

Leslie Bethell

Professor emérito de História da América Latina na Universidade de Londres.
Fellow emérito do St. Antony's College na Universidade de Oxford.
Pesquisador associado sênior do CPDOC da FGV/RJ.

A Presença Britânica no Império nos Trópicos



O artigo apresenta o predomínio da influência britânica no Brasil ao longo do século XIX, sobretudo nas esferas política, financeira e econômica. Destaca a atuação da Grã-Bretanha em momentos e assuntos importantes para o Estado brasileiro, como o reconhecimento da independência e a abolição do tráfico de escravos intercontinental. Por fim, aponta extensa literatura produzida por viajantes e naturalistas britânicos que percorreram o território brasileiro no oitocentos.

Palavras-chave: presença britânica; Grã-Bretanha; Império do Brasil.

The article presents the predominance of the British influence in Brazil throughout the 19th century, especially in the political, financial and economical spheres. It highlights Great Britain's action in important moments and matters for the Brazilian state, like the recognition of independence and the abolition of intercontinental slave traffic, and it examines an extensive literature produced by British travelers and naturalists who made several journeys through the Brazilian territory in the 1800s.

Keywords: British presence; Great Britain; Brazilian Empire.

Durante todo o período do Império no Brasil – da declaração da independência de Portugal e a instalação de um império independente em 1822 até a Proclamação da República em 1889 – a Inglaterra, ou para ser

preciso, a Grã-Bretanha, era o país estrangeiro de maior importância para a economia, a política e, também, em menor grau, a sociedade e a cultura brasileira.

Não é difícil explicar esse predomínio econômico e político inglês no Brasil no

século XIX. Do fim das guerras napoleônicas, em 1815, até o início da Primeira Guerra Mundial, em 1914, a Grã-Bretanha exerceu uma hegemonia global, embora desafiada nas décadas finais do período pela ascendência da Alemanha e pela emergência dos Estados Unidos. A *Royal Navy*, a marinha real inglesa, governava os mares; a Inglaterra, *the first industrial nation* (a primeira nação industrial), *the workshop of the world* (a oficina do mundo), forneceu a maior parte dos bens manufaturados para todo o mundo, e possuía mais da metade de toda a frota mercante do planeta. A *City of London* era a principal fonte de capital. Todas as periferias do mundo fora do império britânico foram incorporadas na expansão da economia global capitalista dominada pela Grã-Bretanha.

Mas o predomínio inglês na vida econômica e política brasileira durante o Império foi também especificamente a consequência e a continuação do predomínio da Inglaterra iniciado quando a Corte portuguesa esteve no Brasil (1808-1821) e no período da independência (1822-1825). Os fundamentos da preeminência inglesa no Brasil – política, comercial e financeira – no século XIX (“o século inglês”) – foram estabelecidos nas circunstâncias da formação do Brasil como um Estado independente. A Inglaterra foi *present at the creation* (presente na criação) do Brasil, e por isso passou a usufruir os benefícios e privilégios.

Durante as guerras napoleônicas, em novembro de 1807, Napoleão determinou o fechamento da última brecha no bloqueio – o chamado sistema continental contra o comércio inglês com a Europa –, que era Portugal. Por razões geopolíticas e econômicas, a Grã-Bretanha assumiu o papel decisivo na transferência da Corte portuguesa para o Brasil. Os britânicos renovaram as garantias existentes de preservar a integração territorial do Reino e a continuidade da dinastia dos Braganças, além de estender o apoio para incluir a proteção da Corte no Brasil e a defesa e libertação de Portugal dos franceses. Em retorno, Portugal abriria os portos do Brasil ao comércio internacional. O beneficiário principal e imediato da carta régia de janeiro de 1808 evidentemente foi a Inglaterra. O número de navios que entraram no Rio de Janeiro em 1808 foi pelo menos quatro vezes maior do que em 1807 – a maioria deles de origem inglesa. Já em agosto de 1808, entre cento e cinquenta e duzentos comerciantes e agentes comerciais formaram no Rio uma próspera comunidade inglesa.

A Inglaterra não ficou satisfeita com a abertura dos portos do Brasil. Queria os mesmos tipos de direitos preferenciais que desfrutara em Portugal desde meados do século XVII. E d. João, dependente da Inglaterra para a defesa do Brasil e a libertação de Portugal, não pôde recusar a pressão e as exigências britânicas. Em fevereiro de 1810 um tratado de navegação e comércio foi assinado,

fixando uma tarifa máxima baixa sobre os produtos ingleses importados pelo Brasil e concedendo aos comerciantes ingleses o direito de residir no Brasil com propriedades, igrejas, cemitérios, hospitais próprios e, mais significativo, o direito de nomear juizes especiais responsáveis pelos casos envolvendo os súditos britânicos no Brasil (isto é, um sistema de justiça paralelo).

As circunstâncias da transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro ofereciam à Inglaterra também uma rara oportunidade para forçar concessões de

Portugal sobre o tráfico de escravos. Em 1807, depois de uma luta de vinte anos, a Grã-Bretanha aboliu o tráfico de escravos e imediatamente adotou uma política de promover a abolição internacional. Pelo artigo 10 do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, o governo português comprometeu-se a limitar o tráfico aos seus territórios, e prometeu tomar medidas gradativas para sua extinção – contra os interesses dos fazendeiros brasileiros e comerciantes portugueses e brasileiros. No ano de 1815, em um tratado assinado durante o Congresso de Viena, Portugal declarou o tráfico ao norte do



Retrato da rainha da Inglaterra e da Irlanda, Vitória I

A

Equador ilegal, confirmando sua determinação em abolir todo o tráfico. E em 1817, em uma convenção adicional ao Tratado de 1815, Portugal deu à marinha britânica o direito e os instrumentos para suprimir o tráfico ilegal em alto-mar – principalmente o *right of search*, o direito de arrestar e captar navios negreiros que estivessem com escravos ilegais e mandá-los aos tribunais especiais (*mixed commission courts*) em Freetown, Serra Leoa, e no Rio de Janeiro para julgamento e libertação dos escravos.

A influência política da Inglaterra na Corte de d. João diminuiu depois de 1815, mas a revolução liberal em Portugal no ano de 1820, a volta de d. João VI a Lisboa em 1821 e a declaração da independência do Brasil em 1822 criaram novas oportunidades para a Inglaterra confirmar e consolidar sua ascendência econômica e política sobre o Brasil. O governo do novo império brasileiro precisava de reconhecimento internacional. Isto é o objetivo básico de qualquer novo estado, mas, especificamente no caso brasileiro, era importante para impedir alguma tentativa de d. João em Lisboa, apoiada pelas potências europeias reacionárias da Aliança Sagrada, de restaurar sua autoridade sobre o Brasil; para fortalecer a própria autoridade do imperador d. Pedro contra elementos não só legalistas, mas republicanos e separatistas; e também para o acesso ao mercado financeiro internacional pelos empréstimos necessários ao novo Estado.

C

Os Estados Unidos reconheceram a independência do Brasil em 1824, no entanto, era decisiva a atitude da Inglaterra, a potência hegemônica da época. O governo inglês estava interessado no reconhecimento da independência do Brasil o mais rápido possível por várias razões. Em primeiro lugar, o Brasil era uma monarquia, por isso um antídoto aos ‘males da democracia universal’ no continente, como George Canning, o chanceler inglês, disse em uma referência aos Estados Unidos e às repúblicas independentes da América espanhola. O Brasil poderia ser uma ponte entre o Novo Mundo e o Velho Mundo. Mais importante e imediato, o tratado comercial de 1810 com Portugal – a base da ascendência econômica da Inglaterra no Brasil – teria de ser renovado em 1825. E, finalmente, isto era talvez uma oportunidade única de realizar um progresso significativo na questão do tráfico de escravos, fundamental na política externa da Grã-Bretanha desde 1807. Em circunstâncias normais será quase impossível extrair a abolição do tráfico do governo brasileiro independente, considerando a dependência da economia e da sociedade brasileira na escravidão, e a dependência do sistema da escravidão na continuidade do tráfico.

Um diplomata britânico – o escocês sir Charles Stuart – negociou em nome de Portugal o reconhecimento da independência do Brasil em 1825. Pelos serviços prestados o Brasil assinou com a Inglaterra um tratado de comércio transferin-

E

do todos os privilégios britânicos no Brasil obtidos após 1808, incluindo a tarifa máxima baixa nas importações britânicas e juizes especiais britânicos no Brasil, ao Brasil independente. O governo brasileiro também assinou um tratado pela abolição do tráfico de escravos após 1830, incluindo o direito e os instrumentos da marinha britânica para suprimir o tráfico ilegal no alto-mar, os tribunais especiais para o julgamento dos navios negreiros capturados e a libertação dos seus escravos africanos. Os dois tratados foram o preço pago pelo novo governo imperial pela amizade britânica e especialmente pelo reconhecimento português, britânico e internacional de sua independência.

Os tratados anglo-brasileiros sempre foram impopulares no Brasil. No tratado de comércio, a tarifa máxima limitou as receitas e a independência fiscal do governo brasileiro, uma vez que 80% da receita provinha da alfândega. E a Inglaterra não ofereceu nenhuma reciprocidade às exportações principais brasileiras – algodão, açúcar e café – no mercado inglês. Os direitos extraterritoriais dos ingleses no Brasil foram incompatíveis com a soberania nacional do Brasil independente. O tratado precisava ser renovado em 1842, depois de quinze anos, mas em vez disso o Brasil o revogou. A Inglaterra não resistiu muito porque o tratado de comércio não era mais necessário (se é que foi alguma vez necessário) pela dominação britânica no comércio brasileiro.¹

Em meados do século XIX, a Inglaterra supria a metade de todas as importações do Brasil (Portugal, França e Estados Unidos respondiam com apenas 10% cada um). Setenta e cinco por cento das importações inglesas eram têxteis, mas também havia produtos em vidro, porcelana, talheres, utensílios domésticos, mobília, pianos, roupas, remédios etc. O Brasil era o terceiro mercado dos ingleses no mundo – perdendo apenas para os Estados Unidos e para a Alemanha. Os cem *commercial houses*, estabelecimentos de comerciantes ingleses de Londres, Liverpool e outras cidades do norte da Inglaterra, existiram e também exportaram a maior parte de produtos primários brasileiros – açúcar (20% das exportações brasileiras em meados do século XIX), algodão (5% a 10%, mas 20% durante a Guerra Civil nos Estados Unidos) e café (50%, mais de 60% a 70% na década de 1880). E as exportações brasileiras – que aumentaram com o crescimento da economia brasileira, especialmente da agricultura baseada em mão de obra escrava, depois da maior inserção do Brasil na economia internacional – foram embarcadas para os mercados internacionais em navios das companhias de navegação inglesas. Entretanto, a Grã-Bretanha nunca foi o mercado principal. O café, por exemplo, foi exportado para os Estados Unidos e para a Europa. As *commercial houses* inglesas também investiram modestamente no comércio interno, terras, mineração etc. E até a chegada dos bancos comerciais ingleses, na

década de 1860, elas prestaram serviços financeiros às comunidades inglesas e aos clientes locais brasileiros.

O Brasil era parte do chamado *informal empire* da Grã-Bretanha (o império informal britânico) do século XIX? Para justificar o uso do conceito “império informal”, o domínio comercial e financeiro britânico – a hegemonia econômica – é necessário, mas não suficiente. É preciso também algum exercício de influência política e talvez alguma coerção por um estado imperial que viesse a limitar a soberania de um outro estado formalmente independente. Não apenas ações dos indivíduos com mentalidade imperialista (como lembrou Edward Said, imperialismo é também um estado mental) ou demonstrações ocasionais das forças navais (*gunboat diplomacy*) tomadas para proteger as vidas, as liberdades e as propriedades ameaçadas dos cidadãos de um estado imperial. O exercício de poder deve ser consistente e permanente sobre a política interna e externa de um estado “independente”, e tão forte a ponto de coagi-lo a fazer algo que, sem essa pressão, não faria – adotar políticas de interesses econômicos, geopolíticos e ideológicos do poder imperial –, restringindo a soberania da nação mais fraca e dependente.

Os tratados entre o Brasil e a Inglaterra pela abolição do tráfico de escravos na primeira metade do século XIX, a pressão diplomática britânica pela realização das obrigações brasileiras sob os trata-

dos e o uso da força naval britânica pela supressão do tráfico, finalmente bem-sucedido, poderiam ser entendidos como exemplos de imperialismo informal.

Duas décadas depois da abolição do tráfico de 1830, a demanda pela mão de obra escrava continuou, e cresceu com a expansão da fronteira do café; sucessivos governos brasileiros mostraram-se pouco dispostos ou capazes de aplicar a lei de 1831 contra o tráfico. Ela foi evidentemente uma lei “para inglês ver” (esta é a mais convincente explicação da origem desta expressão). O tráfico – agora totalmente ilegal – aumentou, apesar de todos os esforços da marinha britânica, até um pico de sessenta mil importados em 1848 (mais de quinhentos mil escravos foram importados no Brasil nas décadas de 1830 e 1840; um milhão desde 1800).

Quando, em meados da década de 1840, o governo brasileiro decidiu não só revogar o tratado comercial com a Inglaterra, mas também o tratado para a abolição do tráfico de escravos, considerado contrário aos interesses nacionais (ou aos interesses dos senhores de escravos) e à soberania nacional, ou aquela parte do tratado que forneceu aos navios de guerra ingleses o direito de capturar navios negreiros ilegais no alto-mar, a reação do governo britânico foi decisiva, provavelmente ilegal, e finalmente violenta. Ele introduziu o *Slave Trade Brazil Act* de 1845, o famoso *Bill Aberdeen*. No futuro, a Inglaterra poderia tratar o tráfico brasi-

leiro como pirataria, e navios capturados poderiam ser julgados e seus escravos liberados nos tribunais britânicos do *Admiralty* estabelecidos em Santa Helena, Serra Leoa e Cabo de Boa Esperança.

O tráfico de escravos no Brasil foi abolido em 1850-1851, quando o governo britânico fortaleceu a força naval na costa brasileira e aplicou o *Bill Aberdeen* nas águas territoriais e portos brasileiros. Os dois países chegaram perto da guerra. O governo brasileiro – na verdade o primeiro governo desde a independência capaz de fazer isto – foi forçado a promulgar uma nova lei contra o tráfico e fazê-la ser cumprida.²

Mas talvez a Inglaterra, forçando o governo brasileiro a abolir o tráfico de escravos, tenha sido o único exemplo do imperialismo informal, e numa causa humanitária (apesar de existirem também interesses econômicos e políticos na política britânica contra o tráfico no século XIX). Não houve nenhum exemplo de intervenção política direta por parte da Inglaterra no Brasil, na segunda metade do século XIX, para justificar o uso do conceito *informal empire*. Existe um mito que na Guerra do Paraguai (1864-1870) o Brasil foi o instrumento dos interesses capitalistas britânicos. Era o grande tema dos historiadores latino-americanos marxistas das décadas de 1970 e 1980 do século XX. Mas não existe evidência suficiente para suportar este argumento.³ O governo britânico não esteve envolvido na abolição da escravidão no Brasil em 1888,

embora, como a correspondência entre Joaquim Nabuco e os dirigentes do British and Foreign Anti-Slavery Society demonstra, a opinião pública britânica tenha sido mobilizada contra a continuação da escravidão no Brasil e, se não foi decisiva, foi muito influente.⁴

Nas duas décadas após 1870 – até o fim do Império – as relações comerciais e financeiras entre a Grã-Bretanha e o Brasil se consolidaram. A Grã-Bretanha continuou o principal parceiro comercial do Brasil, não obstante agora tivesse competidores – a França, a Bélgica, a Alemanha e os Estados Unidos. Mais de 40% das importações do Brasil eram inglesas: têxteis e bens de consumo manufaturados, e também bens de capital e matérias-primas como carvão (importadas principalmente pela Wilson Sons & Co., de Cardiff, País de Gales). Companhias inglesas para a exportação (por exemplo, E. Johnston & Co. e Phipp Brothers & Co. no setor de café) e companhias de navegação, agora com navios de vapor, foram responsáveis por grande parte das exportações de produtos agrícolas brasileiros.

A grande maioria dos empréstimos concedidos ao governo brasileiro veio da Inglaterra. Em 1855, N. M. Rothschild & Son tornou-se o agente financeiro exclusivo do governo imperial, responsável por todos os empréstimos no mercado financeiro londrino. Ao fim do Império, a Inglaterra permaneceu sendo o principal credor da dívida pública brasileira.

Os investimentos diretos no Brasil foram modestos até a década de 1860 – a agricultura brasileira para exportação não era muito *capital intensive* –, mas o investimento direto estrangeiro triplicou entre 1865 e 1885, e foi majoritariamente inglês. Esse investimento veio principalmente para o desenvolvimento da rede de estradas de ferro: a Recife & São Francisco Railway, a Bahia & São Francisco Railway, a Minas & Rio Railway e, sobretudo, a São Paulo Railway Company (Santos a Jundiaí), chamada A Inglesa, que foi fundamental para a expansão da fronteira do café em São Paulo, e uma das maiores obras de engenharia do mundo durante o período vitoriano. Não eram apenas investimentos privados britânicos nas estradas de ferro: também nos portos, nos serviços urbanos – transporte, água e esgoto no Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo; gás no Rio, Salvador, São Paulo, Santos, Fortaleza, Belém, Porto Alegre etc. –, nas fábricas – de têxteis (com maquinaria importada de Glasgow), de milho (por exemplo, o Rio Flour Mills & Granaries estabelecido em 1886), de cerveja etc. – e no setor bancário e de seguros (por exemplo, o London & Brazilian Bank fundado no Rio de Janeiro em 1863, que teve até a década de 1980 filiais em todas as cidades, desde Manaus e Belém até Curitiba e Porto Alegre).

De 1808 até meados do século, havia as pequenas comunidades inglesas no Rio de

Janeiro, em Salvador e no Recife. Elas consistiram principalmente de diplomatas, oficiais navais e representantes dos *commercial houses*, mas também havia juizes, advogados, farmacêuticos, alfaiates, carpinteiros, fabricantes de botas e chapéus, relojoeiros etc.⁵ No seu livro *Os ingleses no Brasil*,⁶ Gilberto Freyre examinou brilhantemente a influência das comunidades britânicas e das importações de bens de consumo manufaturados britânicos na vida social privada/cotidiana brasileira – especialmente da classe média urbana emergente – na primeira metade do século XIX.

Uma consequência da mudança nas relações econômicas entre a Grã-Bretanha e o Brasil nas últimas décadas do Império foi o crescimento das comunidades britânicas no Brasil. Ao fim do Império, 1.500 britânicos eram residentes no Rio, centenas em Salvador, Recife, Santos e São Paulo, e poucos em Manaus, Belém e São Luís do Maranhão. O caráter das comunidades mudou no sentido em que elas incluíram agora administradores e engenheiros das companhias de estradas de ferro e serviços públicos urbanos, pessoal de bancos, trabalhadores especializados nas estradas de ferro, nas fábricas de têxteis etc. Apenas as tentativas de introduzir trabalhadores agrícolas ingleses (e irlandeses) no sul do Brasil na década de 1870 fracassaram.⁷

As relações próximas – econômicas, políticas, sociais e culturais – entre o Brasil e a Grã-Bretanha no século XIX resultaram

em uma quantidade de livros produzidos pelos membros das comunidades inglesas e visitantes ingleses no Brasil, oferecendo informação e descrições de grande valor. Nos séculos XVI, XVII e XVIII, o governo português tentou excluir os estrangeiros da América portuguesa. Entretanto, marinheiros, contrabandistas, aventureiros e piratas entraram durante os séculos XVI e XVII. No século XVIII e no início do século XIX, muitos navios *en route* para a Índia e mais tarde para a Austrália e China fizeram paragens para madeira, água e comida fresca nos portos brasileiros, especialmente no Rio de Janeiro e em Santa Catarina. Depois da chegada da Corte portuguesa ao Brasil, a abertura dos portos significou a abertura do Brasil aos estrangeiros – britânicos, mas também franceses, alemães, russos etc.

Só para mencionar, três livros escritos pelos ingleses no Brasil no período joanino:

– John Mawe, *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamond districts of that country* (Londres, 1812; 2ª edição revisada e ampliada, Londres, 1821). O mineralogista Mawe foi o primeiro estrangeiro a ter permissão para visitar as minas de ouro e diamantes de Minas Gerais;

– Henry Koster, *Travels in Brazil, in the years from 1809 to 1815* (Londres, 1816; 2ª edição, 2 volumes, 1817). O livro clássico de Koster oferece a melhor descrição do Nordeste brasileiro do seu tempo;

– John Luccock, *Notes on Rio de Janeiro and the southern parts of Brazil taken during a residence of ten years in that country from 1808 to 1818* (Londres,



Viaduto sobre a Estrada de Ferro São Paulo Railway

1820). Luccock, um mercador de tecidos de Leeds, no norte da Inglaterra, viveu no Rio de Janeiro por dez anos, entre 1808 e 1818. Varnhagen escreveu na sua *História geral do Brasil* que o livro de Luccock foi “o mais credível quadro do estado material moral e intelectual da capital do Brasil na chegada da família real e do seu progresso durante esses poucos anos”.

O Brasil no período joanino também atraiu artistas amadores britânicos como o mercador Richard Bates, em 1807-1821, o oficial naval Emeric Essex Vidal, em 1808-1809 e 1816-1818, o botânico e ornitologista William Swainson, em 1816-1818, e, notadamente, Henry Chamberlain, o filho do cônsul-geral britânico no Rio de Janeiro, que visitou o Brasil em 1819-1820, aos 22 anos de idade. As aquarelas de Chamberlain formaram a base de um álbum famoso de 36 litografias, *Views and costumes of the city and neighbourhood of Rio de Janeiro, Brazil* (Londres, 1822), sobre a cidade do Rio no período joanino.

No Império – o Primeiro Reinado, a Regência e o Segundo Reinado – mais de setenta livros foram publicados por ingleses.⁸ Alguns dos mais importantes são:

– Maria Graham, *Journal of a voyage to Brazil and residence there*.⁹ Graham era esposa de um oficial naval inglês. Visitou o Brasil em 1821-1822 a caminho do Chile. Ela passou três semanas em Pernambuco (setembro e outubro de 1821), seguidas de quase dois meses na

Bahia (outubro a dezembro de 1821) e de três meses no Rio de Janeiro (dezembro de 1821 a março de 1822). Maria ficou viúva pouco antes de chegar a Valparaíso, em abril de 1822, mas ela permaneceu no Chile por quase um ano. Em março de 1823, ela retornou ao Brasil com o almirante Cochrane, e passou outros sete meses no Rio, antes de retornar à Inglaterra em outubro de 1823. O seu diário sobre o Brasil é um dos melhores registros sobre o Brasil no tempo da independência. Graham foi também uma boa artista amadora. Seu livro continha 11 quadros e nove vinhetas de desenhos a tinteiro nos quais ela reproduz imagens de Pernambuco e do Rio de Janeiro.

Vieram ao Brasil, durante o Primeiro Reinado, outros artistas britânicos amadores. Richard Bates retornou ao Rio de Janeiro em 1827 e 1829-1832 (e 1835-1838), Emeric Essex Vidal em 1826-1829 (e 1834-1837). Mas também chegaram artistas profissionais, notadamente Augustus Earle em 1820-1824 (voltando em 1832 com *HMS Beagle*), Charles Landseer em 1825-1827 e William John Burchell em 1825-1830. Landseer e Burchell eram os artistas oficiais da missão diplomática pela independência do Brasil de Sir Charles Stuart. As obras principais de Earle estão na National Library of Australia, em Camberra, e na Coleção Geyer, no Rio de Janeiro; de Landseer, no Instituto Moreira Salles, no Rio; e de Burchall, no Africa Museum, em Johannesburg;

– John Armitage, *The history of Brazil, from... 1808 to... 1831*.¹⁰ Armitage chegou ao Rio de Janeiro em 1828 como um jovem mercador, aos 21 anos de idade, permanecendo na cidade nos oito anos seguintes. Sua *História* foi a primeira detalhada sobre o período da chegada da Corte portuguesa em 1808, passando pela Independência, até a abdicação de d. Pedro I, e continua sendo um texto fundamental para todos os historiadores do período. Foi planejada como uma continuação da primeira história completa do Brasil colonial, *History of Brazil* (3 volumes, 1810-1819), escrita por um inglês, o poeta revolucionário Robert Southey, quase cinquenta anos antes da *História geral do Brasil* de Varnhagen (2 volumes, 1854-1857). Como

a *História* de Southey, a *História* de Armitage foi baseada em fontes primárias brasileiras, mas, ao contrário da *História* de Southey, foi também baseada em conhecimentos de primeira mão sobre o país. Southey nunca visitou o Brasil;

– George Gardner, *Travels in the interior of Brazil... during the years 1836-1841*.¹¹ Gardner foi para o Brasil em 1836 para coletar espécies botânicas. Viajou amplamente pelas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste do país;

– Sir Richard Burton, *Explorations of the highlands of Brazil*.¹² Burton, o grande “orientalista” e explorador, foi cônsul britânico em Santos (1865-1868). Seu livro contém um extensivo material sobre as minas em Mi-



Engenho de açúcar em Pernambuco

nas Gerais e um registro da sua descida do rio São Francisco (“o Mississipi do Brasil”) através de Minas Gerais e Pernambuco em direção ao oceano Atlântico em Alagoas;

– William Scully, *Brazil: its provinces and chief cities*.¹³ Scully era o irlandês proprietário e editor do *Anglo-Brazilian Times*, um jornal publicado no Rio de Janeiro de 1865 a 1884. Seu livro foi essencialmente um prospecto para investidores, província por província, e um livro-guia para imigrantes britânicos, especialmente irlandeses.

Há muitos livros escritos por engenheiros britânicos nas décadas de 1870 e 1880, por exemplo:

– William Lidstone, *Fifteen thousand miles on the Amazon and its tributaries*. Lidstone era empregado da Amazon Steam Navigation Company;

– Thomas Plantagenet Bigg-Wither, *Pioneering in south Brazil*. Bigg-Wither trabalhou no Paraná no projeto de ferrovia do Atlântico ao Pacífico;

– Edward D. Mathews, *Up the Amazon and Madeira rivers*. Mathews era empregado da Madeira and Mamoré Railway Company;

– James W. Wells, *Exploring and travelling three thousand miles through Brazil*. Wells viajou no interior de Minas Gerais e no norte do Brasil;

– Hastings Charles Dent, *A year in Brazil*. Dent era empregado da Minas and Rio Railway Company.¹⁴

Last but not least, há os jornais e os livros de quatro grandes naturalistas britâ-

nicos (botânicos, exploradores, geógrafos, geologistas, antropólogos, linguistas e muito mais): Charles Darwin, Alfred Russel Wallace (co-fundador com Darwin da teoria da evolução por seleção natural), Henry Walter Bates e Richard Spruce. Todos muito jovens, eles contribuíram de forma fundamental para o conhecimento científico e compreensão do Brasil por volta da metade do século XIX.

Charles Darwin esteve duas vezes no Brasil durante a segunda viagem do *HMS Beagle* (dezembro de 1831 a outubro de 1836): a primeira vez, na Bahia, aos 23 anos de idade, em fevereiro de 1832, e no Rio de Janeiro entre abril e julho do mesmo ano; a segunda vez, de novo, muito rapidamente, na Bahia e no Recife, no retorno da viagem em agosto de 1836.¹⁵

Wallace e Bates, respectivamente aos 25 e 23 anos de idade, viajaram para o Pará em 1848, com o objetivo de coletar espécies etimológicas para comerciantes privados e para *Kew Gardens*. Eles permaneceram juntos por dois anos no baixo Amazonas, entre Belém e Santarém, deixando a companhia em 1850. Wallace passou mais dois anos nos rios Negro e Orinoco, enquanto Bates permaneceu nove anos no Solimões e no alto Amazonas.

Retornando à Inglaterra em 1852, Wallace publicou *A narrative of travels on the Amazon and Rio Negro*.¹⁶ Como um apêndice ao volume, ele incluiu notas de história natural, geografia e geologia do vale amazônico e suas tribos indígenas.

Por sua parte, Bates, incentivado por Darwin, escreveu seu clássico *A naturalist on the River Amazons*¹⁷ depois de seu retorno para a Inglaterra em 1859. Após 11 anos na Amazônia, ele foi, segundo Darwin, o maior conhecedor da floresta tropical depois de Humboldt. Ele considerava o livro de Bates como 'o melhor livro de história natural de viajante jamais publicado na Inglaterra'.

Com 32 anos de idade, Spruce foi para a Amazônia em 1849, um ano depois de Wallace e Bates. Ele ficou no norte do Bra-

sil, Peru e Equador por 15 anos, até 1864. Ao retornar, ele publicou *Palmae Amazonicae* (1869) e mais tarde o seu monumental *Hepaticae Amazonicae et Andinae* (1884-1885). Quinze anos depois de sua morte, seu amigo Wallace coletou e publicou suas *Notes of a botanist*.¹⁸

Os autores ingleses, residentes e visitantes, e os artistas ingleses, amadores e profissionais, fizeram contribuições fundamentais ao nosso conhecimento do Império brasileiro nos trópicos no século XIX.

N

O

T

A

S

1. Sobre os tratados entre a Inglaterra e Portugal e a Inglaterra e o Brasil na primeira metade do século XIX, o clássico livro de Alan K. Manchester, *British preeminence in Brazil, its rise and decline: a study in European expansion*, (1933) Nova York: Octagon Books, 1964 (edição em português, 1973) continua a ser fundamental.
2. Ver BETHELL, Leslie. *The abolition of the Brazilian slave trade: Britain, Brazil and the slave trade question 1807-1869*. Cambridge: Cambridge University Press, 1970. Edições em português, Rio de Janeiro; São Paulo: Editora Expressão e Cultura; Editora Universidade de São Paulo, 1976; Brasília: Editora do Senado Federal, 2002. E também NEEDELL, Jeffrey. The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statesmanship. *Journal of Latin American Studies*, Londres, v. 33, issue 4, 2001.
3. Ver BETHELL, Leslie. O imperialismo britânico e a Guerra do Paraguai. In: MARQUES, Maria Eduarda Castro Magalhães (org.). *A Guerra do Paraguai: 130 anos depois*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995. Também publicado na revista *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 9, n. 24, 1995.
4. BETHELL, Leslie e CARVALHO, José Murilo de (orgs.). *Joaquim Nabuco e os abolicionistas britânicos: correspondência 1880-1905*. Rio de Janeiro: Topbooks; Academia Brasileira de Letras, 2008.
5. Um bom estudo sobre a colônia inglesa em Salvador é QUENTHER, Louise. *British merchants in nineteenth-century Brazil: business, culture, and identity in Bahia, 1808-1850*. Oxford: Centre for Brazilian Studies, 2004.
6. FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1948. O livro de Richard Graham, *Britain and the onset of modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge: Cambridge University Press, 1968. Edição em português, 1973) oferece um material substancial sobre o tema na segunda metade do século.
7. MARSHALL, Oliver. *English, Irish and Irish pioneer settlers in nineteenth-century Brazil*. Oxford: Centre for Brazilian Studies, 2005.
8. BETHELL, Leslie. *Brazil in books by British and Irish authors*. Oxford: Centre for Brazilian Studies, 2003.

9. GRAHAM, Maria. *Journal of a voyage to Brazil and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, 1824. Edições em português, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956. Coleção Brasileira, Série Grande Formato, tradução por Américo Jacobina Lacombe; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1990. Coleção Reconquista do Brasil.
10. ARMITAGE, John. *The history of Brazil, from the period of the arrival of the Braganza family in 1808 to the abdication of Don Pedro the First in 1831*: compiled from state documents and other original sources. Londres, 1836. 2 v. Edições em português, Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1837; Rio de Janeiro: Livraria Editora Zélio Valverde, 1943; São Paulo: Martins, 1972; São Paulo: Melhoramentos, 1977; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1981. Coleção Reconquista do Brasil – todas baseadas na tradução de 1837. A História de Armitage, como a História de Southey, necessita e merece uma edição moderna e crítica em inglês e português.
11. GARDNER, George. *Travels in the interior of Brazil principally through the Northern provinces and the gold and diamonds districts during the years 1836-1841*. Londres, 1846. 2ª edição, 1849. Edições em português, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942. Coleção Brasileira; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1975. Coleção Reconquista do Brasil.
12. BURTON, Richard. *Explorations of the highlands of Brazil, with a full account of the gold and diamond mines, also canoeing down 1.500 miles of the Great River São Francisco from Sabará to the sea*. Londres, 1869. Edições em português, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941. 3 v. Coleção Brasileira. Tradução por Américo Jacobina Lacombe. 2ª edição, 1983; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1976-1977. 2 v. Coleção Reconquista do Brasil.
13. SCULLY, William. *Brazil; its provinces and chief cities; the manners and 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*. Londres: Murray & Co., 1866; 2ª edição, 1868.
14. BROWN, Charles Barrington e LIDSTONE, William. *Fifteen thousand miles on the Amazon and its tributaries*. Londres, 1878; BIGG-WITHER, Thomas Plantagenet. *Pioneering in south Brazil: three years of forest and prairie life in the province of Paraná*. Londres, 1878. 2 v. Edições em português, Rio de Janeiro: José Olympio; UFPR, 1974; Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001. MATHEWS, Edward D. *Up the Amazon and Madeira rivers through Bolivia and Peru*. Londres, 1879; WELLS, James W. *Exploring and travelling three thousand miles through Brazil from Rio de Janeiro to Maranhão*. Londres, 1886. 2 v. Edição em português, Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995. DENT, Hastings Charles. *A year in Brazil, with notes on the abolition of slavery, the finances of the empire, religion, meteorology, natural history etc.* Londres, 1886.
15. Os diários de Charles Darwin, 1832-1836, formaram o último volume do *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships 'Adventure' and 'Beagle' between the years 1826 and 1836* (Londres: Captain Robert FitzRoy, 1839). Depois foi publicado separadamente como *Journal of researches into the natural history and geology of the various countries visited by HMS Beagle* (Londres, 1839). Há várias edições modernas, normalmente sob o título *The voyage of the Beagle*. (Edição em português, *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*. Rio de Janeiro: Companhia Brasil Editora, 1937).
16. WALLACE, Alfred Russel. *A narrative of travels on the Amazon and Rio Negro*. Londres, 1853. 2ª edição, 1889. Edições em português, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939. Coleção Brasileira; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1979. Coleção Reconquista do Brasil.
17. BATES, Henry. *A 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*. Londres, 1863. 2 v. Edições em português, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944. Coleção Brasileira; Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1979. Coleção Reconquista do Brasil.
18. SPRUCE, Richard. *Notes of a botanist on the Amazon and the Andes*. Londres: Macmillan & Co., 1908. 2 v.