais que triplicou o montante das importações até 1856/1857.

Os dados para o comércio do Brasil com os Estados Unidos eram parcamente animadores na perspectiva do mercado norte-americano. Em mil contos de réis, as exportações do Brasil para os Estados Unidos em 1841/1842 foi de 6.044, aumentando aproximadamente cinco vezes até 1856/1857. Quadro discrepante se comparado ao valor da importação, em mil contos de réis, de 4.028 para 1842/1843 e o tênue aumento até 1856/1857.¹⁷

Tais dados não indicam o aumento substancial da procura por produtos norte-americanos no Brasil, apesar do contexto favorável criado com a resistência do governo brasileiro à preeminência econômica britânica e o desembaraço às restrições econômicas impostas pela Inglaterra no tratado comercial assinado em 1827, no qual os principais itens do comércio entre os países pendia favoravelmente para a Inglaterra: enquanto as mercadorias inglesas, em especial, os produtos manufaturados, entravam com baixas taxas no Brasil, as taxas ao açúcar e ao café brasileiro dificultavam a entrada dos artigos na Grã-Bretanha.¹⁸

Com o fim do tratado em 1844, após fracassadas tentativas do governo inglês de renová-lo, o Brasil encontrava-se desimpedido para colocar-se no cenário internacional sem as amarras inglesas, uma possível oportunidade na perspectiva de Daniel Kidder para a diminuição do poderio e influência inglesa no Brasil e talvez a criação de uma brecha para a atuação de outros países:

Nem todas as relações comerciais do Brasil lhe são proveitosas. A Inglaterra, através de uma política em que é hábil, acomodou-se perfeitamente nesse recanto do Novo Mundo. Seus súditos têm igrejas próprias, cemitérios, tribunais, correio, vapores, companhias de mineração e um vasto monopólio

¹⁶ BENTIVOGLIO, Júlio Cesar. *O Império das Circunstâncias...*, op. cit., pp. 178-179.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Sobre atuação do governo brasileiro e do governo inglês nas negociações para manutenção do Tratado Comercial de 1827 e sua extinção em 1844 ver: MANCHESTER, Alan K. "Capítulo XI - A abolição dos privilégios especiais". In: *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973, pp. 244-264.

de mercadorias manufaturadas. Além disso, é o dinheiro inglês que preside as trocas e governa a moeda. E, apesar de tudo isso, a Inglaterra recebe poucos produtos brasileiros, exportando o pouco numerário que encontra no país, para liquidação de seus créditos. De há muito que os brasileiros se mostram descontentes com esse estado de coisas, mas não tinham outra alternativa de que lançar mão antes do recente vencimento do tratado entre os dois países. Antes de expirar esse acordo, o governo inglês enviara ao Brasil o Sr. H. Ellis com poderes especiais para negociar novo tratado. Não foi, porém, bem sucedido em sua missão. Logo depois, o governo brasileiro retribuiu-a com idênticos resultados. Atualmente, portanto, os dois países fazem o seu comércio no regime de reciprocidade, mas sem tratado algum. O governo aproveitou a ocasião para elevar as tarifas sobre as mercadorias inglesas, mas resta saber se haverá vantagem nisso.¹⁹

Os dados do comércio do Brasil com os Estados Unidos e com a Grã-Bretanha indicam que a situação do último continuava em condições superiores mesmo após uma década após o fim do tratado. Mas os esforços dos norte-americanos de indicar a potencialidade das relações com o Brasil continuam, e James Fletcher realizou uma exposição de seiscentos diferentes objetos norte-americanos no Rio de Janeiro em 1855 que, segundo ele, “havia nisso mais altos objetivos em vista do que uma mera difusão de conhecimentos, e uma intensificação do comercio”.²⁰

Em carta enviada aos editores do *New York Journal of Commerce* e do *Filadelfia Ledger*, ele faz um histórico de sua permanência no Brasil, o desconhecimento recíproco entre brasileiros e norte-americanos, as condições que o levaram a empreender a exposição e a participação de D. Pedro II no evento. Suas conclusões são assim apresentadas:

Não afirmo que a exposição tenha constituído uma coleção perfeita do que podem produzir os Estados Unidos. Muito longe disso; mas, pelo interesse que despertou numa cidade de 300.000 habitantes, pelos louvores espontaneos da imprensa diaria, e pelos pedidos que me vieram de varios pontos da cidade, para que a exposição continue, tenho o direito de pensar que uma impressão favoravel foi deixada, e acredito que desse pequeno negocio nós podemos concluir legitimamente que existem no Brasil os mais favoraveis mercados para as diferentes manufaturas do nosso país. Requer paciência e capital, e talvez algum risco no principio, mas acredito que, no final, os empreendedores serão recompensados. [...]

Em conclusão, sem desejar provocar espetativas [sic] que não serão realizadas, ou sem desejar sobrestinar [sic] o que foi feito nessa exposição, posso apenas dizer que, embora deficiente, alcancei com meus esforços as minhas boas intenções de fazer o bem, e, quando deixar o Brasil, para voltar à obra do meu Senhor, na minha pátria terei ao menos o consolo de ter contribuido para tornar mais estreitas as relações entre a mais poderosa nação da América do Sul, e a grande republica do Norte.²¹

¹⁹ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 266.

²⁰ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 277, vol. 1.

²¹ Ibidem, p. 285, vol. 1.

Apesar de minimizar os objetos comerciais, a proposta é um claro desejo de estreitar relações entre os países na área, indicando também a receptividade do mercado brasileiro a uma postura mais ativa norte-americana, portanto, um caminho estimulante e assertivo para modificar a acanhada importação de seus produtos no Brasil.

No que concerne às exportações brasileiras, o quadro era distinto. Dizem Daniel Kidder e James Fletcher que um dos principais fatores é o consumo de grande parte do café produzido no Brasil pelos cidadãos norte-americanos. Os conflitos dos Estados Unidos com a Inglaterra em finais do século XVIII desestimularam o consumo do chá e promoveram o consumo do café pelos norte-americanos²² progressivamente ao longo do século XIX.

Com efeito, escreve Luiz Ferreira de Aguiar, cônsul brasileiro em Nova York, à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, em 1844, “Se a Inglaterra, a França e os países do Zollverein bebessem café brasileiro como os Estados Unidos não haveria o que lhes chegasse [...]”.²³

III.1.1. – Café: “precioso grão”²⁴

Considerado pelos norte-americanos como o principal fator para o desequilíbrio entre as balanças do comércio entre Brasil e Estados Unidos, a lavoura cafeeira teve lenta expansão pelo território brasileiro, sendo o café introduzido, possivelmente, em Belém no ano de 1727.²⁵ Pouco após o ingresso, seu cultivo era encontrado nos arredores de Belém e no Maranhão, seguindo pelo Ceará, Grão-Pará e Amazonas. As últimas décadas do século XVIII assistiram à expansão cafeeira para Bahia, Goiás até chegar em Santa Catarina. De acordo com Affonso Taunay, o documento mais antigo que traz informações sobre a exportação do café produzido no país data desse período, 25 de janeiro de 1731, e é um tópico da *Gazeta de Lisboa* sobre a chegada no Tejo da produção oriunda do Pará.²⁶

Foi na Província do Rio de Janeiro, em 1760, que o cafeeiro vindo do Maranhão recebeu esforços para sua aclimação de acordo com as condições encontradas na Região Sudeste. Firmado na região fluminense, irradiou-se para Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo No

²² Cf. BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 51

²³ TAUNAY, Affonso de E. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial...*, op. cit., p. 121.

²⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 50.

²⁵ Sobre as possibilidades de introdução do cafeeiro no Brasil ver: AMARAL, Luís. “Parte especial – O café – Capítulo III – O café no Brasil”. In: *História Geral da Agricultura Brasileira*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, vol. 2.

²⁶ TAUNAY, Affonso de E. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial...*, op. cit., pp. 97-98.

ano de 1815 estava disseminado pelo Vale do Paraíba,²⁷ sendo as margens do Paraíba apontadas por George Gardner como uma grande zona cafeeira no final da década de 1830. Tendo observado a expansão da lavoura no Rio de Janeiro, ele escreve:

Bastante cedo, na manhã seguinte, fizemos excursão a uma montanha chamada Pedra Bonita, em frente da Gávea. No caminho, visitamos os cafezais de Mrs. Moke e Mr. Lescene. São contíguos e eram tidos como os mais bem administrados nas vizinhanças do Rio. A grande zona cafeeira fica muito mais para o interior, nas margens do Paraíba. As árvores são plantadas de 6 a 8 pés de distância uma da outra. As mudas tiradas de viveiro com raízes coberta de terra vegetal chegam a produzir fruto em cerca de dois anos, ao passo que as arrancadas da terra só produzem no terceiro ano e grande parte delas morre. Chegando à altura de um pé, são plantadas na encosta das colinas, nos terrenos aluviais de onde se retirou a mata virgem.²⁸

O desenvolvimento da cafeicultura deu-se com vagar por meio dos conhecimentos empíricos obtidos pela prática realizada em diferentes regiões brasileiras. Para sua expansão, alguns fatores proporcionaram recursos financeiros: o capital transferido com a corte portuguesa para o Brasil, poupanças resultantes do desenvolvimento comercial do Rio de Janeiro, lucros obtidos com a própria cafeicultura (após 1850), capitais antes utilizados para outros fins.²⁹

O contexto favorável para a lavoura cafeeira é evidente para George Gardner e sua descrição sobre a Vila da Barra do Jardim, ao sul de Crato, no Ceará, é reveladora da importância atribuída a ela:

[...] no norte da cidade, para o fundo da Serra, havia muitas pequenas plantações de cana-de-açúcar, regadas por muitos ribeiros nascidos na serra. Sem eles, o vale seria o oposto do seu nome. Aqui, como em volta de Crato, a cana-de-açúcar é a principal cultura, havendo, porém, nas vizinhanças da Vila duas ou três minúsculas plantações de café, a cujo cultivo o solo bem se adapta, a julgar pelo viço aparente das árvores e pela farta colheita que dizem produzir.

Mas, como o total das safras dos arredores não é suficiente ao seu próprio consumo, do Rio se importa o que lhe falta e o total consumido em todo o resto da província. *Perguntei a vários donos de plantações de cana por que não preferiam o plantio do café, sem dúvida muito mais rendoso; responderam-me todos que, acostumados a fazer rapadura, não gostavam dos*

²⁷ CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: declínio e queda do Império*. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 87-88, vol. 4, tomo II. TAUNAY, Affonso de E. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial...*, op. cit., pp. 96-109.

²⁸ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 30.

²⁹ CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 89.

*riscos de um sistema de cultura com que se achavam pouco familiarizados. Mas, em minha opinião, a causa principal são seus hábitos de ócio e indolência e o horror que sentem a tudo que inove os costumes de seus antepassados. Estivesse esta zona em mãos de gente industriosa e seria, sem dúvida, uma das mais ricas do norte do Brasil.*³⁰

Em sua perspectiva, é inconcebível uma postura contrária à vocação agrícola brasileira voltada para atender ao mercado. Diante do solo fértil, a possibilidade de farta colheita e renda efetiva, o mais acertado seria plantar café em detrimento do açúcar. Porém, não é o que ele encontra, e as justificativas apresentadas pelos moradores sobre a preferência em plantar cana de açúcar são disparatadas, em seu entender. Sua explicação: ócio, indolência e uma postura não industriosa com costumes arraigados.

Ao analisarmos os dados da exportação brasileira no período, a reserva dos moradores com relação à lavoura cafeeira, criticada por George Gardner, pode ser compreendida como certa prudência diante de um cenário em transição do café em detrimento do açúcar, lavoura que durante séculos fora dominante nas exportações.

O caso paulista é emblemático desse momento de transição, visto que muitas terras canavieiras passaram a ser usadas para produção cafeeira, mas esse processo não se deu sem resistência, pois estavam em jogo os vultosos investimentos feitos nos engenhos a serem deixados de lado para o investimento de mais recursos com o objetivo de se produzir café.³¹

Vejamos os seguintes dados: em contos de reis, em 1830, o Brasil havia exportado 6.954 em café e 12.881 em açúcar. No ano seguinte, o valor do café foi de 9.286 e do açúcar 8.191, denotando crescimento e superação da lavoura cafeeira que continuaria a aumentar nos anos seguintes, distanciando-se dos valores do açúcar exportado. Assim, houve uma mudança na dianteira da balança com maior valor para exportação do café e menor do açúcar, sendo que até então ocorria o inverso, salvo momentos pontuais em que o café esteve à frente do açúcar.³²

Não encontramos a província cearense dentre as com maior produção cafeeira ao longo do Oitocentos.³³ Entretanto, se George Gardner colocou-a como escassa no interior no Ceará durante sua passagem, algumas décadas depois, Louis Agassiz observou-a em uma localidade mais propícia para o escoamento da produção, na região cearense da Serra da Aratanha. Assim, a lavoura não foi totalmente negligenciada pelos moradores, ao contrário, foi desenvolvida em

³⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 101. [itálico meu]

³¹ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005, p. 83.

³² FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1...*, op. cit., p. 84. CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 119.

³³ TAUNAY, Affonso de E. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial...*, op. cit., pp. 167-179.

uma região estrategicamente melhor e tornou-se uma fonte de prosperidade local, como escreve Louis Agassiz em abril de 1866, quando percorreu a serra:

[...] a bananeira, o coqueiro, a laranjeira, o algodoeiro e o cafeeiro são abundantes. A cultura do cafeeiro, que cresce admiravelmente nos flancos de todas as serras, é aqui grande fonte de prosperidade; mas, pelo menos nos sítios que visitamos, é difícil fazer ideia da extensão das plantações dada a maneira irregular com que são feitas. A produção é no entanto considerável tendo o café superior qualidade.³⁴

Irregularidade na plantação cafeeira também encontrada por Henry Bates na Província do Pará, que tinha maior produção cafeeira comparada à província cearense no período, entretanto esta não chegava a ocupar uma das primeiras colocações dentre as províncias com maior exportação.

Diferentes localidades paraenses foram visitadas por Henry Bates, dentre elas Vista Alegre, localizada 22 quilômetros acima de Cametá, onde havia grande variedade de árvores frutíferas (laranjeiras, limoeiros, jenipapeiros, goiabeiras e outras) e atrás das construções observadas “um amplo caminho que passava por uma mal cuidada plantação de café e cacau dava acesso a uma série de galpões, onde se fabricava farinha de mandioca”.³⁵

Tendo em vista o fato do cafeeiro ter sido introduzido no Brasil, possivelmente primeiro em Belém, e, ao longo do século XVIII, a produção na região ser encontrada com certa regularidade dentre o volume do café exportado, é interessante a descrição de Henry Bates apresentar uma plantação malcuidada, fosse ela destinada ao consumo próprio ou à comercialização.

Outras descrições sobre localidades próximas a essa nos fornecem mais dados. Vejamos o que ele diz sobre Baião:

As matas ao redor de Baião eram constituídas por capoeiras, já que as terras ali já haviam sido anteriormente cultivadas. *Numerosos pés de café e de algodão cresciam entre as moitas de mato.* Um aprazível caminho se estende ao longo da margem do rio por algumas milhas, acompanhando as ondulações do terreno e dando acesso às casas localizadas à beira do alto barranco. Visitei várias delas e conversei com seus moradores. Era tudo gente pobre. Os homens estavam ausentes, pescando, alguns deles em lugares distantes dali vários dias de viagem; as mulheres plantavam mandioca, faziam farinha, fiavam e teciam o algodão, fabricavam sabão com a casca queimada do cacau e óleo de andiroba, além de se dedicarem a outros trabalhos domésticos. *Perguntei-lhes por que deixavam suas plantações abandonadas. Elas responderam que era inútil tentar plantar qualquer coisa na região, pois a*

³⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 266-267.

³⁵ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 56.

*saúva destruía os pés de cafés novos, e quem quer que tentasse lutar contra esse devastador inimigo seria derrotado na certa.*³⁶

O autor repete a descrição do quadro de descuido, mesmo sendo numerosos os pés de café. O abandono das plantações incomodou-o a ponto de questionar as mulheres sobre os motivos dessa situação, e a resposta é a ação destruidora das saúvas, ou seja, não há recursos tecnológicos que pudessem reverter o quadro.

Outro comentário destaca que a pobreza dos moradores é indicativa dos poucos resultados dos diversos trabalhos desenvolvidos e do cultivo de mandioca, algodão e café. Essas atividades não proporcionavam recursos capazes de favorecer uma situação mais confortável aos moradores. E notamos a realização concomitante do cultivo de um grão introduzido na região com as atividades típicas, dividida entre homens e mulheres segundo os costumes indígenas.

Esse panorama, observado em Baião, é encontrado em outras localidades e com traços bastante semelhantes, como próximo à Vila Nova, no Baixo Amazonas, em que a casa visitada por Henry Bates causou-lhe a impressão

de abrigar uma industriosa família, embora todos os homens se achassem ausentes, ocupados em salgar pirarucus à beira das lagoas. Assim como as suas vizinhas, a casa era constituída de um simples arcabouço de paus e varas trançados; folhas de palmeira formavam o telhado e suas toscas paredes eram rebocadas de barro. Não obstante, era maior e muito mais limpa do que as outras. Estava cheia de mulheres e crianças, todas ocupadas com os seus afazeres diários; algumas teciam redes numa tosca armação, onde se fixava a urdidura enquanto a lançadeira ia sendo passada com a mão, vagarosamente, ao longo de dois metros de trama; outras fiavam o algodão, e outras ainda ralavam, espremiam e torravam a mandioca. A família havia limpado, para cultivo, um grande pedaço de terra [...]. Via-se ali uma grande plantação de fumo, além das habituais, de milho, cana e mandioca; um pomar com árvores frutíferas, cafeeiros, cacaeiros e algodoeiros rodeava a casa.³⁷

A descrição evidencia uma forma de organização social comum na região, bem como o cultivo do café junto ao do milho, da cana de açúcar, da mandioca, do cacau, do algodão e de diferentes árvores frutíferas. Henry Bates também encontrou diversidade de gêneros em Murucupi, onde o solo era fértil, os moradores tinham disposição para o trabalho e “não pagavam a terra, nem impostos diretos”.³⁸ Para vender os excedentes de sua produção, havia a cidade do

³⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 59. [itálico meu]

³⁷ Ibidem, p. 121.

³⁸ Ibidem, p. 85.

Pará distante 30 quilômetros dali e de fácil acesso por via fluvial. Apesar do contexto favorável, os moradores eram muito pobres, assim como os de Baião.³⁹

Notamos em diferentes ocasiões que a produção cafeeira na região não configurava a atividade principal dos moradores, em alguns casos nem sequer recebia cuidado e a plantação era desorganizada. Indo além das terras paraenses, Louis Agassiz traz uma situação semelhante durante sua visita a um sítio próximo à Manaus, até que bem cuidado comparada aos que comumente ele viu, onde era cultivada mandioca, cacau, algodão e “aqui e ali uns pés de café”. Tamanha a irregularidade das plantações e dos gêneros misturados sem ordem que foi lhe difícil calcular a área cultivada.⁴⁰

As observações dos viajantes e o volume registrado nas balanças de exportação indicam a prática da lavoura cafeeira no Norte, apesar de não ser das mais vultosas do país, e a ausência de uma estrutura produtiva nas diferentes localidades visitadas capaz de estimular a lavoura e aumentar o volume da produção, e tampouco foi encontrado o uso de mecanismos eficientes capazes de vencer dificuldades naturais da região.

Em vista deste cenário, o que dizem os viajantes sobre a lavoura cafeeira nas outras localidades visitadas? Se na Região Norte o café adentrou no Brasil, foi na Região Sudeste que seu cultivo transformou largamente a paisagem e sua produção alcançou as maiores marcas durante o Segundo Reinado.

Iniciemos com George Gardner, um dos nossos primeiros viajantes a visitá-las. Durante sua viagem de Ouro Preto ao Rio de Janeiro, no ano de 1840, ele observou o tráfico de tropas de mulas carregadas de café. Além da tropa que ele acompanhou, em que alguns animais transportaram seus pertences, ele cruzou com outras “duas outras grandes tropas, uma que levava café para o Rio, outra que de lá voltada carregada de sal para o interior”.⁴¹

Do porto carioca era exportado o café tanto produzido no Rio de Janeiro, a maior parte, quanto o vindo de outras províncias, como de Minas Gerais, de São Paulo, da Bahia e do Espírito Santo.⁴² Possivelmente, essas tropas faziam o percurso entre as áreas produtoras no interior e o porto carioca.

As sacas de café que chegavam na região portuária carioca eram examinadas por um Departamento da Alfândega antes de serem embarcadas. Thomas Ewbank observou o procedimento e descreveu-o:

³⁹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 85.

⁴⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 166.

⁴¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 231.

⁴² SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimenticios no Imperio do Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860, p. 212.

Grupos de escravos chegavam continuamente com café para embarque. Cada saca é furada, enquanto o escravo a mantém sobre a cabeça, retirando-se uma amostra para determinar a qualidade do produto e os direitos a pagar. A tarifa, baseada no preço do mercado, é regulada todo sábado. Atualmente os direitos elevam-se a 11% sobre o café e 7% sobre o açúcar. O instrumento utilizado para retirar amostras de café é um tubo de metal cortado exatamente como uma pena. Sua ponta é introduzida na parte inferior da saca e os grãos correm para dentro do tubo. Retira-se então um punhado deles. Ao ser retirado o instrumento, sua ponta deixa fechado o orifício que produziu. A operação não leva senão alguns segundos.⁴³

Prosseguindo viagem, em março de 1841, ele vai em direção ao Rio Paraíba e à divisa entre as Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Nessa ocasião, esteve na Fazenda Monte Café, pertencente ao Brigadeiro Inácio Gabriel e administrada pelo inglês Mr. Hadley, e considerou-a “ainda em início, mas era tida como das melhores do distrito; e, embora as árvores fossem novas, esperava-se que produzissem naquele ano 12.000 arrobas de café, de 32 libras cada. Ao tempo de nossa visita as bagas estavam começando a colorir-se e os ramos vergavam ao seu peso”.⁴⁴

A produção incipiente aponta o avanço da lavoura naquelas paragens no período e o investimento em diferentes ramos na fazenda com o objetivo de otimizar e melhorar o beneficiamento da produção. Uma das áreas contempladas foi a técnica, com a construção de uma serra d’água, considerada por Gardner excelente, e “um grande secador artificial de café; obra esta sob a superintendência de um alemão, que havia residido por anos em Ilha de Java”. A outra diz respeito ao trato com o solo: localizada em uma região formada por colinas, “outrora cobertas de matas e agora transformadas em plantações”.⁴⁵

O desmatamento para dar lugar à lavoura cafeeira longe de estar circunscrito à região onde localizava-se Monte Café, foi observada em outras ocasiões. Do caminho da fazenda para Sapucaia George Gardner ficou consternado: “Cavalgando, não pude deixar de sentir pesar pelo fato de que nestas regiões se cortam e queimam anualmente léguas quadradas de tais florestas para dar lugar ao plantio de café”.⁴⁶ E próximo às Cataratas da Tijuca, Thomas Ewbanks diz que “jovens cafeeiros cobriam a encosta de um monte, e além, viam-se florestas abatidas para lugar a novas plantações”.⁴⁷

⁴³ EW BANK, Thomas. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacau e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas*. Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 95. Segundo James Fletcher, desde 1860 eram empregadas carroças para transportar café e não mais pessoas escravizadas. KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 22 e 43 (nota de 1866).

⁴⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 239-240.

⁴⁵ Ibidem, p. 240.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ EW BANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 230.

A crescente demanda internacional era atendida com o aumento da produção à custa da expansão das áreas destinada à cafeicultura. O solo coberto por áreas de floresta era bastante valorizado, por não ser encharcado ou seco e ser cultivado com mais facilidade. Utilizava-se o solo enquanto ele estava produtivo, depois ele era abandonado e novas terras eram desmatadas.

Esse foi um dos fatores importante para a grande quantidade de café produzido no Brasil: disponibilidade de terras, as quais para Louis Agassiz garantiram a posição do país no contexto mundial, pois

O imenso desenvolvimento desse ramo de produção e a rapidez de sua expansão, sobretudo num país em que os braços rareiam, acham-se entre os fenômenos econômicos mais notáveis do nosso século. Graças à sua perseverança e às condições favoráveis resultantes da constituição do solo, os brasileiros obtiveram como que um monopólio do café. Mais da metade do consumo mundial é de proveniência brasileira.⁴⁸

Quanto às sensações causadas pelo desmatamento em George Gardner, elas são abrangidas próximo à Sapucaia com as cenas observadas na fazenda pertencente ao Coronel Custódio Leite, chamada Barra de Lourical, e na fazenda de seu irmão, Capitão Francisco Leite. A descrição é longa e procura trazer o entrelaçamento de diferentes elementos para existência das propriedades:

[Fazenda Barra de Lourical] Partimos então rumo ao norte, chegando à fazenda bem antes do meio-dia. Não encontramos o coronel em casa, mas fomos recebidos muito cordialmente por um de seus filhos. Esta magnífica fazenda produz cerca de 10.000 arrobas de café por ano. No dia seguinte fomos visitar o Capitão Francisco Leite, irmão do coronel, cuja fazenda fica mais ou menos légua e meia ao norte. Tivemos a sorte de encontrá-lo em casa e ele nos mostrou tudo o que valia a pena ver na propriedade. É homem alto e magro, bastante avançado em idade, mas ainda assim ativo e bem disposto. Informou-me que era natural do distrito da mineração e começara a vida como simples lavador de ouro; mas, tendo ganho, por felicidade, algum dinheiro, abandonou a profissão e adquiriu, fazia vinte anos, esta propriedade, então inteiramente coberta de florestas. E é agora um dos homens mais ricos senão o mais rico desta parte do país. A plantação de café enriqueceu também muitos outros desta fértil região. Sua propriedade produz-lhe cerca de onze mil arrobas de café, além da considerável quantidade de queijo, açúcar e aguardente, que são mandados principalmente para o mercado do Rio de Janeiro.⁴⁹

⁴⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 294.

⁴⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 241.

O fluxo de capital investido em diferentes atividades é significativo nessa passagem. O capital originário na mineração foi utilizado na montagem da fazenda e limpeza no terreno utilizado para fins agrícolas. O café produzido na propriedade gera lucros que são reinvestidos na própria lavoura cafeeira e também na produção de outros gêneros comercializados no mercado carioca. Há um caminho seguido pelos recursos em consonância com os grandes movimentos econômicos brasileiros.

As fazendas, sua produção e seus proprietários são apresentados em meio a elogios, em especial a de Francisco Leite, homem industrioso e ativo que enriqueceu à custa de seu trabalho, tendo aplicado de forma coerente e inteligente os ganhos obtidos. Se o capitão é um dentre os “muitos outros” ricos envolvidos com a produção cafeeira em uma região onde a atividade era de certa forma recente, como diz George Gardner quando esteve em Monte Café, é possível considerarmos ser necessário um breve intervalo de tempo para o enriquecimento devido a vultosos lucros com o café, não considerando se o preço pago no mercado internacional era elevado ou se o lucro recaía sobre a grande quantidade exportada, mesmo que a preços não tão vantajosos.

Em meio ao enaltecimento, até o fato da propriedade agora não mais ser coberta de florestas é minimizado. O quadro de prosperidade, de aproveitamento dos recursos naturais, de uso sistemático do solo e de produtividade comprovada sobrepujam eventuais elementos adversos ao seguir-se a vocação agrícola brasileira; situação diferente daquela encontrada no Ceará por ele e duramente censurada.

Descrição antagônica quando o foco são os trabalhadores negligentes às potencialidades de aproveitamento do solo e ao trabalho sistemático capaz de trazer-lhes benefícios e recursos para suprir as necessidades de uma existência com dignidade. Se nesse caso, as críticas foram recorrentes nos diferentes relatos, como vimos no Capítulo 2, a exaltação das qualidades se encerram no relato de George Gardner? Os escritos de Louis Agassiz mostram que não, e é interessante sua passagem pela região serrana de Minas Gerais.

As semelhanças do quadro traçado por Louis Agassiz com aquele de George Gardner são sintomáticas de uma “boa vontade”, novamente, com o proprietário, a fazenda e a produção cafeeira, quando no cenário brasileiro confluem sua condição de fornecedor de gêneros agrícolas e o aproveitamento que faz jus à potencialidade do Brasil:

Não ousou afirmar que uma descrição desse cafezal modelo possa dar ideia exata do que são as fazendas em geral. O proprietário, aqui, aplica a tudo o que empreende a mesma largueza de vistas, a mesma energia, a mesma tenacidade. Introduziu, assim, importantíssimas reformas na sua exploração

agrícola. A fazenda de Fortaleza de Sant'Ana está situada no sopé da Serra da Babilônia. A casa de moradia faz como já disse, parte da série de construções baixas, de fachadas brancas, que formam o perímetro do terreiro. É nesse comprido paralelograma que, sobre eiras, o café dividido em vários lotes é secado.

Bem por trás da casa, sobre a encosta da colina, achava-se o laranjal. [...] As pequenas tangerinas de tonalidade carregada, reunidas em grupos de trinta e quarenta; as grandes seletas que se acumulam às dúzias num só galho, que o seu peso faz vergar até o chão, o pálido limão-doce [...]. Em frente às grades da casa e do outro lado da estrada, estão os jardins, com um aviário e viveiros no centro. A não ser isso, tudo o que não é floresta é consagrado à cultura do café, e as plantações cobrem os flancos das colinas por muitas milhas em redor.

[...] Uma das providentes reformas empreendidas pelo Sr. Lage é a estrumação das antigas plantações abandonadas que fazem parte das suas terras. Já conseguiu restituir vigor a algumas delas, que lhe prometem colheitas tão abundantes como se se tivesse sacrificado uma floresta virgem para produzi-las.⁵⁰

A obstinação do proprietário associada à sua largueza de vista e comportamento enérgico são fatores considerados especiais e contribuem para a riqueza, sucesso e prosperidade da fazenda. Homens como o dono da Fazenda de Fortaleza de Sant'Ana e da Fazenda Monte Café são descritos como industriais e aplicam recursos no melhoramento seja no plantio do café ou em seu beneficiamento. Eles anseiam por melhorar a produção cafeeira e para isso lançam-se com vigor na busca de resultados superiores.

Observemos que a apresentação desses fazendeiros, tão fornida dos melhores adjetivos, é distinta daquela feita aos produtores da Região Norte, onde notamos propriedades mais simples e produção em menor escala. Para o último grupo, os adjetivos são parcamente utilizados ou até inexistentes.

Os maquinários agrícolas estavam dentre os recursos possíveis de serem utilizados e notamos a procura por eles na observação de James Fletcher que “um ou dois americanos, [que] ha poucos anos atrás, começaram a importar maquinismos agrícolas norte-americanos, e mantêm atualmente um comercio regular desses artigos”.⁵¹ Contudo, os apontamentos dos viajantes indicam que havia limitado uso desses recursos na lavoura cafeeira, sendo a enxada e a foice os mais utilizados.

Mesmo dentre as fazendas bem dirigidas, com muitos trabalhadores e capital, esses eram os principais instrumentos e Thomas Ewbank nos diz, com seu característico tom irônico, sobre uma dessas propriedades, próxima às Cascatas da Tijuca, onde

⁵⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 84-85.

⁵¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 285, vol. 1.

Viam-se muitos precipícios cobertos de cafeeiros e entre eles homens como moscas apanhando os frutos. É admirável como conseguem manter-se equilibrados trabalhando nessas condições o solo. De arados nem se fala nesta região, a menos que sejam puxados por cabras e o próprio Pan se incumba de trabalhar um deles.⁵²

Até a Fazenda de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, visitada de tempos em tempos pela família imperial, tem sua parte cultivada em um estado intermediário, apesar dos gastos com ela, segundo Daniel Kidder, para quem “Essa circunstância, por si só é suficiente para indicar o baixo nível da agricultura, em geral, através do Império, em reforço de cujo argumento basta acrescentar que o arado é quasi totalmente desconhecido lá”.⁵³

Tal escassez de maquinários e novas tecnologias é creditada por ele e seu conterrâneo, James Fletcher, a fatores históricos. Tratando das negativas dos brasileiros às tentativas de mudanças para melhor eficiência no correio brasileiro oferecidas pelo cônsul norte-americano Sr. Gordon: “[...] os brasileiros, apesar de mais progressivos do que a maioria dos povos sul-americanos, herdaram contudo muitas características de seus antepassados portugueses, e uma das mais dominantes é a antipatia pelas inovações”.⁵⁴

Outra explicação de cunho histórico é apresentada por Richard Burton, para quem o sistema agrícola brasileiro foi herdado dos indígenas e perpetuado por desleixados métodos de cultura.⁵⁵ Com efeito, os viajantes descrevem em diferentes ocasiões a limpeza da terra e a queima da vegetação como etapa comum para preparação do plantio, elementos esses causadores de grande devastação que assustaram George Gardner durante sua segunda visita à Serra dos Órgãos, onde a floresta havia sido convertida em carvão de lenha e os pequenos arbustos devorados pelo fogo:

O progresso das lavouras se faz tão rápido numas vinte milhas em torno do Rio, que muitas das espécies ainda existentes estarão, dentro de poucos anos, completamente extintas, e os botânicos que visitarem o país no futuro, em vão procurarão plantas colhidas por seus predecessores.⁵⁶

Para Thomas Ewbank, o atraso técnico do Brasil com relação aos avanços europeus e norte-americanos era imenso, e para demonstrar se valeu de exemplos em diferentes atividades, como na construção e na carpintaria, nos tipos de ferramentas, no uso da vidraça e outros

⁵² EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 231-232.

⁵³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 153.

⁵⁴ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 29, vol. 1.

⁵⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 51.

⁵⁶ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 31.

elementos. A condição brasileira era resultado de sua ligação com Portugal, país também atrasado, “somando-se atrasos” a arte da carpintaria, em Portugal e no Brasil, era semelhante àquela encontrada na Itália há vinte séculos; martelos, colheres, enxadas e cestas para transporte de argamassa eram semelhantes àqueles utilizados nas esculturas egípcias, nos trabalhos ilustrados do século XV e nos manuscritos com iluminuras dos séculos anteriores; e as lamparinas simples e pequenas eram tão conveniente como aquelas da antiga Roma.⁵⁷

Em vista desse contexto, o fator primordial para o desenvolvimento da agricultura no Brasil não está em sua mão de obra, geralmente desqualificada, tampouco em sua capacidade técnica e no uso de maquinários, mas sim na disposição de terras. Ainda diz Richard Burton:

No Brasil, como na Rússia e no Sul dos Estados Unidos, onde vastas plantações têm de ser meramente roçadas, o solo virgem constitui um importante fator, no que diz respeito ao valor real da propriedade territorial; a falta de adubo e a necessidade de pousios só permitem que seja aproveitada metade do total das terras – às vezes, mesmo, uma décima parte – para o cultivo anual.⁵⁸

Os imigrantes foram recebidos com expectativa de que trouxessem experiências agrícolas capazes de estimular melhorias naquelas praticadas no Brasil. Algumas mudanças introduzidas por eles foram encontradas na carpintaria, marcenaria, ferraria e carroceria por James Fletcher quando visitou a Fazenda Ibicaba, pertencente ao Senador Vergueiro e localizada na província paulista, entretanto, esses casos não eram prevaletentes e havia dificuldades na adaptação dos imigrantes. Exemplo de tal situação foi aquela vivida pelos anglo-americanos com quem Richard Burton teve contato próximo do afluente do Rio São Francisco, chamado Paracatu e localizado na Província de Minas Gerais:

Os grupos de “americanos” compõe-se de nove pessoas, inclusive uma mãe de família e três crianças, meninos endiabrados, de cabelos brancos de tão louros, sempre gozando ótima saúde, pintando o diabo e sofrendo acidentes; formam um vivo contraste com os lerdos e tristes pardos esbranquiçados da terra; aqui o sulista é excepcionalmente forte. Os americanos estavam vivendo, há cerca de quatro semanas, em uma casa que lhes fora destinada pelo hospedeiro e, durante esse tempo, sua “conta da venda” conjunta, inclusive gêneros alimentícios, foi apenas de 26\$000, o que corresponde, aproximadamente, a £30 por ano. Pareciam afetados por uma incrível indecisão de propósitos; a única causa razoável do atraso era o desejo de observar os efeitos da estação chuvosa, antes de ocuparem as terras do novo Alabama. Alguns gostavam do lugar, porque estava acima dos rápidos mais difíceis e ligado por terra e por água com o mercado de Sabará, condição “sine

⁵⁷ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., pp. 146-152.

⁵⁸ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 51.

qua non” aqui. Outros o detestavam; achavam as terras impróprias para o arado e se opunham ao sistema brasileiro de produção espontânea, sem limpar a terra, e em que o único instrumento agrícola é uma enxada de cabo comprido, usada para cortar os brotos das árvores novas nascidas nas raízes podres, limitando-se o trabalho agrícola exclusivamente, à colheita. [sic] Naturalmente, também se opunham a plantar no mesmo terreno algodão e milho, feijão e “palma-Christi”, o único e rudimentar sistema de rodízio de cultura ora conhecido no Brasil.⁵⁹

Além da vinda de imigrantes alheios às atividades agrícolas em suas terras de origem e das dificuldades aqui encontradas, o modelo rústico e aquele herdado dos indígenas continuou sendo geralmente encontrado e, em muitos casos, as técnicas europeias não tinham valia para o meio natural aqui encontrado.⁶⁰

Se para atender à crescente demanda internacional por café houve a expansão das áreas cultivadas, era preciso mão de obra para trabalhar na terra. E para as regiões produtoras do Sudeste vieram pessoas livres, imigrantes e pessoas escravizadas, muitas trazidas do Nordeste após o fim do tráfico.

A grande absorção de braços pela lavoura cafeeira acarretou um desequilíbrio na oferta de alimentos nas províncias. Enquanto o café reinava, os gêneros de subsistência (milho, farinha e feijão) eram negligenciados – a ponto de existir carestia de alimento em alguns momentos, segundo Sebastião Ferreira Soares –, e outras culturas cediam lugar, como a açucareira, até então uma das mais importantes no cenário nacional.⁶¹

III.1.2. – Constância açucareira

O avanço do café não retirou do cenário agrícola brasileiro a lavoura açucareira, tampouco o açúcar deixou de estar em uma posição de destaque nas exportações brasileiras que tinha dois principais compradores estrangeiros: Grã-Bretanha e Estados Unidos. A porcentagem do total de exportações destinada ao mercado britânico era muito acima daquele destinada ao norte-americano, respectivamente, nas seguintes proporções: 40,4% e 8,3% (1855-59), 53,1% e 5,2% (1860-1864), 73,0% e 6,5% (1865-69).⁶²

⁵⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977, pp. 46-47.

⁶⁰ HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Prefácio do tradutor”. In: DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. São Paulo: Livraria Martins, 1941, pp. 6-7.

⁶¹ SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas...*, op. cit., pp. 134-139.

⁶² EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco: 1840-1910*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977, p. 49.

Atentos às relações comerciais brasileiras, Daniel Kidder e James Fletcher observam a situação norte-americana: “A importancia total de libras exportadas pelo Brasil em 1855 foi 254.765.504 libras, pelas quais os Estados Unidos pagaram mais de 1 milhões de dólares”. Considerável parte dele vinha de Pernambuco, onde “a exportação desse produto aumenta anualmente” e se “em 1821 essa província produziu 20 milhões de libras; em 1853, o total foi de 140 milhões”.⁶³ Sintomática a ausência de comentários mais exaltados por parte dos norte-americanos sobre a relação comercial favorável de seu país com o Brasil, comparativamente à posição britânica. Abordagem diferente daquela apresentada sobre o café.

Daniel Kidder traz outras informações sobre Pernambuco, na ocasião de seu contato com Francisco de Paula Cavalcanti d’Albuquerque, ex-presidente dessa província e ex-ministro do Império. O objetivo do norte-americano era lhe entregar a carta de apresentação que portava e, para isso, seguiu até a residência do político nas imediações de Boa Vista. Entretanto, ele estava em outra de suas propriedades, o Engenho Suassuna, para onde o viajante seguiu. A descrição feita por ele traz dados sobre o proprietário e é rica em detalhes da constituição do engenho e das atividades lá realizadas:

Muito antes de divisar a casa senhorial do proprietário, avistamos os canaviais, exuberantes de Suassuna. Chegando à sede, situada ao fim de uma estrada cheia de curvas e às vezes quase intransitável, fomos recebidos com a gentileza característica dos fazendeiros. O sr. Cavalcanti, atual Barão de Suassuna, descendente de antiga e poderosa família. Suas maneiras afáveis e seu caráter ilibado granjearam-lhe estima e posição de destaque entre os seus conterrâneos. Não obstante jamais ter saído do Brasil, tinha idéias liberais com relação aos países estrangeiros, especialmente quanto ao governo e às instituições norte-americanas.

A propriedade de Suassuna era grande e magnificamente cultivada. Nela labutavam cem negros. Além de sua produção de arroz e mandioca, calculava-se que a safra de cana – então quase no ponto de corte – renderia cerca de nove mil arrobas de açúcar. As construções agrupadas em torno da casa-grande davam a idéia de uma pequena aldeia. Na ala direita do prédio principal viam-se a serraria, o engenho e a destilaria. O maquinário dessas instalações era todo acionado à força hidráulica. A esquerda estendiam-se as senzalas, oficinas de ferreiro, de carpinteiros e paióis.⁶⁴

As semelhanças com a descrição dos grandes fazendeiros de café e suas propriedades são notórias. As extensas plantações exuberantes, a grande produção e a faustosa propriedade pertencem a um homem dotado de qualidades singulares e simpático ao governo e instituições norte-americanas, mesmo não tendo visitado os Estados Unidos. Outro ponto, a diversidade de

⁶³ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 262, vol. 2.

⁶⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., pp. 99-100.

gêneros cultivados em uma mesma unidade produtora açucareira indica a existência de um complexo de construções e atividades capazes de torná-la “uma pequena aldeia”, como escreve Daniel Kidder. Pensamento compartilhado por Richard Burton, para quem

Essas fazendas são aldeias isoladas, em tamanho reduzido. Abastecem a vizinhança de artigos de primeira necessidade, carne seca, carne de porco e toucinho, farinha de mandioca e de milho, rapadura e cachaça, fumo e óleo, tecidos grosseiros e fios de algodão, café e vários chás de caparrosa e folhas de laranja. Importam: ferro, para ser transformado em ferradura; sal, vinho e cerveja, charutos e cigarros, manteiga, louça, drogas e poucas outras coisas. Em geral, dispõem de ferraria, carpintaria, sapataria, chiqueiros, onde, durante o último mês os animais são privados dos alimentos mais imundos, e um grande terreiro de galinhas.⁶⁵

Em outras ocasiões os viajantes também apresentam propriedades menores onde o cultivo da cana de açúcar ocorria, principalmente, com o do arroz e da mandioca, algumas vezes do tabaco e do algodão, juntamente com a criação de animais. Na região mineira, Richard Burton indica diferentes propriedades onde eram cultivados café e cana, ora com maior produção cafeeira, ora açucareira. Com isso, notamos o cultivo da cana de açúcar disseminado pelas terras brasileiras e possivelmente não destinado à exportação. Em alguns desses casos, o foco estava na produção de aguardente.

Em diferentes províncias e em várias ocasiões os viajantes apontam o consumo exagerado da aguardente que ocorria entre pessoas de diferentes grupos sociais e Daniel Kidder quando esteve na Província da Paraíba soube

com pesar [...] estar em franco aumento, tanto a produção como o consumo de cachaça. Essa bebida, encontra-se na maior parte das casas suburbanas bem como nas estradas por onde viajamos. Tivemos ocasião de ver muitos sertanejos e mulatos completamente embriagados. Em tal estado é indesejável a companhia dessa gente que jamais se separa de sua faca de ponta.⁶⁶

Os colonos estabelecidos na Província de Santa Catarina muitas vezes entregavam-se à bebida em meio às inúmeras dificuldades da vida nas terras brasileiras.⁶⁷ De igual sorte, os estrangeiros descritos por Richard Burton não ficaram alheios a esse costume e logo passavam a consumir cachaça, muitas vezes, de forma descontrolada,⁶⁸ rendendo sucessivas observações

⁶⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 46.

⁶⁶ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 137.

⁶⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 39, vol. 2.

⁶⁸ O mau comportamento de um inglês embriagado rendeu uma advertência veiculada em um jornal paulista a seu superior, J. J. Aubertin: “Chamamos a atenção do sr. Aubertin, em quem muito confiamos, como chefe dos

do inglês a tal postura, visto que dessa situação surgiram críticas de que o Brasil não apresentava possibilidades de desenvolvimento pessoal e profissional, quando na verdade eram os maus hábitos que limitavam as oportunidades sempre existentes.

Efetivamente presente nos diferentes grupos sociais, o que dizem os viajantes sobre a produção de aguardente? A elevada taxaço sobre a bebida inibia sua produção? Iniciemos com a passagem de Daniel Kidder por uma propriedade localizada na província paulista:

A excursão ao Jaraguá nos proporcionou excelente oportunidade de observar a disposição das plantações no interior. [...] Na fazenda de D. Gertrudes, cultivavam cana de açúcar, mandioca, algodão, arroz e café. Ao redor da sede viam-se numerosas construções, tais como a senzala dos negros, armazéns para os diversos produtos e o maquinário necessário para pô-los em condições comerciáveis.

O engenho de cachaça era o lugar onde se distilava o caldo da cana de açúcar. Na maioria das fazendas de cana existe a destilaria onde se converte o melaço que sai do açúcar, numa espécie de álcool a que chamam cachaça; nesta fazenda, porém, quer fosse pela sua proximidade do mercado ou por algum motivo econômico, nada mais se fabricava a não ser cachaça.⁶⁹

Essa propriedade pertencia a Dona Gertrudes, que tinha mais seis outras de valor quase igual e também equipadas e era proprietária das minas do Jaraguá.⁷⁰ Assim, a visita e a descrição do inglês trazem diferentes elementos presentes na fazenda que garantem seu funcionamento e produção “em condições comerciáveis”. Portanto, não estamos diante de uma pequena propriedade sem recursos ou com explícitos sinais de decadência. Com base nesse contexto, ao invés de encontrar a produção de açúcar, ele encontra a fabricação exclusiva de cachaça. Desconsiderando que nas outras propriedades ocorra a produção açucareira, em vista do que ele observa, duas explicações são apresentadas para a produção da cachaça: proximidade do mercado, subtendido consumidor, e algum motivo econômico.

Vamos nos deter nesse último fator e deixemos a questão da distância por um momento. Seria a procura por aguardente tal que compensasse a elevada taxaço ou os lucros mais

negócios todos da estrada de ferro; para os attentados commetidos pelo Inglez Eduardo de tal, que é feitor, ou cousa que o valha, do serviço da estrada de ferro no Cubatão. Já por sua conceituada folha, derão noticia de que este mesmo homem, ha dias, achando-se embriagado perseguiu á um empregado da Barreira, com um revolver, e o teria morto, á não ser a prudencia com que o administrador da Barreira procurou tudo pacificar. Meia duzia de rapazinhos tropeiros tem sido esmurrados por aquelle valentão, que tem sempre a cautella de escolher os fracos para seus adversarios; no entretanto, como um tal proceder é intoleravel, e mesmo porque póde o tal sujeito em alguma de suas MONAS errar na escolha, e sahir-lhe a porca mal capada; bom será que seja aquelle homem d’ali retirado sob peno de perder o direito de gritar contra os Brasileiros quando alguma lhe aconteça”. *Correio Paulistano*, São Paulo, 17 setembro 1862, ano IX, nº 1908, p. 2.

⁶⁹ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., pp. 215-216.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 212.

módicos se comparado àquele obtido com o açúcar? O que diz George Gardner quando esteve na Província de Goiás pode nos ajudar e também ampliar nossa dimensão além das terras paulistas.

Na Vila de Natividade ele reconhece a fertilidade do solo e diz serem “o milho e a mandioca [...] os principais produtos cultivados aqui; muitos fazendeiros, porém, *acham também vantajoso o plantar cana, não tanto para fazer açúcar, mas aguardente, que se vende com rapidez*”.⁷¹

Antes de tecermos comentários sobre esse cenário, vejamos outra descrição também nas terras goianas:

A Fazenda do Sapé [pertencente ao Tenente João Gomes Lagoeira] está situada ao pé da Serra de Santa Brida, perto da entrada de pequeno vale, cercado de ambos os lados por outeiros; o solo é fértil e suas terras, bem irrigadas, muito se prestam ao cultivo da cana de açúcar, de que há várias plantações grandes. *Da maior parte da cana se faz cachaça, por ser ali artigo de mais demanda que o açúcar*. Também o arroz e a mandioca se produzem copiosamente.⁷²

Das muitas localidades descritas, podemos observar o cultivo dos gêneros de subsistência presentes e compartilhando o solo no cultivo da cana de açúcar, e outras informações importantes: a demanda certa e a venda rápida da cachaça, mais até que a do açúcar.

A aguardente tinha saída garantida e podemos considerar que sua venda podia ser feita sem dependência de uma rede extensa de relações capazes de colocar o produto no mercado internacional, não competindo os pequenos e médios com os grandes fazendeiros e produtores de açúcar que dominavam grandes extensões de terras e possuíam formas de escoar a produção.

Lembre-mo-nos da questão da distância como um fator importante trazido por Daniel Kidder quando escreve sobre a preferência à aguardente em detrimento do açúcar na propriedade de Dona Gertrudes.

O custo pelo transporte do açúcar ficava, geralmente, a cargo do fazendeiro e ele podia ser feito de duas formas: terrestre ou aquática. No primeiro caso, no carro de boi e lombo de animais por caminhos difíceis e muitas vezes intransponíveis. Nem a chegada da ferrovia na década de 1850 e seguintes pôde auxiliar a todos os produtores, pois muitas de regiões produtoras não foram contempladas com a expansão da rede ferroviária. No caso do transporte por água, havia a dificuldade de as embarcações transportarem menos açúcar e estarem expostas

⁷¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 158. [itálico meu]

⁷² *Ibidem*, p. 164. [itálico meu]

a inúmeros acidentes e dificuldades com a periodicidade das cheias e das secas, os obstáculos (cachoeiras, correntezas), chuvas etc.

Também era necessária uma estrutura com mão de obra e maquinário suficiente para uma produção de açúcar que compensasse a relação entre gasto e lucro na venda, fosse para o mercado interno ou externo. A esse contexto, os viajantes indicam a preferência pela produção da aguardente por alguns e o consumo disseminado pelo território brasileiro, portanto, disponibilidade de oferta e existência de procura.

Assim, apesar da taxação objetivar o estímulo à produção do açúcar e refrear a da aguardente, mediante esse quadro e desconsiderando se todas as taxas eram pagas, podemos considerar que as elevadas taxas de tributo não diminuíram o seu consumo mas aumentaram as receitas das províncias, responsáveis pela cobrança.

No que diz respeito à estrutura produtiva, Thomas Ewbank observa o uso de equipamentos rústicos em um engenho nas terras cariocas acionado por mulas, considerado por ele “o mesmo do século passado – a primeira forma européia do original asiático – constituído de três cilindros de madeira revestido de ferro”.⁷³ O animal como força motriz foi largamente utilizado durante séculos e o uso de máquinas a vapor, ainda que introduzido no início do Oitocentos,⁷⁴ tal como os cilindros de ferro,⁷⁵ teve lenta expansão e ainda era limitado seu uso em meados da década de 1860. O quadro de arcaísmo é assim descrito por Richard Burton durante sua passagem pela fazenda em Minas Gerais onde viviam os anglo-americanos com que teve contato:

Visitamos [...] o engenho, que é a forma mais simples de estabelecimento para a produção de açúcar. Nos mais adiantados, uma roda leve trabalha por meio de um eixo dentado, sendo colocado horizontalmente os dois cilindros de ferro ou, pelo menos, revestidos de ferro. Os antigos três cilindros perpendiculares estão caindo em desuso e, às vezes, uma canoura protege, hoje, as mãos dos escravos, a fim de evitar a mutilação. Há uma total ausência da ciência química européia e da máquina moderna; o tacho de vácuo, o “assentador” e

⁷³ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 273.

⁷⁴ Um estímulo àqueles com recursos financeiros e interesse em trazer melhoramentos agrícolas foi a distinção honorífica, como a fornecida “Em 1815, [a] um tal Coronel Cardoso [que] importou da Inglaterra o primeiro engenho a vapor, e, em recompensa desse empreendimento, foi condecorado com a Ordem de Cristo”. KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 43. A introdução de novas máquinas era vista com entusiasmo, com certo enaltecimento daquele que possuía os recursos necessários e a disposição para isso, podendo ele contar até com seu nome e descrição do maquinário em um jornal, tal qual a reportagem lida por Sebastião Ferreira Soares entre finais da década de 1850 e início de 1860: “Lembra-me ter lido ha pouco tempo n'um dos jornaes desta côrte, que uma machina das de nova especie para a fabricação do assucar tinha sido introduzida e montada nesta provincia por um abastado fazendeiro della natural: sinto não ter guardado esse jornal para dar uma breve descripção dessa machina, bem como para citar o nome desse distincto Brasileiro que assim se dedica pela prosperidade e melhoramento industrial do paiz”. SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas...*, op. cit., pp. 43-44.

⁷⁵ Cf. CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 105.

o “evaporador de vapor” são igualmente desconhecidos. Nem mesmo foi adotado o simples uso do corante de osso e cal para remover o albúmen e o ácido acético do açúcar.⁷⁶

O açúcar perdia seu *status* prevalecente durante séculos mantido. Evidentemente, as grandes propriedades açucareiras continuavam a existir e ter considerável produção, como o Engenho Suassuna ou o Engenho Caga Fogo, ambos em Pernambuco. Para Daniel Kidder o último

ostentava mais que qualquer outro que tivemos ocasião de ver no país, a aparência que todos deveriam ter. A casa-grande era baixa e ampla, com paredes caiadas de branco e portas e janelas pintadas de verde. Estava situada ao meio de um vale ubérrimo e cercada pelas demais dependências, tendo em torno esplêndido canavial e ao lado verdes pastagens que se estendiam até ao sopé das montanhas circunjacentes, pontilhados de ervas para os animais. Nas proximidades havia um belo tanque que fornecia força hidráulica para o engenho e outras máquinas, enquanto que o açude servia de ponte sobre a corrente. Ao lado, um ladrão dava saída ao excedente das águas.⁷⁷

Entretanto, o quadro traçado pelos viajantes nem sempre era animador, principalmente na Região Sudeste. Durante sua permanência no Rio de Janeiro, Thomas Ewbank visitou algumas propriedades e uma das primeiras foi a Fazenda Sambairatiba, em Macacu, pertencente à mesma família há várias gerações:

A fazenda de nossos hospedeiros é considerada pequena, tendo apenas meia légua quadrada de superfície. Rodeada pelas montanhas vizinhas, boa parte delas é constituída de florestas. O gado consiste em trinta e seis mulas, quarenta vacas e setenta escravos, velhos e moços – e uns trinta são fisicamente aptos. [...] Para a família e os negros, cultiva-se em quantidade suficiente mandioca, café, feijão, e criam-se porcos. O produto principal da fazenda é o açúcar. Nada mais é aqui cultivado para a venda. *A colheita é boa, e espera-se que renda quatrocentos moldes de oitenta libras cada, que, a 5 cents por libra, darão apenas mil e seiscientos dólares – uma soma pequena para o tamanho do investimento de capital, assim como para o esforço de tantos homens, animais e outros maquinários custosos – uma soma que será agravada pelo custo das caixas, transporte ao mercado, comissões e taxas.*⁷⁸

Temos, portanto, uma fazenda bem estruturada e que há algum tempo recebe os cuidados dos proprietários. Tal qual a fazenda de Dona Gertrudes, em São Paulo, não notamos decadência ou dificuldades de produção ou venda do produto principal, nesse caso, o açúcar.

⁷⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 46.

⁷⁷ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 145.

⁷⁸ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 273. [itálico meu]

Ao contrário, é uma propriedade com boa colheita e investimentos para colocar o seu produto no mercado. Apesar das condições favoráveis, o lucro é uma “soma pequena para o tamanho do investimento de capital”.

Em vista do arcaísmo do modo de cultivar e produzir o açúcar apresentado pelos viajantes, o uso de novas tecnologias proporcionaria maiores lucros? Vejamos o que Thomas Ewbank diz sobre outra propriedade nessa região:

[...] chegamos à fazenda do Sumidouro, propriedade de um ex-deputado e conselheiro de Estado. O engenho, de construção moderna, era, com a máquina a vapor que o move, importado da Inglaterra. Os cilindros trituradores são horizontais e a cana em cada operação passa duas vezes através deles. Aqui havia quatro tachos de evaporação. Em cada plantação de açúcar o melaço é destilado em cachaça; e aqui, como em outros, havia enormes tinas onde o álcool é armazenado e donde é tirado para vender. Aqui estão empregados duzentos escravos e cem bois. Enchem-se catorze moldes por dia ou seja 540 quilos de açúcar, durante a estação. [...] *É um dos engenhos mais velhos da província, e admite-se que seja dos melhores administrados; apesar de tudo, ele [o proprietário] diz que não obtém lucro nenhum.*⁷⁹

Encontramos outra fazenda pertencente a um proprietário com recursos e disposto a investi-los em um engenho a vapor, importado da Inglaterra. Além disso, o número de pessoas escravizadas que trabalham na propriedade e de animais indica a riqueza desse engenho, um dos mais velhos da província e bem administrado. Diz, o norte-americano: “apesar de tudo”, ou seja, mesmo com toda estrutura necessária capaz de trazer grandes retornos financeiros, ele “não obtém lucro nenhum”.

A situação do açúcar brasileiro no mercado internacional era de dificuldades, pois havia a concorrência do açúcar de beterraba, os métodos de cultivo e produção eram arcaicos e a desvalorização do preço da arroba fez com que parte dos produtores brasileiros deixassem a lavoura açucareira.

De acordo com os relatos, encontramos na região Nordeste e Sudeste investimentos e a tentativa de manter a produção do açúcar, mesmo diante de dificuldades. O que notamos é que houve uma maior mobilização dos fazendeiros nas áreas do Sudeste em direção as lavouras de café.

Para os viajantes, essa busca é benéfica e necessária para a manutenção da posição brasileira no concerto mundial como grande exportadora. Nos relatos dos anos iniciais do Segundo Reinado, há maior presença das lavouras de cana nos cenários visitados, enquanto

⁷⁹ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 274. [itálico meu]

vemos nos relatos dos anos seguintes, em especial nos da década de 1860, maior destaque para a produção cafeeira, quando o Brasil galgava uma posição assentada no comércio internacional, fomentando posicionamentos, críticas e uma série de elogios.

Observadores dessa movimentação interna, o interesse é marcante nos relatos e Louis Agassiz torna-os explícito no panorama da agricultura brasileira que traça: “A cana-de-açúcar foi, por muito tempo, o principal objeto de cultura e ainda é considerável a produção açucareira; mas, desde alguns anos, as plantações de cana cederam lugar, em grande número de distritos, aos cafezais”, e tais observações são feitas com embasamento, pois diz ele que “Quis certificar-me dos fatos relativos à cultura do café, de cinquenta anos até agora”.⁸⁰

Acrescentemos outro elemento nessa dinâmica interna brasileira: o algodão. A cultura algodoeira coexistiu com a produção cafeeira e açucareira, ocupando a terceira posição nas exportações brasileiras, e na década de 1861-70 a segunda colocação, somente atrás do café. A imbricada relação entre a produção nacional do café e do açúcar para atender ao mercado internacional também é observada com o algodão? Em caso positivo, em quais termos?

III.1.3. – A promissora cultura algodoeira

Em posição de destaque nas balanças comerciais brasileiras, o algodão foi cultivado em diferentes províncias do Império. No despontar do Segundo Reinado, George Gardner apresenta sua importância para a cidade cearense de Aracati, onde o algodão ganhou vigor em virtude do declínio da produção de carne seca, e dimensiona a produção da localidade: “atualmente algodão e couros [são] os principais artigos de exportação. De algodão exportam-se anualmente cerca de cinco mil fardos de vinte e cinco mil arrobas e trinta e duas libras; de couros, cerca de dois mil”.⁸¹

O algodão estava dentre as principais mercadorias exportáveis da Província do Ceará, segundo Daniel Kidder, e estava sujeita às variações extremas das condições climáticas, o que denota falta de infraestrutura capaz de minimizar a intempérie e suas consequências na produção algodoeira. Para ele,

É difícil dizer-se qual a maior calamidade dessa região, se as inundações ou a seca. Na estação das águas, as chuvas torrenciais e contínuas danificam o algodão em flor, bem como outras plantações [...] Por outro lado, já se passaram anos inteiros sem chuva. Nessas ocasiões a vegetação desaparece e tanto o homem como os animais morrem à míngua em grande quantidade.⁸²

⁸⁰ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 294.

⁸¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 81.

⁸² KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., pp. 157-158.

No segundo maior produtor de algodão, a Província do Maranhão, Daniel Kidder considera haver condições favoráveis para sua produção, superiores até às condições de desenvolvimento da cana-de-açúcar, outro importante produto.⁸³ Com efeito, o valor comercial do algodão chegava a superar ao do açúcar e a exportação do algodão era uma das principais fontes de recursos de algumas províncias, como a de Alagoas.

Tais circunstâncias quando aproveitadas geravam consideráveis lucros, pois sobre o Maranhão diz George Gardner que as “pessoas mais ricas que aqui residem são plantadores de algodão, ao passo que os pobres ganham a vida pescando e fazendo redes, artigo este de grande procura nas províncias do norte”.⁸⁴

A produtividade era resultante de condições rústicas de produção, sem consideráveis melhorias de plantio ou beneficiamento, o que chamou a atenção de Daniel Kidder quando esteve em Varadouro, próximo de um dos importantes mercados da região, onde “Encontram-se, nas vizinhanças, grandes armazéns de algodão, nalguns dos quais existem prensas para enfardamento, de construção rústica, acionadas a mão, em flagrante afronta aos melhoramentos havidos em outros países, nesse particular”.⁸⁵

Devido à importância dessa província no contexto algodoeiro, enquanto no ano de 1811 havia duas casas comerciais inglesas, no ano seguinte, eram 18 estabelecimentos. Do Maranhão, entre 1809 e 1821, os ingleses importaram 512.805 sacas de algodão de 180 libras cada, enquanto as outras nações importaram 196.574 sacas.

Apesar do surto comercial do algodão, a região sofria com a descapitalização em virtude dos saques do erário régio do Rio de Janeiro e com a atuação de representantes das casas importadoras inglesas, que agiam conjuntamente para evitar a concorrência mútua e subestimar o valor do algodão brasileiro, enquanto superestimavam o valor das manufaturas britânicas.

Assim, o preço do algodão maranhense ao longo do início do século XIX foi decrescente, entretanto, devido à produção ser voltada, majoritariamente, para atender ao mercado internacional, com preponderância do britânico, quando conflitos assolaram os produtores de algodão norte-americanos, houve um aumento no preço do algodão maranhense em 1815, logo reduzido em 1820 com o retorno da produção dos Estados Unidos.⁸⁶

⁸³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 165.

⁸⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 247.

⁸⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 170.

⁸⁶ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História político-administrativa da agricultura brasileira: 1808-1889*. Brasília: Ministério da Agricultura, 1981, pp. 33 e 44-45.

A produção brasileira encontrava-se entre duas potências mundiais no que se refere à produção algodoeira: a Inglaterra e os Estados Unidos. Grande parte da indústria têxtil inglesa era alimentada pelo algodão norte-americano⁸⁷ e os números dessa ligação são expressivos, pois a Inglaterra, alimentada por uma produção algodoeira norte-americana de milhões de fardos, detinha a liderança nessa área e exportava seus produtos para diferentes regiões do globo.

Nesse contexto, o Brasil manteve sua posição no mercado internacional, mas não de forma competitiva o bastante para sobrepujar a norte-americana quando a capacidade produtiva do país estava em pleno funcionamento. Esses viajantes, que percorreram o Império nas primeiras décadas do Segundo Reinado, apresentam a produção algodoeira brasileira sem exaltação, descrevendo sua importância em diferentes províncias e identificando a produtividade, qualidade do solo, transporte e intempéries.

Os apontamentos trazidos por Louis Agassiz trazem elementos que configuram uma mudança substancial nesse panorama:

O aumento da exportação do algodão nestes últimos anos é um acontecimento da história industrial do Brasil ainda mais notável que a produção do café. *Quando, no fim do século passado, o algodão começou a tomar na Inglaterra importância sempre crescente, o Brasil tornou-se naturalmente um dos grandes fornecedores do mercado inglês; mas perdeu logo essa vantagem, pois os Estados do Sul dos Estados Unidos adquiriram com extraordinária rapidez um monopólio quase exclusivo do produto.* [...] O Brasil, porém, persistiu. Sua produção anual continuou a progredir, com firmeza, embora lentamente, não diminuindo mesmo diante da cessação do tráfico. E, seja dito de passagem, é notável que as estatísticas brasileiras tenham registrado continuamente um aumento anual da produção mesmo após a abolição do tráfico. *Quando a rebelião rebentou em nossos Estados do Sul, o Brasil se encontrou totalmente preparado para dar impulso considerável à cultura de um produto procurado então como pão em tempo de fome.* [...] Províncias como São Paulo, onde nunca se havia plantado um pé de algodão, outras como Alagoas, Paraíba do Norte, Ceará, onde a cultura havia sido abandonada, produziram quantidades tão extraordinárias. [...] *O fato foi julgado tão interessante do ponto de vista dos interesses industriais que, na Exposição Universal de Paris, foi concedido um prêmio especial ao Império por ter abastecido largamente o mercado europeu de uma matéria prima indispensável e contribuindo assim para libertá-lo do antigo monopólio dos Estados Unidos.* Em verdade, foram concedidas iguais recompensas à Argélia e ao Egito [...].⁸⁸

⁸⁷ Parte da viagem feita por Thomas Ewbank, dos Estados Unidos para o Brasil, foi realizada em um navio com destino à Europa em que “tanto a cabine como porão haviam sido cheios” de algodão. EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 35.

⁸⁸ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 295. [itálico meu]

Notamos a relação de dependência do Brasil tanto com a Inglaterra, principal comprador do algodão mundial, quanto com os Estados Unidos, preeminente fornecedor. Essa dinâmica sofreu um abalo na década de 1860 com a Guerra de Secessão ocorrida entre os anos de 1861 e 1865 em solo norte-americano, causada pelas ações dos estados do Norte contra a escravidão largamente encontrada nos estados do Sul,⁸⁹ onde localizavam-se a maior parte das fazendas algodozeiras.

As consequências do conflito foram nefastas para os estados do Sul. Houve a destruição do sistema de transporte, da produção do algodão e da agricultura, que só voltou ao ritmo anterior da guerra em fins da década de 1880; o valor das propriedades sofreu desvalorização de 48% e muitas pessoas fugiram dos campos dos Estados Unidos durante a guerra, algumas para as cidades em busca de trabalho e outras para países da Europa e América.

Com a desestruturação do sistema produtivo algodoeiro norte-americano, o principal fornecedor do produto ficou em sérias dificuldades para atender à demanda internacional, em especial a inglesa. Dessa forma, o histórico do Brasil em produção de algodão fez-se presente para atender ao mercado, não por melhorias na produtividade capazes de aumentar a produção ou a qualidade do algodão brasileiro, mas sim porque houve a retração dos produtores dos Estados Unidos nesse cenário.

Imersos nesse contexto e atentos à dinâmica comercial do Brasil e seus países de origem, os viajantes trataram de apresentar suas considerações sobre o tema, e o que a Inglaterra e os Estados Unidos poderiam proporcionar ao país caso ele ocupasse o papel de fornecedor, pois, para eles, o Brasil estava sendo chamado a participar com maior intensidade no mercado internacional.

O desejo de apresentar as qualidades extraordinárias do Brasil para produção algodão fez com que Louis Agassiz exagerasse na afirmação de que o algodão ressurgia em províncias onde havia sido abandonado, visto que encontramos Alagoas e Ceará produzindo ao longo de todo o Oitocentos, e de que em São Paulo, onde nunca se havia plantado um pé de algodão, estava sendo plantado. Essa última observação foi corrigida por Richard Burton, cônsul em São Paulo nesse período, em uma nota de rodapé: “[...] Mas a Província de São Paulo sempre foi conhecida como produtora de algodão”.⁹⁰

⁸⁹ A divisão entre “estados do Norte” e “estados do Sul” não se apresentou de forma delimitada e absolutamente clara durante o conflito. Assim, ao utilizarmos esses termos, nos alinhamos à historiografia que considera os “estados do Norte”, como aqueles defensores da união nacional e fim da escravidão, e “estados do Sul” para aqueles favoráveis à separação entre os estados e a favor da escravidão. Sobre a questão, ver: MORISON, Samuel Eliot; COMMAGER, Henry Steele. *História dos Estados Unidos da América*. São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d, tomo II.

⁹⁰ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 109. [nota 27]

Enquanto Louis Agassiz enaltece a produção de algodão no Brasil, para Richard Burton o algodão no cenário brasileiro é “[...] um remédio que está curando todos os males atuais”⁹¹ e ele “pode tornar-se [sic] uma fonte de riqueza”, segundo suas observações sobre a condição de algumas localidades, como São João Del Rei.⁹² Nessa perspectiva e seguindo o discurso de que potencialidades não aproveitadas são sinal de displicência, quando isso ocorre, a crítica é logo registrada: “[De Santa Luzia a Jaguará] Há uma mina de riqueza negligenciada no algodão e no peixe, e, quanto mais viajamos, mais verificamos o quanto são abundantes e valiosos”.⁹³

Quando há a união da disposição em se plantar algodão e do aproveitamento dos recursos naturais à disposição, a consequência é a produção de excelente fio, como aquele encontrado por ele quando seguia para Cidade de Diamantina, na Aldeia de Paraúna, onde a “[...] localidade vive do plantio de algodão de excelente fio, que dá de 2\$500 a 2\$800 por arroba, e do comércio ao qual recorrem os viajantes”.⁹⁴

Com isso, o Brasil pode fornecer ao mercado externo um bom produto, reiterando e fazendo jus à sua posição na dinâmica internacional de fornecedor agrícola e de matéria-prima. Nesse contexto, o algodão brasileiro é colocado acima até mesmo do algodão norte-americano por Daniel Kidder e James Fletcher, que assim apresentam os termos da comparação tendo como foco o algodão pernambucano:

Pernambuco exportou também, em 1864, 19.141.520 libras de algodão para Liverpool. É um algodão de boa qualidade, que consegue alto preço, maior mesmo que o exportado pelos Estados Unidos. Para os “quakers” da Inglaterra, o artigo brasileiro tem preferência porque, na maior parte, segundo os Irmãos Candler e Burgess, é produzido pelos mestiços livres do *interior*; acredito que somente pequeníssima porção dele seja proveniente do trabalho escravo.

A Inglaterra importou do Brasil, em 1856, 21.830.000 libras de algodão, mas, como vimos, Pernambuco, só ele exportou em 1864 quase 20.000.000 de libras. Em 1854 a exportação de Pernambuco não era de 3.000.000. A fibra só é inferior á do algodão das ilhas.⁹⁵

O mercado consumidor inglês tem preferência pelo algodão produzido por pessoas livres, reiterando a postura do governo inglês de aversão à escravidão, o que, entretanto, não era seguida por todos seus súditos no Brasil, como os próprios Daniel Kidder e James Fletcher apontam e criticam, bem como o faz Richard Burton, e tratamos no Capítulo 2.

⁹¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 49.

⁹² Ibidem, p. 125.

⁹³ Idem, *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 25.

⁹⁴ Ibidem, p. 73.

⁹⁵ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 262-263, vol. 2. [itálico no original]

Outro ponto, o parâmetro comparativo do algodão brasileiro e do norte-americano. A produção dos Estados Unidos figura como indicadora de qualidade e produtividade, em vista do país ter sido o maior fornecedor do mundo, e é trazida pelos viajantes quando desejam estimular a produção no Brasil, em especial, utilizando dados fornecidos por conhecedores do ramo.

Nesse sentido, Richard Burton traz as considerações de um renomado pesquisador da cultura algodoeira, Major R. Trevor Clarke⁹⁶ para quem “Aqui [no Brasil] o algodão tem mais penugem que o habitual; 600 quilos darão 250 de fibra limpa, ao passo que no Alabama são necessários 750 quilos. Em geral, o replantio do arbusto é feito em seu quarto ano”.⁹⁷ E J. J. Aubertin traz a experiência dos americanos sulistas Dr. Gaston, Dr. Shaw e Major Mereweather, a quem ele acompanhou durante a passagem deles pela Província de São Paulo:

Eramos cinco pessoas. Tres Americano sulistas, dr. Gaston, dr. Shaw e o major Mereweather, que ião fazer sua viagem prolongada, na exploração de districtos um pouco remotos, sob a direcção do sr. Engenheiro Bennaton, para esse fim nomeado; e, sendo informado dos seus preparativos, logo me aggreguei a elles, não menos por sympatia para com a antecipada immigração americana, como tambem pelo desejo de visitar em sua companhia algumas plantações de algodão, e tirar algumas instrucções de sua experiencia pratica, a respeito de uma cultura que, sendo hoje estabelecida na província, não póde deixar de influir-os cabalmente na resolução que definitivamente tenhamos que tomar.⁹⁸

Durante a permanência na província paulista, o grupo visitou a região de Itu, Salto, Porto Feliz e Sorocaba, daí J. J. Aubertin seguiu para a capital paulista e eles continuaram viagem com destino à Itapetininga. As observações de diferentes aspectos da lavoura algodoeira e o processamento do algodão fizeram os norte-americanos considerarem o clima paulista adequado à produção e benéfico o fato de não haver mudanças bruscas na temperatura, como a ocorrência de geadas, possibilitando maior tempo de conservação do algodoeiro.⁹⁹

Esses dados são agregados por J. J. Aubertin àqueles fornecidos por produtores paulistas de que “emquanto o alqueire norte-americano, dando bem, produz de cem até cento e dez ou talvez

⁹⁶ Richard Trevor Clarke (1813-1897) – “Army officer and horticulturalist. Major in the Northampton and Rutland Infantry Militia, 1862. Bred nearly thirty new varieties of begonias and many new strains of cotton. Awarded a gold medal by the *Cotton Supply Association of Manchester*. Member of the *Royal Horticultural Society*; served on the council and scientific committee for many year; awarded the society’s Veitchian medal, 1894”. BURKHARDT, Frederick et al (Ed.). *Charles Darwin. The Correspondence of Charles Darwin (1866)*. Cambridge: Cambridge University, 2004, p. 502, vol. 14.

⁹⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 29. [nota 3]

⁹⁸ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gastón e Shaw, e o Major Mereweather. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba*. São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866, p. 4.

⁹⁹ *Ibidem*, pp. 17-18.

vinte arrobas em caroço, todos os plantadores aqui concordão no facto do alqueire paulistano dar quase sempre muito além de duzentas e em muitos exemplos além de trezentas, e até em algumas boas cultivações quatrocentas!”.¹⁰⁰ Dados reiterados com aqueles apresentados pelo Major Mereweather:

“Sr. Aubertin”, me disse elle, “vamos muito mais longe para ver tudo; mas *já vi bastante para me persuadir, que esta provincia [de São Paulo], bem e systematicamente cultivada contem uma capacidade extraordinaria para a cultivação do algodão*. Estabelecendo-nos aqui, conforme os nossos desejos, *seriamos capazes de produzir o algodão e o milho, em escala gigantesca*; e mais uma palavra; em face de tudo que nós vimos juntos, digo-lhe que embora V. tanto contribuisse para o novo movimento, lhe desafio de faze-lo, por qualquer modo, outra vez desaparecer”. E acredite-me, o sr. Barão [de Piracicaba], que a esse respeito seria o primeiro a proclamar a minha profunda incapacidade!¹⁰¹

A transcrição da conversa com o norte-americano trazida por J. J. Aubertin traz a potencialidade paulista para a produção de algodão e a capacidade de atender à demanda internacional observadas por alguém experiente no assunto, esquivando-se J. J. Aubertin de ser ele o autor da apreciação.

Evidentemente, apesar de se colocar em posição secundária nesse momento, notamos em sua postura a simpatia com a lavoura algodoeira na Província de São Paulo em um contexto de empenho dos britânicos que, desde finais da década de 1850, atuavam no sentido de atender às suas necessidades com menor dependência do algodão norte-americano. Para isso, foi fundada a *Manchester Cotton Supply Association*, em 1857,¹⁰² com a qual J. J. Aubertin esteve vinculado.

O objetivo inicial da associação de estimular o cultivo do algodão na Índia logo foi estendido para outras regiões do globo com a irrupção da guerra nos Estados Unidos. A importância do algodão para a Inglaterra, dimensionada por Louis Agassiz como o “pão em tempo de fome”, estimulou a busca ferrenha por fornecedores capazes de suprir tamanha necessidade, e na Exposição Universal realizada em Londres, em 1862, a associação promoveu uma reunião com os representantes dos países capazes de realizar a cultura do algodão com êxito para pedir-lhes empenho em fornecer algodão à Inglaterra.¹⁰³

¹⁰⁰ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., pp. 16-17.

¹⁰¹ Ibidem, p. 20. [itálico meu]

¹⁰² A cidade de Manchester teve importante papel no campo da indústria têxtil europeia. Em 1861, havia cerca de 3.000 fábricas de tecidos em funcionamento na Inglaterra com cerca de 600.00 operários. A quase totalidade dessas fábricas estava no Condado de Lancashire, onde estava localizada Manchester. CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo: 1861-1875*. 2. ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984, p. 4.

¹⁰³ Ibidem, p. 8.

Os esforços de J. J. Aubertin devem ser compreendidos dentro desse contexto, em que ele se coloca como defensor da produção algodoeira paulista e atua em diferentes direções. No Brasil, escreveu para diversos periódicos nacionais e correspondeu-se com diferentes figuras da política brasileira para lhes solicitar o envolvimento com a lavoura algodoeira capaz de colocar São Paulo em posição favorável no mercado inglês, tal como fez o inglês em carta ao Comendador Fideles Prates:

Usai, vos peço, nesta vespera de uma nova sementeira, a vossa bem conhecida influencia entre os vossos amigos, e dizei aos cultivadores do algodão que redobrem os seus esforços na nova plantação, porque pela colheita futura é que se decidirá definitivamente a importante questão se a provincia de S. Paulo pode ou não pode occupar uma posição positiva nos mercados de *Manchester*.¹⁰⁴

Aos agricultores interessados, ele também procurou difundir noções sobre a técnica de cultivar o algodão herbáceo e publicou folhetos sobre a cultura do algodão.¹⁰⁵ Essa política de difundir informações sobre o cultivo foi uma atividade constante da associação inglesa, mesmo após o fim da guerra norte-americana.

No plano internacional, empenhou-se em apresentar os algodões paulistas de boa qualidade na Exposição Internacional de Londres, de 1862, com o objetivo de mostrar os atributos do produto. Também foi intermediador entre *Manchester Cotton Supply Association* e órgãos brasileiros; em duas ocasiões, nos anos de 1862 e 1865, J. J. Aubertin solicitou à associação britânica que enviasse algodão herbáceo ao Ministério da Agricultura e à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional.¹⁰⁶ Em diferentes momentos enviou para a Inglaterra amostras do algodão paulista, em geral, com boas avaliações dos correspondentes.

J. J. Aubertin arquitetou ações no Brasil ligadas aos interesses ingleses baseadas em informações colhidas por ele na província ou com base na experiência de nacionais e, principalmente, de norte-americanos, com o propósito de deixar claro as potencialidades de São Paulo e convencer os potenciais produtores paulistas. Para aqueles que mesmo assim estivessem em dúvida, ele escreve:

¹⁰⁴ AUBERTIN, J. J. “Ilustrissimo e distincto amigo Sr. Comendador Fideles Prates”. *Diario de S. Paulo*, São Paulo, 17 agosto 1865, ano 1, nº 14, p. 1. [itálico no original]

¹⁰⁵ “Sementes de algodão – A’ pedido desta redação o sr. Aubertin fez-nos o obsequio de fornecer-nos 3 sacas de sementes, que pomos á disposição dos nossos assignantes plantadores do centro da provincia, entre os quaes pretendemos repartil-as em pequenas porções. O mesmo sr. Aubertin teve a bondade de fornecer-nos alguns folhetos relativos á cultura do algodão, que igualmente ficam á disposição dos nossos assignantes. O folheto já foi publicado por este jornal. Agradecemos ao prestante sr. Aubertin o importante favor que nos faz em tal presente”. “Noticiario. Sementes de algodão”. *Correio Paulistano*, São Paulo, 2 outubro 1866, ano XIII, nº 3107, p. 1.

¹⁰⁶ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História político-administrativa da agricultura brasileira...*, op. cit., p. 70.

Deveras, já é tarde demais para duvidar do algodão de São Paulo; mas se ainda ha descrentes, apenas apello para os dous srs. Cultivadores que acompanhei, major Mereweather e dr. Shaw. Ambos elles me repetirão muitas vezes, que melhor algodão que aquelle que nos vimos não desejavão ver; que nas suas proprias plantações e com todos os seus meios perfeitos não costumavão produzir melhor.¹⁰⁷

Seus esforços renderam-lhe o reconhecimento da associação inglesa, que o condecorou com uma medalha de ouro, e o governo brasileiro honrou-o com o hábito da Imperial Ordem da Rosa. Nos veículos de informação brasileiros, nos quais tanto escreveu, vemos o reconhecimento de seus pares, como E. Hutchings, outro entusiasta da lavoura algodoeira em terras paulistas e intermediário entre a associação e o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas:

Hoje, considerado, como um genero de exportação, o algodão, e sua cultura, é um dos factos estabelecidos na historia da provincia, e eu me aproveito desta occasião para patentear a gratidão que todos temos.

Quem sabe, o que ha de mostrar-se nos anos que vem? Quasi todas as condições de prosperidade estão unidas nesta provincia; - Um clima sem rival, uma terra cheia de riqueza, e uma natureza, cuja uberidade é espantosa. Tudo isto aqui, e no outro lado do Oceano, a Inglaterra, offerece tudo quanto seja possivel afim de attrahir para lá, os productos da provincia, e com as devidas providencias, e constancia em trabalhar, tudo será possivel, e, sem esta, nada. Campinas, Mogy-mirim, Limeira e outros lugares vão caminhando na cultura do café, e o publico, bem como os particulares, são beneficiados. Parece que, para Sorocaba, resta ainda este outro manancial de prosperidade; - a cultura do algodão, e não ha homem ou natural, ou estrangeiro na provincia, que não abençoará a empresa.

[...] Caminho da Luz, S. Paulo Agosto de 1865

[...] E. Hutchings¹⁰⁸

Evidentemente, tais esforços foram no sentido de produzir algodão adequado às necessidades da indústria inglesa. Foi estimulado o plantio da semente de Nova Orleans, em solicitação de uma circular da *Manchester Cotton Supply Association*¹⁰⁹ e houve uma modificação na postura do produtor brasileiro: “O tipo de algodão tradicional no Brasil era o arbóreo mas o mercado consumidor passou a condicionar a produção ao tipo herbáceo dos

¹⁰⁷ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., p. 16.

¹⁰⁸ HUTCHINGS, E. “Aos Redactores do *Diario de São Paulo*”. *Diario de S. Paulo*, São Paulo, 11 agosto 1865, ano I, nº 10, p. 2. Em outras atividades, além do algodão: E. Hutchings foi um dos secretários da Comissão Julgadora de um concurso para criadores de animais pensado por J. J. Aubertin, tesoureiro do evento. O Comendador Fideles Nepomuceno Prates aparece como um dos Juizes. “Concurso industrial”. *Correio Paulistano*, São Paulo, 6 dez. 1864, ano XI, nº 2562, p. 4.

¹⁰⁹ CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo...*, op. cit., p. 16.

Estados Unidos. As variedades mais procuradas eram a Upland de Maryland, a Sea Island da Geórgia”.¹¹⁰

Prática iniciada durante a guerra norte-americana e mantida após seu fim, o envio de sementes pela associação britânica foi recorrente, em muitas ocasiões solicitadas por J. J. Aubertin, e que ficavam à disposição dos lavradores interessados.¹¹¹

Em meio aos estímulos, sendo a procura do algodão e seu preço os maiores deles, o mercado britânico passou a receber maior quantidade de algodão produzido na Província de São Paulo? As colocações tanto de J. J. Aubertin quanto de Louis Agassiz e Richard Burton sinalizam uma resposta afirmativa para a Província de São Paulo e outras.

Na concepção de Louis Agassiz, o Brasil entra no jogo do comércio internacional como uma peça para suprir as necessidades do mercado internacional em vista das difíceis condições dos Estados Unidos; e na de Richard Burton, o algodão é um remédio para muitos males brasileiros, ou seja, é reiterada sua colocação e a solução para as dificuldades no país é a agricultura, em especial, aquela visando o consumidor estrangeiro.

E não somente a produção paulista respondeu às necessidades desse consumidor. Apesar dos viajantes não fornecerem detalhes, notamos indícios da importância do algodão em outras paragens. No prefácio da edição de 1864 de seu relato, Henry Bates traz informações sobre a ligação direta entre a província paraense e os portos ingleses:

Barcos de grande tonelagem chegaram ao Pará, vindos da Inglaterra, trazendo materiais para a construção de estaleiros em um ponto situado duas mil milhas acima da foz [do rio Amazonas] [...] e muito algodão (agora exportado pela primeira vez), produto da região salubre e rica, ribeirinha do Alto Amazonas, foi assim transportado e embarcado do Pará para a Europa.¹¹²

Daniel Kidder observa serem os principais artigos de exportação na Província da Paraíba o algodão e o açúcar.¹¹³ Em Maceió, James Fletcher aponta para a grande quantidade de algodão que vem do interior.¹¹⁴

A importância do algodão nessas regiões fez com que também houvesse uma comunicação direta feita por duas linhas de vapores entre Liverpool e as Províncias de Alagoas,

¹¹⁰ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História político-administrativa da agricultura brasileira...*, op. cit., p. 70.

¹¹¹ *Correio Paulistano*, São Paulo, 1 fevereiro 1863, ano X, nº 2021, página 4. *Correio Paulistano*, São Paulo, 26 agosto 1866, ano XIII, nº 3079, p. 1. *Correio Paulistano*, São Paulo, 2 outubro 1866, ano XIII, nº 3107, p. 1.

¹¹² BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Bahia, Pará, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, p. 26, vol. 1.

¹¹³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 137.

¹¹⁴ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 243, vol. 2.

Paraíba e Ceará, de acordo com Louis Agassiz. Inclusive, os fretes pagos no transporte do algodão e as atividades subsidiárias para exportação do produto estimulavam sua riqueza e prosperidade.¹¹⁵

Apesar do Ceará não figurar dentre as províncias do Nordeste com maior número de casas comerciais francesas, o cenário promissor com os melhoramentos obtidos com o lucro da venda do algodão estimulou a instalação da Casa Boris Frères e sua atuação nas áreas de exportação de matérias-primas e de importação de manufaturados, dentre eles, artigos de luxo vindos da França. Além dessa casa, outras cinco instalaram-se na província no mesmo período.¹¹⁶

Richard Burton traz informações sobre outras províncias. Ele observou uma plantação de algodão em Minas Gerais com “ótima aparência”, e próximo à divisa entre as Províncias de Pernambuco e Alagoas teve dificuldade em encontrar animais para a viagem, havia somente alguns raros. A explicação dada: os animais estavam “empregados no transporte de algodão”, evidenciando a considerável quantidade do artigo em trânsito.¹¹⁷

O cultivo do algodão era uma prática nessas paragens e o nome de algumas dessas províncias, Bahia, Pernambuco e Maranhão, já figurava na lista das cotações do algodão dos compradores na Inglaterra.¹¹⁸ As condições proporcionadas pelo conflito nos Estados Unidos foi um estímulo para o aumento de sua produtividade e um chamamento para atender ao mercado internacional. Em vista desse contexto, pergunta-se J. J. Aubertin: “Porque não, agora, S. Paulo [a figurar nessa lista?] Que os proprios plantadores respondão, porque não posso eu! Não fallo do passado; que seja o passado: fallo do futuro, e quasi do presente”.¹¹⁹

Apesar de seus esforços, havia certa resistência dos lavradores paulistas à uma cultura, considerada por eles, não rentável a longo prazo, pois, quando a produção norte-americana voltasse a ter suas atividades em níveis anteriores à guerra, o Brasil não teria condições para tal competitividade.

J. J. Aubertin, no ensejo de tranquilizar os produtores e estimulá-los, escreveu no *Diario de S. Paulo* para pontuar que mesmo com o fim da guerra, os Estados Unidos não voltariam de pronto à exportação de grande quantidade de algodão e mesmo com sua mercadoria à disposição

¹¹⁵ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 295.

¹¹⁶ Sobre a atuação da Casa Boris Frères na Província do Ceará ver: MONTEIRO, Denise Mattos. “O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Frères no Ceará”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

¹¹⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., pp. 25 e 339.

¹¹⁸ AUBERTIN, J. J. “Ilustríssimo e distinto amigo Sr. Comendador Fideles Prates”..., op. cit., p. 1.

¹¹⁹ Ibidem.

para venda no mercado, o algodão brasileiro poderia manter-se na lista dos compradores, como já o fazia com quantidade exportada antes da guerra. Assim, a baixa dos preços, para ele,

E' de desejar, e tambem deve-se suppôr, que os preços regulem mais alto do que antes, mas nem porisso é de desejar que continuem tão exaggeradamente altos. Taes preços pôdem servir á hora, para realizar, de repente, imensos lucros, em qualquer crise, mas não offerecem bases em que sustentar um commercio constante. Pelo contrario são muitissimo prejudiciaes, visto que matão o conssumidor, justamente como preços demasiadamente baixos matão o productor. Ora, o que mata um directamente, mata o outro indirectamente, por matar a fonte da sua vida. O sustento é mutuo ou o commercio não existe. O que se deve desejar é um preço, que sustente ambos: uma retribuição, que dê vida a um, e deixe viver o outro, O vendedor e o comprador, ambos vivem ou ambos morrem.¹²⁰

Entretanto, tais colocações não se confirmaram e Richard Burton, que procura em seus relatos trazer as potencialidades brasileiras sem exageros, em finais da década de 1860 já apresenta em seu relato um contexto menos favorável para o algodão brasileiro e fornece um quadro comparativo em que o lucro obtido com a produção algodoeira em uma mesma extensão de terra é inferior àquele obtido com a produção do açúcar e seus derivados: “Um acre de terra plantada de algodão produz 12 arrobas (cada arroba é igual a 12 libras), e cada arroba de algodão limpo rende 10\$000, ou seja, 120\$000 (mais ou menos £12). A mesma terra produz 35 arrobas de açúcar a 5\$000 = 175\$000, além da cachaça, etc”.¹²¹

Mas Richard Burton considera o balanço positivo, pois a produção brasileira tem condições de ser um fornecedora de algodão “que nossos fabricantes [ingleses] mais procuram”, superando outras regiões do globo, e a guerra nos Estados Unidos proporcionou maior contato entre o Brasil e a Inglaterra, além de fazer com que o olhar inglês não esqueça o Brasil, tal como fez ao “negligenciar nossas possessões das Índias Orientais”.¹²² O Brasil tem sua posição no cenário internacional de subsidiária à Europa e o contexto da guerra fortaleceu-a.

¹²⁰ AUBERTIN, J. J. "Ilustrissimo e distincto amigo Sr. Commendador Fideles Prates"..., op. cit., p. 2.

¹²¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*..., op. cit., p. 31. [nota 16]

¹²² Ibidem, p. 24.

III.2. – Brasil: “País Camponês”¹²³

Na concepção dos viajantes, a dedicação à agricultura é a postura adequada às condições sociais e aos recursos naturais disponíveis em abundância no país. A dimensão da importância da agricultura no Brasil é considerada por Daniel Kidder em âmbito mundial, pois ela é útil à humanidade e os milhões de acres disponíveis são “[...] dos terrenos mais férteis do mundo”, contudo “continuam em estado inteiramente primitivo e quase tão inúteis à humanidade quanto os áridos desertos africanos”.¹²⁴

Apesar de considerar que “por enquanto, há pouca possibilidade de que isso se dê” em um curto intervalo de tempo, é esse o caminho a ser seguido assentado em potencialidades, como as encontradas na Província do Pará, onde, caso fosse introduzida “a agricultura em moldes adequados, não haveria limites para a riqueza vegetal que se poderia tirar dessa verdade cornucópia da natureza”.¹²⁵

Os limites para tamanha riqueza são colocados pela postura da própria população na opinião de Henry Bates quando também esteve na Região Norte. Ao descrever a província amazônica ele traz o panorama do censo populacional comparativamente às atividades escolhidas ou negligenciadas pelos habitantes, muito deles jovens e fortes e em condições de trabalhar o rico solo que preferem o desnecessário trabalho burocrático ou optam por ficar atrás do balcão de um estabelecimento:

A população da Província do Amazonas, de acordo com o censo realizado em 1858, totaliza 55.000 indivíduos, sendo que o distrito municipal de Barra, que abrange uma grande área à volta da capital, não conta com mais de 4.500 habitantes. Entretanto, para governar essa pequena população formou-se na capital um numeroso quadro de altos funcionários, os quais, apesar da infundável série de desnecessárias formalidades com que os brasileiros cercam os seus atos administrativos mais simples e triviais, quase nada têm a fazer durante a maior parte do tempo. *Nenhuma das numerosas pessoas que acorreram a Barra quando foi ali estabelecido o novo governo pareceu interessar-se pelo cultivo da terra e a produção de alimentos, embora se tratasse de atividades muito lucrativas.*¹²⁶

Assim como espera Henry Bates alguma dedicação ao cultivo da terra, o Brasil na percepção de Daniel Kidder e James Fletcher é um país em formação e equivocam-se aqueles

¹²³ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 141.

¹²⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 190.

¹²⁵ Ibidem, p. 188.

¹²⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 134. [itálico meu]

que consideram outras atividades além da agrícola uma opção perspicaz, como a mineração. Ao contrário, e, na longa explicação dada, temos a construção da argumentação em defesa da agricultura baseada nos exemplos de Goiás e Mato Grosso, terras para onde homens foram movidos pelo desejo de enriquecer com a mineração:

Goiaz e Mato Grosso podem se juntar quando em comparação com as outras regiões do Império e do mundo. Ambos foram originalmente colonizados por caçadores de ouro. A atração das riquezas levou os aventureiros a se enterrarem nas profundas solidões de suas intermináveis florestas. A procura desses produtos foi bem sucedida. As mais ávidas ambições foram saciadas. **Mas a agricultura foi descuidada; o povo não podia comer ouro, e muitos casos houve em que os que eram capazes de pesar seus tesouros por arrobas estavam na maior penúria em relação ao que é necessário para a vida. A terra não cultivada; nada era exportado; não se construíam florescentes cidades.** A febre do ouro, declinando, deixou a sociedade num estado tão debilitado que sentimos os seus efeitos até hoje. O ouro e os diamantes estorvaram o progresso de Goiaz e Mato Grosso mais do que suas densas florestas e a grande distância do litoral. E' instrutivo olhar para os resultados totalmente diferentes das riquezas minerais em confronto com as riquezas vegetais do Império. [...] **De 1740 a 1822 (a era da independência), num período que foi o mais próspero na mineração de diamantes, o número de quilates obtido foi de duzentos e trinta e dois mil, num valor que não alcança a três e meio milhões de libras esterlinas. Só a exportação de café do Rio, durante o ano de 1851, montou a £4.756.794! E quando acrescentamos às somas obtidas pelos outros grandes empórios de açúcar, algodão, seringa, (a borracha da Índia) madeiras para tinturaria, e as produções dos imensos rebanhos do Sul, podemos fazer, na verdade, uma melhor idéa das fontes de riqueza do Brasil, mas apenas uma fraca concepção dos vastos recursos desse fértil Império.**¹²⁷

Sem a agricultura, o quadro pintado por eles é desolador: fome, penúria, ausência de exportação ou de florescentes cidades. Para confirmar o estado de debilidade são apresentados dados estatísticos para efeito de comparação entre os lucros da mineração e da pecuária e agricultura, possível de ser destinada à exportação; as duas últimas sim, atividades enobrecedoras e capazes de gerar lucros. Tal concepção é partilhada por outros viajantes? Vejamos o que diz George Gardner sobre alguns arraiais visitados por eles na Província de Minas Gerais:

[Arraial de Piranga] [...] *este arraial, como tantos outros porque antes passamos, deve sua origem ao ouro que existiu outrora, em grande quantidade, na sua vizinhança; agora quase está esgotado, mas grandes quantidades se encontraram antes. A população é de 1.200 habitantes, a maior parte em grande pobreza.* Tem um aspecto solitário e melancólico, mas,

¹²⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 183-184, vol. 2. [itálico no original, negrito meu]

ao mesmo tempo, todos os vestígios de antiga opulência. Contém três igrejas e na maior parte as casas são grandes e, em geral, de dois andares, construção pouco comum nas aldeias do Brasil. *Muitos dos habitantes entregam-se agora a trabalhos de agricultura.*

[Arraial das Mercês] *Todo arraial parece ter muito maior prosperidade que qualquer dos outros pelos quais passamos na estrada que vem de Mariana: a razão óbvia é a inexistência de ouro em seus arredores.*¹²⁸

Há uma relação direta entre a mineração e a falta de prosperidade, ou entre a inexistência de ouro e prosperidade, como se o trabalho em busca de minérios não fornecesse recursos e gerasse uma estrutura perene para o desenvolvimento das localidades. Os lucros obtidos com a mineração trazem opulência, mas passageira, que coexistem com o “aspecto solitário e melancólico” da decadência.

Em contrapartida, temos a defesa da mineração como um ponto importante na viagem de Richard Burton que deixa clara essa intenção em alguns capítulos quando os escreve com a expectativa de mostrar “que a exploração de ouro e diamantes apenas começou em Minas Gerais, e, na verdade, em todo o Brasil”.¹²⁹ Em seu texto há a ausência de duras críticas à mineração e a existência de censuras àquelas apresentações sobre a atividade feitas com tons menos favoráveis, como a de Auguste Saint-Hilaire, Reverendo Robert Walsh e outros viajantes que

Adotavam o ponto de vista sentimental diante do ouro. [...] Lembravam que “só o ouro incita as paixões” [...], esquecendo-se de que *o precioso mineral é um simples objeto de tráfico, como a madeira, o milho e o vinho. Provavelmente, esperavam que os homens cultivassem miseráveis batatas, quando em suas terras cresciam guinéus em diamantes e ouro; desejavam, talvez, que o camponês, levado por princípios filantrópicos, tornasse a jogar o ouro e os diamantes nos rios que os produziam.* [...]

Muito mais sensatos foram, naquela geração, os escritores brasileiros, que consideravam o mineiro, como o agricultor, um dos pilares gêmeos do Estado. Com razão, atribuíam eles a decadência dos estabelecimentos de mineração à ignorância da ciência física e à obra de um sistema político destruidor. Esperavam os dias em que a “mineração profunda” deixaria mais terra para a agricultura, mas também sabiam, muito bem, que as terras aqui não valem nada, e que os solos onde se faz a mineração não são aproveitáveis, via de regra, para a agricultura.¹³⁰

A argumentação com nuances irônicas conduz o leitor a refletir sobre uma situação disparatada: se o camponês deveria jogar o ouro e o diamante de volta para o rio ou se era preferível que ele plantasse miseráveis batatas enquanto a riqueza mineral e pedras preciosas

¹²⁸ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 231 e 233. [itálico meu]

¹²⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 178.

¹³⁰ Ibidem, pp. 177-178. [itálico meu]

creciam em suas terras. São riquezas disponíveis a espera de serem colhidas e com lucro maior se comparado àquele obtido com o trabalho agrícola.

A percepção é antagônica àquela dos viajantes anteriormente citados e podemos notar como um espelho invertido as palavras de Richard Burton às de Daniel Kidder, para quem

Os recursos naturais do Império são proporcionais à sua posição favorável e à enorme área de que dispõe. Nem o ouro de suas minas, nem os diamantes que cintilam no leito de seus rios constituem as maiores fontes de riqueza do país. Conquanto a natureza tenha dotado o Brasil dos mais precisos metais, foi ainda mais pródiga nas riquezas vegetais que lhe concedeu.¹³¹

Tal como Daniel Kidder e James Fletcher, Richard Burton também traz o exemplo de Goiás para falar da mineração. Enquanto os norte-americanos discorrem sobre as consequências nocivas, Richard Burton aborda as terras goianas ao dar continuidade às críticas à Auguste Saint-Hilaire, chamado por ele de “simpático autor”, mas quem

esquece-se, contudo, de que Goiás, um exemplo do interior do Brasil, teria continuado a ser um luxurioso deserto habitado por índios canibais, se as minas de ouro não tivessem atraído os colonos. *Não levou em consideração o fato de que o trabalho daqueles homens lançou os fundamentos de uma vasta superestrutura de progresso, dominando a ferocidade da Natureza, e libertando a posteridade da escravidão de meras necessidades animais.*¹³²

Mesmo para os desgostosos com a mineração, ela deve ser considerada um mal necessário e capaz de lançar “fundamentos de uma vasta superestrutura de progresso”. Preferível uma cidade seguir com a mineração do que viver decadente. Para ele, o exemplo de Ouro Preto não condiz com a posição ocupada por ela de comandar vasta província, e “por sua profissão de capital e pelo dinheiro que o Governo gasta com seus funcionários, o que faz a província queixar-se da ‘empregocracia’”.¹³³

Os malefícios causados pela mineração, como a “teimosa esterilidade”, podem ser remediadas com o adubo, entretanto, essa é uma “operação fora das reais possibilidades do Brasil”.¹³⁴ Assim, ele descreve em seu relato a existência de eficientes formas de se explorar o minério, algumas desconhecidas no Brasil, mas existentes e possíveis de serem aplicadas.

¹³¹ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 261.

¹³² BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 187. [nota 1] [itálico meu]

¹³³ Ibidem, p. 296.

¹³⁴ Ibidem, p. 182.

Richard Burton considera a mineração uma faceta das possibilidades de exploração dos recursos naturais no Brasil, e é ignorância as medidas para tentar proibi-la a fim de evitar prejuízos à agricultura.¹³⁵ Em discordância com outros viajantes, ele não desqualifica a agricultura em detrimento da mineração, e tanto agricultor quanto o mineiro têm a mesma importância, mas alinha-se a eles quando considera “[...] o melhor de todos os trabalhos em um país jovem: a agricultura”.¹³⁶

Reconhecemos que os viajantes consideram o cenário brasileiro significativo a partir de sua capacidade de produzir excedentes agrícolas e matéria-prima, de fornecer gêneros comercializáveis,¹³⁷ de servir às necessidades de países proeminentes no cenário internacional, tal como propõe a análise feita por Mary Pratt para os viajantes analisados por ela. Há uma postura comum a eles e os momentos em que os viajantes veem as terras cultivadas nesse país jovem, para Richard Burton, ou em formação, como para Daniel Kidder e James Fletcher, são dignos de serem registrados nos relatos, denotando a idiossincrasia dos viajantes, seus sentimentos frente ao elemento surpresa ou ao que eles esperam encontrar, como defende Luciana Martins e em oposição à postura estanque desses viajantes, como simplesmente portadores de um discurso.¹³⁸

Em vista das particularidades dos viajantes, o que é uma paisagem agrícola para os viajantes? Observemos a descrição de James Fletcher sobre Soledade, propriedade pertencente ao Comendador Silva Pinto e localizada a doze milhas além do Paraibuna (afluente do rio Paraíba):

Olhei da varanda para uma paisagem verdadeiramente agrícola: junto de mim estavam cento e cinquenta colmeias com abelhas; os morros suavemente arredondados estavam cobertos de rebanhos de ovelhas e gado pastando, campos de algodão e açúcar cobriam os vales, enquanto o milho e a mandioca em grandes extensões fugiam de nossas vistas. O laranjal era o maior que jamais vi em qualquer terra; calcula-se que haja nele mil alqueires e seis diferentes espécies da deliciosa fruta. O limão doce ocupa uma extensão calculada em cinco mil alqueires. Um limão *doce* parece tão contraditório como um ladrão honesto; mas é uma realidade.¹³⁹

¹³⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 240.

¹³⁶ Idem, *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 230.

¹³⁷ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. São Paulo: EDUSC, 1999, p. 115.

¹³⁸ MARTINS, Luciana Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

¹³⁹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 155, vol. 2. [itálico no original]

Os artigos mencionados eram destinados para consumo próprio. Mesmo não sendo para exportação, há na paisagem agrícola a confluência de atividades em que os recursos naturais são devidamente utilizados e aproveitados pelo homem com largueza e de forma organizada, considerando a dimensão das plantações e do pasto.

Quando essa confluência ocorre e Daniel Kidder encontra tanto lugares cultivados quanto pontes sendo construídas, utilização de maquinários ou outros aspectos da atividade antrópica capazes de modificar o meio ou otimizar atividades, à descrição desses elementos segue-se à memória de situações semelhantes vivenciadas por ele nos Estados Unidos, como se passou nas terras paulistas, próximo à Vila de São Carlos:

A manhã estava agradabilíssima: o céu límpido e o ar fresco conquanto logo depois de nascer, o sol fosse aquecendo rapidamente. A estrada que percorríamos, atravessava uma floresta quase plana, com quatro léguas de extensão, ao fim das quais apareceram clareiras e plantações. Durante o dia passamos pela primeira serraria que vimos no Brasil, onde os troncos eram serrados pelo lento e estafante processo manual da serra-chicote. Diversos pormenores no aspecto geral da região nos fazia cada vez mais lembrar dos Estados Unidos.¹⁴⁰

As vivências despertam sentimentos agradáveis e estão em confluência elementos esperados por ele tal qual encontrados em sua terra natal. E quando os viajantes não encontram no cenário brasileiro a atividade agrícola ou a mão do homem em ação? O sentimento é de que falta algo.

George Gardner, após um período em Sabará, deixou a cidade em direção à Cuiabá. Perto de seu destino, fez uma parada para almoçar e o ponto escolhido foi a parte mais alta de uma montanha já visitada pelos viajantes Spix e Martius. A vista contemplada por ele é montanhosa e escassamente pontilhada de casas e se há magnificência “da vista que se alcança deste ponto, *faltava o prazer que deriva de contemplar do alto uma região populosa e ricamente cultivada*”.¹⁴¹

O sentimento de ausência vamos encontrar em outros viajantes: Henry Bates e Louis Agassiz. Interessante a coexistência nos naturalistas do desejo de conhecer os mais variados aspectos da natureza brasileira e o efeito de seu esplendor, de certa forma negativo, pois ao contemplar sua grandeza o desejo instigado é por observar a ação humana. Diz o primeiro, há anos vivendo na região amazônica:

¹⁴⁰ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., p. 235.

¹⁴¹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 225. [itálico meu]

A falta do convívio com pessoas de nível intelectual mais elevado, bem como da animação e diversidade da vida européia se fazia sentir também de forma aguda, e essa falta, ao invés de se atenuar com o passar do tempo, foi aumentando até se tornar insuportável. Vi-me forçado, finalmente, a admitir que a contemplação da Natureza não era suficiente, por si só, para satisfazer a mente e o coração humanos. Eu me enchia de animação quando chegava da Inglaterra um pacote pelo vapor, a intervalo de dois a quatro meses.¹⁴²

Às margens do Rio Negro, Louis Agassiz também relata sentimentos semelhantes:

Aliás, com a passagem do tempo, estas florestas sem fim parecem monótonas; quando os dias se sucedem aos dias sem que se descubra uma só habitação nem se encontre uma só canoa, *acaba-se aspirando por terras cultivadas, pastagens, campinas, campos de trigo e molhos de feno; enfim, qualquer coisa que denote a presença do homem.*¹⁴³

Em seus estudos sobre as ações e os relatos de viagem de Alexander von Humboldt, Mary Louise Pratt considera essa disposição do viajante em ver a natureza inexplorada “como incômoda ou feia e seu próprio caráter primitivo, um sinal do fracasso da audácia humana”.¹⁴⁴ Ela considera essa postura a pedra de toque dos viajantes de identificar na negligência e no fracasso em racionalizar e maximizar a produção brechas para o intervencionismo europeu na América.

Reconhecemos esse discurso, entretanto, consideramos ser uma faceta da concepção de que as terras americanas têm uma função na dinâmica internacional anterior à vinda dos viajantes, pois eles desempenham o papel “de monarca de tudo que vejo” a partir do momento que se colocam na condição de britânicos e norte-americanos cientes da posição de seus países no cenário internacional e das relações entre eles e o país onde desembarcam – o Brasil – e, a partir daí, consagrarem-se aos planos expansionistas.

¹⁴² BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 204.

¹⁴³ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 209. [itálico meu]

¹⁴⁴ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império...*, op. cit., p. 258.

Capítulo IV - Transportar riquezas e transpor dificuldades

IV.1. – A dilatada extensão territorial

O viajante possui uma característica intrínseca à sua condição: ele é transeunte. Durante a viagem descrita, parte considerável do tempo foi empregado em deslocamentos por uma terra que não a de origem. Desse modo, a dimensão territorial do espaço visitado fez parte da rotina da viagem, no ir e vir entre diferentes localidades, por diversos caminhos.

Os caminhos terrestres e fluviais brasileiros percorridos foram vasculhados por sua percepção de trafegabilidade, tendo como referência em seu cabedal intelectual informações no que se refere às políticas de comunicação e transporte do seu país de origem e outros com que tiveram contato, visando conectar o território e atender às demandas dos mercados interno e externo.

Tal tipo de questão é apresentada por J. J. Aubertin, em tom inflamado, ao alertar o Barão de Piracicaba da importância das vias de comunicação para os norte-americanos, que em visita pela Província de São Paulo, buscavam tomar a decisão de instalarem-se na província e iniciarem suas atividades agrícolas, com destaque para a lavoura algodoeira. Para esses estrangeiros, era condição *sine qua non* a possibilidade de uma região produtora escoar sua produção em caminhos eficientes e planejados:

Acredite-me, Sr, barão, que é esta uma consideração que cabalmente pesa nos Americanos, ponderando sobre a sua adopção desta provincia como a sua nova patria. Vem elles de uma [sic] paiz aonde tambem tem sido tirado do mato milhares de alqueires de terra; vem habilitados em todos os processos de roçar; mas nem por isso deixarão um paiz sem caminhos. *A locomoção era ali antes perfeitissima. A questão para elles toca tambem profundamente os sentimentos sociaes e Moraes, embora o ramo do assumpto mais ligado com a sua presente viagem possa talvez ser o ramo economico.*¹

Na situação acima descrita, a questão da dimensão territorial está relacionada às de cunho econômico, mas não somente a essa faceta da realidade no Império. Em um país que “[...] dilata os seus limites por uma extensão territorial sem igual nas Américas e dispõe de recursos naturais sobre os quais poucos países no mundo levarão vantagem [...]”, como propõe Daniel Kidder,² a

¹ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gastón e Shaw, e o Major Mereweather. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba.* São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866, p. 23. [italico meu]

² KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias.* Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 19.

dimensão do território influenciava de que forma a comunicação entre as regiões brasileiras? Algumas situações apresentadas pelos viajantes são elucidativas.

Daniel Kidder apresenta os malefícios da distância da Província do Pará com relação ao Rio de Janeiro, pois por estar

tão longe das sedes, tanto do governo imperial como do colonial a que esteve sujeito, seus governadores deram largas à ambição e ao autoritarismo. Em nenhuma outra parte do Brasil se praticaram crueldades tão atrozes contra o gentio, mas também em nenhuma outra foi tão terrível a vingança do íncola.³

Outra consequência da distância entre a Região Norte e o centro político do império é dada por George Gardner ao relatar a demora da chegada da notícia da independência do Brasil na Província do Piauí e a postura dos políticos locais de consideraram-na “uma perturbação passageira” por não estarem informados do desenrolar dos acontecimentos.⁴ Daniel Kidder diz que, “não raramente, notícias políticas do Maranhão e do Pará chegavam à Corte via Grã-Bretanha ou Estados Unidos, em tempo mais curto que se enviadas diretamente” dessas regiões para a província carioca.⁵

Dificuldades em obter informações também foram vivenciadas por Henry Bates quando esteve na região amazônica e recebia revistas e outras fontes de informações oriundas da Inglaterra em intervalos de dois a quatro meses.⁶ Semelhante aos apontamentos de Richard Burton sobre os jornais datados de setembro e recebidos em finais de outubro quando estava próximo aos limites das Províncias de Pernambuco e da Bahia.⁷

Além dessas situações, a dificuldade de comunicação em um extenso território fazia com que houvesse o desconhecimento das regiões interioranas. Henry Bates descreve o estranhamento dos amigos ao verem-no de volta ao Pará, após ter passado sete anos e meio explorando o interior da Região Amazônica considerado por eles “[...] ‘sertão’ – uma terra incógnita para a maior parte dos habitantes da orla marítima”.⁸

³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, p. 213.

⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 128.

⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 17.

⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979, p. 204.

⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977, p. 303.

⁸ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 296.

Richard Burton mostra semelhante percepção quando esteve na cidade mineira Santo Antônio de Curvelo, considerada pelos habitantes como o limite para o “sertão”. O sentido pejorativo do termo pode ser observado tanto com a indisposição dos habitantes dessa cidade de serem considerados sertanejos, pois em diferentes momentos “os viajantes estão sempre se aproximando do sertão e sempre descobrindo que ele ainda fica a alguns dias de viagem”,⁹ quanto pela postura no Rio de Janeiro de considerar o interior da Província da Bahia um local onde “o atraso é total”.¹⁰

A saída encontrada por Louis Agassiz para encontrar informações sobre a região interiorana é assim apresentada por ele:

Infelizmente, com a maior boa vontade do mundo, os brasileiros conhecem relativamente pouco o interior do seu próprio país. É preciso reunir todas as noções esparsas e recorrer a uma infinidade de fontes, para depois combinar todas as informações e organizar em seguida um plano.¹¹

Evidentemente, o desconhecimento do território estava relacionado à sua grande extensão e à falta de caminhos e transportes capazes de vencê-la, interferindo na relação e inibindo a comunicação entre as regiões brasileiras. E como aparece na concepção dos viajantes tal situação ao afetar a produção agrícola brasileira e seu escoamento?

Iniciemos pela Vila de Arraias, na Província de Goiás, onde era criado gado e cultivada mandioca, arroz, milho e cana-de-açúcar, principalmente para a fabricação de cachaça. A fertilidade do local pareceu a George Gardner também “[...] prestar-se bem à produção de café, porque as poucas e pequenas plantações nele tentadas deram boa safra, mesmo sem terem recebido qualquer cuidado”,¹² contudo, ela esbarra em um fator limitador:

No quintal da casa em que morei havia cerca de cento e cinquenta pés de café, que pelo fim de abril se apresentavam tão carregados de frutos como os das grandes plantações que eu vira na Província do Rio de Janeiro. *Nunca, porém, poderá ser aqui cultivado em grande escala, para fins de exportação, por causa da grande distância do litoral. O Rio Tocantins oferece a única possibilidade de transporte fluvial, mas, por enquanto apenas é navegável por barcas de pequena carga.*¹³

⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 136.

¹⁰ Ibidem, p. 283.

¹¹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866 [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz*. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 74.

¹² GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 169.

¹³ Ibidem. [itálico meu]

As condições favoráveis de produção para fins de exportação no contexto de valorização do café no mercado internacional não eram devidamente aproveitadas em virtude da “grande distância do litoral”. Não havia vias capazes de trazer agilidade, segurança ou custo de transporte, atrativos, para essa escala da produção. Seria essa uma situação isolada?

Ao tratar de Minas Gerais, Daniel Kidder critica o maior impedimento do progresso da província: “falta de boas estradas no interior e pelo menos uma via de comunicação praticável em direção aos centros de consumo”.¹⁴

Algumas décadas após o norte-americano, Richard Burton ao percorrer as terras mineiras e próximo à freguesia de Santo Antônio do Rio das Velhas encontra casas de comércio, oficinas, criação de gado e atividade agrícola, porém nessa localidade também havia a questão da distância e “o preço dos transportes impede a exportação”.¹⁵

E críticas ao governo mineiro são feitas por Louis Agassiz, juntamente àquelas destinadas ao governo carioca. Nem mesmo a sede da capital esteve livre de julgamentos negativos quando ele percorreu uma área distante, aproximadamente, de 48 quilômetros de Juiz de Fora e sentiu-se indignado com “a falta de meios de comunicação”. As consequências dessa situação são

[...] as viagens no interior quase impossíveis, sendo o obstáculo mais sério ao progresso e à prosperidade geral. É bastante extraordinário que os governos das províncias, pelo menos daquelas que como o Rio de Janeiro e Minas Gerais são as mais populosas, não tenham ainda organizado um sistema de boas estradas de montanha para maior facilidade do comércio.¹⁶

As dificuldades de transporte e comunicação não se limitavam entre o interior e o litoral ou entre uma província e outra, e elas ocorriam entre localidades de uma mesma província. Em Teresópolis, na fazenda do Sr. D’Escragnolle, Louis e Elizabeth Agassiz observaram grande diversidade de frutos e legumes nacionais e de origem europeia trazidos para serem cultivados na propriedade, estabelecida em uma região com clima agradável e terra fértil. Entretanto, a possibilidade de vendê-los era difícil e eles escrevem sobre as causas: “Embora seja bem pequena a distância daqui à capital, o transporte é tão difícil e dispendioso que o Sr. D’Escragnolle, em vez de

¹⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 227.

¹⁵ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 171.

¹⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 78-79.

mandar ao mercado do Rio os produtos de suas plantações, alimenta com couve-flor os porcos de sua fazenda”.¹⁷

A falta de comunicação das localidades produtoras inibe o seu desenvolvimento, o aproveitamento pleno de sua capacidade e a possibilidade de escoamento da produção em direção ao consumidor, limitando sua venda. Encontramos “arquipélagos de progresso”¹⁸ ou ilhas de produtividades isoladas em um território sem integração.

Na concepção dos viajantes, como tal situação poderia ser contornada? As descrições apresentadas por eles fornecem informações para identificar o que consideravam adequado e o porquê.

IV.2. – Caminhos terrestres

A parcela da produção agrícola transportada por vias terrestres era conduzida por estradas que cortavam o Império e ligavam tanto localidades de uma mesma província quanto uma província a outra. Em diversos momentos de suas viagens, os viajantes estiveram nesses caminhos e observaram o transporte de gêneros.

Um dos tradicionais meios de transporte observado por eles e utilizado no Brasil desde o período colonial foi o carro de boi, encontrado por George Gardner próximo à cidade de Aracati, na província cearense, onde o algodão e o couro eram os principais artigos de exportação. Diz o escocês que a maior parte do algodão era cultivada longe da costa e, assim como o couro, eram levados do interior por carros, geralmente, puxados por seis juntas de bois. Apesar da importância dos caminhos percorridos para escoamento da produção, “no tempo das águas, os caminhos ficam intransitáveis; em tempo de seca, não se encontra água nem erva para o gado”.¹⁹

Nas cercanias de Macacu, Província do Rio de Janeiro, Thomas Ewbank encontra doze carros de bois carregados de cana de açúcar a caminho do engenho. Com o usual tom de ridicularização e crítica ao arcaísmo técnico encontrado no Brasil, diz: “Estes carros são

¹⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 284.

¹⁸ NUNES, Ivanil. “Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil”. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 12.

¹⁹ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 82.

portugueses, espanhóis, medievais e clássicos. Sua construção é a mesma feita pelos fabricantes de carros gregos e romanos”.²⁰

As críticas do inglês assemelham-se às apresentadas por James Fletcher durante sua viagem às margens do rio Paraíba e, em outra ocasião, à Barbacena, em Minas Gerais, onde viu os carros de boi movimentando-se lentamente entre as plantações com seu ruído característico: “guincharia concentrada de uma briga de mil gatos”. Chamado por ele de “carro romano”, a rusticidade do veículo indica que “não melhorou desde os tempos das Georgicas. Com efeito, todas as carruagens romanas eram do mesmo simples feito”.²¹

Apesar de serem encontrados em diversas províncias, poucas estradas comportavam o tráfego desses carros, fazendo com que os muares, desde o século XVIII, fossem os principais animais de tração e carga em diferentes regiões da colônia, e grande parte dos animais era criada na porção central e sul, e depois revendida para outras regiões.

Essa função estendeu-se ao século XIX como indicam situações descritas nos relatos. Thomas Ewbank a caminho de São Cristóvão, residência de campo de D. Pedro II, passou por alguns grupos de mulas carregadas de carvão vegetal e outros artigos para consumo na cidade carioca.²²

Também no Rio de Janeiro, as observações de George Gardner indicam a importância do transporte por mulas:

De Magé a Frechal, onde pernoitamos, a distância é de quatorze milhas aproximadamente. [...] Encontramos diversas tropas de mulas que vinham do interior carregando produtos do solo. Desconhecedor de tal tipo de transporte, o europeu vê com admiração o grande número de animais que aqui são necessários para transportar o que, em seu país, mal daria para a carga de um só animal. *Tropas de mulas carregadas partem diariamente do Rio, de Piedade e de Porto Estrela, em viagens para o interior que se estendem de quinhentas a duas mil milhas e até a mais.* Raramente fazem mais de doze a dezesseis milhas por dia e a carga posta sobre cada mula varia de seis a oito arrobas.²³

Em outra ocasião, quando estava na aldeia de Porto de Estrela:

²⁰ EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacau e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas*. Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976, p. 285.

²¹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, p. 164, vol. 2.

²² EWBANK, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 113.

²³ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 34-35. [itálico meu]

Quase todas as mercadorias destinadas ao interior embarcam-se no Rio em grandes botes chamados falúas e descarregam-se nesta aldeia. Os fardos são todos do mesmo peso, para que se equilibrem quando postos no lombo das mulas que os devem levar para o sertão. *Há aqui, por isso, grande atividade, visto que nem um só dia se passa sem que cheguem e partam diversas tropas grandes.*²⁴

A ampla atividade de transporte de artigos no lombo das mulas indica o considerável fluxo de produtos em trânsito pelas estradas que ligavam a região portuária àquelas do interior. Em seu trajeto de Minas Gerais rumo ao Rio de Janeiro, ele observa grandes tropas nos dois sentidos: uma carregada de café, produzido nas terras mineiras com destino à província carioca, e outra que voltava de lá carregada com sal, indo para o interior.²⁵

Situação semelhante foi descrita em São Paulo e Daniel Kidder fica impressionado com a regularidade notável do transporte do interior ao litoral, e vice-versa, apesar de serem feitas por tropas grandes compostas de cem a trezentas mulas.²⁶ Ele relata a descida da serra por animais carregados de açúcar e outros produtos agrícolas, e, tal como aponta George Gardner, a subida era feita com muares carregados de sal, farinha e toda espécie de artigo importado.²⁷

A dependência a esse tipo de transporte na região é também apresentada ao notar que “muitos fazendeiros mantêm número suficiente de muares para transportar toda a sua produção para o mercado; outros não o fazem, dependendo mais ou menos inteiramente dos tropeiros profissionais”.²⁸ Sobre a eficiência, Daniel Kidder utiliza-se de informações e experiências de um cavalheiro que fora tropeiro por muitos anos: “informou-nos de que raramente, ou, talvez nunca, tenha tido conhecimento de que determinada encomenda não tenha chegado ao seu destino”.²⁹

Na região hoje conhecida como Nordeste também foram descritos grandes fluxos de produtos transportado por mulas. Em uma estrada que levava ao interior do Ceará e à região central do Piauí, George Gardner observa muitos viajantes descendo com carros cheios de algodão e couro e “tropas de cavalos [sic]” carregados de mercadorias europeias e sal subindo.³⁰ Em Pernambuco, Daniel Kidder relata seu encontro com tropas de animais transportando

²⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 235. [itálico meu]

²⁵ Ibidem, p. 231.

²⁶ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil...*, op. cit., pp. 185 e 199.

²⁷ Ibidem, p. 185.

²⁸ Ibidem, p. 186.

²⁹ Ibidem.

³⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 84.

farinha de mandioca em sacos e algodão em fardos³¹ e, em outro momento, próximo à Olinda, tropas seguindo para o interior.³²

O destacado papel ocupado pelas tropas de muares em diferentes províncias mostra a intensidade do comércio e o volume transportado. Com isso, podemos considerar ser longa a extensão percorrida em caminhos que ligavam as terras do Império e conectavam litoral e interior. Assim, em que condições estavam as estradas utilizadas por pelos viajantes? Em vista do que descrevem George Gardner, Thomas Ewbank e James Fletcher sobre os carros de bois, as tropas de mulas encontravam condições melhores por serem menores e mais leves?

A experiência de George Gardner mostra que não e era precária a condição da estrada encontrada por ele ao longo das quatorze milhas percorridas no Rio de Janeiro:

Em todo o percurso a estrada é péssima e muitos trechos são tão íngremes que só a custo as bestas os podem subir. Com efeito, para quem não está habituado a tais caminhos, mais parecidos com o leito de uma torrente das montanhas que com uma estrada de animais de carga, muitas partes se afiguram intransponíveis; mas é de ver a maneira segura, embora lenta, com que as mulas transpõem os piores trechos, especialmente quando deixadas inteiramente a si mesmas.³³

A situação descrita desse caminho está longe de ser pontual. Louis e Elizabeth Agassiz apresentam contexto idêntico ao tratar da descrição de um cafezal e da região onde está situada a propriedade. Depois de apontar a importância do adubamento de antigas plantações abandonadas no cultivo do café e, em diferentes momentos, a necessidade de estradas em boas condições, escrevem:

Outra reforma [a primeira, adubamento] é a construção de estradas, sobre a qual já insisti. Os caminhos nos cafezais são, ordinariamente, como as trilhas de mulas nos morros, traçados em linha reta no meio da encosta, entre as alas dos cafeeiros. Cada chuva os converte em regatos e o declive é tão abrupto que oito ou dez bois não conseguem fazer subir por ele o grosseiro e primitivo carro ainda em uso. Os negros, são, pois, obrigados a carregar na cabeça a maior parte da pesada colheita.³⁴

As variações das condições climáticas pioravam os caminhos já difíceis e foram essas circunstâncias que impossibilitaram Louis e Elizabeth Agassiz de percorrerem o interior da

³¹ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 145.

³² Ibidem, p. 147.

³³ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 35.

³⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 85.

Província do Ceará³⁵ e dificultaram a visita de Henry Bates ao proprietário de uma chácara para alugar situada no arraial de Nazaré. O proprietário morava na foz do Una, pequeno rio três quilômetros abaixo da cidade do Pará e o naturalista inglês preferiu “ir a pé até a sua casa, através da mata, um percurso de quatro quilômetros e meio, embora a estrada fosse considerada impraticável nessa época do ano e o Rio Una uma via de acesso mais fácil”.³⁶

As dificuldades relatadas em diferentes províncias são semelhantes e indicam as péssimas condições das estradas a serem percorridas para o escoamento da produção; quadro sintetizado por Richard Burton:

No Império, essas vias de comunicação são divididas em estradas imperiais, provinciais e municipais, mas em todas as três categorias o problema é o mesmo. Quando se vai construir uma estrada, é feita uma concessão, freqüentemente em pagamento a serviços públicos, ao empreiteiro, que executa o trabalho bem ou mal, conforme o caso. A estrada é, então, aberta ao público e deixada a estragar. Quando o estrago converteu o caminho em uma buraqueira, onde os animais podem atolar e morrer, então, possivelmente, manda-se construir, ao longo da velha estrada, uma outra, cujo destino, com o correr do tempo, será inevitavelmente o mesmo.³⁷

A situação das estradas descritas era ruim e causava dificuldades aos viajantes. Um outro ponto citado é que há iniciativas para a construção de novas estradas, entretanto, o tempo entre a deterioração de uma via e o início de outra é marcado por estragos e dificuldades para quem necessita utilizá-la.

Há casos de estradas tão deterioradas que mesmo o investimento ao longo de determinado tempo visando reverter a situação não foi capaz de trazer mudança substancial no escoamento da produção. Esse é o caso, em Minas Gerais, descrito por Daniel Kidder: “Durante os últimos anos, a província tem gasto somas consideráveis na abertura de estradas, mas ainda não pode despachar uma única tonelada de mercadoria, sobre rodas, para os mercados consumidores”.³⁸

Para construção das estradas de rodagem havia uma série de dificuldades, segundo Richard Burton, que após morar três anos no Brasil considera-se apto a falar delas:

A argila vermelha [...] exige um revestimento sólido para que a estrada possa durar, e a macadamização é um processo dispendioso, que exige reparos constantes. Os rios e ribeiros não são os de um país “bem comportado” como a Inglaterra: mínguem até desaparecer, enchem até se transformarem em

³⁵ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 262.

³⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 27.

³⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 65.

³⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 227.

imensas correntes, e não é brincadeira o custo da construção de pontes e sua conservação.³⁹

A questão dos gastos para a construção das estradas e o retorno financeiro obtido foi importante no contexto nacional, pois envolvia pontos fundamentais da economia do Império no que se refere à manutenção e à expansão de áreas agrícolas dependentes de caminhos para escoar sua produção, concomitantemente à viabilidade dos gastos para compensar a construção e manutenção dos caminhos. Disso, dependia a saúde econômica brasileira, pois era preciso se manter no mercado mundial e permanecer como fornecedor agrícola e de matéria-prima.

Então, podemos considerar a larga estrada aberta na mata nos arredores do Pará, descrita por Henry Bates, como uma construção vultosa em dimensão e gastos:

Do outro lado da cidade, perto da velha estrada de acesso aos moinhos de arroz, várias dezenas de trabalhadores, contratados pelo governo, ocupavam-se em abrir através da mata uma larga estrada para veículos até o Maranhão, capital da província vizinha, distante 380 quilômetros do Pará.⁴⁰

E essa iniciativa coexistia, na mesma região, com aquelas empreendidas sistematicamente por diferentes governos para manutenção e ampliação da rede de estradas pavimentadas de ligação interna com o sistema de canais com o objetivo de obter fluidez nas variações do nível da água devido às marés:

Nossa casa ficava na parte da cidade mais próxima do Guamá, à borda de uma das áreas baixas e alagadiças que compõem uma parte dos arredores da cidade [do Pará]. Esse trecho é cordado por estradas pavimentadas, sendo a principal delas a Estrada das Mongubeiras, com cerca de um quilômetro e meio de extensão. [...] Essa bela avenida foi construída por volta de 1812, durante o governo do Conde dos Arcos. Ela é cortada perpendicularmente por vários caminhos estreitos e verdejantes, sendo a região inteira drenada por um sistema de pequenos canais ou fossos, através dos quais a maré flui e reflui, o que mostra como são baixas as terras. Antes que eu deixasse o país, outros governantes dotados de espírito empreendedor haviam mandado abrir novas avenidas orladas de coqueiros, amendoeiras e outras árvores, em continuação à Estrada das Mongubeiras, as quais passavam pelas terras mais altas e mais secas a nordeste da cidade.⁴¹

Ao comentar sobre o sul do Império, na Província de Santa Catarina, os viajantes também encontraram essa postura ativa com a construção de estrada ligando as altas planícies

³⁹ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 65.

⁴⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 298.

⁴¹ *Ibidem*, p. 14.

da baía de São Francisco onde havia comércio, gerando esperança de que São Francisco do Sul florescesse.⁴² Inclusive, credita James Fletcher às dificuldades de comunicação da Colônia Dona Francisca, fundada na província, como um dos fatores para o desânimo dos colonos, juntamente com os gastos na compra da terra e derrubada da densa floresta para cultivo e moradia.⁴³

Outro exemplo dessa postura apresentado pelos viajantes é a Estrada União e Indústria. Seu projeto foi iniciado em 1852, e a construção em 1856, com o objetivo de ligar Petrópolis, no Rio de Janeiro a Juiz de Fora, em Minas Gerais, onde o engenheiro Mariano Procópio Ferreira Lage, responsável pelo empreendimento, era importante fazendeiro.

Para Louis Agassiz, além de louvável sua realização, há um importante fator a ser considerado na execução das obras: o conhecimento do engenheiro brasileiro obtido em viagem “na Europa e nos Estados Unidos a fim de estudar todos os aperfeiçoamentos modernos introduzidos nas obras dessa natureza”.⁴⁴

A construção de estradas é considerada por ele uma faceta do progresso, entretanto, sua concretização esbarra na “extrema lentidão” com que ocorre no Brasil. Quando essa postura é contornada, a necessidade de boas estradas aliada ao conhecimento advindo dos Estados Unidos e da Europa traz resultados significativos:

Há doze anos, o único meio de se ir para o interior, partindo de Petrópolis, era uma estreita trilha de burros, esburacada, perigosa, onde uma viagem de uma centena de milhas exigia uma cavalgada de dois ou três dias. Agora, vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora de carro, do nascer ao por do sol, numa boa estrada de rodagem que não se inferioriza a qualquer outra do mundo.⁴⁵

Com efeito, a Estrada União e Indústria destacava-se no cenário nacional e internacional com seu leito macadamizado, um processo caro, como informa Richard Burton, e novidade mesmo na Europa, onde havia sido desenvolvido pelo engenheiro escocês John Loudon McAdam. Devido à sua importância, D. Pedro II esteve presente na inauguração acompanhado de uma comitiva, em 1861.

O fato da direção de tal empreendimento estar sob responsabilidade de importante fazendeiro mineiro é indicativo da relação da estrada com as áreas agrícolas, ligando as terras

⁴² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 25-26, vol. 2.

⁴³ Ibidem, p. 36, vol. 2.

⁴⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 57.

⁴⁵ Ibidem, pp. 57-58.

mineiras, no interior do território, à importante região portuária carioca, por onde era enviado grande volume de produtos para o mercado externo.

Os elevados gastos com a construção da estrada proporcionaram uma infraestrutura interessante para o escoamento da produção agrícola, principalmente cafeeira, de acordo com Louis Agassiz:

[...] a estrada da Companhia “União e Indústria”. Está atualmente concluída até Juiz de Fora e oferece todas as possibilidades de transporte desejáveis às ricas colheitas de café que, de todas as fazendas da região, descem incessantemente para o Rio. Como este distrito possui magníficas plantações de café, o aperfeiçoamento dos meios de comunicação é de capital importância para o comércio do país, e o Sr. Lage está em via de construir estradas que conduzam aos pequenos estabelecimentos das redondezas. Não escapou ele, entretanto, aos aborrecimentos que aguardam todos aqueles cujas idéias estão em avanço sobre a rotina de seus vizinhos. O descontentamento provém, sem a menor dúvida, do fato de que a estrada não deu tão grande renda como se esperava; os progressos da estrada de ferro D. Pedro II, que dela se aproxima cada vez mais, comprometeram-lhe o sucesso. Mas isso não atesta menos o zelo e a energia dos homens que empreenderam essa obra difícil.⁴⁶

Para nossos propósitos, dois pontos destacam-se. Na concepção de Louis Agassiz a construção de estradas de rodagem faz parte do aperfeiçoamento dos meios de comunicação e sua importância está relacionada a diferentes esferas, sendo de vital importância para o comércio do país. É pelas estradas que transita a produção agrícola local que movimenta o comércio brasileiro em âmbito nacional e internacional. Portanto, efetivamente, é de “capital importância” a produção agrícola ter caminhos apropriados para seu escoamento.

Outro ponto é o conflito de interesses na construção dessa estrada. No primeiro momento, o aborrecimento sofrido por Mariano Procópio Ferreira Lage foi creditado às ideias retrógradas dos vizinhos. Em seguida, Louis Agassiz explicou a relação entre o descontentamento e o baixo retorno financeiro obtido em comparação aos investimentos feitos.

Assim, podemos minimizar o efeito de tais ideias em comparação à concorrência existente com a Estrada de Ferro D. Pedro II, ou seja, a estrada de rodagem não pôde competir com a estrada de ferro, comprometendo seu sucesso. E conforme observado pelos viajantes, a Estrada de Ferro D. Pedro II faz parte de um conjunto de elementos que propiciaram sua construção.

Adentramos na era das ferrovias, e se o carro de boi não inspirou confiança nos viajantes, sendo criticado pela lentidão e arcaísmo; se as tropas, apesar de eficientes e

⁴⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 59.

responsáveis pelo grande fluxo de artigos em trânsito pelo império, não contavam sempre com bons caminhos, ao contrário, devido ao grande fluxo havia grande deterioração dos caminhos, dificultando o escoamento da produção e encarecendo os produtos, o que dizem os viajantes sobre a estrada de ferro? O caminho seguido por seus países de origem de intensa construção de estradas de ferro era adequado para o Brasil? Se sim, de que forma poderia contribuir para o império?

Iniciemos com a descrição de Petrópolis, Província do Rio de Janeiro, por Daniel Kidder e James Fletcher:

Petrópolis vai anualmente crescendo de importância. Seu clima saudavel e aprazivel torna-la-á um grande e elegante ponto de reunião para os habitantes da Capital do Império, e talvez não estará longe o dia em que se torne a segunda cidade da província. Fica na entrada da fertil província de Minas Gerais e, si se pensasse num projeto de construir uma via férrea para galgar a montanha, seu crescimento seria ainda mais rápido.⁴⁷

Em Petrópolis, a existência da via férrea potencializaria os elementos em confluência nessa região e considerados de elevado valor, acrescentando-lhe importância: clima favorável e boa localização, por ser ponto de reunião dos habitantes cariocas e estar na entrada da fértil província mineira. Nesse caso, a estrada de ferro traria maior crescimento em menor tempo.

Para James Fletcher e Daniel Kidder, é indispensável a presença de estradas de ferro nas áreas férteis, mesmo que, inicialmente, não houvesse retorno financeiro, pois a importância primária a ser considerada é sua utilidade para o país e a existência de um meio de transporte eficiente e capaz de alcançar os redutos férteis do império:

A Estrada de Ferro São Paulo e Jundiaí, está presentemente quasi terminada de Santos até Jundiaí. O efeito destas várias estradas de ferro está se tornando sensível e embora algumas delas no Império não estejam dando muito rendimento, devem acabar por ser de grande utilidade para o país. A estrada de São Paulo foi muito bem localizada, pois penetra no interior de uma das mais férteis províncias do sul.⁴⁸

E nisso concorda o inglês J. J. Aubertin, para quem deveria haver na província paulista ramificações ferroviárias capazes de atender aos “districtos mais férteis da província”, pois considera-os “longe da estrada de ferro”. Segundo ele, é alarmante a necessidade de estradas de ferro e saná-la requer “muitas mãos, muito dinheiro e muita pressa na sua realização, nem posso

⁴⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 346-347, vol. 1.

⁴⁸ Ibidem, p. 73, vol. 2. [nota sobre o ano de 1866]

conceber qualquer outra questão publica da actualidade mais importante, se for devéras qualquer de importancia igual”.⁴⁹

No caso de J. J. Aubertin há outros fatores importante para considerarmos atrelado à sua ânsia por estradas de ferro: ele foi superintendente da *São Paulo Railway*⁵⁰ e tanto promoveu o empreendimento quanto fez propaganda dele em Londres, associado à defesa do cultivo do algodão. Deixemos essa questão por um momento e continuemos sobre a importância atribuída à estrada de ferro na penetração do território brasileiro compartilhada também por Louis Agassiz.

As considerações sobre sua experiência durante o passeio feito utilizando a Estrada de Ferro D. Pedro II são sintomáticas:

Para o fim do percurso [Serra do Mar], penetramos na zona das mais ricas plantações de café. É para estes cafezais que se mantém o tráfico nesta linha, que transporta enormes quantidades do precioso grão, recebidas no percurso ou vindas de mais longe. Próximo à última estação, há uma grande exploração rural ou fazenda que produz, segundo nos disseram, cinco a seis mil quintais de café nos bons anos. Essas fazendas são edifícios de aspecto singular, baixos (comumente de um só andar) e muito compridos; as maiores cobrem espaços consideráveis. Como se acham inteiramente isoladas e longe das outras habitações, os que moram nelas têm de fazer provisão de tudo o que é preciso para suas necessidades. Isto conserva, nos proprietários, costumes inteiramente primitivos.⁵¹

Além da abordagem associativa, mais elementos se destacam. Primeiramente, a estreita relação entre o café e a Estrada de Ferro D. Pedro II para a qual era encaminhada volumosa produção; aliás, é para o transporte de “enormes quantidades do precioso grão” trazido de diferentes locais que essa estrada de ferro funciona. Relacionada a essa questão, o trajeto da ferrovia exerce força aglutinadora na produção e corta terras longínquas ou está próximo de habitações e de fazendas cafeeiras isoladas.

Tais elementos apresentados pelo viajante estão relacionados à própria origem da estrada, atrelada aos objetivos de importantes grupos produtores de verem suas terras e plantações cortadas pela ferrovia.

⁴⁹ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., pp. 26-27.

⁵⁰ A estrada de ferro paulista ficou conhecida por *São Paulo Railway* devido ao nome da companhia responsável pela sua construção, *The San Paulo Brazilian Railway Company Limited*, e, até o ano de 1867, contava com doze estações: Santos, Cubatão, Raiz da Serra, Alto da Serra, Rio Grande, São Bernardo (depois Santo André), Brás, São Paulo, Água Branca, Perus, Belém e Jundiaí. Em 1872, chegou até Campinas. Cf. FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. 2013, 466 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

⁵¹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 50.

Para Louis Agassiz, a presença da estrada de ferro modifica elementos desse cenário: desintegra a condição do primitivismo dos costumes, devido à falta de comunicação, e dinamiza o escoamento do café tanto das áreas próximas quanto daquelas mais distantes do traçado da ferrovia. Assim, a ferrovia imprime nova dinâmica no transporte e, ainda segundo o viajante, as “tropas começam a ficar raras; perto do litoral, as vias férreas e as estradas se estendem e multiplicam, tornando assim os transportes mais fáceis”.⁵²

Com efeito, a presença das ferrovias foi importante fator para solapar o sucesso da Estrada União e Indústria, como vimos acima com base nas observações de Louis Agassiz. A estrada de rodagem não pôde competir com a Estrada de Ferro D. Pedro II, que prejudicou também a Estrada de Ferro Petrópolis, como descreve Richard Burton:

O mesmo motivo que me levou a descrever cuidadosamente a viagem da metrópole a Petrópolis, dispensa-me de descrever o resto. No entanto, nessa sua hora da mais extrema necessidade, quando a Estrada de Ferro D. Pedro II ameaça aniquilar as carruagens aliciando-lhes os passageiros, e acabar com a linha de Mauá, retirando-lhe o sal e o café, e quando até mesmo Mister Morritt, que, em 1841, levou a cavalo a última mala postal a Manchester, ameaça fechar seu hotel e desistir de seus esforços, iniciados em 1853, Petrópolis merece que eu lhe dedique algumas linhas de louvor.⁵³

Como vimos no capítulo anterior, o aumento da procura pelo café impulsionou a expansão das áreas destinadas ao seu cultivo, conseqüentemente, as distâncias a serem percorridas no transporte dos grãos das regiões produtoras aos portos tornavam-se maior. Apesar da grande quantidade de tropas e do seu fluxo contínuo pelo território brasileiro, a ânsia pela construção de ferrovias, mesmo que trazendo prejuízos na concorrência entre elas, apresenta a possibilidade de maior quantidade do produto transportada e em menor tempo, maior segurança e menos deterioração da carga. Com isso, o transporte tornava-se mais “fácil” e havia a possibilidade de as regiões do interior do império escoarem sua produção.

As estradas de ferro são apresentadas como catalisadoras do progresso brasileiro, capazes de dinamizar o escoamento da produção agrícola e, conseqüentemente, aprimorar uma faceta do império que justamente é aquela em que o Brasil se destaca no cenário internacional. E o que dizem os viajantes britânicos e norte-americanos sobre a participação de suas nações nesse setor? Tendo em vista que as observações apresentadas são favoráveis à instalação de ferrovias no Brasil, chegando a ser apontado não haver uma necessidade mais urgente na

⁵² AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 62.

⁵³ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 43.

perspectiva de J. J. Aubertin, haveria outros objetivos que não somente aqueles visando o bem-estar do Brasil?

O prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II na Província de Minas Gerais fornece um rico cenário por ser abordada por viajantes norte-americanos e ingleses, dentre eles Richard Burton quando esteve em Lagoa Dourada, nas terras mineiras, em 1867:

Depois de deixarmos nossa tralha no pardieiro, dirigi-me ao Palacete da Comissão, onde se hospedavam os engenheiros encarregados de projetar a futura linha de estrada de ferro, que em breve acabará com o “terrível desperdício de possibilidades” entre os vales do Paraíba e do São Francisco. Mr. John Whittaker era, então, o Chefe da Comissão, tendo como assistentes Mr. Thos. Hayden e Mr. Chas. A. Morsing, além de um certo número de empregados subalternos. [...]

No dia de São João, fizemos uma pequena alta e fomos convidados a bater a primeira estaca. Ao meio dia, dirigimo-nos ao córrego, à frente de uma pequena multidão de espectadores. [...] A inauguração foi devidamente comemorada. Bebemos com muitos vivas-pam! pam-pans! e hip! hip! hip! hurrashs!, à saúde do Brasil, da Inglaterra e especialmente ao prolongamento da Estrada de Ferro de Dom Pedro Segundo, foram trocados muitos discursos de saudação e a banda de música nos escoltou até o nosso “rancho”.⁵⁴

Para o inglês, a chegada da estrada de ferro deveria trazer modificações importantes e configurar um momento significativo para os locais agraciados com ela, pois as possibilidades de desenvolvimento seriam impulsionadas sem entraves causadores de “terrível desperdício de possibilidades”. E nesse contexto de entusiasmo pela construção de ferrovias e pelos benefícios a ela atribuídos, uma antiga parceira comercial do Brasil se faz presente: a Inglaterra. Significativa a estreita ligação apresentada pelo inglês entre seu país de origem, o Brasil e a Estrada de Ferro D. Pedro II, celebradas na inauguração em meio a vivas e votos de saúde aos países e ao empreendimento.

E se Richard Burton não enfatiza a atuação dos engenheiros apresentados por ele, sendo Mr. John Whittaker e Mr. Chas. A. Morsing norte-americanos,⁵⁵ Louis Agassiz descreve longamente a importância da participação norte-americana na Estrada de Ferro D. Pedro II:

A parte que os engenheiros norte-americanos tomaram neste grande empreendimento me decidiu a resumir-lhe aqui a história.

⁵⁴ BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho...*, op. cit., p. 141.

⁵⁵ Sobre a nacionalidade de John Whittaker, cf. PESSOA, Vicente Alves de Paula. *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, vol. 1. Mr. Morsing era sueco e naturalizou-se norte-americano, cf. CRAIG, Neville B. *Recollections of an ill-fated expedition to the headwaters of the Madeira River in Brazil*. Philadelphia & London: J. B. Lippincott Company, 1907. Durante a pesquisa, não encontramos dados biográficos sobre o assistente Mr. Thos. Hayden.

Em 1852, foi promulgado o decreto que concedia a uma ou várias companhias a construção parcial ou total de uma estrada de ferro partindo do município do Rio de Janeiro para atingir os pontos julgados mais vantajosos das províncias de Minas Gerais e São Paulo. Uma sociedade se organizou com o capital de 38.000 contos de réis (95.000.000 fr.); seu projeto era construir um trecho de cerca de 108 quilômetros entre o Rio de Janeiro e o Rio Paraíba. Foi assinado um contrato com um engenheiro inglês, Edward Price, para a construção da primeira secção, do Rio de Janeiro a Belém (62 km). Para a construção da segunda secção, na qual se achava a barreira de montanhas que separa o litoral do Vale do Paraíba, e em vista das grandes dificuldades que sem dúvida iriam ser encontradas, o presidente da Companhia, Sr. Cristiano Ottoni, propôs empregar engenheiros norte-americanos, e, tanto quanto possível, conseguir os serviços de homens que já houvessem construído nos Estados Unidos estradas de ferro através de montanhas.

[...] Numa obra técnica haveria interesse em reproduzir todos esses detalhes da história de tal empreendimento; principalmente dos trabalhos relativos à construção do grande túnel e da via provisória que servia ao tráfego por ocasião da minha primeira excursão nessa linha. Basta dizer, no entanto, que toda essa segunda secção é um triunfo da arte da engenharia e provoca a admiração de todos os julgadores competentes; faz a mais alta honra aos homens sob cuja direção foi executada.⁵⁶

O papel atribuído aos Estados Unidos é engrandecido: origem dos engenheiros e da experiência técnica de construção de estradas de ferro em montanhas. Segundo Agassiz, não foram poucas as dificuldades encontradas por esses engenheiros e elas eram de diferentes naturezas: declive dos contrafortes da serra, desmoronamentos, necessidade de construção de barragens feitas com revestimentos de alvenaria e perfuração do solo e de rochas para construção de túneis. Apesar delas, a arte da engenharia, entendida como aquela praticada pelos engenheiros norte-americanos, triunfou.

Da mesma forma que Louis e Elizabeth Agassiz defendem a autonomia e a excelência das instituições científicas norte-americanas com relação às europeias, os profissionais norte-americanos são enaltecidos pelo seu conhecimento teórico e prático bem fundamentado, apto a ser aplicado além dos limites das terras norte-americanas e, aliado à honrosa direção do militar e engenheiro brasileiro Cristiano Ottoni, é capaz de provocar “a admiração de todos os julgadores competentes”.

Se no momento de expansão das estradas de ferro a Inglaterra está presente no Brasil, principalmente com recursos financeiros, os Estados Unidos não ficam atrás e se fazem presentes também com qualificada mão de obra para chefiar o empreendimento.

⁵⁶ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., pp. 304-305.

Há um mercado a ser conquistado e se podemos pensar que os Estados Unidos não eram capazes de fazer frente à Grã-Bretanha em termos de rivalidade direta,⁵⁷ em questões técnicas eles podiam desafiar a influência britânica no Brasil e, nesse sentido, é sintomática a colocação de Daniel Kidder e James Fletcher:

Si o Barão de Mauá visitasse os Estados Unidos e examinasse as estradas de ferro da Pennsylvânia, ou a Estrada de Ferro de Baltimore e Ohio, êle se animaria em prosseguir nos seus projetos. O Professor Agassiz considera os triunfos da engenharia dessa estrada de ferro como de primeira ordem no mundo.⁵⁸

Assim, a exaltação dos benefícios para o Império atribuídos à presença das estradas de ferro está relacionada aos interesses ingleses e norte-americanos de se fazerem notados em terras brasileiras e no setor ferroviário em expansão. Enquanto o Brasil recebia estímulos ingleses e norte-americanos para construção dessas estradas, elas dinamizavam a agricultura brasileira, conseqüentemente, possibilitavam o incremento da produção e da posição do Brasil como fornecedor de produtos agrícolas destinados a diferentes compradores no mercado externo, com destaque à Grã-Bretanha e aos Estados Unidos.

Dessa forma, o uso do recurso tecnológico na área dos transportes possibilitava firmar as relações comerciais do Brasil no cenário internacional nos moldes então praticados. E se além do transporte terrestre, a produção agrícola brasileira também transitava por vias aquáticas, o que dizem os viajantes sobre o uso dos caminhos fluviais no Brasil?

IV.3. – Caminhos aquáticos

A realidade geográfica da extensão territorial do Império brasileiro indica a grande presença de vias aquáticas. Por elas circulavam pessoas e mercadorias, tanto as nacionais quanto as importadas, em diferentes direções: da região portuária para as diferentes províncias e das províncias em direção à região portuária, de onde seguiam para o mercado exterior.

Além desses fluxos, havia a movimentação interna realizada entre diferentes localidades de uma mesma província ou entre as províncias feita ao longo do extenso litoral brasileiro, a

⁵⁷ Cf. ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil: 1808-1850*. 1970. 272 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1970.

⁵⁸ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 347, vol. 1.

navegação por cabotagem, proibida aos estrangeiros até 1866, quando passou a ser permitida aos portos alfandegados do Império pelo decreto nº 3.631 de 27 de março daquele ano.⁵⁹

Percorrer essas vias exigia vencer distâncias com embarcações dependentes de elementos naturais para serem impulsionadas, como o sistema de ventos e as marés, e recursos simples, por exemplo, os varejões. Assim, a regularidade e o tempo das viagens dependiam do ritmo natural e das intempéries climáticas. Para vencer essas dificuldades, os viajantes apresentam alguma solução tal como o fazem para as vias terrestres? Qual seria? E quais justificativas apresentam para sua implantação? Iniciemos com as considerações de George Gardner sobre a situação da população da cidade de Oeiras, então capital da Província do Piauí, localizada próxima ao rio Canindé.

Parte da dificuldade no fluxo de mercadorias dava-se porque eram transportadas por longas distâncias em canoas e lombo de animais; apenas uma lancha solitária circulava com grande carregamento, vinte toneladas, e somente na estação chuvosa e, mesmo nessa época, a dificuldade era a forte correnteza exigindo o uso de varejões durante o percurso.⁶⁰ Em vista da situação, surgia uma proposta considerada capaz de contornar os empecilhos por um cônsul prussiano e apresentada por George Gardner:

Foi proposto recentemente por Mr. Sturz, Cônsul-geral do Brasil na Prússia, navegar o rio em pequeno bote a vapor; mas há muitos motivos para concluir que a proposta nunca será posta em execução com êxito. Não é provável que as zonas central e meridional da província jamais se tornem mais populosas do que ora são, visto que, pelas grandes secas anuais a que estão sujeitas, a cultura do algodão ou do açúcar nunca poderá ser praticada. Os únicos objetos de exportação são gado e couros, e couros são os únicos artigos que um navio recebe como carga em viagem rio abaixo. Pelo que toca à importação de mercadorias européias, não é provável que o tráfico se mude tão cedo do Maranhão para o Parnaíba.⁶¹

⁵⁹ *COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1866*. Tomo XXIX. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, pp. 156-157.

⁶⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 124.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 124-125.

João Diogo Sturz atuou em diferentes e importantes setores no Brasil. Cidadão bávaro, o Decreto nº 76 de 16 de agosto de 1839 autorizou o governo “a mandar passar Carta de Naturalização de Cidadão Brasileiro”. Com essa alteração de nacionalidade, em 1843, foi nomeado Cônsul Geral do Brasil na Prússia e, nessa função, foi promotor da imigração para o Brasil, atuando no levantamento de informações sobre a colonização em diferentes países ao transmitir para o governo brasileiro o andamento da política imigratório e o relatório de empresas de colonização desses países. Também foi sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, sendo autor de *Efeitos das maquinas e suas vantagens na riqueza publica, e necessidade de sua introducção no Brasil, e da exempção de direitos que se lhes deve conceder, bem como ao combustivel para ellas necessario. Offerecido A's Sociedades Auxiliadoras da Agricultura e Industria do Rio de Janeiro e Bahia, por João Diogo Sturz*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1835. Na obra ele discorre sobre o uso de máquinas em diferentes atividades, como na agricultura, no processamento de matéria-prima e no transporte. Sobre sua naturalização: *COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1839, tomo II, parte 1, secção 3, p. 11. Sobre sua atuação na imigração brasileira ver: MELÉNDEZ, José Juan Pérez.

O estabelecimento da navegação a vapor sugerido pelo viajante estava relacionado à possibilidade de exportação de produtos agrícolas. Havia a intenção de ligar a região a outras áreas por meio dos vapores, porém a estrutura produtiva encontrada era restrita devido ao baixo número de pessoas envolvidas e estava atrelada aos limites impostos pela natureza, pois as secas prejudicavam a produção de algodão e açúcar, gêneros de destaque na balança comercial de exportação brasileira, impossibilitando seu cultivo sistemático, capaz de justificar economicamente a presença dos vapores.

Observemos que estar localizada próxima a vias aquáticas capazes de comportar a navegação dos vapores acrescenta à localidade potencialidades que, se aproveitadas, serão capazes de proporcionar um futuro promissor. E para Henry Bates, o futuro ainda só é possível de ser imaginado ao observar a condição da cidade de Barra, localizada na margem esquerda do rio Negro:

A localização da cidade oferece muitas vantagens; o clima é saudável, não há mosquitos no lugar, o solo é fértil e apropriado a todo tipo de cultura tropical (o café do Rio Negro é especialmente afamado por sua superior qualidade). Além do mais, a cidade fica na confluência de dois grandes rios navegáveis. Nossa imaginação cria asas quando refletimos sobre o provável futuro desse lugar, situado no centro da região equatorial da América do Sul, encravado num território quase tão vasto quanto a Europa, em que cada polegada do solo é de uma exuberante fertilidade, um lugar que dispõe de comunicação fluvial com o Atlântico, de um lado, e as repúblicas da Venezuela, Nova Granada, Equador e Bolívia do outro lado. Barra é atualmente o principal ponto de escala da linha de vapores estabelecida em 1853 e é ali que os passageiros e as mercadorias fazem baldeação para o Solimões e o Peru.⁶²

O cenário traçado pelo inglês agrega elementos vantajosos: bom clima e solo fértil que juntos podem proporcionar o cultivo de diferentes gêneros tropicais. Para escoar os frutos dessa fertilidade, há grandes rios navegáveis por onde essa riqueza pode fluir e, justamente devido a tal possibilidade, o futuro imaginado por ele é promissor. O desenvolvimento e a prosperidade estão atrelados à capacidade de aproveitar a fertilidade e disponibilizar seus frutos ao mercado fora dos limites dessa localidade, papel a ser desempenhado pela navegação a vapor caso encontrasse um contexto favorável; no caso da cidade de Barra, marcada pela escassez crônica de todos os gêneros de primeira necessidade.

“Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 34, nº 68, 2014, pp. 47-50.

⁶² BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 133-134.

Tal perspectiva está presente nas descrições de outras regiões do império, além daquelas consideradas distantes da capital carioca pelos viajantes no que tange à comunicação. Daniel Kidder, e posteriormente James Fletcher, consideram importante tornar navegável a vapores o rio Doce “não somente para as províncias do Espírito Santo e de Minas Gerais, mas, ainda, para a cidade da Bahia, que passará a receber, diretamente, grande quantidade de mercadorias”, pois ligaria a região litorânea ao interior do império.⁶³

Além disso, caso a navegação do rio Doce ocorresse juntamente com a do rio São Francisco a “realidade, é de se presumir que Minas Gerais se desenvolva bastante”. Caso tal fato se realizasse, Daniel Kidder considera que “Novos canais se abririam para o comércio e uma vida nova seria insuflada em todos os ramos de suas atividades produtivas”. Enquanto essa aspiração não se “verifica, a província vai trilhando a mesma senda de anos passados, em que é lento, mas seguro, o seu progresso intelectual e cívico”.⁶⁴ Assim, relacionam a configuração de vias aquáticas utilizadas como caminhos sistemáticos à integração entre regiões mineiras importantes no contexto produtivo, estimulando seu comércio e “todos os ramos” produtivos.

Se Daniel Kidder atribui à navegação a vapor o papel de elemento dinamizador das relações econômicas nas localidades ao longo do rio São Francisco e do rio Doce, George Gardner tem uma opinião distinta e longamente abordada por ele:

Recentemente, propôs-se estabelecer navegação a vapor entre a costa e as províncias centrais do Brasil, pelo Rio S. Francisco. Por uma simples observação do mapa desta parte do Império parecia que a natureza oferece todas as facilidades para a realização desta falaciosa proposta: uma comunicação fluvial, fácil e barata, embora algo sinuosa, pode ligar o mar dos confins da Província de Pernambuco às terras ricas e relativamente bem povoadas das zonas interiores de mineração e diamantes, que estão separadas dos grandes mercados do Rio e Bahia por altas barreiras de montanhas, sempre de acesso difícil e onde os meios de transporte são cansativos e caros. Tenho grandes dúvidas de que tal plano possa ser levado a efeito, pelas razões ponderáveis que vou expor. Em primeiro lugar, a barra da embocadura do rio, com cerca de duas léguas de largura, é sempre batida por fortes vagas, e raro tem mais de quatro pés de profundidade. Depois, da Cachoeira de Paulo Afonso, uma série de corredeiras e quedas, em extensão aproximada de sessenta milhas, cria sérios obstáculos ao progresso da navegação. Por fim, nas zonas intermediárias, a população é muito escassa e não tem probabilidade de crescer, dada a natureza inóspita da maior parte do interior. Por tudo isto, o total dos produtos a serem levados para a costa teria de ser, necessariamente, insignificante, de modo que a empresa, ainda que viável, nunca teria sucesso financeiro.

⁶³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 21. KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 187-188, vol. 2.

⁶⁴ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 227.

Se o interior da zona central no Brasil fosse tão fértil como imaginam os que nunca o visitaram, poder-se-ia alimentar esperanças de que se tornasse no futuro um rico centro agrícola, como a faixa ao longo do litoral. E só assim valeria a pena empreender a realização de comunicações mais fáceis. Enquanto, porém, aquela zona for, como agora é, um vasto tracto de terra apenas adequado à criação de gado, não é de crer que brasileiros, pelo menos, apliquem dinheiro numa tentativa de tornar o S. Francisco navegável. Talvez possa aventurar-se em tal tentativa uma companhia inglesa, em períodos de contagiosas especulações, já que alguns recentes e mal sucessivos planos semelhantes no Brasil, foram ainda mais absurdos. Veja-se aquele monumento de insensatez que se chamou Companhia do Rio Doce.⁶⁵

Contrariando Thomas Ewbank, para quem “Os brasileiros têm aqui um esplêndido cenário para navegação a vapor, estendendo-se por 30 graus de latitude e bordejando um dos mais escolhidos trechos da terra, relativamente livre de tempestade e onde a severidade dos mares e dos climas do norte é inteiramente desconhecida”,⁶⁶ considera George Gardner a possibilidade de navegação a vapor no rio São Francisco dificultada por obstáculos que fariam o plano de sua execução ter resultado incerto.

Descreve uma série de obstáculos naturais a serem vencidos: embocadura estreita, corredeiras, quedas de água e a Cachoeira de Paulo Afonso. Concomitantemente a eles, existem os problemas de escassez populacional e baixa produtividade incapazes de serem contornadas devido à natureza inóspita, portanto, os elementos naturais sobrepujam a atividade humana produtiva.

Em sua concepção, os elementos dessa conjuntura deveriam ser vistos com cautela. Com as condições econômicas e sociais e o potencial de navegabilidade do rio existente, o investimento corre o risco de parco retorno financeiro, fruto do baixo fluxo de produtos a serem levados do interior para a costa. Esse fluxo limitado geraria pouco retorno financeiro, configurando a justificativa para a não realização dos incrementos nessa via de comunicação.

O quadro traçado por George Gardner sobre o rio São Francisco é semelhante àquele feito por ele sobre Oeiras, capital piauiense, dando grande dimensão às forças adversas comprometedoras do êxito da navegação a vapor. Enquanto para Henry Bates, Daniel Kidder e James Fletcher a navegação impulsionaria as mudanças capazes de trazer melhorias no fluxo de pessoas e mercadorias e incrementar os recursos financeiros da região, George Gardner considera a necessidade de haver antes respaldo e retorno econômico para justificar os gastos e o tráfego de vapores em uma localidade.

⁶⁵ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., pp. 73-74.

⁶⁶ EWBank, Thomas. *A vida no Brasil...*, op. cit., p. 41.

E no caso de alguma companhia inglesa desejar investir na navegação a vapor no rio São Francisco, contrariando os sinais do cenário desfavorável, é bom que seja lembrado “aquele monumento de insensatez que se chamou Companhia do Rio Doce”.

Com efeito, durante a estada de George Gardner nas terras brasileiras o progresso para a navegação do rio Doce foi inexpressivo comparado ao entusiasmo e os grandes objetivos propostos com a criação da companhia. As dificuldades venceram o projeto dos vapores circulando pelo rio e seus afluentes, ligando o interior do território e possibilitando o escoamento da produção e incremento dos recursos das localidades banhadas. Nem o investimento do capital inglês salvou a companhia e o escocês traz à tona os efeitos da especulação no caso de o entusiasmo sobrepujar o cenário pintado por ele sobre o rio São Francisco, que é substancialmente diferente daquele trazido por Richard Burton duas décadas depois.

Richard Burton carrega as tintas de seus apontamentos com o tom exaltado ao que considera os benefícios da navegação a vapor, como na descrição das terras em Minas Gerais pertencentes ao Coronel Domingos:

Os jardins, hortas e pomares, perto do rio, oferecem uma bela vista do arraial, na margem oposta, com sua capela, tendo ao fundo, ao longe, montanhas azuis. Nos muitos acres de terras estão plantadas algumas roseiras, cristas-de-galo e outras flores; as árvores frutíferas eram mangueiras, figueiras, abacateiros [...] e a cuieté [...], ou árvore das cuias; o resto era cana-de-açúcar e bananeiras. Havia uma bela fila de jabuticabeiras [...].⁶⁷

Apresentados de forma semelhante àquela de Henry Bates sobre a cidade de Barra: fertilidade da terra e proximidade ao rio, para Richard Burton o aproveitamento do solo seria potencializado caso ocorresse a presença mensal de vapores e como consequência “O lugar seria um paraíso”.⁶⁸

Defensor da navegação no rio São Francisco, Richard Burton considera-o “rio do futuro”,⁶⁹ e seu “curso de água não é de um rio sagrado [...], mas seu futuro será mais honroso que o passado do Ganges e dos hindus”.⁷⁰ Sua grandeza está em sê-lo

via de comunicação ligando as regiões litorâneas e sublitorâneas [sic] com o sertão, o norte com o sul, facilitando o comércio e a colonização, evitando a escassez, ao assegurar o escoamento dos excedentes das regiões centrais,

⁶⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 50.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Ibidem, p. 167.

⁷⁰ Ibidem, p. 181.

especialmente quando a irregularidade das estações na costa prejudica a agricultura ou quando a faixa marítima fica bloqueada.⁷¹

As terras por onde o rio passa também são enaltecidas, nesse caso, por conterem “todos os elementos de prosperidade necessários a um império”: cultivo de cana-de-açúcar, abacaxi, café, extração madeireira, grande riqueza mineral e depósito de sal e de materiais de construção. Sobre as possibilidades: criação de gado (bovino, caprino, muar, equino), aclimatação do camelo, criação de bicho da seda, cultivo de algodão, cânhamo, vinha, milho, arroz, cevada, centeio, trigo e pesca em alta escala.⁷²

Em sua concepção, essas terras são “[...] tão vastas e inexploradas riquezas” e podem ser aproveitadas tanto pelos filhos do império brasileiro quanto pelas “classes desfavorecidas da Europa”,⁷³ como se a abundância de recursos para agricultura, extração ou mineração existentes nesse cenário entrecortado por via fluvial estivesse, de alguma forma, disponível para usufruto, ou como ele diz: “aguardando” os desfavorecidos. Em vista desse cenário e na presença de tão vasta riqueza, considera sensato exclamar com Goethe: “Quem diz que não há coisa alguma para os pobres e os infames, a não ser a miséria e o crime?”.⁷⁴ Deixemos por um momento esse tema e voltemos à questão da navegação do rio São Francisco.

Em vista de tais elementos, Richard Burton considera o rio São Francisco grande via de comunicação entre o litoral e o interior capaz de facilitar o fluxo de pessoas, o comércio e o escoamento da produção. E, caso implementada, a navegação a vapor também pouparia o trabalho humano.

A fim de mostrar o largo benefício em contrapartida à simplicidade de tornar as jangadas e as barcas, largamente utilizadas nas vias aquáticas brasileiras, movidas a vapor, ele descreve a aplicação de motores e melhoramentos nessas embarcações utilizando ótimos materiais encontrados no Brasil:

Nessa parte do Brasil, onde ninguém cogita de poupar mão de obra, não se ouve falar do “horse-boat” (embarcação movia a H.P.)⁷⁵ hoje tão comum nos rios da Europa Continental e ainda usados nos Estados Unidos. O motor poderia ser facilmente adaptado às jangadas e barcas. Uma plataforma com cerca de pouco mais de 2 metros de comprimento, e formando um ângulo de 20° a 31°, virada para a popa, o alojaria. Essa plataforma se compõe de cerca de 42 pranchas, cada uma com 10 centímetros, e as madeiras duras e não

⁷¹ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 182.

⁷² Ibidem, pp. 181-182.

⁷³ Ibidem, p. 182.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ “H.P.”, abreviação de “horse-power”, é uma unidade de medida britânica criada para designar a força do motor a vapor no início do desenvolvimento desses motores.

dilatáveis do País forneceriam o melhor material. Ligada por juntas verticais de ferro, que trabalham soltas uma sobre as outras, formando uma cadeia sem fim, a plataforma é ligada a um eixo “intermediário”, na parte anterior do estrado e atrás da árvore transversa que faz funcionar as pás. Essa parte é presa a fortes colunas e o diâmetro da roda é de cerca de 3:1 do eixo. Seria, fácil, assim, fazer trinta e três quilômetros por dia, com a décima parte do esforço que se gasta atualmente.⁷⁶

A receita apresentada por ele é fácil considerando os generosos benefícios: maior distância percorrida em menor tempo e com menos trabalho. A riqueza disponível, o potencial crescimento e esses benefícios devem impulsionar a navegação do rio São Francisco em todo seu curso, e ela não deve tardar a acontecer para Burton. Os obstáculos devem ser contornados para comportar a navegação a vapor, como a desobstrução de trechos e diminuição de barrancos, mas com cautela e estudos para trazer informações subsidiárias a fim de identificar o melhor trecho onde deveriam ser realizadas tais atividades.

Com esse cuidado, apresenta o levantamento e a proposta para desobstrução feita por diferentes estudiosos, com os quais ele concorda em alguns pontos e discorda em outros, como o fez com Halfeld,⁷⁷ que considera necessário o total de 1.089:000\$000 (ou £108.900) para tornar o rio um canal acolhedor. Entretanto, Richard Burton considera desperdício parte dessa despesa, já que diferentes atividades e melhoramentos deveriam ser adiados para quando começasse a navegação a vapor.⁷⁸

Em outro caso, o inglês avalia ser mais adequada a construção de uma ferrovia em detrimento de investimentos para abertura no curso do São Francisco de “um canal de 11 metros de largura no fundo do rio, estendendo-se por 72 léguas (206 milhas geográficas) de Boa Vista a Porto das Piranhas, término, atualmente, da navegação a vapor”.⁷⁹ A justificativa para oposição a essa proposta de Halfeld é de que “Difícilmente se conseguiria tal coisa; o terreno é, alternadamente, arenoso e pedregoso, profundo durante as cheias e sujeito a enorme evaporação na época da estiagem”.⁸⁰ A conclusão para Richard Burton: “Não resta dúvida de que uma linha ferroviária com trilhos leves seria o sistema de comunicação ideal”.⁸¹

⁷⁶ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 172.

⁷⁷ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld nasceu em 1797 na cidade de Clausthal-Zellerfeldem, Hanôver, onde se formou em engenharia na *Technische Universität Clausthal*. No ano de 1825, estabeleceu-se no Brasil e trabalhou como engenheiro na construção de estradas, principalmente na Província de Minas Gerais, balizamento de rios, em especial do rio São Francisco. Faleceu em Juiz de Fora, em 1873.

⁷⁸ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 185.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 186.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ *Ibidem*.

Postura semelhante à de Daniel Kidder e James Fletcher para quem deveriam coexistir as estradas de ferro e a navegação a vapor, configurando um “sistema de melhoramentos internos” capaz de solucionar as dificuldades encontradas de navegabilidade ao longo do rio São Francisco e trazer grandes benefícios à Província de Minas Gerais.⁸²

A postura de exaltação da navegação a vapor no rio São Francisco de Richard Burton baseia-se em suas observações e em diferentes estudos. E não podemos considerar que minimize a importância da navegação no rio São Francisco ao compreender ser a ferrovia mais adequada em algum trecho, e o caso a seguir, longamente abordado, denota sua intenção em identificar o meio de transporte mais adequado:

Juazeiro, como eu já disse, é o ponto final escolhido para as duas estradas-de-ferro anglo-brasileiras, a de Pernambuco e a mais jovem, da Bahia. [...] As informações a respeito de um interior rico e fértil, que só esperava comunicação ferroviária, determinaram a direção da costa rumo ao Rio São Francisco. [...] Não foi organizada uma comissão geral para fixar o sistema em que se basearia a grande linha-tronco. Deveria ter-se organizado um grupo para proceder a sérios estudos preliminares do terreno; disso não se cuidou [...]. As linhas foram abertas e construídas com quase todos os defeitos possíveis. [...] De tudo isso, resultaram queixas e recriminações; os acionistas tiveram prejuízo e o governo se viu sobrecarregado com uma dívida enorme [...]. Aqui e somente aqui, o trem-de-ferro contribuiu apenas para tornar mais atrasada a região, afetando as comunicações, que, antes, eram muito más, e agora são piores. Aqui, e somente aqui, a mula consegue rivalizar vitoriosamente, com a máquina: escritores antibrasileiros, têm comparado o progresso do Brasil com o da preguiça, e, realmente, nesse passo, ele ficará atrás até do Canadá. [...] No presente momento, pode-se dizer que os empreendimentos ferroviários no Brasil encontram-se paralisados, e o Império sofreu no mercado financeiro da Europa, devido ao desgoverno cuja maior responsabilidade cabe a estrangeiros.

Por outro lado, a navegação a vapor prosperou, e, de Juazeiro para baixo, iríamos verificar que a chegada, todas as semanas, de uma pequena embarcação ao Porto das Piranhas galvanizou toda a região, em um raio de 270 milhas, até Crato, no Ceará. Homens vestidos de couro, que nunca haviam saído da terra natal, estão agora carregando de algodão seus animais e fazendo compras com as quais nem teriam sonhado, ainda há alguns meses atrás. Em 1852, Halfeld observou: “devido às grandes cachoeiras do Rio São Francisco, tanto acima como abaixo da Cidade de Cabrobó, o tráfego fluvial tem progredido pouco”. A afirmação perdeu a razão de ser em 1867, mostrando como é vitalizante, mesmo nessas regiões escassamente povoadas, o efeito de melhores comunicações. Espero ver a Companhia de Navegação Baiana – Bahia Steam Navigation Company (Limited) aumentar sua pequena frota de dezesseis para cinquenta navios. Ela seguiu a linha certa, e com energia e economia deve prosperar.⁸³

⁸² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 170-171, vol. 2.

⁸³ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., pp. 295-296.

Apesar das críticas, a presença de estradas de ferro é indicativa e propulsora do progresso quando planejada e bem executada sua construção e a navegação a vapor é símbolo de melhor comunicação, capaz de trazer modificações substanciais no modo de escoar a produção de uma região e transformar hábitos locais; enfim, tal como os outros viajantes, inserindo-a ao *modus operandi* condizente àquele esperado de uma região pertencente ao império no concerto econômico mundial em posição de fornecedor agrícola: entraves para escoamento da produção minimizados e pessoas e mercadorias circulando além dos limites de sua localidade.

No momento em que Richard Burton faz votos de sucesso à companhia, notamos a conjuntura promissora e bons resultados financeiros. Alguns anos antes, em 1862, a entrada do capital inglês imprimiu nova fase à companhia e em novembro de 1866 a companhia havia celebrado com o governo imperial o contrato de serviço de navegação a vapor no rio São Francisco e sua frota expandia-se com a aquisição de novas embarcações, vindas da Inglaterra, e novas linhas atendidas.

Assim, a presença do capital inglês era notória na área de transportes no Brasil tanto no setor das estradas de ferro quanto da navegação a vapor e, em um império de grandes dimensões como o Brasil, a implantação desses meios de transportes assumia papel importante. O cenário apresentado pelos viajantes era de grandes possibilidades, mas para George Gardner é preciso ter cautela no investimento de capital inglês e descreve situações sobre a região do rio São Francisco para reflexão acerca da tentativa de torná-lo navegável, respaldando-se na má experiência da aplicação desse capital na Companhia do Rio Doce a fim de justificar o que considera ser uma aventura em “períodos de contagiosas especulações”⁸⁴ e evitar planos mal sucedidos.

Duas décadas após o escocês, Richard Burton da mesma forma discorre sobre a navegação do rio São Francisco apresentando elementos coletados em suas observações, e vai além ao apresentar diferentes estudos técnicos, com o objetivo de justificar a urgência de se aproveitar um campo tão vasto de atuação no Brasil como o da navegação a vapor.

No intervalo de tempo entre a vinda para o Brasil desses viajantes, o interesse despertado sobre a região permaneceu e aumentou os investimentos no setor, fruto do crescimento da produção agrícola e maior participação do Brasil no comércio internacional, em toneladas de produtos. Era preciso escoar a produção com maior eficiência para o consumidor final, em especial aqueles destacados nas relações comerciais com o Brasil: a Grã-Bretanha e os Estados

⁸⁴ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 74.

Unidos; e os britânicos, principalmente os ingleses, atuavam com força e galgavam posição nos empreendimentos realizados no Brasil para o estabelecimento da navegação a vapor, inclusive com a ligação direta entre os portos brasileiros e britânicos.

Os norte-americanos também se empenharam e, ainda no Primeiro Reinado, foi fundada a *New York South America Steam Boat Association* com objetivo de estabelecer a navegação a vapor no rio Amazonas. O histórico das negociações indica a postura agressiva assumida pelos Estados Unidos com relação ao Brasil no ramo dos transportes e, apesar da iniciativa, os resultados estiveram longe de ser satisfatórios como aponta Daniel Kidder.

Mais de uma década se passara entre o início da malsucedida experiência da companhia de navegação a vapor e a viagem de Daniel Kidder ao norte do Brasil. Nesse intervalo os impasses entre o governo brasileiro e norte-americano continuaram e no limiar do Segundo Reinado o viajante norte-americano escreve com tom de censura, alinhado às reivindicações de seus compatriotas:

Apesar das belas teorias aventadas com relação à navegação a vapor no Amazonas e seus tributários, até hoje nada se fez que mereça registro. Já em 1827, organizou-se em Nova York uma Companhia denominada South American Steamboat Company, cuja finalidade era promover a navegação no grande rio. Teve origem em uma sugestão feita pelo governo brasileiro por intermédio de seu representante nos Estados Unidos, o Sr. Rebelo, que encorajou a empresa e prometeu privilégios especiais em nome de Sua Majestade Dom Pedro I. Armou-se um navio a vapor que foi despachado para o Pará e a Companhia fez outras despesas de vulto; entretanto, devido à falta de cooperação por parte do Brasil, a empresa falhou. Há longos anos se vem reclamando do governo brasileiro pesadas indenização, mas sem probabilidade de êxito.⁸⁵

O recebimento dos valores gastos pela companhia ocorreu em 1845 e, nesse período, o governo brasileiro continuava a manter fechada a região amazônica aos interesses estrangeiros, esquivando-se dos ímpetus das outras nações de incursionar pelo rio Amazonas e seus afluentes. Assim, o sarcasmo das “belas teorias aventadas com relação à navegação a vapor” não puderam ser superadas e colocadas em prática pelos norte-americanos.

As dificuldades encontradas e os gastos a reaver não amenizaram a pressão dos vizinhos da América do Norte sobre a Legação brasileira em Washington e novas tentativas foram feitas em 1849 e 1850, sendo os pedidos de privilégio de navegação negados pelo governo brasileiro.

⁸⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., pp. 212-213.

Em meio a esse contexto delicado, a atuação de Matthew Fontaine Maury causou tensões entre o governo do Brasil e dos Estados Unidos. Tenente da Marinha dos Estados Unidos e um dos aperfeiçoadores do *Naval Observatory and Hydrographic Office*, foi obstinado defensor da livre navegação do rio Amazonas e do envio da população negra e das pessoas escravizadas nos Estados Unidos para a região brasileira, pois considerava que a Amazônia seria para essas pessoas um habitat natural, evitando possíveis conflitos internos com esse grupo, além de trazer benefícios econômicos para os estados norte-americanos do Sul então em dificuldades.⁸⁶

Richard Burton e sua recorrente atitude em dizer aquilo considerado verdadeiro por ele, independentemente de opiniões antagônicas, concorda com o polêmico Tenente Maury ao dizer que ele “tem, incontestavelmente, razão, quando observa que os vales do Amazonas e do Mississipi são complementos comerciais um do outro, um fornecendo o que falta ao outro, no vasto movimento comercial”.⁸⁷

Enquanto isso, os viajantes norte-americanos procuraram amenizar o incidente sobre a viagem realizada pelo tenente entre 1851 e 1852 na região amazônica, mesmo com a negativa ao seu pedido de realizar uma expedição que se dizia científica no Brasil com o objetivo de escamotear seus reais interesses,⁸⁸ datado de 1850, e o tom agressivo e a postura belicosa de seus escritos sobre a proteção do governo brasileiro à livre navegação no Amazonas.

Apesar das críticas de Daniel Kidder à conduta dos representantes do Império brasileiro na questão envolvendo a empresa nova iorquina *South American Steamboat Company*, a postura amigável dele e de James Fletcher presentes ao longo dos relatos entra em cena para reprovar Matthew Maury e suas ações enérgicas:

Em 1853, uma tradução de cartas do tenente Maury foi publicada no “Correio Mercantil”, que é um jornal de grande circulação no Rio de Janeiro. Bem me lembro da comoção que as suas opiniões sobre o Amazonas produziram na capital, juntamente com a notícia de que uma expedição de “flibusteiros” estava se preparando em Nova York para forçar a abertura do grande rio. E’ certamente motivo de profunda tristeza, que um autor cujos escritos e investigações científicas, (não obstante a sua curteza de vistas em relação ao seu próprio país) tenham servido e continuem a servir o mundo, se tenha permitido fazer uso de uma linguagem capaz não só de excitar uma nação sensível, argumentos que podem ser interpretados como dignos de “flibusteiros”. Si o tenente Maury tivesse abandonado a sua linguagem ofensiva, grande parte de seus argumentos teriam sido legitimamente levados em considerações pelos brasileiros, como sendo nada menos que a defesa de

⁸⁶ Cf. LUZ, Nícia Vilela. *A Amazônia para os negros americanos (As origens de uma controvérsia internacional)*. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1968.

⁸⁷ BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico...*, op. cit., p. 177.

⁸⁸ LUZ, Nícia Vilela. *A Amazônia para os negros americanos...*, op. cit., p. 61.

uma teoria que pode estar com a razão e eu estou certo que teria poupado muitas suspeitas e suscetibilidade desnecessárias. Depois disso vêm aumentando os sentimentos que unem os dois países, e, estamos certos, virá o tempo em que ambos os governos estarão fortemente ligados por interesses comerciais [...].⁸⁹

É bastante significativo os norte-americanos repreenderem o Tenente Maury por sua forma de apresentar os argumentos e não pela teoria em si, de que é interessante tanto para o Brasil quanto para outros países, em especial os Estados Unidos, a abertura do rio Amazonas para o incremento das transações comerciais, aumento no número de habitantes, melhor aproveitamento dos recursos naturais e presença da civilização. E eles não poderiam criticar abertamente os argumentos de Maury porque eles os compartilhavam:

Depois de 1838, pequenos navios do governo foram, de tempos em tempos, mandados para o Rio e Amazonas, afim de navega-lo até o Rio Negro. Tais viagens se repetiram com intervalos, e bastaram à navegação a vapor no Amazonas até 1853. Entretanto [sic] o nosso globo não apresenta, em qualquer outro ponto de sua superfície, mais esplêndido palco para empresas de navegação a vapor. Não somente é o Amazonas navegável, por mais de 3.000 milhas, como também o Tocantins, o Xingú, o Tapajoz, o Madeira, o Negro, e seus afluentes, são ininterruptamente navegáveis por varios milheiros de milhas. Todos esses rios correm através do mais rico solo e das mais luxuriantes vegetações do mundo.⁹⁰

E a urgência em abrir o Amazonas defendida por Maury também o é por Daniel Kidder e James Fletcher para os quais “Varias coisas são de urgente importância para o bem estar presente e futuro do Brasil”, e na listagem desses elementos o sexto item é dedicado à questão: “O Rio Amazonas, com certas restrições, deve ser aberto ao comércio do mundo. O maior vale do globo, nessas condições, produzirá, nos proximos dez anos, incalculaveis beneficios”.⁹¹

Para eles os argumentos de Maury são válidos, todavia a forma de apresentá-los desrespeita a soberania do Império brasileiro, o que está em desacordo e prejudica as investidas desses norte-americanos em aproximar o Brasil e os Estados Unidos, principalmente, por meio dos laços comerciais, fazendo frente à soberania britânica.

Sobre a questão da soberania nacional, a fim de amenizar o incidente com a questão da navegação no Amazonas, eles escrevem após James Fletcher trazer dados sobre sua viagem pela região:

⁸⁹ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 344-345, vol. 2.

⁹⁰ Ibidem, pp. 331-332, vol. 2.

⁹¹ Ibidem, pp. 359 e 362, vol. 2.

No caso em apreço, o Brasil, e só ele, tem o direito, de controlar os rios que estejam dentro de suas fronteiras, não importando que os mesmos nasçam ou não em outros países, e, tanto quanto o tratado que deu aos Estados Unidos o direito de navegação sobre o S. Lourenço, em que nenhum outro país, tem o direito de forçar a Inglaterra a abrir aos Estados Unidos aquele rio, pelo fato de muitos de seus tributários terem suas nascentes no território da União, também nenhuma justiça poderá forçar o Brasil a conceder a livre navegação do Amazonas. Entretanto [sic] embora eu me rejubile em ver o Brasil progredir com seus próprios recursos, seria de incalculável benefício para essa nação, bem como para as nações vizinhas, que ela quizesse aplicar, ao problema do Amazonas, os princípios pelos quais se bateu no Rio da Prata, fazendo com que o poderoso rio se abra ao comércio do mundo.⁹²

As semelhanças entre os discursos de Maury e de Daniel Kidder e James Fletcher sobre os benefícios da livre navegação são notórias, bem como a maneira de apresentá-los. De toda forma, os últimos colocam a soberania brasileira de legislar sobre seu território como condição *sine qua non* e consideram a abertura benéfica, associando-a ao amadurecimento do império em “progredir com seus próprios recursos”. Notamos, portanto, a inversão do discurso:

Cerca de metade da Bolívia, dois terços do Perú, três quartos do Equador, e metade da Nova Granada são regados pelo Amazonas e seus afluentes. Com a falta de navegação a vapor, o tráfego de todas essas regiões se dirige para o ocidente, atravessando os Andes, até o porto de Callau. Aí, os produtos são embarcados, e, depois de dobrar o cabo Horn, e viajar oito ou dez mil milhas, encontram-se ainda na altura do estuário do Amazonas, em seu caminho para a Europa ou para os Estados Unidos; portanto, si a navegação do Amazonas for considerada livre, a produção das terras interiores pode ser embarcada no porto do Pará, muito preferivelmente a ter de ser enviada, através dos Andes, para os portos do Oceano Pacífico.⁹³

O contexto apresentado em virtude do fechamento do Amazonas é desfavorável para os Estados Unidos e é grande a extensão a ser percorrida pela produção embarcada próxima à região amazônica, com necessidade de contornar o sul do continente americano e passar pelo Cabo Horn onde os acidentes com embarcações poderiam ocorrer devido à força das águas no local.

Assim, a abertura encurtaria a distância navegada, aumentaria o fluxo de mercadorias e facilitaria seu escoamento, mesclando os desejos norte-americanos de navegar livremente pelo Amazonas para favorecer seu comércio e a área de atuação na América do Sul a ganhos incalculáveis para o Brasil.

⁹² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 347-348, vol. 2.

⁹³ Ibidem, pp. 348-349, vol. 2.

Mais produtos comercializados significa aumento de arrecadação, e, associado a esse ponto, os políticos brasileiros deveriam ter em vista a importância da arrecadação de impostos obtidos nessas transações para a receita do país, aliás mal gerenciada também porque sufocam a agricultura, principal atividade brasileira:

As rendas do Império são quasi que totalmente provenientes de pesados impostos sobre o comercio. Infelizmente, a nação conta com poucas indústrias para poder apelar para as altas tarifas como meio de proteção. Suas taxas sobre importação constituem um imposto direto sobre o consumo interno; ao passo que as taxas sobre exportação embaraçam seu comercio externo. Por essa forma, a agricultura se vê duplamente oprimida, e é sob o peso de grandes dificuldades que os imensos recursos do país se têm desenvolvido em grau relativamente pequeno.⁹⁴

A inquietação estrangeira e essa situação delicada ocorria na região do império mais distante do olhar controlador da capital carioca e muito longe de ser palco da atuação e da presença do governo, rarefeita presença de habitantes em uma área de milhares de quilômetros de extensão, denotando os limites da ocupação brasileira na região amazônica.

A fim de reverter tal quadro e conter os ímpetos estrangeiros uma série de medidas foi tomada, tais como o projeto de criação da Província do Amazonas com a elevação da Comarca do Alto Amazonas, depois Rio Negro, apresentado em 1826 pelo deputado Romualdo Antônio de Seixas, e, em 1839, pelo deputado João Cândido de Deus e Silva, ambos eleitos pelo Grão-Pará. Aprovado na Câmara dos Deputados em junho de 1843, entrou na pauta de discussões do Senado em 22 de julho de 1850, sendo logo aprovado (Lei n. 582, de 5 de setembro de 1850).

Ainda havia a questão da navegação a vapor. Era preciso que o Brasil se valesse do rio Amazonas e seus afluentes de forma sistemática para afastar o interesse estrangeiro, destacadamente o norte-americano marcado pela agressividade à política brasileira e reiteradas tentativas de formação de companhias com capital estrangeiro, notadamente inglês, em uma região importante e estratégica para o império.

No dia seguinte à criação da Província do Amazonas, pela Lei n. 586, de 6 de setembro de 1850, artigo 2º, parágrafo 1º, o governo brasileiro autorizou o estabelecimento no rio Amazonas e no rio Pará da navegação a vapor para transporte, correios, rebocagem até províncias vizinhas e territórios estrangeiros fronteiriços.⁹⁵ Apesar da proteção do governo

⁹⁴ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 352-353, vol. 2.

⁹⁵ Iniciativas para a navegação a vapor na região datam de épocas anteriores. Em 1828, foi constituída com capital misto a *Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense*, na Cidade de Belém. Um dos objetivos era realizar a navegação a vapor no Rio Amazonas e seus afluentes. Dados da instituição da sociedade foram publicadas na Inglaterra com o objetivo de angariar capital para

imperial, não houve interessados e José da Costa Carvalho, marquês de Monte Alegre, apelou para o seu amigo Irineu Evangelista de Sousa.

Se uma das queixas dos norte-americanos ao longo do Primeiro Reinado e do Segundo Reinado era a necessidade da navegação a vapor no rio Amazonas e seus afluentes, o que dizem os viajantes sobre seu estabelecimento?

O impacto da criação da Província do Amazonas e da navegação a vapor não atingiu de forma igualitária a região norte, em algumas localidades encareceu produtos, mas é significativa a descrição de Henry Bates sobre a influência desses acontecimentos ao longo do tempo na rotina de uma cidade, capazes de mudar a dinâmica, agregar valores sociais e formar o corpo político local:

Em 1850, Ega era apenas um arraial sob a jurisdição da cidade do Pará, distante dali dois mil quilômetros. Em 1852, com a criação da nova província do Amazonas, o lugarejo foi elevado a [sic] cidade, enviando seus representantes ao parlamento provincial de Barra; passou a ter seu tribunal e seus juízes permanentes, acabando por ser elevado a [sic] sede da comarca. Um ano depois, ou seja em 1853, a navegação a vapor foi estabelecida no Solimões, e a partir de 1855 um vapor fazia regularmente a ligação entre o Rio Negro e o Nauta, no Peru, de dois em dois meses, fazendo escala em todos os portos ao longo do rio e gastando dezoito dias para fazer o percurso de 1.800 quilômetros rio-acima. O comércio e a população não aumentaram, entretanto, com essas mudanças, o povo tornou-se mais “civilizado”, isto é, começou a se vestir segundo o último figurino de Paris, ao invés de andar de tamancos sem meias e em mangas de camisa; além disso, adquiriu o gosto pelo dinheiro e pelos cargos públicos, dividiu-se em partidos e perdeu uma parte de sua primitiva simplicidade de maneiras.⁹⁶

Outra faceta é trazida por Daniel Kidder e James Fletcher sobre o “fato singular [de] que o Brasil tivesse sido o primeiro país da América do Sul, e talvez para um Imperio tão vasto, o primeiro do mundo, a ligar as suas províncias pela navegação a vapor. Pará está agora colhendo os frutos dessas sabias medidas”⁹⁷ a iniciar pela diminuição do número de frades no Convento de Santo Antônio, onde a maior parte do terreno foi cedida “à Cia. de Navegação Amazonas, (companhia brasileira)”

o empreendimento, entretanto não foi arrecado o valor necessário devido ao desinteresse comercial. Outro programa de navegação, criado por Tenreiro Aranha, mais tarde envolvido com a criação da província amazonense, foi apresentado na Corte do Império em 1838, contudo a oposição alegou ser essa questão de responsabilidade provincial do Pará. Apesar de malogrado o esforço, o interesse despertado fez com que o assunto viesse à tona na província paraense. A Assembleia da Província do Pará, em 1840, concedeu privilégio por dez anos para quem estabelecesse linhas de vapores no Rio Amazonas e no Rio Pará, no ano seguinte ela foi atribuída à Joaquim Antonio Pinheiro, mas sem sucesso. Cf. BITTENCOURT, Agnello. *Notas históricas sobre a navegação do Amazonas*. Separata do “Boletim da Associação Comercial do Amazonas”. Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1949.

⁹⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., pp. 204-205.

⁹⁷ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 295, vol. 2.

e “Essa companhia está agora construindo em terrenos nas suas proximidades, grandes oficinas, depósitos de carvão, cais, etc... em suma [sic] tudo que é essencial aos negócios da navegação a vapor”.⁹⁸

Em conformidade às reiteradas críticas à religiosidade brasileira e às atividades da Igreja Católica no Brasil, diminuí-las em detrimento do avanço da navegação a vapor é algo louvável na opinião dos norte-americanos, como se o atraso causado pela liturgia fosse compensado por tal sábia medida.

E um dos importantes benefícios da navegação a vapor, maior trajeto percorrido em menos tempo, é apresentado por eles em contrapartida às embarcações até então utilizadas e os longos períodos despendidos nas viagens:

Esses vapores excedem de muito as antigas canôas fluviais, de popa e proa quadradas, pois, logo que o viajante faz uma viagem em navio, começa a dar algum valor ao tempo e esquece a sua antiga maneira de gastar três meses numa viagem de três ou quatro dias. O capitão Pimenta Bueno, (filho do ilustre senador) que é o agente-superintendente, energético e cavalheiresco, disse-me que, com os bonus do governo e os negócios do comercio, os vapores davam perfeitamente lucro. Todos são bons barcos, na maioria construídos de ferro, que é decididamente o melhor material a empregar, por causa dos vermes, que são muito destruidores no Rio Amazonas.⁹⁹

Assim, a realização das viagens a vapor trouxesse valorização do tempo e uma modificação da relação do homem com o meio, pois até então as viagens demoravam mais para serem feitas em virtude da rusticidade das embarcações. Os vapores vieram modificar a dinâmica dessa região, acelerando o transitar pelas vias fluviais, o homem sobrepujando o meio natural.

Interessante o fato apresentado dos barcos em circulação pelas águas brasileiras serem construídos de ferro quando há pouco mais de duas décadas, em março de 1838, George Gardner na ilha de São Pedro, Maceió, traz a sensação de estranhamento de um político brasileiro sobre a utilização desse metal na fabricação das embarcações:

Lembra-me ter estado conversando certa vez sobre navegação a vapor com o presidente de uma província do sertão, e, quando lhe disse que muitos navios a vapor dos ingleses eram agora feitos inteiramente de ferro, o homem não disse que não cria em mim, mas apenas observou que, “no Brasil, ferro deitado na água sempre afunda”.¹⁰⁰

⁹⁸ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 295-296, vol. 2.

⁹⁹ Ibidem, p. 339, vol. 2.

¹⁰⁰ GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil...*, op. cit., p. 72.

Paulatinamente os vapores passaram a fazer parte da realidade brasileira e a descrição da experiência de Henry Bates durante uma de suas viagens utilizando essas embarcações é significativa. Após deixarem a embocadura do rio Japurá, o inglês descreve o estranhamento com a velocidade alcançada e a incorporação de palavras de origem inglesa nos redutos do norte do Império:

Tivemos uma noite escura e chuvosa depois que passamos por Tunantins, e os passageiros mostraram-se inquietos com a velocidade de 12 milhas horárias desenvolvida pelo vapor, cujo madeirame estremecia todo por causa da força das máquinas. Muitos não conseguiram dormir, inclusive eu próprio. Finalmente, um pouco depois da meia-noite, um grito súbito sobressaltou-nos: “*Back her!*” (Era comum o emprego de termos ingleses quando se lidava com máquinas a vapor.) O piloto deu um salto para o leme e dali a pouco ouvimos o barulho do tambor da roda de propulsão quando passou rapando pelo paredão da mata, contra o qual quase íamos colidindo frontalmente. Para sorte nossa, era grande a profundidade da água junto ao barranco.¹⁰¹

Com efeito, a influência inglesa na área da navegação a vapor faz-se presente no dia a dia da tripulação e também das companhias atuantes no setor área, porque algumas das embarcações em circulação pelo Império eram fabricadas no Brasil, como no caso do Estaleiro de Ponta da Areia, no Rio de Janeiro,

onde 400 ou 500 mecanicos e operarios sob direção de europeus e brasileiros, realizam trabalhos importantes de grande tamanho. No ano de 1854, alem de caldeiras e alambiques, esses estabelecimentos construíram quatro vapores, com suas maquinas, e atualmente estão nos seus estaleiros mais dois vapores e uma barca.¹⁰²

Apesar de existente, a participação brasileira era restrita e muitos dos vapores eram trazidos de outros países, principalmente da Inglaterra. Em alguns casos, as frotas eram especialmente lá construídas e trazidas para o Brasil, como o fora para *Brazilian Steam Packet Company*, que fazia ligação entre o Rio de Janeiro e o Amazonas.¹⁰³

Devido à origem, a preocupação de que as embarcações tivessem nacionalidade brasileira, ou seja, navegassem com a bandeira do Brasil, é explícita nos decretos sobre a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*; ainda mais diante dos impasses na navegação no Amazonas em virtude da pressão estrangeira e a decisão do governo peruano,

¹⁰¹ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 289. [itálico no original]

¹⁰² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 215, vol. 1.

¹⁰³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil...*, op. cit., p. 17.

pressionado pela Grã-Bretanha e os Estados Unidos, de permitir a navegação pelas nações amigas do trecho do rio sob sua jurisdição até Nauta, não por acaso, justamente aquela localidade que deveria ser atendida pela companhia brasileira.

Como passageiros do governo, Louis Agassiz e sua comitiva foram agraciados com um navio à disposição deles durante um mês para percorrer o trajeto entre Pará e Manaus “provido de tudo o que possa ser necessário durante esse período de tempo: alimentos, criados, etc.”¹⁰⁴ Após esse trecho, eles viajam em outro vapor, não inteiramente às ordens deles, porém o conforto e facilidades não terminam. Sua conclusão: “É impossível estar mais bem aparelhado para a comodidade do viajante do que os vapores do Amazonas”.¹⁰⁵

Elogios também encontrados em Henry Bates sobre o bom atendimento à bordo e a destreza do piloto da embarcação:

7 de novembro de 1856. – Embarquei no “Tabatinga”, um vapor que fazia a rota do Alto-Amazonas, para uma excursão a Tunantins, um pequeno povoado semi-indígena situado a 360 quilômetros de Ega. O Tabatinga era um barco de ferro, de cerca de 170 toneladas, construído no Rio de Janeiro e equipado com motores de cinquenta cavalos. O salão, com cabinas dos dois lados para vinte passageiros, ficava no tombadilho e era aberto nas duas extremidades para dar passagem às correntes de ar. O capitão, ou “comandante”, era um tenente da marinha brasileira, um perfeito homem do mar, de rígida disciplina. [...]

Passamos quatro dias viajando. O piloto, um mameluco de Ega que eu conhecia de longa data, mostrou ser um profundo conhecedor do rio, além de possuir uma resistência física fora do comum. Permanecia no seu posto o tempo todo, exceção feita de três ou quatro horas no meio do dia, quando então era substituído por um rapaz que trabalhava como aprendiz; ele sabia a largura do canal e conhecia todas as suas curvas, bem como a extensão de todos os baixios – que mudavam anualmente de lugar – desde o Rio Negro até Loreto, num percurso de mais de mil e quinhentos quilômetros.¹⁰⁶

Em vista das facilidades e do usual enaltecimento de figuras importantes do Império por Louis e Elizabeth Agassiz, o presidente da companhia Barão de Mauá é apresentado em meio aos elogios de seus compatriotas e suas qualidades como “financista de grande capacidade e homem de perseverança, energia e patriotismo raros”. Apesar do desejo em conhecê-lo pessoalmente, o brasileiro estava em viagem pela Europa na ocasião.¹⁰⁷

Os aspectos negativos e, mormente, os positivos apresentados sobre o estabelecimento da navegação a vapor no rio Amazonas e seus afluentes estão voltados para as localidades

¹⁰⁴ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 104.

¹⁰⁵ Ibidem, p. 129.

¹⁰⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas...*, op. cit., p. 279.

¹⁰⁷ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 104.

contempladas e aspectos do cotidiano das viagens. Paralelamente ao reconhecimento dos benefícios locais, as críticas em alguns dos relatos permanecem porque a circulação dos vapores pela companhia brasileira não modificou a proibição do tráfego pelas nações estrangeiras.

Para Daniel Kidder e James Fletcher, as finanças do Brasil estão em boas condições, mas a conduta do Império deveria ser diferente e “mostrar-se disposta a aceitar e cultivar uma maior reciprocidade para com as nações da Terra, abandonando toda política estreita que a contrarie”.¹⁰⁸

Louis Agassiz compartilha a opinião de Daniel Kidder e James Fletcher, e durante sua viagem pela região amazônica ele retoma a questão do baixo número de habitantes e da falta de moralidade, atributos necessários para o desenvolvimento econômico e social de uma região. Condições ainda não satisfeitas de acordo com suas observações *in loco*, dificultando a exploração dos recursos da região.

Essas são questões internas do Império e dizem respeito à política do governo central no norte do país e à capacidade de aproveitamento de seus recursos. A solução apresentada por Louis Agassiz coloca as nações estrangeiras em condições de ajudar a solucioná-las, obviamente beneficiando o Brasil: “Para chegar a esse resultado, é extremamente importante abolir todo entrave à livre navegação do Amazonas e seus tributários; é preciso abrir essas grandes vias fluviais à ambição e à concorrência de todos os povos.”¹⁰⁹

Ao passo que a livre presença de todos os povos ajuda “a desenvolver os recursos naturais dessa região incomparável” marcada pela grande riqueza natural e miséria e fome dos moradores, é indispensável à existência da livre concorrência e extinção de qualquer monopólio.¹¹⁰ Caso os Estados Unidos participassem desse grande movimento em prol do Império, qual seria seu papel?

Enquanto se discutiam todas essas questões [sobre o futuro do Vale Amazônico], e se anteviam os tempos em que, sobre as margens do Amazonas, florescerá uma população mais ativa e vigorosa do que aquela que até agora aí tem vivido, – em que todas as nações do globo terão sua parte nessas riquezas – em que os dois continentes gêmeos andarão de mãos dadas, o americano do Norte ajudando o do Sul a desenvolver seus recursos – em que a navegação se estenderá de Norte a Sul, tanto quanto de Leste a Oeste, conduzindo pequenos vapores até às nascentes de todos os tributários, – enquanto assim se faziam cogitações, aproximávamo-nos da meta de nosso passeio.¹¹¹

¹⁰⁸ KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., p. 352, vol. 2.

¹⁰⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 154.

¹¹⁰ Ibidem, pp. 296-297.

¹¹¹ Ibidem, p. 161.

O papel a ser desempenhado pelos Estados Unidos, juntamente com os países americanos do norte, é de tutor a ajudar no desenvolvimento e no relacionamento dos continentes gêmeos. Dessa forma, exclui-se o importante e secular parceiro econômico brasileiro: a Grã-Bretanha, que não faz parte dessa relação próxima dos países estabelecidos no mesmo continente. E se a relação intracontinental é importante na aproximação entre Brasil e Estados Unidos, ela não afasta os interesses britânicos e das outras nações do globo, pois todas “terão sua parte nessas riquezas”, como se houvesse riqueza disponível a espera de estrangeiros dispostos em aproveitá-las.

A semelhança de tal colocação com os apontamentos de Richard Burton é sintomática. Tanto Louis Agassiz, ao tratar da região amazônica, quanto o inglês ao abordar as regiões banhadas pelo rio São Francisco, consideram a existência de vastas e ricas terras inexploradas ou parcamente exploradas à espera de oportunidades para estrangeiros aproveitarem e fazerem jus ao potencial observado já que os nacionais não o fazem.

Paralelamente à questão da abertura do Amazonas e afluentes, para os viajantes norte-americanos é preciso haver outras frentes em busca de oportunidades comerciais no Brasil e esmaecer a presença britânica. Esse é um dos objetivos na perspectiva de Daniel Kidder e James Fletcher:

O grande interesse do comercio brasileiro atrai um imenso numero de navios, de todas as partes do mundo. [...] Desde 1839, que o Brasil conta com linhas de vapor, que percorrem todas as quatro mil milhas do seu litoral, mas foi somente em 1850, que se estabeleceu a comunicação por meio de vapores com a Europa. Foi então que a “Royal British Mail Steamship Company”, cujos navios partiam de Southampton, iniciou as suas viagens mensais. Em 1857, o Brasil teve por algum tempo seis diferentes linhas de navegação a vapor ligando a Inglaterra, França, Hamburgo, Portugal, Belgica e Sardenha. [...] Os Estados Unidos, que até aqui foram o grande rival comercial da Inglaterra no Brasil, não possuem uma só linha de vapores para qualquer país da América do Sul; e, ao passo que a Inglaterra está colhendo grandes rendas em ouro, a balança do comercio cada ano pesa contra nós. Apesar disso ser tão evidente, parece extranho que o governo da União, que tem auxiliado a desenvolver os nossos interesses mercantís, subsidiando as linhas de vapores que se dirigem a outras terras, se haja mostrado muito tardo em relação à America do Sul, e principalmente esquecido do Brasil. O comercio inglês com o Brasil, desde a fundação de sua primeira linha de vapores em 1850, aumentou as suas exportações de mais de 100%, ao passo que os Estados Unidos exigiram treze anos para fazer o mesmo progresso. O seu comercio total com o Brasil aumenta de 225%, desde a inauguração da primeira linha de vapores. Cada ano, a balança do comercio vem aumentando rapidamente contra nós.¹¹²

¹¹² KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros...*, op. cit., pp. 220-221, vol. 1.

Na disputa por oportunidades mercantis, a falta de perspicácia do governo norte-americano acarretava uma participação mesquinha no comércio brasileiro que atraía a atenção de países “de todas as partes do mundo” interessados em comercializar, estando diferentes países europeus diretamente ligados a ele por linha de vapores.

Os Estados Unidos eram os maiores compradores de café brasileiro, conferindo-lhes uma posição significativa dentre os parceiros comerciais do Império, contudo não possuíam qualquer comunicação direta com seu vizinho continental, enquanto seu principal rival galgava postos cada vez maiores no comércio com o Brasil e tinha largo incremento anual dos lucros.

Assim, o discurso dos benefícios para o Brasil trazido com as linhas de vapores percorrendo suas vias aquáticas perenizava a colocação brasileira no comércio internacional e simultaneamente favorecia seus parceiros comerciais; era certamente compensatória em termos financeiros a comunicação direta, em especial, para os Estados Unidos e Daniel Kidder, James Fletcher e Louis Agassiz buscaram-na por meio das informações apresentadas em seu relato e da atuação para aproximar os países.

Trazendo uma nota mais branda para o peso comercial dessa relação, Louis e Elizabeth Agassiz apresentam a beleza natural a ser desfrutada

[...] depois que uma linha de vapores liga diretamente Nova York ao Rio de Janeiro, quão fácil não seria a quem quisesse desfrutar a admirável natureza dos trópicos vir passar um verão em Petrópolis, em lugar de ir a Newport ou Nahant. Têm-se aqui as mais belas paisagens de todas as redondezas do Rio e passeios para cansar o mais infatigável cavaleiro.¹¹³

James Fletcher ampliou seus esforços e procurou obter apoio junto à Comissão de Comércio em Boston, onde se reuniu em julho de 1863 para falar sobre a importância e urgência de se realizar a comunicação direta Brasil-Estados Unidos; e o contato com Thomas Rainey, seu amigo e compatriota, e o político alagoano Aureliano Tavares Bastos ampliou a repercussão do tema em terras norte-americanas e brasileiras.

Thomas Rainey dirigiu uma petição ao governo norte-americano, em 1856, solicitando subsídios para uma linha de paquetes a vapor ligando Nova York e Savana, nos Estados Unidos, ao Maranhão, no Brasil, passando por outros portos.¹¹⁴ Dois anos depois, foi publicada sua obra *Ocean Steam Navigation and Ocean Post* sobre a importância da participação de um povo

¹¹³ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 61.

¹¹⁴ Cf. BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do solitário*. 3 ed. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1938, p. 409.

“active, enterprising, and comercial” como o norte-americano na navegação a vapor tanto com o Brasil quanto outros países do globo.¹¹⁵

Outra de suas publicações em defesa do tema faz parte da primeira edição do relato de Daniel Kidder e James Fletcher e foi preparada para a *New York Historical Society* com o título *The Commerce of Brazil with the United States and Great Britain, considered in its bearings on the establishment of Mail-Steamship Communication between the United States, the West India Islands, and Brazil*.¹¹⁶

Na corrida por usufruir das possibilidades de lucro como parceiro comercial brasileiro é importante eliminar entraves e torná-la direta a fim de diminuir gastos e aumentar lucros. Enquanto os norte-americanos buscavam apoio em diferentes instâncias no Brasil e nos Estados Unidos, os britânicos colhiam alguns dos frutos de seus esforços:

No [The New York] Times de 5 de Dezembro p. p. appareceu um paragrapho chamando a attenção para o facto que os negociantes do rio, por causa do grande incremento do algodão na provincia, queixavão-se da falta de communicação directa com Santos!

Sabe-se que na Inglaterra não ha muita demora a respeito de questões commerciaes; e em consequencia do dito paragrapho, appareceu uma carta no dia seguinte, á qual, sendo traduzida, recommendo a attenção de todos.

“Liverpool, 6 de Dezembro.

Senhor. – Seu artigo commercial de hontem faz referencia ás representações dos negociantes no Rio a respeito do assumpto de communicações por vapor entre Santos [SP] e a Europa, e insiste que a linha de vapores entre Liverpool e Brasil devia visitar aquelle porto. A’s representações assim avançadas, os accionistas dos vapores mencionados não podem dar senão uma só resposta, e vem a ser, que hoje resolverão que o seu vapor NEWTOM, deixando Liverpool para o Brasil no dia 9, deve proceder a Santos, e que uma communicação semelhante continuará cada mez dalli para diante, *emquanto o commercio offerecer bastante attracção*.¹¹⁷

As dificuldades em escoar a produção brasileira e atender às necessidades do mercado externo interessado em comercializar diretamente com o Brasil são solucionadas com prontidão e assim deve ser para J. J. Aubertin porque “Tendo a província [de São Paulo] chamado o mundo para vir commerciar em Santos, já recebeu uma resposta pelas ondas do Atlântico. Já foi a luva atirada, nem deve ser recusado o repto”.¹¹⁸

¹¹⁵ RAINEY, Thomas. *Ocean Steam Navigation and Ocean Post*. New York: D. Appleton & Co.; London: Trübner & Co., 1858, p. VI.

¹¹⁶ KIDDER, Rev. D. P.; FLETCHER, Rev. J. C. *Brazil and The Brazilians portrayed in historical and descriptive sketches*. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857, pp. 607-622. [Appendix H]

¹¹⁷ AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo...*, op. cit., pp. 32-33. [caixa alta e itálico no original]

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 32.

Sobre os anseios dos norte-americanos em verem-se livres para navegar pelo Amazonas e afluentes, Louis Agassiz traz a informação tão desejada em uma nota de rodapé, escrita após ele ter deixado as terras brasileiras: “Quando estas linhas foram escritas, nada fazia supor que o Amazonas viesse a ser tão cedo aberto à livre navegação do mundo. A admissão dos navios mercantes, de todos os pavilhões, ao livre trânsito nas águas brasileiras do grande rio é fato consumado desde 7 de setembro de 1867”.¹¹⁹ Mas não somente congratulações fazem parte da nota, pois o tom preventivo sobre os benefícios da livre concorrência permanece.

Ressalvas e opiniões divergentes sobre a forma como a comunicação deveria ocorrer no Brasil são ecos da idiossincrasia dos viajantes e suas percepções da realidade brasileira, e, em meio a elas, é consensual o papel dinamizador das ferrovias e da abertura dos rios e dos vapores no fluxo de mercadorias e pessoas, elementos justificáveis para sua implantação, ou seja, fomentar setores fundamentais da economia brasileira responsáveis pela inserção do império no cenário econômico mundial ao trazer o encolhimento das distâncias a serem percorridas.¹²⁰

¹¹⁹ AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil...*, op. cit., p. 127. [nota 3]. Decreto Nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866: “Abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e S. Francisco á navegação dos navios mercantes de todas as nações. No intuito de promover o engrandecimento do Imperio, facilitando cada vez mais as suas relações internacionaes, e animando a navegação e o commercio do rio Amazonas e seus affluentes, dos rios Tocantins e S. Francisco, ouvido o Meu Conselho de Estado, Hei por bem Decretar o seguinte: Art. 1º Ficar á aberta, desde o dia 7 de Setembro de 1867, aos navios mercantes de todas as nações, a navegação do rio Amazonas até á fronteira do Brasil, do rio Tocantins até Cametá, do Tapajós até Santarem, do Madeira até Borba, e do rio Negro até Manáos. Art. 2º Na mesma data fixada no art. 1º ficará igualmente aberta a navegação do rio S. Francisco até á Cidade do Penedo. Art. 3º A navegação dos affluentes do Amazonas, na parte em que só uma das margens pertence ao Brasil, fica dependendo de prévio ajuste com os outros Estados ribeirinhos sobre os respectivos limites e regulamentos policiaes e fiscaes. Art. 4º As presentes disposições em nada alterão a observancia do que prescrevem os Tratados vigentes de navegação e commercio com as Republicas do Perú e de Venezuela, conforme os regulamentos já expedidos para esse fim. Art. 5º Os Meus Ministros e Secretarios de Estado, pelas Repartições competentes, promoverão os ajustes de que trata o art. 3º, e expedirão as ordens e regulamentos necessarios para a effectiva execução deste Decreto. *COLLECCÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1866*. Tomo XXIX. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 362.

¹²⁰ BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”..., op. cit., p. 634.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil do Segundo Reinado, no período 1840-1870, recebeu viajantes britânicos e norte-americanos de atuação em diversas áreas. Movidos por distintos objetivos para realização da viagem, eles percorreram algumas das províncias e registraram suas vivências nos relatos de viagem, salvaguardando suas experiências.

Os relatos de viagem são o resultado da permanência, do espaço percorrido no Império e da observação de aspectos da realidade brasileira encontrada, que foi sua matéria-prima. A elaboração dos escritos estava inserida no movimento de produção de informações para leitores leigos e especialistas nas áreas de estudo dos viajantes. Havia modelos e parâmetros seguidos na produção dos relatos para lhes trazer legibilidade e aceitação nos círculos sociais, institucionais e econômicos com interesses no Brasil, considerando que eles mesmos se tornaram modelos para outros viajantes, pois existia o desejo de tornarem-se referenciais nos assuntos abordados nos relatos, promoverem a si próprios e defenderem temas caros aos seus financiadores e de relevância pessoal.

No item de identidade profissional e interesse pela viagem, viajantes eram naturalistas, religiosos, políticos, cientistas, médicos. Eles se moveram pelo território brasileiro e as cenas observadas estavam no limite de seu olhar, constituído pela formação intelectual que traziam, mais as idiossincrasias pessoais, a capacidade de estabelecer empatia com pessoas diferentes, estabelecendo aproximações e afastamentos ao se relacionarem e observarem a vida nas paragens percorridas.

Por outro ângulo, os britânicos e norte-americanos eram oriundos de países com as mais importantes relações mercantis com o Império brasileiro e tinham interesse pessoal ou institucional na manutenção ou melhoria de tais relações. Na confluência dessas esferas encontramos uma escrita direcionada e cuidadosamente pensada em que uma ampla gama de considerações sobre a realidade brasileira foram feitas a partir do imbricamento entre as particularidades dos viajantes e o contexto cultural, político e econômico com que haviam tido contato na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos ou em outros países.

Dessa forma, compreendemos os relatos de viagem na confluência entre a proposta de Luciana Martins – em que a presença dos viajantes em solo brasileiro instiga-os a um olhar simultaneamente “para dentro” e “para fora”, atribuindo sentido ao que foi vivenciado pelo viajante a partir de suas experiências e daquilo que lhe é novo¹ – e de Mary Pratt, quando

¹ MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

consideramos que no movimento de observar aspectos da realidade brasileira e registrá-los nos relatos, os viajantes utilizaram filtros culturais, políticos e econômicos elaborados em seus países de origem e na participação desses no jogo geopolítico da época,² contudo, sem fazer desses filtros elementos estanques nos relatos, mas sim embrenhando-se singularmente nas experiências dos viajantes, pois nelas há nuances na busca e nas dificuldades de compreensão da realidade encontrada.

Ao desembarcarem no Brasil, encontraram um país com a pauta comercial definida pela exportação de produtos agrícolas e matérias-primas, em especial, café, açúcar e algodão, em grande parte obtidos com o trabalho de pessoas escravizadas para a exploração da natureza e produção de gêneros para alimentação e exportação.

Para a produção agrícola ocorrer, alguns elementos eram minimamente necessários: terra para cultivo, mão de obra para cultivá-la e meios de deslocar a produção até o seu consumidor dentro do território brasileiro e, no caso da exportação, até onde deveria ir para seguir para outros países. Esses componentes da engrenagem agrícola do Império foram observados pelos viajantes em trânsito pelas províncias, nas quais tiveram contato com diferentes pessoas, que geralmente foi amistoso, sem ressentimentos causados por hostilidades que imprimissem na postura dos viajantes um tom crítico sistemático motivado por querelas pessoais.

No período das visitas dos viajantes ao Império no Segundo Reinado, o panorama brasileiro de exportações era marcado pela valorização da produção cafeeira com aumento significativo desta produção a partir da década de 1830, sofrendo pequenas flutuações até meados da década de 1840, quando se manteve estável com momentos de elevação, em especial na década de 1860.

Proporcionalmente a esse aumento da produção, crescia também a participação do café na exportação brasileira, e se na década de 1821/30 foi de 18,4% do valor exportado, na década de 1831/40 foi de 43,8%, na década seguinte ficou em 41,4% para alcançar 48,8% em 1851/60, 45,5% em 1861/70 e 56,6% em 1871/80.³

² PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. São Paulo: EDUSC, 1999.

³ CANABRAVA, Alice P. "A grande lavoura". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: declínio e queda do Império*. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 119, vol. 4, tomo II.

A segunda colocação nas exportações brasileiras era ocupada pelo açúcar. Desde a década de 1830 o açúcar vinha perdendo espaço, após mais de três séculos dominando as balanças comerciais brasileiras. Sua participação nas exportações no decênio 1821/30 foi de 30,1%, em 1831/40 de 24,0%, em 1841/50 com ligeiro aumento de 26,7%, para novamente diminuir em 1851/60 com 21,2%, chegando a 12,3% em 1861/70 e 11,8% em 1871/80.⁴

As dificuldades sofridas pela produção brasileira no mercado internacional estimularam os produtores a voltaram-se para o mercado interno e suas necessidades. Uma das dificuldades enfrentadas foi a crescente produção do açúcar de beterraba e seu incremento na participação da produção mundial: 5,1% (1841-45), 9,3% (1846-50), 13,7% (1851-55), 21,3% (1856-60), 25,9% (1861-65). Dentre as regiões produtoras, destacavam-se França, Alemanha, Império Austro-Húngaro, Rússia e Holanda.⁵

Outro elemento importante foi o valor do açúcar no mercado internacional e a crescente produção açucareira durante o Segundo Reinado, em especial a partir de 1844/45. A questão estava no preço pago pelo açúcar brasileiro que diminuiu na medida em que aumentou a participação de outros produtores açucareiros no mercado internacional.

O contexto desfavorável para o açúcar brasileiro levou alguns viajantes a considerar mais rentável migrar para a produção de outro gênero ou destinar o açúcar a outro mercado que não o externo. Houve nos relatos momentos de exaltação de grandes produtores açucareiros, mas a observação do panorama brasileiro trouxe um entusiasmo mais ameno com relação a essa cultura do que aquele encontrado com o café.

Suscetível às necessidades do mercado externo, no decênio 1861/70, o açúcar ocupou a terceira posição dentre os itens de exportação, atrás do café (1ª posição) e do algodão (2ª posição).⁶ Nesse período, as dificuldades encontradas pelos norte-americanos, grandes produtores de algodão, devido à Guerra de Secessão (1861-1865), proporcionou uma brecha para que outros produtores aumentassem o volume exportado para a Inglaterra, destacado consumidor da produção algodoeira mundial.

Para alguns viajantes, em especial J. J. Aubertin, conquistar uma colocação no mercado internacional como fornecedor de algodão para os ingleses era questão de empenho dos produtores brasileiros diante de um cenário promissor. Para que isso ocorresse, o inglês

⁴ CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 119.

⁵ EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco: 1840-1910*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977, pp. 47 e 258-259. Destaca o autor que “a produção mundial é desconhecida. As cifras referem-se àquele açúcar, na maior parte exportado, de que se tem registros estatísticos”.

⁶ FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, p. 89. CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 119.

dedicou-se com afinco a tal tarefa na Província de São Paulo e a resposta de seus produtores foi um colossal aumento da exportação, fazendo jus às condições produtivas da província e ao ambicionado papel de fornecedor de matéria-prima para o conjunto industrial inglês.

Apesar do empenho do inglês, funcionário da estrada de ferro, interessado em aumentar a circulação de produtos para exportação, havia certa resistência dos produtores paulistas em se lançar a um gênero tão suscetível ao declínio com a possível retomada da produção norte-americana. E com efeito, a participação do algodão paulista sofreu uma derrocada a partir da década de 1870, quando da retomada produtiva do vizinho americano. De igual maneira, houve também diminuição na participação brasileira no mercado internacional: na década de 1861/70 o algodão representou 18,3% do valor das exportações, chegando a superar o açúcar, e essa porcentagem caiu progressivamente e atingiu 4,2% em 1881.⁷

Os produtores paulistas receosos em se dedicar ao algodão, fazendeiros insistentes em continuar o cultivo da cana de açúcar ou falta de esforço em dinamizar a produção cafeeira não eram bem vistos por estar em discordância com o potencial e papel agrícola do país. A voz do civilizador que ecoa nos relatos fez parte do ambiente cultural britânico e norte-americano de valorização do trabalho sistemático e da produtividade, do engajamento pessoal para aproveitamento das potencialidades de desenvolvimento e enriquecimento pessoal e coletivo.

Tais critérios estiveram presentes nas considerações dos viajantes sobre o modo de vida e o trabalho no Brasil; quando reconhecidos nas diferente localidades e situações, houve exaltação dos sujeitos considerados arrojados, exemplos a serem seguidos, quando não, a descrição passa a ser realizada de forma crítica.

Apesar da postura dos viajantes, outros elementos devem ser considerados. Mesmo que o fazendeiro tivesse o caráter empreendedor e desejasse produzir algodão, não havia muitos deles com recursos disponíveis para serem aplicados a fim de possuir uma estrutura produtiva capaz de atender de pronto as necessidades do mercado consumidor inglês, mesmo com incentivos, como o recebimento de sementes. E isso não ocorreu somente na província paulista.

Em outubro de 1862, sementes de algodão foram distribuídas a diversos lavradores de alguns municípios da Província do Pará, onde houve uma postura do governo provincial em estimular a agricultura sistemática pela população, apesar das falhas nas ações, como o envio de maquinário na época diferente daquela em que o lavrador dele precisaria ou não realização de propostas feitas aos produtores. Do grupo que recebeu as sementes, somente um morador de Monte Alegre enviou o resultado de suas experiências com o cultivo. No Relatório da

⁷ CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 119.

Presidência da Província do Pará, tal situação foi considerada decorrência de uma gama de possíveis dificuldades: má colheita, não aclimação do produto ou descuido do lavrador.⁸

Sobre a lavoura cafeeira, houve investimentos, porém a dificuldade para obter crédito rondava os fazendeiros em meio à falta de recursos monetários e instituições bancárias para atendê-los.

Parte dos bancos existentes, sendo alguns fundados no Segundo Reinado, não estava destinada a dar apoio à agricultura⁹ e a garantia do pagamento dos investimentos estava entrelaçada a uma série de fatores flutuantes: alterações nas condições climáticas (secas, geadas), pragas, oscilações no valor de venda da produção, dificuldade de escoamento e outros. É imperativo também considerar a falta de crédito agrícola a longo prazo, pois demoravam alguns anos para os cafeeiros produzirem, dentre seis ou setes para primeira carga de frutos e produtividade em torno de dez anos.¹⁰

Até por volta de 1850, o capital investido pelos fazendeiros nas plantações de café era obtido, principalmente, pelo seu próprio lucro reinvestido. Após a supressão do tráfico de pessoas escravizadas, parte do capital destinado a essa prática foi liberada e direcionada ao café. Em finais da década de 1850 e início da seguinte, tornou-se mais ativa a atuação dos comissários e das casas comissárias a aliciar clientes, em especial, pelas relações pessoais (vizinhança, amizade e parentesco) e concentrar recursos para, de acordo com seus interesses, gerenciá-los em diferentes âmbitos da produção cafeeira.¹¹ Além disso, os maquinários eram caros, muitos precisavam ser importados e existia a necessidade de manutenção ou troca de peças.

No caso da produção açucareira, ela era altamente trabalho-intensiva¹² e não sofrera grandes mudanças se comparada aos moldes da feita no século XVI. Isso não significa a ausência de melhoramentos, pois ocorreu a busca por inovações técnicas como apontaram os viajantes. Entretanto, elas foram limitadas em vista do número de produtores aptos a implementá-las ou com recursos financeiros disponíveis; como diz Sebastião Ferreira Soares, em sua obra *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimenticios no Imperio do Brazil*, publicada no ano de 1860: “Alguns importantes melhoramentos se tem nos ultimos tempos introduzido na fabricação do assucar, porquanto varias machinas de moderna invenção

⁸ Cf. NUNES, Francivaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo: Estado imperial e agricultura na Amazônia*. 2011. 422 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2011.

⁹ Cf. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. “Política em relação ao Crédito Rural”. In: *História político-administrativa da agricultura brasileira: 1808-1889*. Brasília: Ministério da Agricultura, 1981.

¹⁰ CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”..., op. cit., p. 93.

¹¹ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3. ed. São Paulo: Kairós Livraria Editora, 1983, pp. 161-162.

¹² EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança...*, op. cit., p. 60.

têm sido compradas pelos *ricos cultivadores de canna*”;¹³ quadro com semelhanças àquele encontrado na produção cafeeira.

A introdução de novas espécies de cana de açúcar ocorreu no início do século XIX e a maior produtividade alcançada incidiu sobre o alargamento das áreas cultivadas e intensificação do trabalho com a terra, majoritariamente manual e feito por pessoas escravizadas, ou seja, a inovação em espécie foi ajustada ao antigo modelo de cultivo.

Os fazendeiros tão elogiados pelos viajantes não configuravam um grupo largamente encontrado pelas províncias, mas o foco estava na atuação das pessoas apresentadas nos relatos para a posição agrícola do país no cenário internacional e o cerne da questão era o predomínio do homem sobre o meio. A valorização era do indivíduo que aproveitava os recursos naturais de forma sistemática, alcançando produtividade e prosperidade, capaz de ir além dos limites impostos pela natureza ao utilizar recursos para superá-los e fazer valer o seu ritmo ordenado de produção.

E no caso da produção de importantes gêneros agrícolas no Brasil, o tom elogioso encontra o cenário em que confluem um sujeito valoroso e consciente das potencialidades, terra cultivada e produção em andamento a denotar os resultados benéficos da dinâmica desses elementos tanto para o produtor quanto para o país; a expansão dessas áreas foi valorizada como resposta brasileira às demandas externas e garantia da sua participação no concerto mercantil das nações. Assim, a terra cultivada e sua produção têm valor econômico e estratégico.

A ausência desse elemento - ser humano ousado - sentida em diferentes horizontes fez com que a riqueza se esvaísse, o solo não encontrasse o trabalho honroso e a fertilidade esbarrasse na preguiça e negligência. Nesse aspecto, a vinda de imigrantes europeus e norte-americanos foi apresentada como possível solução para gerar novos ares e uma postura dinâmica na agricultura.

A temática da imigração figurou entre as discussões internas e causou acalorados debates em virtude da extensão da necessidade de braços para lavoura após a Lei Eusébio de Queirós de 1850, como o fez Sebastião Ferreira Soares que se empenhou em comprovar com dados estatísticos o progresso dos principais produtos brasileiros no comércio internacional comparando as médias dos quinquênios de 1839 a 1844 e 1852 a 1857 de cada item, a fim de

¹³ SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimenticios no Imperio do Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860, p. 38. [itálico meu] Brasileiro nascido em 1820, foi funcionário público na Província do Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro, onde trabalhou no Ministério da Fazenda. Elaborou trabalhos sobre o Império na área comercial, financeira e estatística, e foi estudioso de métodos estatísticos e contábeis.

apresentar provas que considerava irrefutáveis sobre o progresso agrícola do Brasil após o fim do tráfico de pessoas escravizadas.¹⁴

Atentos a algumas das questões internas brasileiras, os viajantes indicaram a década de 1850 como momento nevrálgico nas mudanças da configuração da mão de obra no Brasil e a intensificação do fluxo de imigrantes para o Brasil.

No contexto do movimento migratório, as informações veiculadas por estrangeiros sobre o Brasil foram consideradas importantes porque poderiam prejudicar a vinda de imigrantes. Inclusive, essa foi a queixa de Sebastião Ferreira Soares, para quem havia falta de informações corretas sobre a realidade brasileira e de estímulo para os imigrantes europeus se instalarem aqui, preferindo os Estados Unidos.¹⁵

Houve o aumento do desembarque de imigrantes no Brasil após o fim do tráfico e para o êxito da política imigrantista foi necessário a existência de alguns elementos: primeiramente, sua aplicação no contexto nacional e a postura receptiva aos imigrantes, o que ocorreu; em segundo, haver estrangeiros dispostos a vir para o Brasil e aqui se estabelecer. Nessa questão, as guerras e outros problemas de diferentes naturezas, como religiosos e econômicos, impulsionaram milhares de estrangeiros a deixarem sua terra natal. Assim, os viajantes inserem o Brasil no contexto mundial ao apresentar as potencialidades de melhores condições de vida para os imigrantes no Império, associando questões internas às ocorridas no cenário internacional, e atribuem importante papel ao governo de D. Pedro II para a realização da imigração.

A quantidade de ações coordenadas por autoridades públicas brasileiras foi considerável: em geral, o agente de imigração deslocava-se até o país de origem dos potenciais imigrantes para identificar as pessoas dispostas a imigrar e apresentar-lhes o suporte dado pelo governo brasileiro com o financiamento da passagem, alojamento e alimentação disponíveis ao desembarcarem no Brasil, onde seriam direcionados a colônias em terras devolutas; destino final de muitos imigrantes, em especial, no sul do país, onde “o projeto político da Coroa foi incorporado e assumido por uma parcela da elite sul-rio-grandense, interessada na colonização”.¹⁶

A vinda dos imigrantes foi considerada pelos viajantes como fator positivo para engrossar o número de habitantes capazes de explorar os recursos naturais disponíveis e cultivar

¹⁴ SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas...*, op. cit.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ CRISTILLINO, Cristiano Luis. “A colonização e a grilagem no Rio Grande do Sul, século XIX”. In: GUIMARÃES, Elione Silva (Org.); MOTTA, Márcia Maria Menendes Motta (Org.). *Campos em disputa: história agrária e companhia*. São Paulo: Annablume; Núcleo de Referência Agrário, 2007, p. 245.

o solo, pois as terras brasileiras contavam com mão de obra nacional insuficiente e, em diferentes ocasiões, considerada desqualificada.¹⁷

Mas houve limites na fixação desses imigrantes, como doenças, dificuldades com a forma de desenvolvimento da atividade agrícola, isolamento das colônias onde era preciso a derrubada de mata para seus estabelecimentos. Assim, o destino de considerável parcela de iniciativas oficiais não foi marcado pelo sucesso.

Da mesma forma, dentre as experiências pela iniciativa privada, destacou-se o sistema de parceria como o aplicado na província paulista e em outras, contudo, as experiências com tal sistema não tiveram a mesma importância que a ocorrida em São Paulo.¹⁸

A questão era a existência de mão de obra apta ao efetivo aproveitamento dos recursos e potencialização da produção agrícola, os quais foram associados à outra faceta da realidade brasileira: um eficiente sistema de escoamento. Nesse sentido, as extensas terras do Império são sua antinomia, pois nelas encontravam-se riquezas e capacidade agrícola para volumosa produção, entretanto, era preciso dinamizar o seu escoamento e vencer as longas distâncias para que isso ocorresse. Nessa dinâmica, empenharam-se os interesses norte-americanos e britânicos.

O importante papel atribuído às estradas de ferro para o Brasil pelos viajantes fez parte do cenário de atuação do capital e de profissionais britânicos e norte-americanos na construção de ferrovias. Ao longo do século XIX, em diferentes ocasiões, o capital britânico se fez presente no Brasil por meio de privilégios, tratados e acordos comerciais, empréstimos oficiais, participação em empresas e companhias, e quando o governo brasileiro aprovou o decreto de 1852,¹⁹ tornando claro os objetivos, as regras e os benefícios para as companhias dispostas a

¹⁷ José Barreiro apresentou a problemática do olhar estrangeiro sob o prisma da desqualificação da realidade brasileira pelo viajante diante de seu imaginário europeu do que é e deveria ser o Brasil. Por meio dos escritos de viajantes de diferentes nacionalidades foi mapeado primeiramente a concepção destes sobre a noção de propriedade e trabalho, e posteriormente como compreendiam as práticas sociais brasileiras. Conceitos como trabalho sistemático e disciplina, essenciais para o desenvolvimento e enriquecimento do Brasil, não estavam presentes no comportamento dos trabalhadores subalternos. Ao se deparar com a pobreza do trabalhador rural e as dificuldades em coordenar a produção de gêneros dentro de padrões de trabalho disciplinado, os viajantes consideravam-nos muitas vezes preguiçosos, e errôneo o fato de suas atividades estarem ligadas ao trabalho artesanal e assistemático. Todavia, o autor ao analisar a estrutura fundiária nos locais descritos pelos viajantes apresenta o quadro de pobreza como decorrente, dentre outros fatores, do jogo de latifúndios em que estava inserida a população e de sua falta de possibilidade de participar desse jogo. BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

¹⁸ COSTA, Emília Viotti da. “O escravo na grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: Reações e transações*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, p. 161, vol. 3, tomo II.

¹⁹ A aprovação do Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852 foi um importante passo para contornar tais embaraços, pois estimulava o setor ferroviário ao tornar os aspectos do investimento no setor ferroviário claros e precisos. Dentre os pontos decretados, estavam: concessão para construção total e parcial da estrada de ferro a partir da Corte com destino às províncias mineira e paulista, privilégio de até 90 anos sobre a estrada, garantia de juros de até 5% sobre o capital empregado, isenção de direitos de importação sobre trilhos, máquinas, instrumentos e

investir na implantação de ferrovias no Brasil, os britânicos mantiveram sua postura para aproveitar as oportunidades comerciais e investiram em um campo em expansão, principalmente após meados do século XIX.

E os benefícios trazidos pela navegação para o Brasil tão aventados e defendidos pelos viajantes foram relevantes para o trânsito de mercadorias oriundas e/ou destinadas aos Estados Unidos e à Grã-Bretanha. Inclusive, as críticas à postura do governo brasileiro às intenções do vizinho americano apresentadas pelos viajantes norte-americanos fizeram parte do histórico de investidas para a abertura da navegação no rio Amazonas e seus afluentes, até então vetada às nações estrangeiras pelo governo brasileiro.

A crítica de Daniel Kidder à situação da *New York South America Steam Boat Association* é sintomática dessa relação delicada entre intenções norte-americanas e reações brasileiras e do conflito de companhias com o governo imperial trazidos nos relatos.

A questão teve início no anexo do ofício escrito pelo presidente da companhia de navegação William Bayard, em 25 de maio de 1825, em que solicitou informações sobre o direito de exclusividade de navegação do rio Amazonas e seus afluentes, por doze meses, ao representante do Império brasileiro em Washington, o diplomata José Silvestre Rebello.

No mês seguinte, o brasileiro respondeu com garantias de proteção do governo brasileiro ao empreendimento que desejasse navegar pela região amazônica. No documento, estava clara a existência de uma carta dirigida ao Presidente da Província do Pará sobre a chegada de um vapor no rio Pará.²⁰

A postura de José Rebello baseou-se nas instruções recebidas por ele de Luís José de Carvalho e Melo, ministro dos Negócios Estrangeiros, em especial o item 16º: “Amainará, mas sem comprometer este governo, os capitalistas, fabricantes, empreendedores, sobretudo de barcos de vapor, para os trazerem, porém à sua custa, contentando-se com a proteção do governo”.²¹

Apesar de estar respaldado por essas orientações, em 14 de setembro de 1826, José Rebello recebeu o ofício escrito pelo presidente da companhia norte-americana com grave desgosto sobre a impossibilidade do vapor *Amazon* navegar pelo rio Pará, nem mesmo com a carta escrita por ele e endereçada ao Presidente da província paraense. Segundo o norte-

quaisquer outros objetos destinados à companhia, direito de desapropriação de terrenos necessários ao leito da estrada, às obras adjacentes e à construção das estações e de armazéns, além do fornecimento pelo governo de terrenos devolutos. Cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982, pp. 35-37.

²⁰ Anexos 2 e 4 do Ofício de 25 de junho de 1825/AHI 233/2/21. In: BRASIL – Estados Unidos, 1824-1829. Rio de Janeiro: Centro de História e Documentação Diplomática; Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009, pp. 256-259, vol. 1.

²¹ Instruções para servirem de regulamento ao Sr. José Silvestre Rebello na Comissão em que parte desta Corte para a América Setentrional. Despacho de 31 de janeiro de 1824/AHI 267/03/04. Ibidem, p. 22, vol. 1.

americano, a causa do inconveniente foi uma carta escrita por Mr. Machado contrária à passagem da embarcação.

Quatro dias depois, José Rebello respondeu ao ofício com estupefação. Garantindo não saber nada a respeito do ocorrido e sobre Mr. Machado disse: “The Brazilian legation here is and has been only composed of myself, and of the secretary, the chevalier Isidoro da Costa e Oliveira; consequently, I do not know anything about that Machado, and cannot form any idea [of] what creature he is”. A postura adotada por ele foi de auxílio absoluto para contornar a situação.²²

Ainda em setembro, no dia 25, José Rebello escreveu para Benjamin Woosley Rogers, então presidente *pro tempore* da associação após o falecimento de William Bayard. O objetivo da correspondência foi neutralizar os problemas com o envio de outra carta ao Presidente da Província do Pará sobre a chegada e liberação do vapor para navegar no rio Pará e apresentar a informação de que o Mr. Machado, causador da intriga, era secretário secreto de Isidoro da Costa e Oliveira, oficial da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, e secretário da parte brasileira nas negociações. Na tentativa de resolver a situação, José Rebello disse que iria conversar com ele.²³

No interregno entre a tentativa de compreender a atuação de Mr. Machado e a troca de correspondência entre o diplomata brasileiro e o presidente da companhia norte-americana, em 14 de julho de 1826, o Presidente da Província do Pará - José Felix Pereira de Burgos - juntamente com o bispo diocesano e figuras importantes, reunidos em conselho no Palácio do Governo, na Cidade de Santa Maria de Belém do Gram-Pará, haviam deliberado sobre a passagem da embarcação norte-americana pelo Rio Amazonas e afluentes:

[...] para poder mais prudentemente determinar-se fosse o excelentissimo conselho servido ter em attenção quanto é conveniente a cada nação, promover com preferencia os peculiares interesses quando estes são relativos com os das suas alliadas, para que nunca aconteça, que meramente conduzidos pelo prazer da novidade de entrarem em especulações gigantescas só na fantasia, se esgotem os meios seguros, mananciaes dos principaes que confluem em toda provincia para a prosperidade do mesmo Estado, particularmente daquelles donde tira a subsistencia a classe mais necessitada, mais util e mais numerosa da provincia; sendo evidente que as embarcações de um unico páo, e mesmo as igarités sustentam a maior parte daquelles individuos que as constroem [...].²⁴

²² Anexos 1 e 2 do Ofício de 28 de outubro de 1826/AHI 233/2/21. BRASIL – Estados Unidos, 1824-1829..., op. cit., pp. 392-393, vol. 1. [itálico no original]

²³ Anexo 4 do Ofício de 28 de outubro de 1826/AHI 233/2/21. Ibidem, pp. 395-396, vol. 1.

²⁴ Ata do Arquivo da Secretaria do Governo do Pará. In: ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. *A Amazonia em 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, p. 9.

A companhia norte-americana tinha sua atuação extirpada a fim de não haver “especulações gigantescas só na fantasia” minando as atividades locais dependentes do transporte fluvial. O valor gasto pela companhia foi pago a ela pelo governo brasileiro em 1845, após décadas de reclamações sobre a atuação brasileira e a permanência da região amazônica fechada às embarcações estrangeiras. Situação considerada pelos viajantes inapropriada às potencialidades econômicas e agrícolas locais, capazes de incrementar a posição brasileira no comércio internacional e favorecer diferentes países.

Há um discurso nos relatos em atribuir benefícios ao Império brasileiro de ações que favoreceriam os interesses econômicos norte-americanos e britânicos, por gêneros agrícolas e matérias-primas e na área de transportes. O capital inglês presente em diferentes segmentos no Império brasileiro encontrou terreno fértil nos setores de ferrovias e de navegação a vapor, na mineração e no desenvolvimento da produção algodoeira, e as terras brasileiras serviram aos interesses dos fabricantes de tecidos ingleses.

Pelos viajantes norte-americanos, houve um esforço de dimensionar o montante das transações comerciais e apresentar a importância agrícola brasileira com relação ao mercado norte-americano para identificar brechas nas atividades comerciais brasileiras com os britânicos pelas quais os Estados Unidos pudessem adentrar e expandir sua relação comercial; a vultosa carga de café desembarcada nos portos dos Estados Unidos deveria ter uma contrapartida para estimular o interesse do Brasil na compra de produtos norte-americanos, por exemplo maquinários, e o incremento das relações entre os países poderia fazer com os desejos norte-americanos encontrassem abertas as vias aquáticas no norte do Império.

Ao explorarmos os aspectos geopolíticos dos relatos, os interesses das nações estrangeiras fazem-se presentes por meio das expressões dos viajantes – tanto sobre a natureza, os produtos, as formas de produção, quanto sobre as populações encontradas, quer a nacional, a nativa, as pessoas escravizadas e os imigrantes – e a análise sob o viés ideológico indica as ambições comerciais e geopolíticas das nações de origem dos viajantes.

A vocação agrícola brasileira apresentada em meio aos interesses britânicos e norte-americanos imprime, externamente, a participação do Império brasileiro no comércio internacional na posição de fornecedor de gêneros agrícolas e matérias-primas; internamente, estava voltada para atender as necessidades locais por tais gêneros e também ao mercado externo. A inserção ou modificação de elementos nessa engrenagem foram apresentadas pelos viajantes no sentido de reafirmar essa vocação.

Perspectivas apresentadas que estão longe de estar circunscritas à realidade brasileira do Segundo Reinado. Afinal, ainda hoje o país é grande exportador de “comodities” e os dados

contemporâneos da balança comercial brasileira (maio de 2017) indicam que a pauta exportadora foi liderada pela soja (grãos, farelo e óleo), seguida pela carne (frango, bovina, suína, peru), produtos do complexo sucroalcooleiro, produtos florestais (papel, celulose, madeira), café, fumo, couro e seus produtos.²⁵

Para que tais resultados ocorram, significativa parcela da população e dos recursos destinados aos investimentos nos diferentes setores da economia brasileira está voltada diretamente para tais atividades agroexportadoras, como no plantio e processamento da colheita, e indiretamente, por exemplo, nos setores de pesquisa para melhoria dos gêneros exportados, proporcionando-lhes maior capacidade competitiva no comércio internacional.

Quanto à questão dos transportes, os dados apresentados pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão indicam os vultosos investimentos na infraestrutura do país visando melhorar o fluxo de passageiros e de cargas, em especial do segundo grupo ao observamos o foco no reparo e na construção de ferrovias, hidrovias, aeroportos, rodovias e portos, ou seja, o aumento da integração das regiões brasileiras facilita o seu fluxo e concomitantemente amplia sua ligação com o mercado externo.²⁶

Nesse sentido, os conflitos latentes em perspectivas aparentemente divergentes sobre a mão de obra nacional, imigração, atividades produtivas e meios de transporte apresentados pelos viajantes britânicos e norte-americanos oitocentistas foram pensados considerando-os a partir da necessidade de o Estado manter um ativo comércio exterior, voltado para as exigências do mercado externo. Ainda hoje, no século XXI, as engrenagens produtivas agrícolas brasileiras continuam sendo pensadas e movimentadas em sua função. O mercado consumidor interno ainda sofre com variações e choques ocorridos no mercado internacional, permanecendo subalterno ao mercado exportador e às suas variações de demanda e valores.

²⁵ BALANÇA comercial do agronegócio (Maio/2017). Síntese dos resultados do mês, do acumulado no ano e doze meses. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. AGROSTAT – Estatísticas do Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro. Disponível em: <http://indicadores.agricultura.gov.br/agrostat/index.htm>. Acesso em: 7 julho 2017.

²⁶ Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/desenvolvimento>. Acesso em: 7 julho 2017. [Assunto: Desenvolvimento]

FONTES

AGASSIZ, Louis. *A journey in Brazil*. By Professor and Mrs. Louis Agassiz. Boston: Ticknor and Fields, 1867.

_____. *Viagem ao Brasil: 1865-1866* [por] Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz. Tradução de João Etienne Filho. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

AUBERTIN, J. J. *Onze dias de viagem na Província de São Paulo com os Srs. Americanos Drs. Gaston e Shaw, e o Major Mereweather*. 1865. Carta dirigida ao Illm. e Exm. Sr. Barão de Piracicaba. São Paulo: Typ. Allemã de H. Schroeder, 1866.

_____. *Eleven day's journey in the Province of Sao Paulo, with the Americans Drs. Gaston and Shaw, and Major Mereweather*. Letter addressed to His Excellency the Baron of Piracicaba, by J. J. Aubertin, Esq., superintendent of The Sao Paulo Railway Company. Translated from the original Portuguese by the author. London: Bates, Hendy & Co., 1866.

AUBERTIN, John James. "Letter no. 4129". Darwin Correspondence Project. Disponível em: <http://www.darwinproject.ac.uk/DCP-LETT-4129>.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No Rio Amazonas* (1859). Tradução de Eduardo Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

_____. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo* (1858). Tradução de Teodoro Cabral. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

_____. *Viagem pela província do Rio Grande do Sul* (1858). Tradução de Teodoro Cabral. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

_____. *Viagens pelas províncias da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe* (1859). Tradução de Eduardo de Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

BALANÇA comercial do agronegócio (Maio/2017). Síntese dos resultados do mês, do acumulado no ano e doze meses. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. AGROSTAT – Estatísticas do Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro. Disponível em: <http://indicadores.agricultura.gov.br/agrostat/index.htm>.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do solitário*. 3. ed. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1938.

BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons*, a record of adventures, habits of animals, sketches of Brazilian and Indian life, and aspects of nature under the Equator, during eleven years of travel by Henry Walter Bates. London: John Murray, Albemarle Street, 1863, 2 vols.

_____. *The naturalist on the River Amazons by Henry Walter Bates*. 2. reimp. London & Toronto: J. M. Dent & Sons Ltd; New York: E. P. Dutton & Co., 1921.

_____. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, 2 vols.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

BRASIL – Estados Unidos, 1824-1829. Rio de Janeiro: Centro de História e Documentação Diplomática; Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009, vol. 1.

BURTON, Richard Francis. *Explorations of the Highlands of the Brazil*; with a full account of the gold and diamond mines. Also, canoeing down 1500 miles of the great River São Francisco, from Sabará to the Sea by Captain Richard F. Burton, F.R.G.S., etc. London: Tinsley Brothers, 1869, 2 vols.

_____. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Junior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

_____. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1839.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1850. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1852. Tomo XV, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1854. Tomo XVII, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1857. Tomo XX. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857.

COLLECÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1866. Tomo XXIX. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

“CONSTITUTION of The American Ethnological Society (Article I)”. In: Proceedings of The American Ethnological Society. December 14, 1899, to December 10, 1900. *American Anthropologist*, New Series, vol. 2, n. 4, out./dez. 1900, pp. 785-796.

DARWIN, Charles. *On the origin of species by means of natural selection*, or the preservation of favoured races in the struggle for life. London: John Murray, 1859.

_____. *A Origem das Espécies*, no meio da seleção natural ou a luta pela existência na natureza. Porto: Lello & Irmão – Editores, 2003.

_____. “An Appreciation”. *Natural History Review*, v. 3, s/p, 1863. In: BATES, Henry Walter. *The naturalist on the River Amazons by Henry Walter Bates*. 2. reimp. London & Toronto: J. M. Dent & Sons Ltd; New York: E. P. Dutton & Co., 1921.

DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Tradução de Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Livraria Martins, 1941.

EWBANK, Thomas. *Life in Brazil; or, A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm. with as appendix, containing illustrations of ancient South American Arts in recently discovered implements and products of domestic industry, and Works in stone, pottery, gold, silver, bronze, etc by Thomas Ewbank.* New York: Harper & Brothers, 1856.

_____. *A vida no Brasil; ou, Diário de uma visita à terra do cacauero e das palmeiras, com um apêndice, contendo ilustrações das artes sul-americanas antigas.* Tradução de Jamil Almansur Haddad. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

GARDNER, George. *Travels in the interior of Brazil, principally through the northern provinces, and the gold and diamond districts, during the years 1836-1841 by George Gardner, F.S.S., superintendent of the Royal Botanic Gardens of Ceylon.* London: Reeve, Brothers, 1846.

_____. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841.* Tradução de Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

KIDDER, Daniel Parish. *Sketches of residence and travels in Brazil: embracing historical and geographical notices of the empire and its several provinces.* Philadelphia: Sorin & Ball; London Wiley & Putnam, 1845, 2 vols.

_____. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias.* Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

_____. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do império e das diversas províncias.* Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

KIDDER, Rev. D. P.; FLETCHER, Rev. J. C.; *The Brazil and the Brazilians.* Portrayed in historical and descriptive Sketches. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857.

_____; _____. *O Brasil e os brasileiros* (Esboço histórico e descritivo). Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, 2 vols.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil.* Tradução do Prof. Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

MARINHO, José Antonio. [Autoria atribuída] *A declaração da maioria de Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro II, desde o momento em que essa idéa foi aventada no corpo legislativo até o acto de sua realização.* Rio de Janeiro: Typographia da Associação do Despertador, 1840. Biblioteca Digital do Senado Federal. Disponível em: <http://www12.senado.gov.br/institucional/biblioteca>.

MAURY, F. *O Amazonas e as Costas Atlanticas da America Meridional pelo Tenente da Armada dos Estados Unidos F. Maury.* Rio de Janeiro: Typographia de M. Barreto, 1853.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil.* Tradução de Selena Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978.

RAINEY, Thomas. *Ocean Steam Navigation and Ocean Post*. New York: D. Appleton & Co.; London: Trübner & Co., 1858.

REGISTRO de portarias do provedor da Alfândega da Bahia. Provisões, cartas régias, etc. Códice: 212, código: 03, doc. 29 janeiro de 1808. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br>.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco: história, descrições, viagens, colonização, instituições*. Tradução de Gastão Penalva. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. 2 vols.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimentícios no Imperio do Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860.

SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descriptivo do Brazil em 1587*, obra de Gabriel Soares de Souza, Senhor de engenho da Bahia, n'ella residente dezessete anos, seu vereador da Camara, etc. Edição castigada pelo estudo e exame de muitos codices manuscriptos existentes no Brazil, em Portugal, Hespanha e França, e acrescentada de alguns commentarios à obra por Francisco Adolpho de Varnhagen. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851.

STURZ, João Diogo. *Effeitos das maquinas e suas vantagens na riqueza publica*, e necessidade de sua introdução no Brasil, e da exempção de direitos que se lhes deve conceder, bem como ao combustivel para ellas necessario. Offerecido A's Sociedades Auxiliadoras da Agricultura e Industria do Rio de Janeiro e Bahia, por João Diogo Sturz. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1835.

TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Tradução de Maria Lucia Machado. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2003.

TRATADO de Amizade e Alliança entre os muito altos, e muito poderosos senhores O Principe Regente de Portugal, e Elrey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciarios de huma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810 e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1810. Portugal and Brazil Collection, Digital Book Collections, The John Carter Brown Library/Brown University. Disponível em: <https://archive.org/details/jcbportugalbrazil>.

TRATADO de Commercio, e Navegação entre os muito altos, e muito poderosos senhores O Principe Regente de Portugal, e Elrey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro pelos plenipotenciarios de huma e outra corte em 19 de fevereiro de 1810 e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1810. Portugal and Brazil Collection, Digital Book Collections, The John Carter Brown Library/Brown University. Disponível em: <https://archive.org/details/jcbportugalbrazil>.

BIBLIOGRAFIA CITADA

ADAMS, Oscar Fay. *A dictionary of American authors*. 5. ed. Boston, New York: Houghton, Mifflin and Company, 1905.

ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti. *A Amazonia em 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

ALMEIDA, Antonia Fernanda Pacca de. *Desafio americano à preponderância britânica no Brasil: 1808-1850*. 1970. 272 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1970.

AMARAL, Luís. *História Geral da Agricultura Brasileira*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, vol. 2.

ANDREWS, C. C. *Brazil. Its condition and prospects*. New York: D. Applenton and Company, 1887.

ANTUNES, Anderson Pereira; MOREIRA, Ildeu de Castro; MASSARANI, Luisa Medeiros. “O descanso dos naturalistas: uma análise de cenas na iconografia oitocentista”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro. v.22, n.3, jul./set. 2015, p. 1051-1066.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros. 1800-1808*. Bauru (SP): EDUSC, 2008.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. *O Brasil dos viajantes*. 3. ed. São Paulo: Metalivros; Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2000, 3 vols.

BENTIVOGLIO, Júlio Cesar. *O Império das Circunstâncias. O Código Comercial e a política econômica brasileira (1840-1860)*. 2002, 290 f. Tese (História Econômica) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

BITTENCOURT, Agnello. *Notas históricas sobre a navegação do Amazonas*. Separata do “Boletim da Associação Comercial do Amazonas”. Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1949.

BRASIL: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

BRAUDEL, Fernand. “Geo-história: a sociedade, o espaço e o tempo”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.22, n.2, abr./jun. 2015, pp. 612-639.

BRESSON, François. “A leitura e suas dificuldades”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

BOURDIEU, Pierre; CHARTIER, Roger. “A leitura: uma prática cultural. Debate entre Pierre Bourdieu e Roger Chartier”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

BUESCU, Mircea; PELÁEZ, Carlos Manuel (Coords.). *A Moderna História Econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976.

BURKHARDT, Frederick et al. (Ed.). *Charles Darwin*. The Correspondence of Charles Darwin (1863). Cambridge: Cambridge University, 1999, vols. 11 e 14.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo: 1861-1875*. 2. ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

_____. “A grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil monárquico: declínio e queda do Império. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, vol. 4, tomo II.

CAVENAGHI, Airton José. “O território paulista na iconografia oitocentista: mapas, desenhos e fotografias. Análise de uma herança cotidiana”. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*. v. 14, n. 1, jan./jul. 2006, pp. 195-241.

CHAPMAN, A. B. W. “Commercial Relations of England and Portugal, 1487-1807”. *Transactions Royal Historical Society*, terceira série I.

CHARLOT, Monica; MARX, Roland. *Londres: 1851-1901: a Era Vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

CHARTIER, Roger. *Inscrever e apagar: cultura escrita e literatura, século XI e XVIII*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

_____. (Org.). *Práticas da leitura*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

CHARTIER, Roger. *A aventura do livro: do leitor ao navegador: conversações com Jean Lebrun*. [São Paulo]: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/Editora Unesp, [1998].

COMMANGER, Henry Steele; NEVINS, Allan. *Breve História dos Estados Unidos*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1986.

COSTA, Emília Viotti da. “O escravo na grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil monárquico: Reações e transações. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, vol. 3, tomo II.

_____. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

CRAIG, Neville B. *Recollections of an ill-fated expedition to the headwaters of the Madeira River in Brazil*. Philadelphia & London: J. B. Lippincott Company, 1907.

CRISTILLINO, Cristiano Luis. “A colonização e a grilagem no Rio Grande do Sul, século XIX”. In: GUIMARÃES, Elione Silva; MOTTA, Márcia Maria Menendes (Orgs.). *Campos em disputa: história agrária e companhia*. São Paulo: Annablume; Núcleo de Referência Agrário, 2007.

DANTES, Maria Amélia M. (Org.). *Espaços da Ciência no Brasil: 1800-1930*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001.

DAWSEY, Cyrus B.; DAWSEY, James M. (Eds.). *The Confederados. Old South Immigrants in Brazil*. Tuscalloosa (Alabama): The University of Alabama Press, 1995.

DEAECTO, Marisa Midori. *No Império das Letras: circulação e consumo de livros na São Paulo oitocentista*. 2005. 387 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

DEVEZA, Guilherme. “Política tributária no Período Imperial”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: declínio e queda do Império*. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, v. 4, tomo II.

DIAS, Elaine. *Paisagem e academia: Félix-Émile Taunay e o Brasil (1824-1851)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

DIGGS, Cerue K. *Brazil after Humboldt: triangular perceptions and the colonial gaze in Nineteenth-Century German travel narratives*. Maryland, 2008. 311 f. Doctor of Philosophy. Faculty of the Graduate School, University of Maryland, College Park, Maryland, 2008.

DOMINGUES, Ângela. *Viagens de exploração geográfica na Amazônia em finais do século XVIII: política, ciência e aventura*. Lisboa/Região Autônoma da Madeira: Imprensa de Coimbra /Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração/Centro de Estudos de História do Atlântico, 1991.

DOMINGUES, Heloisa Maria Bertol. “A Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e as ciências naturais no Brasil Império”. In: DANTES, Maria Amélia M. (Org.). *Espaços da Ciência no Brasil: 1800-1930*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco: 1840-1910*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON, David. “A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000, pp. 9-50.

FAUSTO, Boris (Org.). *Fazer a América*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2000.

FERRI, Mário Guimarães. “Apresentação”. In: BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

FILHO-ZUZA, José Vieira Camelo. “As ferrovias do Nordeste entre os limites econômicos e a política de controle e ocupação do interior do país”. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. 2013. 466 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FLEIÜSS, Max. “L’Institut Historique et Géographique du Brésil. Esquisse de son histoire”. *Anais do Terceiro Congresso de História Nacional*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941, vol. 8.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 3. ed. São Paulo: Kairós Livraria Editora, 1983.

FREITAS, Marcus Vinicius de. *Hartt: expedições pelo Brasil Imperial. 1865-1878*. São Paulo: Metalivros, 2001.

_____. *Charles Frederick Hartt, um naturalista no império de Pedro II*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. São Paulo: Livraria José Olympio, 1948.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos nº 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1986. Séries estatísticas retrospectivas. Separata do Anuário Estatístico do Brasil – ano V – 1939/1940. Edição fac-similar, publicada originalmente em 1941.

GEBARA, Alexsander Lemos de Almeida. *A experiência do contato*. As descrições populacionais de Richar Francis Burton. 2001. 173 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

_____. *A África presente no discurso de Richard Francis Burton*. Uma análise da construção de suas representações. 2006. 233 f e anexos. Dissertação (Doutorado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

GENETTE, Gérard. *Paratextos editoriais*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

GERBOVIC, Tathiane. *O olhar estrangeiro em São Paulo até meados dos oitocentos: relatos de viajantes ingleses e norte-americanos*. 2009. 139 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

GILLISPIE, Charles Coulston. (Org.). *Dicionário de biografias científicas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2007, vol. 1.

GOLDMAN, Frank. “Aspectos das migrações norte-americanas após a guerra civil”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico: Reações e transações. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, vol. 3, tomo II.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6. ed. 2 reimp. São Paulo: Ática, 2001.

GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história do transporte no Brasil*. Dourados: Ed. Ufgd, 2011.

GOULEMOT, Jean Marie. “Da leitura como produção de sentidos”. In: CHARTIER, Roger (Org.). *Práticas da leitura*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

GUENTHER, Louise. *The British community of 19th century Bahia: public and private lives*. Working Paper Series, 2001-2, referência: CBS-32-2002. University of Oxford Centre for Brazilian Studies.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e no comércio do Brasil Imperial: os casos da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Cia (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Philips & Cia (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

GUIMARÃES, Elione Silva; MOTTA, Márcia Maria Menendes (Orgs.). *Campos em disputa: história agrária e companhia*. São Paulo: Annablume; Núcleo de Referência Agrário, 2007.

GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. “*Debaixo da imediata proteção de Sua Majestade Imperial*”: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1838-1889). 1994. 399 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. “Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma História Nacional”. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 1, 1988, pp. 5-27.

GÜNTHER, Augustin. *Literatura de viagem na época de Dom João VI*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

HIND, D. J. N. *George Gardner (?1809-1849): a short biography*. Royal Botanic Gardens, [s/d]. Kew Gardens. Disponível em: <http://www.kew.org/science/tropamerica/gardner/biography.html>.

HISTORY of Science. The Linnean Society of London. Disponível em: <http://www.linnean.org/>.

HISTORY. Museum of Comparative Zoology. Harvard University. Disponível em: <http://www.mcz.harvard.edu/about/history.html>

HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.

HOBSBAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 15 ed. 2 reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Prefácio do tradutor”. In: *Thomas Davatz*. Memórias de um colono no Brasil (1850). São Paulo: Livraria Martins, 1941.

_____. “A herança colonial – sua desagregação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil monárquico: o processo de emancipação*. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965, vol. 1.

HOLTEN, Birgitte. “Why Brazil did not develop a merchant marine; Brazilian shipping and the word in the 19th century”. *História econômica e História de empresas*, v. VI.2, 2003.

HONORATO, Cezar. “O Estado Imperial e a Modernização Portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, Edusp, Imprensa Oficial, 2002.

JARNAGIN, Laura. “Relocating family and Capital within the Nineteenth-Century Atlantic World Economy: The Brazilian Connection”. In: DAWSEY, Cyrus B. (Ed.); DAWSEY, James M. (Ed.). *The Confederados. Old South Immigrants in Brazil*. Tuscalloosa (Alabama): The University of Alabama Press, 1995.

JONSON, Ben. *The staple of News*. Manchester: Manchester University Press, 1988.

KLEIN, Herbert. “Tráfico de escravos”. In: ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, pp. 53-61.

_____. “Migração internacional na História das Américas”. In: FAUSTO, Boris (Org.). *Fazer a América*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2000.

LAGO, Pedro Corrêa do. *Iconografia paulistana: do século XIX*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Capivara, 2003.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006.

LEITE, Miriam Lifchitz Moreira. *Livros de viagem (1803-1900)*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

_____. (Org.). *A condição feminina no Rio de Janeiro, século XIX: antologia de textos de viajantes estrangeiros*. São Paulo: Hucitec, Edusp; Brasília: INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1984.

LEFF, Nathaniel H. “O comércio internacional tropical e o desenvolvimento durante o século dezenove: a experiência brasileira”. In: BUESCU, Mircea; PELÁEZ, Carlos Manuel (Coords.). *A Moderna História Econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976.

LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2006.

LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979.

_____.; TEIXEIRA, Francisco Carlos. *História da agricultura brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LISBOA, Karen Macknow. *Nova Atlântida ou o gabinete naturalista dos doutores Spix e Martius: natureza e civilização na viagem pelo Brasil (1817-1820)*. 1995. 228 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

_____. *Viajantes de língua alemã no Brasil*. Olhares sobre a sociedade e a cultura (1893-1942). 2002. 249 f. Tese (Doutorado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

LISTAS de imigrantes. Listagem informativa dos imigrantes: 1851-1891 e 1897-1902. Joinville: Arquivo Histórico de Joinville, Setor de tradução e imigração, 1999(?).

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

_____. *História político-administrativa da agricultura brasileira: 1808-1889*. Brasília: Ministério da Agricultura, 1981.

_____. “O Estado e a política agrícola no Brasil no século XIX”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, n. 2 (3), mar. 1982.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil (1808 a 1930)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1961.

_____. *A Amazônia para os Negros Americanos*. As origens de uma controvérsia internacional. Rio de Janeiro: Editôra Saga, 1968.

LYRA, Heitor. *História de Dom Pedro II, 1825-1891*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977, 3. vols.

MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da pátria*. Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, Moderna, 1997.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

MARCONDES, Renato Leite. “O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem”. *Revista de Economia Política*, v. 32, n. 1 (126), jan./mar. 2012, pp. 142-166.

MARTINS, José de Souza. *A imigração e a crise do Brasil agrário*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1973.

MARTINS, Luciana de Lima. *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800-1850)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

MATOS, Odilon Nogueira de. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil monárquico: declínio e queda do Império. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, tomo II, vol. 4.

MAURÍCIO, Augusto. “Largo do Paço”. *Anais do Museu Histórico Nacional*. Ministério da Educação e Cultura, vol. 16, 1966.

MELÉNDEZ, José Juan Pérez. “Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 34, nº 68, 2014, pp. 35-60.

MELLO-LEITÃO, Cândido de. *Visitantes do Primeiro Império*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934. (Brasiliiana, série V, vol. XXXII).

_____. *A biologia no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937. (Brasiliiana, 5ª série, vol. 99).

_____. *O Brasil visto pelos ingleses*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937. (Brasiliiana, 5ª série, vol. 82).

_____. *A vida na selva*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. (Brasiliiana, 4ª série, vol. 20).

_____. *História das expedições científicas no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941. (Brasiliiana, 2ª série, vol. 209).

_____. *Vida maravilhosa dos animais (nova série)*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944. (Brasiliiana, 3ª série, vol. 7).

_____. “Prefácio”. In: BATES, Henry Walter. *O naturalista no Rio Amazonas*. Tradução de Cândido de Mello-Leitão. São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1944, vol. 1.

MENDES, Elizabeth de Camargo. *Os viajantes do Brasil: 1808-1822*. 1981. 176 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

MENDONÇA, Edgard Süsskind de. “Dados Bio-biográficos”. In: KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, vol. 1.

MESGRAVIS, Laima. *O viajante e a cidade (a vida no Rio de Janeiro através dos viajantes estrangeiros da primeira metade do século XIX)*. 1987. 437 f. Tese (Livre Docência em História Social) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987, 2 vols.

MONTEIRO, Denise Mattos. “O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Frères no Ceará”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do

Amaral (Orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. 2. ed. rev. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

MORAES, Rubens Borba de. *Bibliographia brasiliana*: livros raros sobre o Brasil publicados desde 1504 até 1900 e obras de autores brasileiros do período colonial. São Paulo: Edusp/FAPESP, 2010, 2 vols.

MORAIS, Rubens Borba de. “Introdução”. In: KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos*. Imprensa, atores políticos e sociabilidade na cidade imperial. (1820-1840). São Paulo: HUCITEC, 2005.

MORISON, Samuel Eliot.; COMMANGER, Henry Steele. *História dos Estados Unidos da América*. São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d, tomo II.

MOSSÉ, Benjamin. *Dom Pedro II*, Imperador do Brasil. São Paulo: Edições Cultura Brasileira, [1929?].

NABUCO, Joaquim. *Um estadista do império*. Nabuco de Araújo, sua vida, suas opiniões, sua época por seu filho Joaquim Nabuco. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1936, tomo I (1813-1866).

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte*, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas. 1991. 356 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

NOAL FILHO, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

_____. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

NUNES, Francivaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo*: Estado imperial e agricultura na Amazônia. 2011. 422 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2011.

NUNES, Ivanil. “Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil”. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

OBERACKER JUNIOR, Carlos. “A colonização baseada no regime da pequena propriedade agrícola”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico: Reações e transações. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, vol. 3, tomo II.

OLIVEIRA, Maria Lêda. “Aquele imenso Portugal: a transferência da Corte para o Brasil (Séculos XVII-XVIII)”. In: OLIVEIRA, Luís Valente; RICUPERO, Rubens (Orgs.). *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

PANOFSKY, Erwin. *Significado nas artes visuais*. São Paulo: Perspectiva, 2009.

PANTALEÃO, Olga. “A presença inglesa”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.) *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965, v. 1.

PATON, Lucy Allen. *Elizabeth Cary Agassiz: a biography*. Boston; New York: Houghton Mifflin Company, 1919.

PELÁEZ, Carlos Manoel; BUESCU, Mircea (Coord.). *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976.

PESSOA, Vicente Alves de Paula. *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, vol. 1.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. Expansão e declínio (1765-1851). São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

PIJNING, Ernest. “A new interpretation of contraband trade”. *Hispanic American Historical Review*, aug./nov. 2001, pp. 733-738.

PORTELA, Manuel. *O comércio da literatura*. Mercado e representação. Lisboa: Antígona, 2003.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1942.

PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. São Paulo: EDUSC, 1999.

QUINTANEIRO, Tânia. *Retratos de mulher: a brasileira vista por viajantes ingleses e norte-americanos durante o século XIX*. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

RADCLIFFE Institute for Advanced Study. Harvard University. *Elizabeth Cary Agassiz*. Disponível em: <https://www.radcliffe.harvard.edu/elizabeth-cary-agassiz>.

RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas: monarcas, vassalos e governo a distância*. São Paulo: Alameda, 2008.

SAFIER, Neil. A chegada da corte portuguesa na ótica norte-americana. *Revista USP*, São Paulo, n. 79, set./nov. 2008, pp. 44-53.

RIBEIRO, Guilherme. “A arte de conjugar tempo e espaço: Fernand Braudel, a geo-história e a longa duração”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, abr./jun., 2015, pp. 605-639.

ROSI, Bruno Gonçalves. “James Cooley Fletcher, o missionário amigo do Brasil”. *Almanack*, Guarulhos, n. 05, 1º sem. 2013, pp. 62-80.

SAMARA, Eni de Mesquita. *Lavoura canavieira*, trabalho livre e cotidiano. São Paulo: Edusp, 2005.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. 2006. 341 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SANTOS, Luiz Gonçalves dos (Padre Perereca). *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Zelio Valverde, 1943 [1825], vol. 1.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. “Os guardiões da nossa história oficial”. Os institutos históricos e geográficos brasileiros. São Paulo: Idesp, 1989.

_____. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. 2. ed. 8. reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SCULLY, William. *Brazil, its Provinces and chief cities; the manners & customs of the people; agricultural, comercial, and other statistics, taken from the latest official documents; with a variety of useful and entertaining knowledge, both for the merchant and the emigrant*. London: John Murray & Cº, 1866.

SILVA, Wilton Carlos Lima da. *As terras inventadas: discurso e natureza em Jean de Léry, André João Antonil e Richard Francis Burton*. São Paulo: Ed. UNESP, 2003.

SOARES, Luiz Carlos. “A Indústria na Sociedade Escravista: as Origens do Crescimento Manufatureiro na Região Fluminense em Meados do Século XIX (1840-1860)”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. 2. ed. rev. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

STOIANI, Raquel. *Napoleão visto pela luneta d’El-Rei: construção e usos políticos do imaginário francês e napoleônico na América portuguesa (ca. 1808-1821)*. 2009. 486 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

STROBRIDGE, Rev. George Egerton. *Biography of the Rev. Daniel Parish Kidder*. New York: Printed by Hunt & Eaton, 1894.

SÜSSEKIND, Flora. *O Brasil não é longe daqui: o narrador, a viagem*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2a. ed. rev. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.

TAUNAY, Affonso de E. *Visitantes do Brasil colonial*. (Séculos XVI-XVIII). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933.

_____. *História do café no Brasil: no Brasil Imperial (1822-1872)*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, vol. 4, tomo II.

_____. “Charles Ribeyrolles (1812-1860)”. In: RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. Tradução de Gastão Penalva. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980, vol. 1.

THAYER Expedition Papers. Ernst Mayr Library - Museum of Comparative Zoology- Harvard University. Disponível em: <http://library.mcz.harvard.edu>.

THOMPSON, E. P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TURAZZI, Maria Inez. “Prefácio”. In: TOUSSAINT-SAMSON, Adèle. *Uma parisiense no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2003.

WRIGHT, Thomas. *The life of Sir Richard Burton*. London: Everest, 1906.

ZORZETTO, Alessandra Ferreira. *Propostas imigrantistas em Meados da Década e 1860: a Organização de Associações de Apoio à Imigração de Pequenos Proprietários Norte-Americanos – Análise de uma Colônia*. 2000. 145 f. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

Periódicos

Correio Paulistano, 1862 a 1870.

Diário de S. Paulo, 1865.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1839 a 1921.

Endereços eletrônicos

Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Disponível em: <http://www.arquivonacional.gov.br>

Biblioteca Digital do Senado Federal.

Disponível em: <http://www12.senado.gov.br/institucional/biblioteca>

Brasileana Fotográfica da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/>

Darwin Correspondence Project.

Disponível em: <http://www.darwinproject.ac.uk/>

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/>

Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/>

Museum of Comparative Zoology, Harvard University.

Disponível em: <http://www.mcz.harvard.edu/>

Radcliffe Institute for Advanced Study, Harvard University.

Disponível em: <https://www.radcliffe.harvard.edu/>

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Disponível em: <http://www.ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html>

Royal Botanic Gardens Kew.

Disponível em: <http://www.kew.org/>

The John Carter Brown Library, Brown University.

Disponível em: <https://www.brown.edu/academics/libraries/john-carter-brown/>

The Linnean Society of London.

Disponível em: <http://www.linnean.org/>.

APÊNDICE

Resumos biográficos de Jean Louis Rodolphe Agassiz, Elizabeth Cary Agassiz, John James Aubertin, Henry Walter Bates, Richard Francis Burton, Thomas Ewbank, James Cooley Fletcher, George Gardner, Daniel Parish Kidder.

Agassiz, Jean Louis Rodolphe (1807-1873)

Suíço de nascimento, frequentou as universidades de Zurique, Heidelberg e Munique enquanto esteve na Europa. Com a morte de sua primeira esposa, Cécile Braun, em 1847, e depois da dispensa de serviços pelos reis da Prússia, aceitou o cargo de professor na *Lawrence Scientific School, Universidade de Harvard*.¹

A esses eventos, soma-se o seu relacionamento com a norte-americana Elizabeth Cary, que tornou-se sua esposa, para a decisão de erradicar-se nos Estados Unidos, onde publicou diversos trabalhos, promoveu estudos em ciências naturais e fundou importantes centros de pesquisa na área: em 1859, criou o *Museu de Zoologia Comparada*, na Universidade de Harvard, com doações privadas e fundos fornecidos pelo Estado de Massachusetts, e, em 1873, criou a *Anderson School of Natural History* na Ilha de Penikese, no litoral de Massachusetts, “uma combinação de escola de verão e estação de biologia marinha”.²

O interesse de Agassiz pela fauna e flora brasileira datam do início de seus estudos. Em 1829, ele publicou uma monografia sobre peixes brasileiros. Décadas depois, entre os anos de 1865 e 1866, realizou uma expedição científica no Brasil para estudos em história natural e coletou espécimes enviados para os Estados Unidos a fim de serem estudadas e ampliar a reserva técnica do *Museu de Zoologia Comparada*.

Agassiz, Elizabeth Cary (1822-1907)

A participação de Elizabeth Agassiz nas atividades de seu marido foram significativas. Ela acompanhou-o em viagens nacionais e internacionais, e auxiliou na organização de algumas, dentre elas, a realizada ao Brasil.

Nasceu em Boston, Estados Unidos, e destacou-se na área da educação, em especial a feminina, incluindo a administração da *Agassiz School for Girls*, de 1855 a 1863, e a atuação para o programa de instrução para mulheres *Private Collegiate Instruction for Women, Harvard*

¹ PATON, Lucy Allen. *Elizabeth Cary Agassiz: a biography*. Boston; New York: Houghton Mifflin Company, 1919, p. 32.

² GILLISPIE, Charles Coulston (Org.). *Dicionário de biografias científicas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2007, p. 45, vol. 1.

Annex, renomeado *Radcliffe College*.³ Foi uma das primeiras mulheres membro do *American Philosophical Society*, que tinha em seu quadro Charles Darwin.

São de sua autoria trabalhos sobre história natural: *A first lesson in natural history*, publicado em 1859, e *Seaside studies in natural history*, publicado em 1865, este último estudo teve a participação de Louis Agassiz.

Elizabeth Agassiz editou a biografia de seu marido intitulada *Louis Agassiz: his life and correspondence*, de 1885. Nos últimos anos de sua vida, auxiliou no trabalho sobre sua vida intitulado *Elizabeth Cary Agassiz: a biography*, organizada por Lucy Allen Paton. Faleceu antes da finalizada a obra.⁴

Aubertin, John James (1818-1900)

De origem inglesa, estabeleceu-se por alguns anos em São Paulo onde foi superintendente da São Paulo Railway. Durante as atividades da companhia, Aubertin coletou material geológico que foi enviado para a análise de Charles Darwin.⁵

Entre as relações cultivadas no Brasil, John Aubertin foi amigo do casal Isabel e Richard Burton, também estabelecidos em São Paulo devido às atividades consulares dele.

Além da atuação na área ferroviária, John Aubertin empenhou-se em promover o cultivo de algodão nas terras brasileiras, o que lhe rendeu uma medalha de ouro da *Manchester Cotton Supply Association*, no ano de 1869.

Bates, Henry Walter (1825-1892)

Nascido na Inglaterra, a região amazônica foi o lar de Henry Walter Bates durante onze anos. Em 1848, ele e Alfred Russel Wallace desembarcaram no Brasil, contudo, separaram-se depois de quase um ano estudando a Amazônia juntos.

Em seu retorno à Inglaterra, em 1859, continuou a trabalhar com as informações coletadas no Brasil e apresentou à *Linnean Society*, em 1861, a monografia *Contributions to an Insect Fauna of the Amazon Valley. Lepidoptera: Heliconidae*.

³ ELIZABETH Cary Agassiz. Radcliffe Institute for Advanced Study. Harvard University. Disponível em: <https://www.radcliffe.harvard.edu/elizabeth-cary-agassiz>. Acesso em: 4 maio 2016.

⁴ PATON, Lucy Allen. *Elizabeth Cary Agassiz...*, op. cit.

⁵ “Letter no. 4129”. Darwin Correspondence Project. Disponível em: <http://www.darwinproject.ac.uk/DCP-LETT-4129>. Acesso em: 6 maio 2016. [Letter from: John James Aubertin. To: Charles Robert Darwin. Sent from: São Paulo]

Henry Bates também esteve ligado à *Royal Geographical Society of London* e exerceu a função de secretário assistente entre 1864 e 1892, e foi presidente da *Entomological Society of London* em 1868, 1869 e 1878.

Charles Darwin admirava o trabalho de Henry Bates e a relação entre os dois foi avivada com os estudos feitos pelo último baseados nas observações e análises sobre os espécimes coletados no Brasil: ao notar a ocorrência de espécies que para se proteger e se defender imitavam outras espécies ou objetos inanimados, forneceu elementos para Charles Darwin e seu estudo sobre a origem das espécies, apresentada ao público no período em que Henry Bates deixava o Brasil.

Burton, Richard Francis (1821-1890)

Nascido na Inglaterra, passou considerável parte da juventude na França e na Itália. Poliglota, dominava o inglês, o francês, o italiano, o grego, o persa, o árabe, a língua hindustani e outros dialetos.

Sua habilidade como linguista foi proporcional à capacidade de percorrer e conhecer diferentes regiões do globo. Antes de desembarcar no Brasil, esteve em Meca, Índia, Fernando Pó, Portugal, Somália e outras regiões do continente africano.⁶

Escritor, as culturas com que teve contato foram matéria-prima para mais de uma dezena de obras. Como tradutor, apresentou obras desconhecidas do ocidente, dentre elas, *Kama Sutra* e *As mil e uma noites*, que devido aos temas sensuais causaram alvoroço na sociedade inglesa por estar em desacordo com os padrões morais da época, corroborando a fama de tempestuoso que tinha.

Desenvolveu atividades vinculadas à diferentes instituições: *London Ethnological Society*, *Anthropological Society of London* e *Royal Geographic Society*. A última financiou a viagem de Richard Burton pela África a fim de encontrar a nascente do rio Nilo. Importante destacar que havia os objetivos comerciais e geopolíticos na região por parte da Companhia das Índias na região, a que Richard Burton também esteve vinculado.

Sua presença no Brasil ocorreu em função dos serviços diplomáticos no Ministério do Exterior da Inglaterra, quando de seu ingresso em 1861; nesse contexto foi enviado para Santos, na Província de São Paulo, onde atuou na função de cônsul britânico entre os anos de 1865 e

⁶ Cf. GEBARA, Alexsander Lemos de Almeida. *A África presente no discurso de Richard Francis Burton. Uma análise da construção de suas representações*. 2006. 233 f. Tese (Doutorado) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. FERRI, Mário Guimarães. "Apresentação". In: BURTON, Richard Francis. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho [por] Richard Burton*. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

1868. No período, esteve em companhia de sua esposa Isabel Burton (1831-1896), também de origem inglesa.

Enquanto Isabel Burton teve formação católica, Richard Burton preferia não seguir alguma religião, gerando pontos de vista discordantes e conflitos entre eles em alguns momentos, por exemplo com relação à poligamia. Apesar desses incidentes, ela auxiliou-o no trabalho com os materiais coletados, correspondências e publicação de obras.

Isabel Burton também foi escritora. São de sua autoria romances e uma biografia sobre Richard Burton que causou incômodo em algumas pessoas próximas a eles por discordarem da abordagem da vida do marido. Além dessas obras, ela trabalhou na elaboração de uma autobiografia, porém faleceu antes do volume estar finalizado.

Ewbank, Thomas (1792-1870)

De origem inglesa, trabalhou com canalização e latão fundido ainda jovem. No ano de 1819, estabeleceu-se nos Estados Unidos e trabalhou na fabricação de canos de cobre, estanho e chumbo. Como autor, escreveu trabalhos sobre mecânica, hidráulica, filosofia, etnologia e invenções.⁷

Foi escritor, inventor e fabricante. Esteve no Brasil em 1846, no início, às suas próprias custas, e depois a serviço do governo norte-americano.

Devido às suas atividades, em 1849, assumiu o cargo de Comissário de Patentes a pedido do Presidente Taylor. Foi um dos fundadores da *American Ethnological Society*.⁸

Fletcher, James Cooley (1823-1901)

Nascido nos Estados Unidos, foi pastor protestante e atuou na disseminação do protestantismo em terras brasileiras, onde desembarcou, na companhia de sua esposa e do primeiro filho, na posição de missionário pela *American and Foreign Christian Union* e capelão da *American Seamen's Friend Society*, em 1851. Pouco após sua chegada, assumiu o cargo de Secretário Interino da Legação dos Estados Unidos.

Ele retornou aos Estados Unidos em 1854 e, no ano seguinte, voltou para Brasil e aqui permaneceu alguns meses como agente da *American Bible Society* na distribuição de Bíblias. Nesse período, organizou uma exposição com produtos norte-americanos.

⁷ ADAMS, Oscar Fay. *A dictionary of American authors*. 5 ed. Boston, New York: Houghton, Mifflin and Company, 1905, p. 123.

⁸ "CONSTITUTION of The American Ethnological Society (Article I)". In: *Proceedings of The American Ethnological Society*. December 14, 1899, to December 10, 1900. *American Anthropologist*, New Series, vol. 2, n. 4, out./dez. 1900, p. 787.

As terras brasileiras receberam-no novamente entre 1862 e 1863, vinculado a *American Sunday School Union*. Nessa ocasião, ele percorreu o Amazonas recolhendo espécimes para Louis Agassiz, o que influenciou-o na realização da Expedição Thayer ao Brasil.

Foi para trabalhar no estabelecimento de uma linha de vapores entre o Rio de Janeiro e Nova York, em especial, que Fletcher voltou para o Brasil em 1864 e permaneceu até 1865. Sua última viagem, ocorreu entre 1868 e 1869 pela *American Tract Society*.

Em mais de uma década, Fletcher esteve no Brasil em diferentes momentos vinculado a diversas instituições. Após estabelecer-se nos Estados Unidos, continuou empenhado em aproximar os dois países, angariando também a aproximação com D. Pedro II, sendo que “a partir de 1863, Fletcher e d. Pedro II iniciaram uma troca de correspondências e visitas que se estenderia até o falecimento deste”.⁹

Gardner, George (?1812-1849)

Escocês, durante sua permanência na universidade, onde formou-se cirurgião, teve contato com a botânica através do estudo das obras de Sir William Hooker e de expedições realizadas na companhia desse botânico nas terras escocesas. Inclusive, foi ele quem estimulou George Gardner a vir para o Brasil.

Esteve no Brasil entre 1836 e 1841, coletou mais de 60 mil espécimes da flora, da fauna e também fósseis de peixes. O material foi enviado para os jardins botânicos europeus de Kew e Glasgow. Suas atividades no Brasil foram além dos estudos naturais, praticou a medicina e realizou cirurgias em diferentes localidades.

Após deixar as terras brasileiras, suas atividades permaneceram intimamente ligadas a suas experiências na América. Ele continuou a organização e o estudo da coleção obtida no Brasil e passou a relacionar-se com diferentes sociedades e instituições: foi aceito membro da *Linnean Society*, nomeado superintendente e dirigente do *Royal Botanical Gardens of Peradeniya*, no Ceilão, tornou-se professor de Botânica e História Natural na *Andersonian University*, correspondeu-se com sócios da *Royal Horticultural Society* e *Natural History Society of Mauritius*. Publicou e editou o *Calcutta Journal of Natural History*.¹⁰

⁹ ROSI, Bruno Gonçalves. “James Cooley Fletcher, o missionário amigo do Brasil”. *Almanack*, Guarulhos, n. 05, 1º sem. 2013, p. 68.

¹⁰ Cf. HIND, D. J. N. *George Gardner (1812-1849): a short biography*. Royal Botanic Gardens, p. 2. Esse trabalho faz parte de um conjunto de estudos sobre a vida e as pesquisas de George Gardner disponíveis no portal do Kew Gardens: <http://www.kew.org/science/tropamerica/gardner/biography.html>. Acesso em: 12 jun. 2016.

Kidder, Daniel Parish (1815-1891)

Nascido em Nova York, Estados Unidos, ainda jovem converteu-se à Igreja Metodista. Vinculado a *American Bible Society*, em 1837, desembarcou no Brasil em companhia de sua esposa Cynthia H. Russel, e, juntamente com o Reverendo Justus Spaulding, trabalhou na distribuição e circulação de Bíblias. No ano de 1840, retornou aos Estados Unidos devido ao falecimento de sua esposa, e continuou a realizar atividades no campo religioso.¹¹

Foi pastor, secretário nas *Sunday School*, diretor de publicações destinadas a esse público escolar,¹² membro da *Comissão de Educação da Igreja Metodista*, e professor de *Evanston College*.

¹¹ Cf. MORAIS, Rubens Borba de. “Introdução”. In: KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. MENDONÇA, Edgard Sússekind de. “Dados Bio-biográficos”. In: KIDDER, Daniel Parish; FLETCHER, James Cooley. *O Brasil e os brasileiros (Esboço histórico e descritivo)*. Tradução de Elias Dolianiti. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1941, p. IX, vol. 1.

¹² Cf. STROBRIDGE, Rev. George Egerton. *Biography of the Rev. Daniel Parish Kidder*. New York: Printed by Hunt & Eaton, 1894, pp. 164-165.