

**Maria Inez Turazzi**

Museu Imperial (Petrópolis, RJ). Historiadora, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela USP. Pesquisadora associada do CNPq.

# A Viagem do *Oriental-Hydrographe* (1839-1840) e a Introdução da Daguerreotipia no Brasil

Este artigo é sobre a viagem do navio-escola da marinha mercante francesa *Oriental-Hydrographe* que trouxe ao Rio de Janeiro a primeira câmara de daguerreotipia vista pelos brasileiros. Procurou-se contextualizar a singularidade dessa expedição ao redor do mundo, entre os anos 1839-1840, e sua importância para as relações entre a França e o Brasil.

*Palavras-chave: circunavegação; daguerreotipia; Rio de Janeiro.*



This article is about the voyage of the French naval school *Oriental-Hydrographe*, that brought the first daguerreotype to Rio de Janeiro. The singularity of this expedition around the world, from 1839 to 1840, and its importance for the relationship between France and Brazil are examined.

*Keywords: circumnavigation; daguerreotype; Rio de Janeiro.*

## INTRODUÇÃO

A intenção de localizar, reproduzir, transcrever e estudar os documentos relacionados à viagem do *Oriental-Hydrographe* é um projeto antigo. O interesse pelo tema

surgiu por ocasião das comemorações pelos cento e cinquenta anos da invenção da fotografia, celebrado a 19 de agosto de 1989. Em várias partes do mundo foram realizadas exposições, publicações e reportagens sobre o tema. No Rio de

Janeiro, fotógrafos e conservadores reproduziram, nas imediações do Paço Imperial, a primeira experiência com a imagem em daguerreotipia ali realizada, lembrando assim as condições de sua introdução no Brasil. Assistir a essas demonstrações foi um privilégio e um estímulo.

Muito pouco se sabia na época, entre nós, sobre o navio-escola da marinha mercante francesa que, em sua expedição ao redor do mundo, entre os anos 1839-1840, havia desembarcado no Rio de Janeiro a primeira câmara de daguerreotipia vista pelos brasileiros. Para lançar novas luzes sobre as relações entre a França e o Brasil e, particularmente, sobre a cultura visual oitocentista, pareceu-me imperativo ampliar o acesso aos documentos que elucidavam essa temática, além de reiterar o apreço por uma história problematizadora e interpretativa de tais fontes. A historiografia disponível sobre o tema era escassa e, ainda assim, pouco acessível.

Na França, o médico e historiador da Marinha Adrien Carré (1908-1999), residente em Nantes, teve o mérito de realizar as primeiras investigações sobre a viagem do *Oriental-Hydrographe* ainda na década de 1960. Em suas conferências, artigos e reportagens, Carré sistematizou e divulgou conhecimentos vivenciados na atividade profissional, enriquecendo-os com as leituras e compilações de um historiador aficionado pela vida no mar. Mas toda essa produção, divulgada em veículos de circulação restrita, continuou praticamente desconhecida fora da França. Entre esses

textos, encontra-se o artigo “La singulière histoire de l’Oriental-Hydrographe”, publicado em 1970, no boletim do *Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine*.<sup>1</sup> O autor era membro da entidade, assim como de diversas outras sociedades científicas dedicadas à história marítima. Apresentando aos leitores, em primeira mão, as singularidades de uma expedição original, batizada pela primeira vez como “escola flutuante”, Carré mencionava em seu ensaio a intenção de escrever uma obra mais abrangente sobre todo o desenrolar dessa viagem, o que acabou não se concretizando.

Tempos depois, o historiador da fotografia Derek Wood encontrou no artigo de Carré várias informações para desvendar os primeiros tempos da fotografia na Austrália, embora o próprio Carré não tenha mencionado em seu texto as conexões da viagem do *Oriental-Hydrographe* com a difusão da daguerrotipia. Wood queria esclarecer como o daguerreótipo chegou a Sidney e quem era o capitão que teria feito por lá as primeiras experiências com o aparelho, em 1841. O pesquisador teve o pioneirismo de disponibilizar, desde a década de 1990, fontes e artigos no site [www.midley.co.uk](http://www.midley.co.uk).<sup>2</sup> Mas, para a maioria dos historiadores latino-americanos, a viagem do *Oriental-Hydrographe* e a chegada da daguerreotipia à América do Sul continuavam sendo mencionadas graças, apenas, às informações exíguas existentes nos periódicos locais.

A dispersão das fontes sobre essa expedição em arquivos franceses, belgas, portu-

gueses e sul-americanos sempre dificultou uma análise global da experiência e as conexões entre seus diversos personagens. Há mais de uma década, a consulta a documentos oficiais, relatórios diplomáticos, registros civis, correspondência familiar, diários de bordo e notícias na imprensa começou então a ser realizada, ainda que em paralelo a outros projetos profissionais, com vistas à divulgação dessa história e sua respectiva documentação. Em breve, o site com os resultados desse trabalho poderá ser acessado no endereço [www.orientalhydrographe.com.br](http://www.orientalhydrographe.com.br).

A expedição estava programada, desde 1838, para se realizar em uma embarcação que se chamaria *Hydrographe*. Mas foi concretizada, no ano seguinte, em um navio mercante de três mastros, de nome *Oriental*, pertencente a dois armadores do porto de Nantes.<sup>3</sup> Daí a junção dos dois nomes, no título do artigo de Adrien Carré, tal como no endereço do site que está sendo organizado. A pesquisa sobre sua história valeu-se, em grande medida, da literatura fotográfica e de fontes documentais localizadas na França, mas também na Bélgica, Portugal, Inglaterra, Uruguai, Chile e, claro, no Brasil. Entre numerosas instituições francesas consultadas *in loco*, ao longo de 2001 e em outras viagens mais curtas realizadas desde então, destacam-se a *Bibliothèque Nationale de France*, o *Ministère des Affaires Étrangères*, o *Musée Carnavalet*, o *Service Historique de la Défense*, os *Archives Nationales de France*.<sup>4</sup>

Em Paris, consegui localizar nos *Archives du Quai d'Orsay* toda a correspondência sobre o desenrolar da expedição enviada para o ministro pelos cônsules, encarregados de negócios e ministros plenipotenciários franceses na América Latina. Fontes essenciais que, em 1970, o próprio Carré não havia conseguido encontrar. Trata-se de documentação manuscrita, de difícil acesso, já inteiramente transcrita, mas sujeita a restrições e que, esperamos, em breve estará disponível aos pesquisadores-internautas. Em Nantes, o *Centre des Archives Diplomatiques* também foi de grande ajuda, pois guarda ampla documentação sobre os cidadãos franceses residentes no Brasil e em diversos países. Lá foram encontrados manuscritos de pioneiros da fotografia, como Hercule Florence e Louis Comte, entre outros personagens que dariam continuidade a essa arte.<sup>5</sup>

Hoje, o uso da internet e a rápida consulta ao acervo dessas instituições nos transportam a fontes textuais e iconográficas sem as quais nossas pesquisas dificilmente se completariam. Na época daquelas comemorações, em 1989, era impossível cruzar todas as informações relacionadas à história dessa expedição, dispersas em tantas coleções e acervos estrangeiros. A história da circunavegação e a história da difusão da fotografia são temas sobre os quais podemos agora encontrar toda sorte de registro digital. Uma enorme quantidade de documentos textuais, coleções de imagens e referências bibliográficas foi colocada, nos últimos anos, ao alcance

de qualquer um (com a ressalva, naturalmente, de que essas referências são mais ou menos confiáveis, conforme o caso).

O computador, a câmara fotográfica digital, a internet e outros recursos tecnológicos vieram tornar verdadeiramente acessíveis textos e imagens de um mundo que, lá atrás, já se globalizara. A circunavegação, de todos os deslocamentos realizados por gerações de viajantes, não poderia ser mais representativa desse processo. Navega-se agora pela internet percorrendo o rastro deixado por personagens e acontecimentos ligados a todas essas experiências. Por isso mesmo, a ideia de escrever um capítulo da história mundial da fotografia, tendo como plataforma de observação a América Latina, não é mais

possível sem as novas ferramentas que efetivamente dilatam a territorialidade das pesquisas, interpretações e intercâmbios sobre o tema. A história de viagens e invenções do século XIX, por sua natureza interdisciplinar e transnacional, integra-se assim, plenamente, a este sopro renovador dos estudos históricos.

Neste número da revista *Acervo*, dedicado às relações entre a França e o Brasil, o leitor encontrará a transcrição e a tradução do chamado “estatuto de admissão” à viagem do *Oriental-Hydrographe*.<sup>6</sup> Trata-se de manuscrito inédito, registrado e autenticado por dois notários parisienses, cujo texto foi posteriormente impresso e distribuído, com algumas modificações, pelo comandante da expedição, a fim de



Vista da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, tirada da ilha das Cobras, c. 1835-1840

divulgar seu empreendimento e conquistar adesões ao projeto. Este documento é de grande interesse para os estudiosos da história da fotografia na América Latina, assim como para aqueles que se dedicam à história das navegações no século XIX.

BREVES INDICAÇÕES SOBRE OS  
PREPARATIVOS DA VIAGEM  
DO ORIENTAL-HYDROGRAPHE<sup>7</sup>

A expansão do comércio marítimo e o crescimento da navegação intercontinental fomentaram a exploração e o mapeamento geográfico do mundo, a definição de regras aduaneiras e práticas monetárias, a ordenação de jurisprudências e, claro, o aparecimento e a consolidação de palavras e documentos que traduzissem e legitimassem toda essa crescente movimentação de homens e mercadorias pelos oceanos. A especificidade e a precisão da terminologia marítima exigiam a sistematização da linguagem e a formalização dos procedimentos. Para os homens do mar, elas condensavam, a um só tempo, referências espaciais, informações tecnológicas, códigos de conduta, relações hierárquicas, procedimentos de segurança, estratégias de aprendizagem e formas de reconhecimento mútuo.<sup>8</sup>

As viagens de descobertas contemporâneas à expedição do *Oriental-Hydrographe* e a difusão de novidades como o daguerreótipo integravam um movimento mais amplo de expansão do conhecimento e circulação de inovações técnico-científicas para além das fronteiras geográficas da

Europa. Movimento iniciado bem antes da década de 1830. As grandes descobertas que caracterizaram a expansão comercial e marítima europeia nos séculos XV e XVI ganharam novo impulso no século XVIII com o desenvolvimento da indústria naval, dos instrumentos óticos e das técnicas de documentação visiva. Expedições governamentais voltadas para o mapeamento de novos territórios e viagens de estudo promovidas por sociedades científicas ou comerciais foram largamente beneficiadas por essas inovações. A circulação de pessoas, saberes e produtos, facilitada pela organização de viagens de todo tipo, estava relacionada, por sua vez, à expansão do poderio naval e à concorrência comercial entre as nações. Os interesses colonialistas de países como Inglaterra e França provocavam maior mobilidade de indivíduos e grupos humanos pelo planeta, estimulando deslocamentos temporários e processos migratórios de parcela da população mundial em direção a outros continentes.<sup>9</sup>

Desde janeiro de 1839, os jornais franceses alardeavam a invenção da daguerreotipia, processo capaz de fixar sobre uma placa metálica as imagens obtidas com a câmara escura pela ação da luz solar. A partir daí, a imprensa mundial aguardou com ansiedade a história e a descrição do daguerreótipo. Em agosto, quando o segredo de Louis Jacques Mandé Daguerre (1787-1851) e de seu sócio Nicéphore Niépce (1765-1833) foi finalmente revelado, outros processos guardados a sete chaves

também reivindicavam o reconhecimento por tamanha conquista. A disputa pela paternidade da fotografia estendeu-se por todo o século XIX, mas hoje já se consagrou a ideia de que muitos inventores trabalhavam nessa direção, inclusive Hercule Florence, francês radicado no interior de São Paulo, que, em 1833, já havia criado um processo fotográfico sobre papel.<sup>10</sup>

Na madrugada de 25 de setembro de 1839, o *Oriental-Hydrographe* partiu do porto de Paimboeuf, nas proximidades de Nantes (e não mais de Rochefort, como havia sido previsto inicialmente), para realizar uma longa viagem em torno da Terra, que deveria durar cerca de dois anos. A embarcação chegou à América do Sul pou-

cos meses depois e desembarcou no Rio de Janeiro no Natal daquele ano. A partir daí, a historiografia brasileira já relata, há tempos, diversos aspectos das primeiras experiências com o daguerreótipo aqui realizadas, incluindo a sua demonstração ao futuro imperador d. Pedro II.<sup>11</sup>

Mas a presença dessa invenção a bordo, que parecia inusitada e surpreendente, tinha sua razão de ser. Sabe-se, agora, pelo estudo da documentação relacionada ao empreendimento, que o aparelhamento do navio *Oriental-Hydrographe* com a câmara de Daguerre e outros instrumentos inovadores não foi casual ou improvisada, porém fruto de uma complexa rede de interesses diplomáticos, transações



#### NOTÍCIAS CIENTÍFICAS.

##### PHOTOGRAPHIA.

Finalmente passou o daguerrotypo para cá os mares, e a photographia, que até agora só era conhecida no Rio de Janeiro por theoría, he-o actualmente também pelos factos que excedem quanto se tem lido pelos jornaes tanto quanto vai do vivo ao pintado.

Hoje de manhã teve lugar na hospedaria Pharoux hum ensaio photographico tanto mais interessante, quanto he a primeira vez que a nova maravilha se apresenta aos olhos dos Brazileiros. Foi o abbade Combes quem fez a experiancia: he hum dos viajantes que se acha a bordo da corveta franceza *Oriental*, o qual trouxe consigo o engenhoso instrumento de Daguerre, por causa da facilidade com que por meio dello se obtém a representação dos objectos de que se deseja conservar a imagem.

He preciso ter visto a cousa com os seus proprios olhos para se poder fazer idéa da rapidez e do resultado da operação. Em menos do nove minutos o charfíz do largo do Paço, a praça do Peixe, o mosteiro de S. Bento, e todos os outros objectos circumstantes se acháo reproduzidos com tal fidelidade, precisão e minuciosidade, que bom se via que a cousa tinha sido feita pela propria mão da natureza, e quasi sem intervenção do artista. Inutil he encarecer a importância da descoberta de que já por vezes temos occupado os leitores; a exposição simples do facto diz mais do que todos os encarecimentos.

##### ORIGEM DOS INDIOS SUL-AMERICANOS.

Tempos diante dos olhos succintos, mas interessantes extractos da sessão da *Sociedade Geographica* de Berlim, em 7 de setembro passado. A maior parte dos escriptos lidos nesta sessão dizem respeito á America do Sul. Entre elles apparece huma memoria do professor Lehmann, em que se trata de estabelecer a origem das differentes raças sul-americanas. O professor prussiano he de opinião que todas, ou quasi todas ellas são de origem mongolica, chinesa, japonesa, e talvez mesmo egypcia. Os motivos que o induzem a pensar assim são os seguintes: 1º, a grande analogia que se encontra entre as feições dos indios sul-americanos e as dos povos acima nomeados; 2º, a mesma analogia entre os differentes artefactos de huns, e os artefactos dos outros; 3º, a coincidência acerca do uso de muitos trastes domesticos dos indios, que são os mesmos de que usáo os antigos egypcios.

Esta idéa do professor Lehmann não he nova. No pateo do museo desta côrte achão-se depositadas muitas taboas de pedra, carregadas de figuras que foráo nellas gravadas, as quaes, se, como nos affirmarão, foráo encontradas no Brazil, não são pequeno argumento a favor da opinião do geographo de Berlim. Até onde podemos lembrar-nos, não ha differença essencial entre os jeroglyficos dos obeliscos egypcios de Roma, e os das pedras do museo do Rio de Janeiro; e agora mesmo temos casualmente diante dos olhos o caderno n. 61 do *Universo Pittoresco*; que se publica em Genova, e nelle differentes estampas de trastes e moveis usados pelos antigos egypcios, em que a analogia de que vamos falando salta aos olhos de todos. Quem vê, mesmo de relanco, as duas estampas intituladas *Arti e Mestieri*, espanta-se da semelhança não só dos utensilios, mas até mesmo das figuras, dos touceados e das folheas.

Seção "Notícias científicas – Photographia" do *Jornal do Commercio*, que relata a primeira experiência com o daguerreótipo no Rio de Janeiro

comerciais e intercâmbios científicos. As dimensões deste artigo, infelizmente, não permitem a análise desta problemática de forma circunstanciada. Contudo, é possível afirmar que a viagem de circunavegação do *Oriental-Hydrographe* teve início com a expectativa de consagrá-la como a primeira do gênero a utilizar a fotografia como meio de registro da experiência. A circunavegação já havia entrado para os anais da história marítima da França desde o século anterior. Por outro lado, aquela era a primeira expedição ao redor do mundo destinada à formação dos jovens franceses e belgas que comandariam a marinha mercante de seus países. Idealizada pelo capitão de longo curso Augustin Lucas (1804-1854?), o *Oriental-Hydrographe* foi concebido como uma “escola flutuante” exatamente para atender às exigências do comércio marítimo internacional, sob a bandeira da França e da Bélgica.

A iniciativa vinha ao encontro de um conjunto de medidas da Monarquia de Julho destinadas a reabilitar o poderio naval francês e a impulsionar o comércio com países como o Brasil, ainda atrelado aos produtos de luxo. Desde meados de 1838, Lucas iniciou uma série de articulações para viabilizar aquela expedição inédita, conseguindo apoio oficial e cartas de recomendação dos governos da França e da Bélgica. O próprio monarca belga Leopoldo I recebeu em audiência o professor Soulier de Sauve, responsável pela direção científica do projeto. O estatuto

de admissão, aqui transcrito, com todas as condições da viagem impressas na forma de um prospecto, foi também divulgado junto aos jornais franceses e belgas. Lucas ainda elaborou e imprimiu instruções para os noviços e suas famílias, firmou um contrato com os proprietários do *Oriental*, além de cláusulas de seguro da embarcação. A exemplo de outras expedições do gênero, o chefe da expedição não poupou esforços para reunir equipagem, professores, médico e capelão, convencendo entidades científicas, como o Instituto de França, e comerciais, como a Sociedade de Encorajamento à Indústria Nacional, a apoiarem sua iniciativa, já que se tratava de um empreendimento privado, embora com chancela oficial.

Quando o *Oriental-Hydrographe* naufragou, a 23 de junho de 1840, nas proximidades de Valparaíso, na costa chilena, já carregava consigo as suspeitas de comandantes e diplomatas franceses quanto ao provável insucesso do empreendimento. Boa parte das desconfianças e críticas dessas autoridades, enviadas à França e à Bélgica pelo correio marítimo, originara-se na indisciplina vista a bordo, atribuída sempre à prodigalidade e à tolerância do capitão Lucas para com os noviços. O documento transcrito e traduzido a seguir é, portanto, uma peça fundamental sobre as controvérsias daquele momento. Elas contribuiriam para manter o fracasso dessa expedição no mais completo esquecimento, assim como todas as promessas não cumpridas para o engrandecimento da chamada “França marítima”.

**Archives Nationales de France (Paris)**

*Statuts d'admission sur le bâtiment l'Hydrographe devant faire le tour du monde sous le commandement du Capitaine Lucas.*

Acte Notarié – Bertinot et Roquebert – 28 rue Richelieu, à Paris. 2 avril 1839

PAR DEVANT M. BERTINOT et son collègue, notaires à Paris, soussignés;

A COMPARU:

M. AUGUSTIN LUCAS, capitaine au long-cours, demeurant à Paris, rue Neuve-Saint-Eustache, n. 37.

Lequel a dit: qu'étant dans l'intention d'armer un Navire-École, d'environ cinq cents tonneaux, pour faire un voyage

autour du monde, et y fonder une institution pour l'instruction des jeunes gens en général, et particulièrement pour ceux qui se destinent à la marine marchande, ou au commerce, et qui désireraient faire partie de cette expédition, il a établi, de la manière suivante, les conditions d'admission sur ce bâtiment:

*Article 1er*

Le bâtiment portera le nom de l'Hydrographe. Il partira de Rochefort, avant le 30 septembre, pour faire le tour du monde, sous le commandement du dit capitaine Lucas.

*Article 2 ème*

Les jeunes gens qui voudront se faire



Interior da cabine de um navio mercante, Le Magasin Pittoresque, Paris, 1840



admettre sur l'Hydrographe, devront être âgés de plus de douze ans.

Ils devront être d'une bonne constitution, et porteurs d'un certificat constatant qu'ils ont été vaccinés.

Ils seront munis de leur acte de naissance et d'un certificat en bonne forme du maire de leur commune, dûment légalisé, constatant qu'ils sont de bonne vie et moeurs;

Leurs engagements ne pourront être contractés, s'ils sont mineurs, qu'avec l'autorisation et l'assistance de leur père ou tuteur.

#### *Article 3*

Nul ne sera admis, s'il ne sait l'arithmétique et les premiers élémens de la géométrie.

Ils seront examinés avant l'embarquement par les professeurs des différentes sciences, attachés à l'expédition, et appartenant au corps de l'Université, désignés à cet effet, par M. le ministre de l'instruction publique, pour être classés suivant leur degré d'instruction.

Les élèves seront divisés en quatre sections, suivant le degré d'instruction qu'ils auront acquise, et y compléteront l'éducation qu'ils seraient à même de recevoir dans les collèges royaux, en outre des langues étrangères et des connaissances spéciales de la marine et du commerce.

#### *Article 4*

Chaque élève devra être muni d'un trousseau composé ainsi qu'il suit:

12 chemises, dont 8 de couleur (4, fond rouge, et 4 fond bleu)

12 mouchoirs

6 paires de chaussettes (2 de laine, 4 de fil)

2 cravattes noires

1 paire de bottes

2 paires de souliers

1 habit en drap bleu à col droit, avec ancrs brodées en or au col e aux pans, et boutons portant cette inscription: Navire-École

2 pantalons en drap bleu

1 pantalon blanc

1 pantalon de toile ou coutil gris

1 gilet rond en drap bleu, avec ancrs brodées au col, pour petite tenue

1 chapeau et 1 casquette

1 matelas, 2 couvertures, 4 draps

1 couvert et 1 gobelet en argent

1 étui de mathématiques

Les livres d'enseignement seront fournis à chaque élève dans le port d'embarquement, au prix fixé par le libraire.

Les habits, vestes et pantalons seront tous faits avec du draps de même qualité, et suivant le modèle établi dans le port d'armement et de départ ou à Paris.

S'il est nécessaire de renouveler quelques-uns des articles du trousseau, ou d'en ajouter de nouveaux, la nécessité du renouvellement et du supplément d'effets sera constaté par procès verbal, inscrit sur le livre du bord, l'élève débattre lui même le prix des objets à acheter ou à faire confectionner, en présence d'un officiel désigné par le capitaine Lucas.

Les sommes ainsi dépensées et avancées, seront portées au compte de l'élève et acquittées pour lui ou sa famille, au retour de l'expédition en France.

*Article 5*

À la mer, comme à terre, les élèves accèdent du pain frais à discrétion, deux plats avec thé ou café à déjeuner; un potage et deux plats à diner, une demi-bouteille de vin à chaque repas; sur les deux plats de chaque repas, un au moins sera de vivres frais.

Dans le cas ou, pendant la durée du voyage, on ne pouvait se procurer de vin, il y sera suppléé par quelque liqueur saine et de bonne qualité.

*Article 6*

Les règlements nécessaire pour maintenir a bord, le bon ordre et la discipline, seront faits par le capitaine et fichés sur le bâtiment.

*Article 7*

Le prix de la pension et du voyage est fixé à raison de deux mille cinq cents francs par an, pendant la durée de l'expédition, qui est présumée devoir être de deux ans au moins.

En conséquence une somme de cinq mille francs sera déposée par chaque élève, lors de son engagement et adhésion aux présent statuts, en l'étude de M. Bertinot l'un des notaires à Paris soussignés.

La moitié de cette somme, ou deux mille cinq cent francs sera immédiatement à disposition du capitaine Lucas pour en faire

usage suivant les besoins de l'armement et pour cette fin, au plus tard avant le 31 mai 1839.

Un quart ou douze cent cinquante francs le 31 mai 1840.

Et le dernier quart ou douze cent cinquante francs, le 31 décembre 1841, ou au retour de l'expédition si elle a lieu avant cette époque. Pour utiliser les capitaux, les parents des élèves, ou leurs tuteurs, pourront autoriser M. Bertinot à placer les deux derniers quarts à la caisse des consignations, moyennant la faculté de les retirer aux époques designées.

M. Bertinot se trouvera entièrement déchargé des sommes qui lui seront déposées, par le paiement qu'il en fera au capitaine sur sa simple quittance, aux époques et dans les proportions ci-dessous fixées.

Dans le cas ou le voyage durerait plus de deux ans, le temps excédant donnera lieu à un supplément proportionnel de la pension d'après le taux ci-dessous fixé.

*Article 8*

Si pour une cause quelconque et à quelle époque que ce soit, le voyage était interrompu avant les deux ans expirés, il sera tenu compte au capitaine des dépenses faites jusqu'au jour de l'interruption du voyage, son salaire sera dans le cas fixé par des arbitres.

Ce qui restera libre après ce prélèvement, sur le montant de la pension et sur les fonds qui proviendraient, soit du navire, soit des assurances ou de toute autre objet appar-

tenant à l'armement sera reparti au marc le franc entre les élèves ou leurs parents.

*Article 9*

En cas de désertion de l'élève, le montant total de la pension appartiendra au capitaine.

En cas de mort, il ne lui sera dû pour la pension qu'une rétribution proportionnel au temps que l'élève aura passé sur le navire; il en sera de même, si une maladie grave exigeait son débarquement, et il sera ramené en France aux frais de sa famille, mais dans tous le cas, quelque soit le temps pendant lequel l'élève aura été embarqué, les restitutions à lui faire ou à sa famille, ne pourront jamais excéder la moitié du prix de sa pension (ainsi que cela se pratique pour le passage, même avant le départ).

La difference qui existerait s'il y a lieu appartiendra au capitaine, à titre d'indemnité.

*Article 10*

En cas de mort du capitaine, le second lui succédera dans le commandement; et dans le cas de mort de celui-ci, le voyage sera continué sous le commandement des officiers, qui le remplacent par rang de grade, conformément aux reglements de la marine.

*Article 11*

Si après la signature de l'engagement de l'élève et son adhésion aux présent status, son embarquement n'avait pas lieu, soit par son fait, soit par celui de sa famille, la moitié de la pension sera acquise au capitaine, à titre d'indemnité, conformément

aux usages des passages maritimes.

*Article 12*

S'il s'élevait quelques difficultés sur l'exécution des clauses et conditions qui précédent, elles seront résolues par trois arbitres, qui seront nommés à Paris, dont un par le capitaine, un autre par l'élève ou sa famille et en cas de desaccord, ils feront choix d'un tiers arbitre pour les départager, ou le feront nommer par le tribunal de commerce de Paris.

La décision que ces arbitres rendront sera excutée comme jugement en dernier ressort, sans pouvoir en appeler, ni se pourvoir en cassation, ou en requête civile.

*Article 13*

Pour l'exécution des présentes, le capitaine Lucas fait élection de domicile à Paris, en l'étude du dit M. Bertinot, notaire, rue Richelieu n° 28 et chacun des souscripteurs adhérents au présent statuts seront tenu de faire élection de domicile à Paris.

Dont acte

Fait et passé à Paris, en l'étude du dit M. Bertinot

L'an mil huit cent trente neuf, le deux avril  
Et le capitaine Lucas a signé avec les notaires après lecture faite.

(signé)           Roquebert  
                          Bertinot  
                          A. Lucas

*Itinéraire ou liste des points principales  
que visitera l'expédition*

- Le Tage – Lisbonne
- Cadix
- Madère
- Les Canaries
- Gorée
- Les îles du cap Vert
- Les ports du Brésil
  - Pernambouc
  - Bahia
  - Rio Janeiro
- Les ports de la Plata
  - Montevideo
  - Buenos-Ayres
- Le cap Horn
- Les ports du Chili
  - Valdavia
  - Conception
  - Valparaiso
- Les ports de Bolivie
- Ceux du Pérou
  - Callao – Lima
- Les ports de la Colombie
  - Guyaquil
- Le côte de Guatemala
- Les ports du Mexique
  - Acapulco
- Les ports de la Californie
- Les îles principales du grand Océan
- La Nouvelle-Hollande
- Les Moluques
- Les Philippines
  - Manille
- Les ports de Chine
  - Macao
  - Canton
- Les ports de l'Indo-Chine
- Les îles de la Soude (sic) (Sonde)
  - Batavia
- Les ports de l'Inde
  - Calcutta
  - Madras
  - Pondichéry
  - Trinquemalé
- La côte de Malabar
  - Bombay
- Le golfe Persique
  - Mascate
- La mer Rouge
  - Moka
- L'île de France
- L'île de Bourbon
- Madagascar
- Le cap de Bonne-Espérance
- Sainte-Hélène
- La Rivière des Amazones
- Les ports de la Guyane
- Les principales Antilles
  - La Havane
- Le golfe du Mexique
- Les ports des États-Unis
  - Charleston
  - New-York
  - Boston
- Terre-Neuve
- Les ports du Nord de l'Angleterre
  - Liverpool
- L'entrée de la Baltique
- Hambourg
- Amsterdam
- Rotterdam
- Ostende
- Le Havre



### **Arquivo Nacional da França (Paris)**

*Estatuto de admissão ao navio Hydrographe que fará a volta ao mundo sob o comando do capitão Lucas.*

Registro autenticado – Bertinot e Roquebert – Rua Richelieu n. 28, Paris. Em 2 de abril de 1839

PERANTE O SR. BERTINOT e seu colega, notários em Paris, subscritos;

ESTABELECEU:

M. AUSGUSTIN LUCAS, capitão de longa distância, domiciliado em Paris, à Rua Neuve-Saint-Eustache, n. 37.

O qual disse: que tendo a intenção de armar um navio-escola, de cerca de quinhentas toneladas, para fazer uma viagem ao redor do mundo e nele fundar uma instituição para a instrução de jovens em geral, e particularmente para aqueles que se destinem à marinha mercante ou ao comércio e que desejem fazer parte desta expedição, ele estabeleceu, da seguinte forma, as condições de admissão ao navio:

#### *Artigo 1º*

O navio se chamará Hydrographe. Ele partirá de Rochefort, antes de 30 de setembro, para fazer a volta ao mundo, sob o comando do dito capitão Lucas.

#### *Artigo 2º*

Os jovens que quiserem ingressar no Hydrographe deverão ter mais de doze anos.

Deverão ter uma boa constituição física e um atestado de vacinação.

Deverão estar munidos de certidão de nascimento e um atestado de boa conduta expedido pelo prefeito da cidade, devidamente legalizado, comprovando seus bons antecedentes e boa conduta;

Se forem menores, seu engajamento não poderá ser efetivado sem a autorização e a assistência de seus pais ou tutores.

#### *Artigo 3º*

Ninguém será admitido se não souber aritmética e os primeiros elementos de geometria.

Todos serão examinados antes do embarque por professores de diferentes disciplinas associados à expedição e pertencentes aos quadros da universidade, designados para tanto pelo senhor ministro de Instrução Pública para que sejam classificados de acordo com seu grau de instrução.

Os alunos serão divididos em quatro seções, de acordo com o grau de instrução que tiverem recebido e completarão a bordo os estudos que serão iguais aos dos colégios reais, além de línguas estrangeiras e conhecimentos específicos de marinha e comércio.

#### *Artigo 4º*

Cada aluno deverá ter um enxoval composto por:

12 camisas, sendo 8 de cor (4 com fundo vermelho e 4 com fundo azul)

12 lenços

6 pares de meia (2 de lã e 4 de linha)

2 gravatas pretas

1 par de botas

2 pares de sapatos

1 casaco de tecido azul com gola reta, com âncoras bordadas em dourado na gola e nas mangas, e botões com a inscrição: Navio-Escola

2 calças de tecido azul

1 calça branca

1 calça de algodão ou couil cinza

1 colete de tecido azul, com âncoras bordadas na gola, para traje de cerimônia

1 chapéu e uma casquete

1 colchão, 2 colchas, 4 lençóis

1 jogo de talhares e uma taça em prata

1 estojo de matemática

Os livros serão fornecidos a cada aluno no porto de embarque, ao preço fixado pelo livreiro.

Sobrevestês, jaquetas e calças serão confeccionadas com tecido da mesma qualidade, e segundo o modelo estabelecido no porto de armamento e embarque ou em Paris.

Se for necessário renovar alguns artigos do enxoval ou juntar novos itens, a renovação ou suplementação dos efetivos será constatada por processo verbal, registrado no livro de bordo, e o aluno debitará o preço dos objetos a comprar ou a confeccionar na presença de um oficial designado pelo capitão Lucas.

As quantias gastas ou adiantadas serão colocadas na conta do aluno e pagas por

ele ou por sua família, quando do retorno da expedição à França.

#### *Artigo 5º*

No mar, assim como em terra, os alunos terão acesso a pão fresco à vontade, dois pratos com chá ou café durante o almoço, uma sopa e dois pratos no jantar, meia garrafa de vinho a cada refeição; dos dois pratos de cada refeição, ao menos um será de produtos frescos.

Caso, durante a viagem, não se possa dispor de vinho, este será substituído por qualquer outra bebida saudável e de boa qualidade.

#### *Artigo 6º*

Os regulamentos necessários para manter a boa ordem e a disciplina a bordo serão elaborados pelo capitão e afixados no navio.

#### *Artigo 7º*

O preço da pensão e da viagem foi fixado em dois mil e quinhentos francos por ano, pelo tempo de duração da expedição, estimado em, pelo menos, dois anos.

Por conseguinte, uma quantia de cinco mil francos será depositada por cada aluno, no momento de seu engajamento e adesão ao presente estatuto no cartório do mencionado sr. Bertinot, um dos notários de Paris que o subscreve.

A metade dessa quantia, ou dois mil e quinhentos francos, ficará imediatamente à disposição do capitão Lucas, para fazer uso segundo as necessidades de abastecimento, até no máximo 31 de maio de 1839.

Um quarto ou mil duzentos e cinquenta francos, até 31 de maio de 1840.

E o último quarto ou mil duzentos e cinquenta francos, em 31 de dezembro de 1841, ou até o retorno da expedição, se este acontecer antes desta data. Para utilizar os recursos, os pais dos alunos ou seus tutores poderão autorizar o sr. Bertinot a destinar as duas últimas quartas partes para a caixa de consignações, mediante a possibilidade de sacá-las em épocas definidas.

O sr. Bertinot ficará completamente desobrigado das quantias a ele confiadas pelo pagamento que será feito ao capitão para quitação nas épocas e parcelas fixadas a seguir.

No caso de a viagem demorar mais de dois anos, o tempo excedente implicará um suplemento proporcional da pensão com base nas taxas fixadas a seguir.

#### *Artigo 8º*

Se por alguma razão e a qualquer época a viagem for interrompida antes de dois anos, o capitão será compensado das despesas feitas até o dia da interrupção da viagem e, nesse caso, seu salário será definido por juízes.

O que restar livre após esse adiantamento, sobre o montante da pensão e dos fundos provenientes, seja do navio, seja dos seguros ou de qualquer objeto pertencente ao aparelhamento, será rateado entre os alunos ou seus pais.

#### *Artigo 9º*

No caso de deserção do aluno, o montante total da pensão ficará com o capitão.

Em caso de morte, só lhe será devida como pensão uma retribuição proporcional ao tempo que o aluno ficou no navio; o mesmo se aplica se uma doença grave exigir o desembarque do aluno, que será levado à França a expensas de sua família, mas em todo caso, qualquer que seja o tempo que o aluno ficou embarcado, as restituições a lhe serem feitas ou à sua família não poderão ultrapassar a metade do preço da sua pensão (do mesmo modo se pratica com a passagem, antes mesmo da partida).

A diferença que houver pertencerá ao capitão, a título de indenização.

#### *Artigo 10*

Em caso de morte do capitão, o imediato o sucederá no comando, e se este morrer, a viagem continuará sob o comando dos oficiais que o substituirão de acordo com a patente e conforme o regulamento da marinha.

#### *Artigo 11*

Se, após a assinatura do engajamento do aluno e sua adesão ao presente estatuto, seu embarque não ocorrer, seja por sua decisão ou de sua família, a metade da pensão será destinada ao capitão, a título de indenização, conforme os usos das passagens marítimas.

#### *Artigo 12*

Se ocorrerem dificuldades relativas à execução das cláusulas e condições pre-

cedentes, elas serão resolvidas por três juízes, que serão nomeados em Paris, sendo um pelo capitão, um pelo aluno ou sua família e, em caso de desacordo, será escolhido um terceiro juiz para decidir, ou será nomeado pelo tribunal de comércio de Paris.

A decisão tomada pelos juízes será interpretada como julgamento em última instância, sem possibilidade de apelação, nem de cassação ou ação civil.

Para a execução dos presentes, o capitão Lucas elege Paris como domicílio, no cartório do mencionado sr. Bertinot, notário, rua Richelieu n. 28 e cada um dos subscritores que aderem ao presente estatuto terão de eleger Paris como domicílio.

Cujo ato

Feito e passado em Paris, no cartório do mencionado sr. Bertinot

E o capitão Lucas assinou com os notários após efetuada a leitura.

(assinado) Roquebert  
Bertinot  
A. Lucas

*Itinerário ou lista dos principais pontos a serem visitados pela expedição*

- Tejo – Lisboa
- Cádiz
- Ilha da Madeira
- Ilhas Canárias
- Ilha Goreia
- Ilhas de Cabo Verde
- portos do Brasil  
Pernambuco  
Bahia  
Rio de Janeiro
- portos do Prata  
Montevidéu  
Buenos Aires
- Cabo Horn
- portos do Chile  
Valdavia  
Conceição  
Valparaiso
- portos da Bolívia
- portos do Peru  
Callao – Lima
- portos da Colômbia  
Guaiaquil
- costa da Guatemala
- portos do México  
Acapulco
- portos da Califórnia
- ilhas principais do Grande Oceano  
(Pacífico)
- Nova Holanda
- Ilhas Molucas
- Filipinas  
Manilha
- portos da China  
Macau  
Cantão



- portos da Indochina
- Ilhas da Sonda
- Batavia (Jacarta)
- portos da Índia
  - Calcutá
  - Madras
  - Puducherry
  - Trinquemale
- costa de Malabar
  - Bombaim
- Golfo Pérsico
  - Mascate
- Mar Vermelho
  - Moka
- Ilha de França
- Ilha de Bourbon
- Madagascar
- Cabo da Boa Esperança
- Santa Helena
- rio Amazonas

- portos da Guiana
- Antilhas principais
- Havana
- Golfo do México
- portos dos Estados Unidos
  - Charleston
  - Nova Iorque
  - Boston
- Terra Nova
- portos do norte da Inglaterra
  - Liverpool
- entrada do Báltico
- Hamburgo
- Amsterdã
- Roterdã
- Ostende
- Havre



## N O T A S

1. CARRÉ, Adrien. La singulière histoire de l'Oriental-Hydrographe. *Bulletin du Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine*, Nantes, p. 17-35, 1970.
2. WOOD, Derek. The voyage of captain Lucas and the daguerreotype to Sydney. *NZ Journal of Photography*, n. 16, p. 3-7, aug. 1994. Reprinted in *Journal de la Société des Océanistes*, Paris, v. 102, p. 113-8, 1996. Revised in *The Daguerreian Annual*, p. 51-7, 1995. Reprinted in Foucrier, Annick (ed.). *The French and the Pacific world, 17th-19th centuries: explorations, migrations and cultural exchanges*. Aldershot, England; Burlington, Vermont, USA: Ashgate Publishing, p. 69-79, 2005. A tradução para o português, por Ricardo Mendes, encontra-se no site <http://www.fotoplus.com/fpb/fpbintr.htm>.
3. Wood supõe, entre outros equívocos relacionados à história naval francesa, que o comandante Lucas já tivesse em vista um navio de nome *Hydrographe*. Esta era, na verdade, uma palavra mítica e tão somente o nome inicial da expedição que, afinal, foi resultado de um empreendimento privado, ainda que com apoio oficial.
4. Sou imensamente grata pela colaboração de todos os funcionários e pelas centenas de fotocópias, microfilmes e reproduções fotográficas que realizei nessas instituições.
5. Cf. TURAZZI, Maria Inez. O 'homem de invenções' e as 'recompensas nacionais': notas sobre H. Florence e L. J. M. Daguerre. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 16, p. 11-46, jul.-dez. 2008. Disponível em [www.scielo.br](http://www.scielo.br).

6. Transcrição e revisão de Maria Inez Turazzi; digitação de Márcia Trigueiro; tradução de Maria Elizabeth Brêa Monteiro.
7. Ver também TURAZZI, Maria Inez. Máquina viajante. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, n. 52, p. 18-25, jan. 2010.
8. Ver, sobre o tema, RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 15-33, 1999.
9. TAILLEMITE, Étienne. *Sur des mers inconnues: Bougainville, Cook, Lapérouse*. Paris: Gallimard, 1987; idem. *Marins français à la découverte du monde*. (Paris): Arthème Fayard, 1999; LEGOHEREL, Henri. *Histoire de la Marine française*. Paris: Presses Universitaires de France, 1999; RIOUX, Jean Pierre (dir.). *Dictionnaire de la France coloniale*. Paris: Flammarion, 2007.
10. KOSSOY, Boris. *Hercule Florence, a descoberta isolada da fotografia no Brasil*. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: Edusp, 2006.
11. FERREZ, Gilberto. A fotografia no Brasil e um de seus mais dedicados servidores: Marc Ferrez (1843-1923). *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, n. 10, 1953. Separata; KOSSOY, Boris. *Origens e expansão da fotografia no Brasil: século XIX*. Rio de Janeiro: Funarte, 1980; VASQUEZ, Pedro. *D. Pedro II e a fotografia no Brasil*. Rio de Janeiro: Index, 1985; entre outros.

---

Recebido em 1/9/2010

Aprovado em 20/9/2010