

DOMINAR EL MUNDO A TRAVÉS DE LA CIENCIA: IMÁGENES DE BRASIL EN LA LITERATURA DE VIAJES EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Ângela Domingues

Instituto de Investigação Científica Tropical*

Mi objetivo en este texto es analizar la imagen del Brasil a través de la *literatura de viajes* que produjeron las expediciones de circunnavegación durante la segunda mitad del siglo XVIII, un período que es también el de Juan Jorge Santacilia y cuya comprensión puede por ello contribuir para contextualizar su recorrido biográfico, sea su formación científica o sus funciones como burócrata. Los viajes, realizados en este período, que podemos calificar de «apertura del Pacífico o Mar del Sur» a Europa, especialmente en lo que atañe a franceses e ingleses, debieron por otra parte ser del interés de este científico, marinero y funcionario real español. No en vano su opinión fue solicitada para aclarar cuáles eran las intenciones que acompañaron en 1763 el viaje de Luis Antoine de Bouganville, militar, explorador y navegante francés, a la Patagonia y los Mares del Sur¹.

* Rua da Junqueira, nº 30, 2º andar. 1349-007 LISBOA. adomingues@netcabo.pt. Agradezco a Margarita Rodríguez García la traducción del texto y el intercambio de ideas. Una versión desarrollada de este texto se puede leer en «Oficiais, cavalheiros e concorrentes: o “Brasil” nas viagens de circum-navegação do século das Luzes» en *Revista de Índias*. Revista de CSIC, vol. LXXIII, nº 258 (2013), pp. 365-398.

1. SANZ, Miguel, *Breve noticia de la vida del Excmo. Sr. D. Jorge Juan y Santacilia, reducida a los hechos de sus Comisiones, Obras y Virtudes, que a instancia de sus Apasionados, presenta al Público su Secretario D. Miguel Sanz, Oficial segundo de la Contaduría principal de Marina*, estudio preliminar, edición y notas de Armando Alberola Romá y Rosario Die Maculet, Alicante, Universidad de Alicante, 2013, p. 61 y 87. Archivo del Museo Naval (AMN), *Varios papeles del Sr Dn Jorge Juan que bajo una carpeta con este titulo se encontraran en el despacho del Snr Don Guillermo de Aubarede, a su fallecimiento en*

Precisamente en los océanos tuvieron lugar a lo largo del siglo XVIII las disputas de poder más significativas entre las principales potencias europeas y de manera particular entre Francia e Inglaterra. En la medida en que las rutas atlánticas y los puertos del Índico aumentaron su peso en el equilibrio europeo, se atribuyó una importancia estratégica crucial a la búsqueda de puntos de apoyo a la navegación en el Atlántico y a la colonización en el Pacífico. Ingleses y franceses pretendían establecer en las islas Malvinas/Falkland establecimientos coloniales que sirviesen como escala para los navíos que viajaban rumbo al Pacífico, por la vía del Estrecho de Magallanes. Este objetivo había estado ya presente en el viaje de circunnavegación del almirante británico George Anson (1740-1744), y estaría también entre los objetivos del ya citado viaje de Louis Antoine de Bouganville. Jorge Juan, llamado a pronunciarse sobre el asunto, advirtió de las consecuencias nefastas que tendría la presencia de ingleses y franceses en aquellas partes para el comercio de los Mares del Sur, pero reconociendo también la inutilidad de cualquier esfuerzo de colonización española: porque las islas eran muchas y económicamente poco interesantes, porque los españoles contaban con el apoyo de los puertos peruanos en la navegación hacia el Pacífico, y además porque cualquier esfuerzo hispano de ocupación de las Malvinas, de las Sebaldas (islas Jason) o de las míticas Pepys resultaría inútil sólo con que los otros europeos consiguieran establecer una única base de apoyo a la navegación en aquellas tierras².

El fenómeno de navegación de los mares y de explotación económica de las tierras ya conocidas o de hipotéticos nuevos continentes en el siglo XVIII es simultáneamente político, estratégico y militar, ideológico y propagandístico, económico, científico y técnico. Se manifiesta en las rivalidades claramente existentes entre españoles, franceses e ingleses por el control del acceso a los Mares del Sur. Pero también en la carrera para conseguir progresos en la construcción naval, en la importancia económica que cobra el transporte de mercancías entre colonias y metrópolis y la noción cada día más clara de la marina en cuanto medio de poder y de bloqueo³. Pero esta

Octubre de 1850; Director que fue de este Deposito Hidrografico, Madrid, 17 de Octubre de 1856. Ms 0812 (Agradezco a Rosario Die Maculet el haberme enviado generosamente la reproducción de este documento).

2. Parafraseando el autor, las islas tenían agua, leña, peces y ensenadas y puertos buenos y seguros y ofrecían condiciones para la colonización. Informe y cartas de Jorge Juan a D. Julian de Arriaga, con fecha de 11 de Agosto de 1764 (AMN, 0812, fl. 40-43).
3. MACEDO, Jorge Borges de. *História da Diplomacia Portuguesa. Constantes e linhas de força. Estudo de Geopolítica*. Lisboa: Tribuna da Historia en colaboración con el Instituto de Defesa Nacional, 2ª edición, 2006, p. 282.

también muy presente, como más adelante veremos, en los espacios físicos en que los navíos de varias naciones se cruzan y en la frecuencia con que lo hacen, así como en las motivaciones que acompañan estos viajes. Y tiene, además, una dimensión específica y central en la literatura que marineros y viajeros producen, que compiladores recogen y transforman, que letrados y científicos traducen y que los editores publican; o en las especies animales, vegetales y minerales y en los objetos con interés antropológico y etnológico que circulan y se aclimatan a nivel mundial.

Los hombres que son protagonistas en este proceso de navegación y de apropiación de los mares definen este período como siendo, por excelencia, la época de los viajes de circunnavegación. Sin embargo, y teniendo ellos mismos una conciencia clara de este fenómeno, decían que este tipo de viajes ya se realizaban en períodos anteriores. Fernão de Magalhães, Francis Drake, Cavendish, William Dampier, Edmund Cooke, Woodes Rodgers, Steven Courtney y Shelvocke habían emprendido, durante ese período, viajes transoceánicos buscando la existencia de un hipotético continente en el Pacífico, que aseguraba, en el pensamiento de la época, el equilibrio físico del globo. El descubrimiento de este gran continente les daría la oportunidad de obtener en beneficio de Inglaterra, la gloria, pero también el oro y las especias que Magalhães, Mendaña y Quirós no habían descubierto⁴.

Con todo, estos viajes, de los que resultarían excelentes relatos, estaban lejos de haber obtenido los resultados que eran exigidos por los filósofos y hombres de ciencia del período de las *Luces*: al nivel de la geografía, de la cartografía y del conocimiento de los pueblos y de las producciones naturales. De esta manera podemos interpretar la evaluación que Bouganville hace de los resultados obtenidos en el viaje del almirante George Anson: «Le goût des grandes navigations paraissait entièrement éteint, lorsqu'en 1741 l'amiral Anson fit autour du globe le voyage dont l'excellente relation est entre les mains de tout le monde, et qui n'a rien ajouté à la géographie»⁵.

En cuanto a la cronología de los viajes que siguieron al del almirante británico, nos es bien conocida: después del período de interrupción, que impuso la Guerra de los Siete Años (1756-1763), el Almirante británico retoma el movimiento de exploración, promoviendo, organizando y financiando viajes como los de George Byron (1764-1766), Samuel Wallis (1766-1768), Philip Carteret (1766-1768), James Cook (1768-1771), seguidas de cerca

4. NEWELL, Jennifer. «Irresistible objects: collecting in the Pacific and Australia in the reign of George III». In SLOAN, Kim (edited by), *Enlightenment. Discovering the world in the eighteenth century*. Londres: The British Museum Press, 2003. p. 247

5. BOUGAINVILLE, Louis Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile*. Paris: La Découverte Poche, 2006, p. 10.

por los franceses Louis-Antoine de Bougainville (1766-1769) y Jean-François de La Pérouse (1785-1788), y del toscano al servicio de la corona española Alejandro Malaspina (1786-1788)⁶.

Estos viajes se reorientaron gradualmente del Atlántico Sur y de la colonización de las islas Falkland/Malvinas y Pepys, hacia los Mares del Sur, en busca de una gran masa territorial que se encontrase libre de la soberanía ibérica⁷. Porque en ese sentido, estos viajes de circunnavegación significaban también nuevas perspectivas de colonización y comercio. Después de haber cedido los franceses a los ingleses sus territorios en Canadá, el Caribe y la India, la competición entre Inglaterra y Francia, buscando el equilibrio de poder en Europa se traslada al Pacífico⁸.

La pregunta que podemos plantearnos es la siguiente: ¿Qué era, en opinión de estos individuos, lo que diferenciaba los viajes realizados hasta ese momento de los que se desarrollaban en su época? Dicho con otras palabras, ¿qué es lo que se valora y considera ahora en este tipo de empresas?

En primer lugar, estos viajes de circunnavegación, aunque contribuyeran a dar proyección y a mitificar a algunos individuos, como fue el caso de James Cook o Bougainville, ya no eran encarados como hazañas de individuos o de grupos específicos, fueran estos aventureros, piratas o mercaderes. Se realizaban ahora en nombre de estados y naciones, muchas veces financiados por las coronas o por lo menos favorecidos con el patronazgo y atención del monarca, contribuyendo a glorificar a la nación y al pueblo al que estaban afiliados⁹.

6. El intervalo de casi catorce años entre los viajes de Bougainville y La Pérouse se explica por la caída de los ministros Choiseul e Praslin, que apoyaban el proyecto de colonización defendido por Bougainville, y por el desplazamiento de los intereses franceses hacia el Indico y Europa. Durante este período se desarrollaron las expediciones privadas de Surville y Marion Dufresne (ROBSON, John. «A comparison of the charts produced during the Pacific voyages of Louis Antoine de Bougainville and James Cook», p. 158).

7. Al iniciarse el siglo XIX, otro imperio se une al proceso de exploración del Pacífico. Rusia preparó dos expediciones científicas de circunnavegación: la de Adam Johann von Krusenstern (1803-1806) y la de Otho von Kotzebue (1815-1818) (JUNQUEIRA, Mary Anne. «Charles Wilkes, a US Exploring Expedition e a busca dos Estados Unidos da América por um lugar no mundo (1832-1842)». In *Tempo*, nº 25 (Julho 2008), p. 130.

8. JUNQUEIRA, Mary Anne. «Charles Wilkes, a US Exploring Expedition e a busca dos Estados Unidos...», p. 130; ROBSON, John. «A comparison of the charts produced during the Pacific voyages of Louis Antoine de Bougainville and James Cook», p. 139

9. Considérese por ejemplo la relevancia que se da a la forma en que los descubrimientos de nuevas tierras o el aumento de conocimientos, en relación a las ya descubiertas por Cook, pueden contribuir a la honra de la nación por su poder marítimo y a la dignidad de la corona británica, a lo que se sumarían otras ventajas, como el desarrollo del comercio y la navegación (*Secret instructions to captain Cook*, 30 June 1768 in http://www.foundingdocs.gov.au/resources/transcripts/nsw1_doc_1768.pdf (accesado em 11.03.2011); François Moureau

En segundo lugar, estos viajes, realizados en períodos de paz y cuando los recursos navales, humanos, financieros e intelectuales de las naciones podían concentrarse en ellos, tuvieron predominantemente objetivos científicos, aunque con repercusiones a nivel político, colonial y económico, al considerarse su aportación al bien común y la felicidad de los individuos, naciones y de la humanidad en general, gracias a la explotación de las riquezas naturales ultramarinas y su contribución a la proyección de los europeos y de la superioridad de su civilización, técnica y cultural a escala mundial: «Toutes les richesses du globe appartiennent à l'Europe que les sciences ont rendue souveraine des autres parties: allons donc recueillir cette moisson»¹⁰. De las ciencias se esperaba la producción de un conocimiento útil, que provenía de la exploración y del conocimiento del globo; un saber que haría más prósperos a todos los pueblos y la navegación de los mares más segura, a través del aprendizaje de saberes científicos y prácticos adquiridos durante los viajes, de la misma manera que la utilización en ellos de nuevos instrumentos de medición y de observación permitiría una mayor precisión en el trazado de las rutas y en el registro de los viajes.

Finalmente, es importante considerar que teniendo estos viajes el propósito de aumentar la gloria y la prosperidad de los soberanos y las naciones y generar un conocimiento científico con incuestionables repercusiones sobre el progreso, la prosperidad, la libertad y la felicidad de los pueblos, llevaron también al escenario de las navegaciones marítimas las rivalidades nacionales y las luchas europeas por el poder y la dominación. La competencia científica existente entre Inglaterra y Francia, que pautaba las relaciones entre estas monarquías en el terreno de las academias, estaba también presente en los mares lejanos. Y si Gran Bretaña había asumido, en una fase inicial, la iniciativa en los viajes de circunnavegación, era importante no dejar a los rivales solos en el proceso de medición del globo y de reconocimiento de mares y continentes. Este es el escenario que encuadra el afán con que en este período navíos ingleses, franceses y españoles cruzan los océanos. Y

afirma que el prurito nacional es una novedad del siglo XVIII («Le livre maritime dans l'économie de la librairie française. Des origines au milieu du XVIIIe siècle». In CHARON, Annie, CLAERR, Thierry et MOUREAU, François (textes réunis par), *Le livre maritime au siècle des Lumières. Edition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*. Paris: Presses de l'Université de Paris– Sorbonne, 2005, p. 22.

http://books.google.pt/books?id=MKT_JzFPzEcC&printsec=frontcover&dq=fran%C3%A7ois+moureau&source=bl&ots=nCbfcMghZm&sig=17U3m2hT7-lt15ChYykZGCnc9hE&hl=pt-PT&ei=10h-TbGyAsqBOT7riagH&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=7&ved=0CEMQ6AEwBjgU#v=onepage&q&f=false

10. Carta de Bougainville a Choiseul in BOUGAINVILLE, Louis Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile*, p. VII.

el que propicia que los navíos del comodoro Byron se hubiesen encontrado con la embarcaciones de Bougainville en el estrecho de Magallanes¹¹; que este navegante francés, en su viaje de regreso, se cruzase a lo largo de Cabo Verde con el inglés Carteret y que le ocultase la ruta y los objetivos de su viaje¹²; y que un mes después de Samuel Wallis haber tocado la isla de Tahití, Buganville allí hubiese llegado; o que la First Fleet se hubiese encontrado con la expedición de La Pérouse en Botany Bay.

DE TODOS LOS LUGARES DE LA TIERRA, EL NUEVO MUNDO ES EL MENOS
CONOCIDO: BRASIL Y LOS LUSO-BRASILEÑOS EN LA LITERATURA DE VIAJES

El espacio geopolítico en que Brasil se integraba proviene del extraordinario aumento de la importancia del Atlántico Sur en la vida europea. Además de ser un espacio donde la competencia económica, política y científica entre los países europeos se manifestaba, era incontestablemente un área donde las diferencias culturales podían ser exageradas por los viajeros y los marineros cuando encontraban sociedades que no eran las suyas y sobre las cuales podían establecer algún tipo de dominio y obtener lucros¹³.

También en esta perspectiva, la frontera marítima brasileña se presenta como un espacio culturalmente dinámico, donde los diferentes grupos allí presentes manifiestan prejuicios, sentimientos de superioridad y desdén (pero también de solidaridad), visibles en las relaciones entre las diferentes naciones que se cruzan en las grandes ciudades portuarias. Fueran éstas grandes puertos, como Río de Janeiro, o Bahía, o localidades costeras más modestas, como Santa Catarina o Angra dos Reis, o referencias para el reagrupamiento de navíos, como la Isla Grande.

-
11. CONSTANT, Louis, «Introduction». In BOUGAINVILLE, Louis Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile*, p. VI; HENRY, David. *An historical account of all the voyages round the world: performed by English navigators: including those lately by order of His present Majesty: the whole faithfully extracted from the journals of the voyagers; Drake, undertaken in 1577-80, Cavendish, 1586-88; Cowley, 1683-86; Dampier, 1689-96; Cooke, 1708-11; Rogers, 1708-11; Clipperton and Shelvocke, 1719-22, Anson, undertaken in 1740-44; Byron, 1764-66; Wallis, 1766-68, Carteret, 1766-69; and Cook, 1768-71; together with that of Sydney Parkinson... and the voyage of Mons. Bougainville... to which is added an appendix; containing the journal of a voyage to the North Pole, by the Hon. Commodore Phipps, and captain Lutwidge (1773)*. London: F. Newberry, 1773, vol. IV, p. 135.
12. CONSTANT, Louis. «Introduction». In BOUGAINVILLE, Louis Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile*, p. XXIII.
13. REYNOLDS, Susan. «Empires: a problem of comparative history». In *Historical Research*, vol. 79 nº 204 (May 2006), p. 161.

Esos sentimientos se hacen presentes en la *literatura relacionada con los viajes* (diarios de bordo, relaciones de viajes, recopilaciones de estos relatos, correspondencia o documentación oficial escrita por quien recibía a los viajeros, en este caso, luso-brasileños). Esta información textual es el reflejo de «un juego de imbricadas interdependencias, en el cual textos, sociedades y sujetos se constituyen los unos a los otros, se inventan y reinventan. En que las prácticas sociales y la comprensión cultural de las mismas son inseparables, constituyéndose y moldeándose mutuamente»¹⁴. El orden social a partir del cual estos textos emergen se asienta en relaciones de tipo imperialista, tanto formal, que presuponen, por ejemplo, las relaciones entre Portugal y la colonia brasileña o entre portugueses y extranjeros, como informal, basadas, por ejemplo, en la supremacía económica que caracterizó las relaciones entre el Inglaterra y Portugal durante el siglo XVIII, y que se traduciría en el modo como los británicos eran recibidos en los puertos brasileños o que se manifiesta en la superioridad científica, palpable en la frase de Joseph Banks que sintetiza la falta de curiosidad y inhabilidad científica que en su opinión tenían los portugueses en relación a la historia natural de la colonia brasileña «Indeed no one that I know of even tolerable curiosity has been here since Marcgrave and Piso about the year 1640, so it is easy to guess the state in which the natural history of such a countrey must be»¹⁵

«Travellers write about what they see, and their perceptions are shaped by the cultural context from which they come and by all that they have read and experienced in that culture»¹⁶. Es innegable que la noción que cada grupo tenía de su identidad cultural moldeó su percepción de los otros, lo que a su vez contribuyó a la auto-comprensión de cada grupo. Ahora bien, en ese sentido, la literatura de viajes y la información que se asocia a ella, sea de naturaleza textual o visual (cartográfica, iconográfica o tridimensional) es también un teatro, una escena dentro de otra escena, que refleja sobre el mundo los sistemas de poder, la construcción de los imperios, la dominación

14. XAVIER, Ângela Barreto. «*Nobres per geração*». A consciência de si dos descendentes de portugueses na Goa setecentista» *texto dactilografado*, p. 2.

15. BANKS, Joseph. *The Endeavour Journal of Joseph Banks*, vol. I, November 1768, Rio de Janeiro 94 http://www2.sl.nsw.gov.au/banks/series_03/download.cfm (consultado en 25.01.2010)

16. BASSNETT, Susan. «Introduction». In SPEAKER, Jennifer (organização), *Literature of travel and exploration: an Encyclopaedia*. New York: Fitzroy Dearborn Publishers, Vol. I, 2002, p. xi.
http://books.google.pt/books?id=on2ShbwVzp4C&pg=PR11&lpg=PR11&dq=%22the+theme+of+travel+runs+through%22&source=web&ots=kZaXy12pVu&sig=M2k2zM3zZ_fNGSe_UW-OL78pMiA&hl=pt-PT&sa=X&oi=book_result&resnum=2&ct=result.

del mundo y la hegemonía, y que inevitablemente proyecta todos estos intereses y referencias mentales en la información que produce¹⁷.

Esta afirmación se articula con dos cuestiones ya enunciadas en este texto: la primera consiste en cómo los europeos recién llegados veían a la sociedad colonial luso-brasileña y como expresaban sentimientos de superioridad incontestable en relación a ella; y, en un segundo plano, revela el modo en que la competencia entre Inglaterra y Francia se extendía no sólo al dominio en la ejecución de viajes de circunnavegación, sino también a la *literatura de viajes*, es decir, al registro intelectual y propagandístico de esas iniciativas.

No hace falta decir que Brasil no ocupa un lugar central en estos relatos de viaje. En ellos, la colonia aparece como mera escala después de la travesía, atribulada o pacífica, por el Atlántico Sur. Los puertos de elección son dos: Rio de Janeiro, escogido por Byron, Cook y Bouganville, y Santa Catarina, preferido por La Pérouse. El argumento para esta última elección radicó en el hecho de ser esta isla el lugar habitualmente preferido por los navíos franceses que navegaban por el Atlántico Sur, pero también porque aquí los víveres eran abundantes y el puerto menos frecuentado por los europeos. Además de eso, se evitaba el excesivo control que implicaba la llegada a los grandes puertos como Rio de Janeiro. De hecho, convendrá recordar que el periodo en que fueron realizadas estas expediciones coincidió con un aumento del temor en relación a posibles proyectos de invasión de Brasil por parte de las potencias europeas, con el consecuente recrudecimiento de la legislación destinada a regular la presencia de los extranjeros en la colonia, un aumento de la vigilancia sobre las naciones extranjeras que anclaban allí sus navíos y una reorganización de las tropas y guarniciones; paradójicamente coincidió también con un crecimiento del contrabando y del comercio ilícito¹⁸.

A pesar de que el encadenamiento de hechos relacionado con cada una de estas expediciones fue ya sistematizado por historiadores, como por ejemplo Maria Fernanda Bicalho o Jean Marcel Carvalho França, hay algunas cuestiones que me gustaría destacar¹⁹.

17. Los trabajos historiográficos sobre este tema son incontables. Véase, a título de ejemplo, y por tratarse de una edición reciente, el dossier temático «Viagens e viajantes» de *CEM, Cultura, espaço & memória. Revista do CITCEM*, nº 1, (2010).

18. BICALHO, Maria Fernanda, *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 124 e ss; NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 4ª edição, 1986.

19. BICALHO, Maria Fernanda, *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 116 e ss; FRANÇA, Jean Marcel Carvalho França. *Visões do Rio de Janeiro colonial. Antologia de textos, 1531-1800*. Rio de Janeiro: José Olympio Ed. e Ed. UERJ, 1999; FRANÇA, Jean Marcel Carvalho, *Outras visões do Rio de Janeiro colonial. Antologia de textos, 1582-1808*. Rio de Janeiro: José Olympio Ed., 2000.

Es un hecho que contrariamente a La Pérouse, ni Byron, Cook o Bouganville pudieron evitar la vigilancia estrecha de las autoridades administrativas *lusobrasileiras*. Después de entrar en la Bahía de Guanabara, los navíos de las tres expediciones fueron sometidos a los *autos de exame*, cuyo protocolo implicaba el desplazamiento a bordo del *desembargador*, oficiales de marina, escribanos, pilotos y oficiales de maestranza, médicos y cirujanos y obviamente, intérpretes como John Burrish o el teniente Francisco de Azevedo.

El reglamento anexo al interrogatorio implicaba que el capitán de la embarcación respondería en solitario a las preguntas sobre el nombre del comandante y de la nao, capacidad de la misma, tipo de armas, carga que transportaba, puerto de origen y de destino, ruta y escalas, razones de la arribada (abastecimiento, avería, enfermedad) y que a continuación se verificase la exactitud de las respuestas a través de la comparación con testimonios recogidos de otros oficiales. Se otorgaba también en aquel momento el permiso para la compra de alimentos y prestación de todos aquellos servicios relacionados con el mantenimiento y reparación del navío, procurando que los extranjeros estuviesen el menor tiempo posible en el lugar, a menos que existiesen razones subrepticias para autorizar escalas o estancias más prolongadas²⁰. Tal vez, consideraciones de este tipo expliquen que un navío español, proveniente de Montevideo con un cargamento de cuero y plata, *El Diligente*, comandado por D. Francisco Medina, esperase ocho meses para la reparación de los daños sufridos en un temporal de alta mar. La arribada ocurrió en 1767 y coincidió con un período en que los cariocas esperaban noticias del Sur, en una altura en que los portugueses planeaban atacar a los españoles atracados en Rio Grande, habiendo ya apresado una nao española en Santa Catarina²¹.

En cuanto a la vigilancia impuesta por el gobernador de Santa Catarina, parece que esta era, tal como preveía La Pérouse, bastante más leve: D. Francisco de Barros no dudó de la sinceridad del francés, cuando este testificó que «o fim da sua viagem se dirigia em utilidade de todas as nações, por ser esse objecto fazerem e adiantarem com a maior precizam e clareza as observações Astronómicas e Geográficas, em que se empenhavão», centradas en el mar Pacífico, Asia y África, y que para poder seguir viaje, necesitaban agua, leña, frutas y mantenimientos. Se les permitió, por tanto, «com toda a

20. Arquivo Histórico Ultramarino, CU, *Rio de Janeiro*, cx. 76, doc. 6898, Autos de exame, 14 de Setembro de 1764.

21. AHU, CU, *Rio de Janeiro*, cx. 80, doc. 7232 de 12 de Diciembre de 1767; BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, p. 119.

política e civilidade», adquirir las provisiones necesarias para continuar el viaje²².

Las actividades de abastecimiento y reparación de las embarcaciones permitían un contacto más próximo con la población, viabilizado por las eventuales autorizaciones de desembarque a las tripulaciones y por el consentimiento dado a los principales oficiales para residir en tierra. De hecho, así sucedió con Byron que, con su estado-mayor, residió en la villa cerca de la ciudad; más o menos con Bouganville, que al principio pudo desplazarse por Río, cenar en la orilla del mar y asistir a un espectáculo de opera invitado por el conde da Cunha, pero que, después de la llegada de noticias de los conflictos con los hispanoamericanos en el sur de Brasil, vio negada la autorización para residir en la casa anteriormente cedida a Byron y cercenada la libertad de circulación en la ciudad; y mucho menos con Cook y Banks, a quienes se prohibió formalmente desembarcar sin escolta luso-brasileira.

Los contactos con las poblaciones locales, aunque fugaces, permitieron a los viajeros la descripción de la población. Dicho asunto remite para la vieja, pero siempre pertinente, cuestión de las identidades, nacional y colonial. Lo que, en el caso presente significa contribuir para la comprensión de cómo los representantes de los «mundos civilizados», al ultrapasar fronteras geopolíticas se encontraron las incomprensiones no sólo políticas, sino también culturales frente a sociedades coloniales creadas por «otros mundos civilizados» en el Atlántico Sur. En esta percepción estaban presentes nociones de dominio, poder y también de imperio, con consecuencias sobre las diferencias de naturaleza cultural, de nivel de civilización, científica, técnica que, se pensaba, existían entre los pueblos del Norte y del Sur de Europa y que, se creía, eran particularmente expresivas cuando portugueses y españoles, pueblos del sur de Europa, creaban otros mundos en ambientes tropicales²³.

Es importante aclarar que estos testimonios tienen un interés informativo bastante menor del generado por los relatos del primer viaje de circunnavegación de Cook, analizados en otra parte²⁴. A pesar de la innegable fascinación que la colonia luso-brasileira pudo generar por la belleza del paisaje

22. AHU, CU, *Rio de Janeiro*, cx. 127, doc. 10155, Oficio de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, de 9 de Janeiro de 1786.

23. DOMINGUES, Ângela, «*In a world without faith and dominated by ambition: Representations of Brazil and the Portuguese in the First Half of the Eighteen Century European Travel Literature*» in *CULTURE & HISTORY DIGITAL JOURNAL* 1(2) (December 2012), m104, e ISSN 2253-797X, <http://dx.doi.org/10.3989/chdj.2012.m104> <http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/14/61>.

24. DOMINGUES, Ângela. «'Desde Piso e Maregrave que ninguém com curiosidade tolerável descreveu a natureza brasileira': os relatos de Cook, Banks e Parkinson», p. 35-51.

o la exuberancia de la flora, por el exotismo de su fauna, por la riqueza mineralógica o por las peculiaridades de la organización social y del sistema de gobierno, la atención que se da en estos relatos de circunnavegación a la naturaleza brasileña es reducida, con la excepción de Sir Joseph Banks. La explicación tal vez esté en la diferencia notoria en la formación e intereses diferentes de cada uno de los viajeros, especialmente si pensamos en el naturalista y botánico Banks, futuro presidente de la Royal Society.

Fundamentando esta afirmación, diría que para Bougainville, Río de Janeiro, ciudad conquistada por las armas francesas entre septiembre y noviembre de 1711, a través del corsario René Duguay-Trouin era, gracias a los relatos elaborados por el corsario y otros miembros de la expedición, muy conocida para los lectores y por eso mismo debió parecerle que hacer una descripción detallada de la ciudad podría resultar fastidioso para sus lectores²⁵. Sin embargo, apoyándose en la opinión de Commerson, reconocía, sin ningún problema, que se trataba de una colonia muy rica en especies vegetales nuevas y un paraíso para los botánicos. Y daba indicaciones detalladas sobre las principales fuentes de riqueza de Brasil que, en su opinión, eran el contrabando con los territorios hispanoamericanos, junto al oro y las piedras preciosas extraídos de Rio das Montes, Sabará y Serro Frio. Además, ofrecía informaciones detalladas sobre la dinámica de la economía colonial, centrada en la explotación minera²⁶.

En cuanto a La Pérouse, partía de un relato de Frézier para observar que la autoridad soberana del monarca era bastante laxa en aquella región de América, dado que sus habitantes, *vagabundos* procedentes de diferentes partes de Brasil, eran súbditos sólo de nombre que no reconocían ningún tipo de autoridad, además de recibir un escaso apoyo por parte del gobierno, que no les concedía beneficios fiscales o incentivos económicos. Paralelamente, ofrecía datos demográficos, calculando su población en 20.000 almas; económicos, haciendo referencia a la fertilidad de la tierra y la abundancia de frutas, verduras, cereales, maderas, la inexistencia de manufacturas y la importancia de la pesca de ballena, un monopolio real controlado por una compañía; y militares, mencionando las fortificaciones y la guarnición.

Una vez superado el terror causado por la llegada de los barcos franceses, los habitantes de Santa Catarina eran descritos por La Pérouse como

25. DOMINGUES, Ângela, «Episódios da Guerra de Sucessão no Atlântico Sul: os ataques de Duclerc e Duguay-Trouin ao Rio de Janeiro». In *D. Luís da Cunha e o Tratado de Utrecht*, coordenação de Ana Leal de Faria, Lisboa, Biblioteca Nacional de Lisboa, 16 pp. (en prensa).

26. BOUGAINVILLE, Louis-Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile* p. 47.

hospitalarios y de «moeurs douces; ils sont bons, polis, obligeants mais superstitieux et jaloux de leur femmes, qui ne paraissent jamais en public». Los cariocas por su parte eran descritos por Bougainville como gente que se había sentido francamente molesta con el mal procedimiento del virrey en relación a los franceses²⁷. En cuanto a Banks, a pesar de reconocer que los súbditos del virrey eran un «povo problemático», una «gente iletrada e malcriada», «a mais preguiçosa e ignorante raça de todo o mundo» y que a pesar de vivir en un territorio enormemente fértil, muy parecido a las Indias Orientales, continuaba dependiendo de Lisboa para la provisión de productos tropicales como el café o el chocolate (*sic*), sin embargo les reconocía también alguna amabilidad y civilidad, «mais do que ele [británico] poderia esperar»²⁸.

De cualquier manera, resulta en mi opinión evidente que estos relatos transmiten una imagen de Brasil marcada con fuerza por el eurocentrismo del norte. De acuerdo a la perspectiva que parecía imperar en Europa, los «*barbares de Ryo Janeiro*» eran siempre colocados en un plano inferior a los navegantes, fuesen estos franceses o británicos. Pero, al contrario del relato de Banks, parece que ni Byron, Bougainville o La Pérouse partieron del presupuesto, tantas veces repetido mecánicamente por viajeros y políticos de este siglo XVIII, de que los *luso-brasileiros* estaban en un estadio inferior a los anglosajones y franceses en la organización jerárquica de la especie humana²⁹.

En estos relatos de viajes, los argumentos que fundamentan la inferioridad de los *lusu-brasileiros* están relacionados con el sistema de gobierno y con la arbitrariedad y el comportamiento absoluto de figuras de la alta administración colonial, especialmente de los virreyes y gobernadores de Río de Janeiro. También, en las fricciones y conflictos que se derivaban de actos arbitrarios, inconstantes o contrarios a las leyes de la hospitalidad y confianza mutua. Véase si no, la opinión de Byron para quien los *lusu-brasileiros* eran inferiores porque estaban gobernados por un virrey «as absolute a sovereign upon the earth»³⁰.

27. LA PÉROUSE, Jean-François de. *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole*, p. 42; BOUGAINVILLE, Louis-Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile* p. 46.

28. BANKS, Joseph. *The Endeavour Journal of Joseph Banks*, vol. I, 25 November 1768, Rio de Janeiro <http://southseas.nla.gov.au/journals/banks/17681125.html>

29. MENEZES, Pedro da Cunha e BANDEIRA, Júlio. *O Rio de Janeiro na rota dos mares do Sul: iconografia do Rio de Janeiro na Austrália*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2ª edição, 2007, p. 31.

30. COOK, James. *James Cook's Journal of remarkable occurrences aboard His Majesty's Bark Endeavour, 1768-1771* (http://southseas.nla.gov.au/journals/cook_remarks/001.html)

Del mismo modo, António Rolim de Moura Tavares, conde de Azambuja, aparecía a los ojos de los lectores británicos que leían los relatos de Cook, Banks e Hawkesworth como un ignorante que todavía creía en el sistema geocéntrico y un déspota absoluto que a varios niveles y en muchas ocasiones desplegaba sus poderes «as absolute as any Monarch on earth». Por ejemplo, impedía a individuos ilustrados cumplir con la misión que les había sido encomendada, una misión destinada a beneficiar a Inglaterra y a la humanidad. Y, finalmente, la conducta afable del conde da Cunha en relación a Bougainville resultó sorprendente tanto a los españoles anclados en el puerto, como para los cariocas que consideraron que en cualquier momento podría variar. De hecho, poco después de haberlos recibido con muestras de civilidad, cenas a la orilla del mar y espectáculos de ópera, el virrey prohibió la entrega del bergantín que Bougainville quería comprar, así como la adquisición de las maderas necesarias para la reparación de los navíos, y hasta el alojamiento del comandante y su estado mayor en una casa que en 1765 había sido ocupada por Byron³¹. Ante la falta de reacción del francés el gobernador le mandó salir del palacio y ante la impasibilidad de Bougainville y los oficiales que lo acompañaban, que permanecieron sentados, afirmó que «se se demoraçe o fazia ir pela janella, porque elle repugnou levantar se da sua cadeira»³².

La altivez, la arrogancia, la inconstancia y la arbitrariedad eran, al mismo nivel que la ignorancia y la falta de interés científico, repetidamente consideradas por los autores de los relatos como características de los gobernadores portugueses que contrastaban con la civilidad y amabilidad de la población *lusó-brasileira*. Una excepción a esta observación sería el caso del brigadier de infantería Francisco de Barros de Morais Lozada Teixeira Homem, gobernador de Santa Catarina, que hablaba perfectamente francés y fue

31. «An account of a voyage round the worl in the years MDCCLXIV, MDCCLXV and MDCCLXVI by the honourable Commodore Byron in His Majesty's Ship the Dolphin» in HAWKESWORTH, John. *An account of the voyages undertaken by the order of His Present Majesty for making discoveries in the Southern Hemisphere and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret and Captain Cook in the Dolphin, the Swallow and the Endeavour, drawn up from the journals which were kept by the several commanders, and from the papers of Sir Joseph Banks, Bart.*, London, 1773, vol. I, p. 44 (<http://southseas.nla.gov.au/journals/hv23/title.html>) (consultado a 08.03.2010); BOUGAINVILLE, Louis-Antoine de. *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile* p. 44-45.

32. AHU, CU, *Rio de Janeiro*, cx. 81, doc. 7271, Oficio do conde da Cunha a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de 7 de Julho de 1767.

considerado como poseedor de vastos conocimientos, considerados dignos de la mayor credibilidad por La Pérouse³³.

Es indiscutible que la relación entre Ilustración y viajes es intensa. En su obra *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Juan Pimentel sugiere que la Europa ilustrada se caracteriza por una cultura común y por el surgimiento de sentimientos de pertenencia e identidad que crea la intensificación del contacto con las culturas extra-europeas. Esta toma de conciencia, que implica contacto y distancia, es indisociable de la expansión occidental que se produce en la Edad Moderna³⁴. A las afirmaciones de este historiador de que los imperios no son meros episodios de las historias nacionales y que la literatura de viajes jugó un papel decisivo para hacer de los habitantes de París y de Londres *ciudadanos del mundo*, estando de acuerdo con la propuesta general de Pimentel, añadiría al debate que detrás de la información que emana de la *literatura de viagens*, con su incuestionable carácter propagandístico, nos encontramos también con el valor otorgado a la nación y con cuestiones relacionadas con la identidad nacional, como el orgullo de los súbditos en relación a su país y a su soberano. Factores que deben considerarse en la Historia de Europa y de los Imperios Europeos durante la segunda mitad del siglo XVIII.

33. <http://exlibris-ex-libris.blogspot.com/2007/06/o-marechal-francisco-de-barros-de.html> (acessado em 02.07.2011)

34. PIMENTEL, Juan. *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, p. 14.