

DOCUMENTÁRIO

O BRASIL MERIDIONAL VISTO POR UM OFICIAL DE MARINHA RUSSO NO INÍCIO DO SÉCULO XIX

(Tradução e notas do Conde Emanuel de Bennigsen).

Reeditaram-se ultimamente na U.R.S.S. as obras do almirante Golovnin (1), nas quais, para o leitor brasileiro, podem ser interessantes as descrições das suas escalas no pôrto de Nossa Senhora do Desterro (atualmente Florianópolis) em 1808 e em 1817 no Rio de Janeiro. Traduzimos os trechos em que êle fala do Brasil e juntamos, em nota, alguns dados biográficos sôbre a sua personalidade (2).

(1). — Vassili Golovnin, Obras. Edição do Departamento de Vias Marítimas do Norte, 1949. Páginas 42-50 e 277-288 (Vassili Golovnin, *Botchimenisa*. Izdatelstvo Glavsermorouti, 1949).

(2). — O almirante Vassili Mihailovitch Golovnin (1776-1831) foi educado na Escola de Cadetes da Marinha em Petersburgo. Em 1790, sendo cadete, participou de algumas batalhas navais da guerra russo-sueca. Em 1793 foi promovido a segundo-tenente e em 1795 foi mandado com uma esquadra russa para a Inglaterra. Aperfeiçoou-se então em ciências matemáticas. De 1803 a 1806 navegou a bordo de navios ingleses (esse país era então aliado da Rússia) sob o comando do almirante Nelson, Cornwallis e Collingwood e distinguiu-se pela sua coragem na abordagem de navios franceses. No dia 25 de julho de 1807 partiu de Cronstadt, comandando a corveta "Diana", para uma viagem ao redor do mundo e em particular para explorar o Pacífico Norte. A "Diana", porém, fora construída para navegar no Báltico e suportava mal as tempestades oceânicas. Por isso avançava com lentidão e chegou ao cabo Horn na pior estação do ano e depois de 35 dias de tentativas infrutíferas para entrar no Oceano Pacífico, renunciou e viu-se obrigado a atravessar outra vez o Atlântico para chegar ao Pacífico contornando a África. Mas nesse entretempo foi assinada a Paz de Tilsit. A Rússia deixou de ser amiga da Inglaterra — o que Golovnin ignorava — e quando a "Diana", em abril de 1808 chegou à cidade do Cabo, foi detida pelos ingleses, conseguindo fugir de lá somente em maio do ano seguinte. A fim de evitar encontros com navios de guerra ingleses, contornou a Austrália pelo sul e depois dirigiu-se ao norte para Kamtchátka. Em 1810 explorou as costas da América do Norte e em 1811 foi para as ilhas Curilas e o Japão. Quando descobriu na ilha Cuuasiri com dois oficiais e quatro marinheiros para entrar em negociações com as autoridades japonesas, foi traiçoeiramente aprisionado. Isso se deu em maio de 1811 e somente em outubro de 1813 foi êle libertado. Voltou para Petersburgo por terra e chegou nessa capital em julho de 1814. Três anos mais tarde empreendeu uma outra viagem em redor do mundo que terminou em setembro de 1818. Comandava desta vez uma grande e nova corveta, a "Kamtchátka", e depois de entrar no pôrto do Rio de Janeiro, contornou o cabo Horn e depois de visitar o Pacífico Norte, voltou à Europa, contornando a África. Em 1821 foi nomeado diretor-adjunto do Corpo de Cadetes; em 1813 intendente-geral da Marinha, e em 1830 foi promovido a vice-almirante. Morreu de cólera em 1831. (Nota do tradutor).

I

FIM DO CAPÍTULO "EM VIAGEM DA INGLATERRA
AO BRASIL"

As duas horas do dia 8 de janeiro de 1808 avistamos a costa brasileira e às 7 horas da noite distinguimos a ilha de Santa Catarina e as duas pequenas ilhas situadas na entrada da sua baía — Alvaredo e Galera. Um vento contrário muito fresco nos impediu entrar na baía no mesmo dia; na manhã do dia seguinte continuou a calmaria. De todos os lados vimos inúmeras baleias na superfície das águas tranqüilas. Ao entrar na enseada, demos o sinal habitual para chamar o piloto e hasteamos nossa bandeira e bandeirola; entretanto ninguém veio em nossa direção. Um guarda-costas português saiu então da baía ao nosso encontro com a bandeira hasteada, mas os fortins não hastearam bandeira: sem dúvida os portugueses receavam a salva que íamos dar segundo os tratados, pois teriam de responder a ela, e é mais que provável que não possuissem pólvora ou então que tivessem tão pouco dela que não desejavam desperdiçar tal preciosidade. Uma vez estive antes a bordo de uma fragata inglesa em Faial, uma das ilhas Açores, que pertencem a Portugal. Nosso capitão mandou a terra um oficial falar com o comandante para saber se a fortaleza ia responder à nossa salva por um número igual de tiros de canhão. O bom comandante foi sincero e confessou ao oficial que na fortaleza quase não havia pólvora; pediu portanto ao capitão para dispensar a salva. Lembrei-me desse caso e expliquei pelo mesmo motivo a falta de atenção dos portugueses, quando da nossa entrada; e a minha suposição foi mais tarde confirmada.

ESTADIA NO PORTO DA ILHA DE SANTA CATARINA E
DESCRIÇÃO DESTA ILHA

Não obstante o piloto não ter chegado, entramos baía a dentro sem nenhuma dificuldade, graças ao mapa feito pelo capitão Krusenstern e que dêle recebera juntamente com outros, estampados para sua viagem. Este mapa era tão exato e todas as elevações em marcos nas costas eram indicadas com tal precisão, que logo à primeira vista distinguimos todos os indícios pelos quais dirigimos nosso navio.

No dia 9 de janeiro às 8 horas da noite lançávamos âncora na baía de Santa Catarina; já estava escuro. Entretanto, ao entrar no porto não poderíamos deixar de notar os três fortins construídos na foz da baía e o guarda-costa ancorado perto do litoral. Todavia a guarnição e os habitantes não nos deram nenhuma atenção e parecia que não havia habitantes nas margens desta vasta baía ou que eles tivessem fugido para o mato. Os portugueses tal-

vez sejam preguiçosos e incautos, mas não podíamos imaginar que a chegada de um navio de guerra (o que se dá ali muitas raras vezes) não despertasse a sua curiosidade a ponto de vir à praia e lançar uma olhada para este navio, tanto mais que elle trazia uma bandeira pouco conhecida nestas paragens. O deserto que representava este vasto porto, onde além do citado guarda-costas não havia nenhum navio nem canoa, o silêncio completo nas praias, as altas montanhas que circundam o porto, cobertas de mata virgem e a fraca luz desvanecente do crepúsculo davam a este bello porto um aspecto tão selvagem e inabitado que os que não tivessem visto antes outras colónias pertencentes a Portugal custariam a acreditar que essa região tivesse sido algum dia habitada por europeus. Nas praias viam-se algumas choupanas, mas ellas tão pouco pareciam habitadas; ou talvez os seus habitantes estivessem profundamente adormecidos. Somente por cima do parapeito de terra de um dos fortins vimos três ou quatro pessoas de poncho, mais não sabíamos quem eram: monges, mendigos ou soldados. Antes de entrar na foz da baía avistamos dois camponeses, que trabalhavam nos campos, situados nas vertentes das montanhas.

Depois de lançar a âncora, quis dar um tiro de canhão a fim de que os habitantes das povoações circunvizinhas ficassem sabendo da chegada de estrangeiros e no dia seguinte pudessem levar-nos alimentos frescos, dos quais tínhamos grande necessidade. Mas antes de dar esse sinal chegou ao nosso navio um sub-official, mandado pelo comandante de um dos fortins, para saber quem éramos, de onde e para onde íamos e porque tínhamos chegado. Elle não sabia nenhuma lingua fora do portuguez e entre nós ninguém falava esta lingua. Todavia, com palavras que achamos no dicionário, respondemos satisfatoriamente às suas perguntas; a mimica ajudou-nos também a comprehendê-lo: elle disse que nossa chegada seria communicada do fortim, por sinais, para a cidade de Nossa Senhora do Desterro, sede do governador, no dia seguinte. Após receber a resposta deste poderíamos ir à cidade e comprar tudo que precisássemos. Elle communicou-nos que estava ali quando da visita a esse porto dos navios "Nadejda" ("Esperança") e "Neva"; lembrava-se dos capitães Krusenstern e Lisianski e mostrou-nos o lugar, onde seus navios tinham ancorado.

Despedimo-nos muito satisfeitos uns dos outros, sobretudo porque entendemo-nos muito bem, o que foi devido, sem dúvida, ao nosso dicionário.

No dia seguinte (10 de janeiro), de manhã, mudamos de lugar e aproximamo-nos da praia. O ajudante de ordens que veio da fortaleza communicou-me que por ordem do governador estávamos autorizados a desembarcar e a ir a cidade comprar todos os mantimentos e outros objetos de que precisávamos. Depois das 9 horas fui visitar com o meu ajudante o comandante da fortaleza. Por ordem deste, seu ajudante mostrou-nos o lugar onde poderíamos

estabelecer nossas tendas para o observatório e não longe de lá um regato de água fresca.

Depois do meio dia tivemos tempo de levar para a praia nossos barris vazios de água e estabelecer as tendas para a guarda e para os instrumentos astronômicos, que foram transportados para a mesma.

Além das melancias, levadas por uma canoa ao navio, não pudemos comprar nesse dia nada de fresco para a tripulação, apesar dos nossos esforços para encontrar alguma coisa.

Na noite do dia 11, nas montanhas e em cima de nós, houve uma forte trovoadas e uma chuva torrencial, durante a qual abateu-se uma rajada de vento terrível que durou uns 15 minutos; depois disso tudo se acalmou; ao levantar do sol a barrasca tinha passado. Às 9 horas da manhã fui com nosso bote à cidade. O comandante mandou um sub-oficial para me acompanhar e mostrar-me o caminho e o porto. A distância do lugar onde ficou ancorada a corveta até a cidade era mais ou menos de 9 a 10 milhas.

Ac chegar em casa do governador este me recebeu imediatamente. Ele e seus ajudantes de ordens não sabiam ou não queriam falar o francês ou inglês (o primeiro fato era porém mais provável) e por isso foi chamado um jovem português que conhecia bem a língua inglesa afim de ser o nosso intérprete. Depois das perguntas habituais, versando sobre a nossa expedição e as novidades políticas europeias, eu pedi autorização para comprar na cidade os alimentos e outras coisas necessárias para nós. O governador chamou imediatamente um dos mais ricos comerciantes da cidade e ordenou-lhe, na minha presença, ajudar-nos a achar tudo o que precisássemos. Entreguei ao governador a carta de recomendação para o conde dos Arcos, vice-rei no Rio de Janeiro, a fim de transmiti-la ao destinatário. Segundo meu pedido, o governador prometeu-me também mandar para o Rio de Janeiro a minha correspondência, a fim de ser mandada para Lisboa, de onde poderia ser levada para Petersburgo pelo ministro ou cônsul russo.

No seu tratar, nas conversas e no seu procedimento comigo o governador deu prova de requintada cortesia e gentileza, sinais infalíveis da sua boa educação. Convidou-me para o jantar, mas temendo perder um tempo precioso na preparação da corveta para a expedição, me desculpei, alegando que as circunstâncias me impediam de aceitar essa honra. O governador era um homem jovem, de uns 25 ou 30 anos de idade, de estatura pequena, mas um pouco desajeitado; entretanto tinha na fisionomia algo de muito agradável.

Por curiosidade andei pelas principais ruas da cidade. Basta meia hora para ver toda a cidade; ao todo tem umas 400 ou 500 casas. Todas elas são construídas de tijolos, pintadas de branco e têm um ou dois andares com grandes janelas sem vidros. Não

há nada de notável na cidade que merecesse a atenção dos viajantes.

Após nos entendermos sobre a preparação de todos os objetos que necessitávamos e dar ordens para que tudo nos fôsse entregue o mais cedo possível, deixei a cidade e voltei para a corveta depois de 8 horas. Com grande prazer verifiquei que todos os trabalhos, tanto na praia como no navio, estavam sendo executados com grande presteza. O único aborrecimento era a falta de entrega dos mantimentos frescos para a tripulação. Há bastante gado na região e êle é barato, mas os habitantes não o matam e não querem retalhar a carne. Só vendiam um boi vivo, suficiente para alimentar a tripulação inteira de um navio de três conveses. Mas para nós uma perna de boi teria sido muito e com o calor do verão sob o 28.º paralelo, não era possível conservar a carne nem por 24 horas; portanto tivemos de encomendar expressamente bezerros e porcos, que apesar de serem em relação ao seu peso mais caros que a carne de boi, eram mais vantajosos do que êstes, dos quais teríamos que jogar a maior parte. Hoje demos a cada membro da tripulação somente um quarto de libra de carne de porco e a mesma quantidade de peixe, que compramos aos habitantes.

Dois estrangeiros estabelecidos aqui nos ajudaram muito a comprar os mantimentos: um era alemão e o outro irlandês. Cada um dêles nos contou a história da sua vida e sua situação atual. O que contam semelhantes pessoas não passa geralmente de fábulas inventadas, repletas de estranhas aventuras. Seu alvo é apenas dispor os recém-chegados a seu favor. Todos êstes vagabundos que abandonam a pátria afim de arrumar sua vida pela fraude e pela astúcia ou servindo a países estrangeiros, sempre contam aventuras maravilhosas, suscetíveis de atrair a atenção e levar os ouvintes a ter pena dêles; aliás, não dei nenhum crédito a tudo que êles contaram. Pelo conhecimento da língua portugueza nos foram úteis; quanto aos seus serviços, os paguei pontualmente, procurando não ser enganado por êles e não lhes demonstrei a menor dúvida ou desconfiança em relação a sua honestidade.

Apesar do calor terrível, trabalhamos desde o amanhecer até a noite cair.

O mais difícil para nós foi tirar do mato uma árvore que tinhamos derrubado para substituir uma verga do traquete e trazê-la para a praia. No dia 15 o nosso carpinteiro-chefe escolheu, cortou e limpou esta árvore. Perto da praia não havia árvores de altura necessária; aquela que servia estava numa espessa floresta a uma distância de umas três *verss* (3) da praia. Foi necessário puxar a árvore através do mato e da capoeira para um terreno irregular. Foi preciso cortar outras árvores ou tocos, passar por barrancos íngremes e puxá-la por cima das pedras. Era impossível trabalhar à noite, portanto executamos todo êsse trabalho durante o dia. O

(3). — Uma *verss* é um pouco maior que um quilômetro. (Nota do tradutor).

dia 16 foi totalmente consagrado a êsse labor que o calor excessivo tornava insuportável. Os homens trabalhavam num mato espesso onde reinava uma calma absoluta e onde não se sentia o mínimo sôpro de ar. Os raios quase verticais do sol penetravam tôda a floresta e não havia lugar onde se pudesse esconder dêles. O calor era mais insuportável do que nos banhos turcos. Todavia nossos homens executaram do comêço até o fim êsse trabalho penoso sem descansar e até com alegria e sem visível cansaço.

No dia 18 de janeiro levamos da praia os instrumentos astronômicos, a tenda e todos os nossos apetrechos e aprontamo-nos para embarcar...

Continuarei mais adiante a narração da nossa viagem depois da partida do navio. Quero inserir aqui somente algumas observações a respeito do pôrto da ilha de Santa Catarina. Quase ao mesmo tempo que deixamos o pôrto da ilha de Santa Catarina a côrte portugêsa abandonou a Europa e chegou à América. Escolheu o Rio de Janeiro para residência da família real e sede do govêrno. Em consequência dêste importante acontecimento político o Brasil tomou um aspecto completamente diferente; além da reorganização das instituições internas, o comércio brasileiro, antes interdito a todos os povos, exceto aos portugêses, abriu-se logo aos inglêses e o pôrto de Santa Catarina, foi desde o início escolhido como ponto de reunião dos navios mercantes dêste povo. Os inglêses sendo neste período banidos e excluídos do comércio europeu, lançaram-se para tôdas as regiões, mesmo onde tinham a menor esperança de obter lucros e por isso o Brasil encheu-se imediatamente dos seus negociantes e dos seus produtos manufacturados. A mudança dos preços de diversos produtos extraídos no Brasil foi uma consequência normal dêsse acontecimento e por isso o pôrto de Santa Catarina tomou logo um aspecto bem diferente daquêle em que achámo-lo. Minha descrição refere-se assim ao tempo quando o Brasil não era ainda um reino independente, mas só uma colônia de Portugal, administrada de modo bem diferente do que agora.

A SITUAÇÃO, A HIDROGRAFIA E AS FORTIFICAÇÕES DO PÔRTO

A ilha de Santa Catarina está situada mais ou menos entre 27°19' e 27°50' de latitude sul; sua maior largura é de 6 milhas. Dois promontórios avançam em direção a O e W, um da ilha, outro da terra firme, sendo a distância de um ao outro de um quarto de milha. Êste canal forme a entrada sulina do pôrto que serve somente para pequenos navios. A extremidade do norte da ilha está a uma distância de 6¼ milhas do continente, seguindo o paralelo.

Desta linha começa, por assim dizer, a entrada do pôrto. Seu limite era ao norte entre o fortim de Santo Antônio que se acha

na ilha de Santa Catarina e um outro fortim, denominado Santa Cruz, construído numa ilhota separada da terra firme por um canal de largura não superior a 150 sagènes (4). A distância entre êsses fortins é de $3\frac{3}{4}$ milhas. Eles formam a defesa da entrada norte do pôrto, a mais importante para todos os navios. O comprimento do pôrto desde a entrada norte até a do sul é de $9\frac{3}{4}$ milhas e a largura máxima é de $6\frac{1}{2}$ milhas mais ou menos, mas nem todo êste espaço está apto a receber grandes navios.

Êste pôrto é um dos mais seguros de todo o mundo. Pode abrigar a maior frota de guerra ou mercante. O fundo é todo coberto de lodo; não há nenhum escolho, nem banco oculto; sua profundidade diminui pouco a pouco em direção às costas. O pôrto está ao abrigo de todos os ventos, excepto do NO, mas dêste lado nunca há ventos fortes. Nos meses de inverno há no hemisfério meridional ventos do sul muito fortes, mas que não duram muito e não podem ser perigosos, pois o pôrto está completamente fechado do sul e sua profundidade não é grande, de modo que o vento não pode levantar grandes ondas. Não há rios que escoam na baía, mas das montanhas descem muitos córregos, tanto em terra firme, como na ilha. Em alguns dêles a água é completamente transparente e tem gosto muito agradável.

A cidade de Nossa Senhora do Desterro está situada na margem sul do promontório da ilha Santa Catarina, na extremidade do qual foi construído o fortim São João. A distância entre a cidade e o fortim é de uma meia milha mais ou menos. A pequena baía que está na frente da cidade não é bastante profunda para grandes navios. Entretanto, na enseada diante dela, estavam ancorados dois ou três navios portugueses destinados ao comércio de cabotagem. Isso se dá somente no verão; pois no inverno é perigoso para os navios ancorar ali, porque a enseada está completamente aberta aos ventos do sul.

Além da cidade, nas margens da baía, há duas outras povoações. Uma se acha em terra firme e a outra na ilha. Além disso, ao longo de tôdas as costas estão disseminadas várias casas a certa distância uma da outra; no interior, segundo dizem os habitantes, não há nenhuma povoação perto. As montanhas e vastas matas virgens intransitáveis, habitadas por feras e cobras venenosas, impedem as comunicações para o interior. Por isso os habitantes constroem suas casas à margem das baías ou nas fozes e nas margens dos rios navegáveis; tôdas as comunicações entre povoações próximas ou distantes se fazem pela água. Mesmo os vizinhos que moram nas costas dessa baía, a uma distância de meio quilômetro, usam canos (assim se denominam pequenas embarcações feitas com o tronco de uma árvore), para fazer visitas uns aos outros. Achem mais fácil comunicar-se desta maneira do que atravessar o

(4). — 300 metros. (Nota do tradutor).

mato, no qual nem sempre há sendas. Até o correio é mandado por mar.

Essa província pertence ao vice-reino do Rio de Janeiro e tem comunicação por terra só com o Rio Grande por um rio situado ao sul de Santa Catarina a uma distância de 240 milhas mais ou menos. Nos vales da vizinhança desse rio há muito gado vacum que levam até lá por uma estrada que segue a beira-mar. Na cidade vi muitos cavalos que são usados, como me disseram, mais para a equitação do que para grandes viagens e para o trabalho. Da aldeia de Santo Antônio existe uma boa estrada para a cidade e na aldeia há carruagens para viajar.

As construções dos fortins foram deixadas sem cuidado e estão em péssimo estado. Acrescentamos que não possuem um número suficiente de canhões. Mesmo os canhões que estão em algumas baterias não parecem bons para serem usados. Foram fundidos no século XVII ou talvez antes e foram completamente abandonados. Com o tempo a ferrugem os tornou imprestáveis. Além disso, também as carretas apodreceram.

No que se refere à guarnição, ela anda ao par das fortificações. No fortim de Santa Cruz, onde mora o chefe da fortaleza, verificamos toda a sua força. Parecia que os soldados saíam somente para observar quando entrámos pelo pôrto. Examináramos com curiosidade. Admitindo que somente a metade deles saiu impelida pela curiosidade, toda a guarnição não deve ultrapassar 50 homens.

Suas fardas ou suas roupas parecem de mendigos. Os soldados estão quase todos descalços; as espingardas das sentinelas estão cobertas de ferrugem. As fisionomias pálidas e famintas revelam com evidência que eram tropas portuguesas. Não poderia ser escrita uma sátira mais cáustica e forte sobre a classe militar do que representar um quadro com tal figura escrevendo em baixo: "soldado".

Na cidade, porém, fiquei espantado com a guarda do governador: a estatura dos homens, seu aspecto, suas roupas e armas estavam em tal estado, que não somente nas colônias portuguesas das ilhas, como também em Lisboa, não vira soldados da guarda do rei tão bem apresentados. A verdade é que eles eram muito poucos e é possível que o governador mantenha sua guarda pessoal em melhor estado por conta dos outros militares que lhe são subordinados.

AS VANTAGENS E AS DESVANTAGENS QUE A BAÍA DE SANTA CATARINA OFERECE AOS NAVIOS QUE NELA ATRACAM.

Os navios, indo da Europa ao Pacífico e que atravessam o Atlântico, têm de entrar pelo menos num pôrto para abastecer-se de água doce e mantimentos frescos e dar descanso à tripulação.

Para tal há quatro portos: as ilhas do Cabo Verde, o cabo da Boa Esperança, o Rio de Janeiro e a ilha de Santa Catarina. Os que navegam pela rota oriental, isto é, contornando o cabo da Boa Esperança, escolhem geralmente os dois primeiros; ao passo que os que pretendem penetrar no oceano Pacífico pela rota ocidental, contornando o cabo Horn, atracam num dos dois últimos. Falarei aqui só da baía de Santa Catarina e somente daquilo que vi com meus olhos e conheci por experiência própria.

A situação geográfica deste porto é uma das suas vantagens principais: está no caminho, tanto dos navios que navegam em direção ao Pacífico pela rota ocidental, quanto pela oriental. As costas vizinhas não têm bancos de areia e escolhos; é fácil e seguro chegar ao porto em qualquer estação e com qualquer vento; a sonda sempre marcará a distância exata. A entrada do porto está completamente livre, não apresenta nenhum perigo e achá-la, vindo do alto mar, não é difícil.

A principal vantagem desse porto para os navegadores (vantagem que eles não devem perder de vista) é, porém, a fartura dos diversos gêneros alimentícios frescos e a preço moderado.

As leis de Portugal proibiam aos seus súditos brasileiros não somente comerciar com os estrangeiros, mas também com os portugueses fora dos dois portos principais — Salvador e Rio de Janeiro. Todos os produtos eram levados para estes dois portos em pequenos navios de cabotagem e de lá mandados para a Europa em grandes comboios; portanto os demais portos não têm comércio próprio. Ali não há ricos negociantes, nem empresas comerciais e eles são pouco povoados; por causa disso os produtos aí produzidos são baratíssimos. Os principais são o arroz, o café e a pesca das baleias. Há em Santa Catarina um grande engenho para a exploração total das baleias. O direito de pesca foi concedido pelo governo a uma companhia de negociantes e é muito lucrativo. Ao chegar vimos grande quantidade de baleias quase na entrada da baía.

Dizem que o café local é o melhor de todo o Brasil. A terra produz também muito açúcar; as verduras e frutas crescem em grande quantidade. Encontramos melancias, abacaxis e bananas maduras. Os limões e as laranjas estavam ainda verdes e pequenos; há muitas abóboras e gostosas.

Há bastante gado vacum e porcos, mas não vi carneiros. Trazem o gado das margens do Rio Grande. Ali existe tanto que o matam somente para curtir o couro. Das aves domésticas há muitos perus, galinhas e patos. Há muitas aves selvagens, segundo dizem os habitantes, nos lagos e nas baixadas. Os habitantes contam que em certas épocas do ano os peixes entram na baía aos bancos; a pesca então é abundante. La Pérouse esteve aqui em novembro

e escreve que durante sua estadia bastava jogar a rede para tirá-la cheia de peixe. Quanto a nós não fomos tão felizes. Não pescamos quase nada com os anzóis e com a rede retirámos em três horas no máximo uns quarenta peixes; eram do tamanho de um harenque, mas um pouco mais cheios e mais gostosos. Não tiveram maior êxito os nativos, que pescavam com anzóis dos seus botes ao nosso lado. Começavam geralmente a pescar desde manhã cedo e ao meio dia levavam os peixes para nos vender e nunca vimos muito peixe nas suas canoas.

A baía de Santa Catarina tem mais uma vantagem: o gênio bom e pacífico da gente que mora nas suas margens. Esta gente é supersticiosa, preguiçosa e pobre, mas honesta, amável e serviçal. Não nos roubaram nada, nem tentaram fazê-lo, apesar de apresentar-se a ocasião. Às vêzes, pediam por aquilo que vendiam mais do que para os seus patrícios, mas a diferença era muito pequena. Aliás era muito natural: onde é que os habitantes não se aproveitam da ignorância e da inexperiência dos estrangeiros? Em sua honra quero ainda acrescentar que ao fornecer na corveta mantimentos frescos, verduras e frutas e serem pagos nos primeiros dias quase sem regatear, êles não procuraram aumentar os preços, o que teria sido fácil, inventando algum pretexto. Todavia, os alemães e ingleses estabelecidos aqui, não possuem a mesma simplicidade.

Tenho de apontar ainda as desvantagens dêsse pôrto. Na minha opinião são duas: uma permanente e outra temporária. Não há ali nem arsenal marítimo do Estado real, nem estaleiros particulares, de modo que ninguém constrói navios nessas paragens; por isso é impossível encontrar equipamento marítimo e artesões. Portanto, o navio que sofrer consideráveis avarias não poderá receber nenhum auxílio neste pôrto e terá de executar os consertos com seus próprios materiais e seus homens, o que não é sempre possível, pois às vêzes não se pode fazer nada sem as instalações de um estaleiro; além disso é muito difícil achar a madeira desejada. Eu já disse quanto trabalho nos custou trazer para a praia uma árvore para uma verga do traquete de 34 pés. Nas montanhas crecem ótimas árvores; não sei como as denominam os botânicos, mas os navegadores as conhecem como pau brasileiro. Êle é avermelhado, muito duro e quando verde, é tão pesado, que afunda na água.

Quanto à desvantagem temporária, dela sofrem os navios apenas em fins de fevereiro, em março e abril depois do calor excessivo do verão. Há então surtos de doenças epidêmicas, cujas conseqüências são às vêzes funestas, sobretudo para as pessoas não acostumadas a êste clima. Salientamos todavia que isto é bem diferente aqui do que se dá em outros lugares da América ou da Índia Ocidental, onde a febre mortífera e contagiosa devasta cada ano povoações inteiras. Aqui dizem os habitantes não é todo ano que tais doenças apresentam perigo.

II

Na aurora do dia 5 de novembro avistamos a entrada do Rio de Janeiro (5), na qual entramos mais ou menos ao meio dia. Na entrada demos salvas ao fortim Santa Cruz e, em conformidade com os tratados, recebemos um disparo em resposta de cada um dos nossos, quando entramos completamente na baía. Vieram ao nosso navio dois oficiais portugueses em dois botes diferentes a fim de saber quem éramos, de onde chegávamos, etc. Um deles era da policia maritima e, o outro, capitão de marinha e ajudante de ordens do rei. Ele nos visitou, pois tinha por obrigação fazer relatórios ao rei da chegada de todos os navios de guerra estrangeiros.

Após lançar as âncoras mandei imediatamente dois oficiais à cidade em busca do nosso cônsul geral, que, à noite, veio ver-me com eles. Combinamos com elle a melhor maneira de abastecer a corveta de tudo o que ella necessitava, a fim de continuar nossa viagem sem perda de tempo. Soube com grande prazer que no dia 8 do mesmo mês um navio inglês ia partir directamente para a Inglaterra e que nelle ia viajar um conhecido do cônsul, que levaria a minha correspondência a Londres.

Na manhã do dia 6 lançamos duas âncoras e depois disso desembarquei com os officiaes, jantei em casa do nosso cônsul geral e passei o dia todo com elle. Sua casa nos subúrbios era um lugar encantador.

Nada disse ainda da temperatura atmosférica do ar, que tivemos durante a nossa travessia; fomos muito felizes pois não houve nem grande calor, nem frio e durante a viagem a corveta não soffreu nenhuma avaria e chegou ao Rio de Janeiro em bom estado, do mesmo modo que a sua tripulação.

Permaneci todo o dia 7 de novembro na corveta preparando as cartas que às 6 horas da tarde entreguei ao cônsul geral para serem enviadas a Londres. Dei-lhe também a lista dos gêneros alimentícios de que precisávamos, pedindo que os conseguisse o mais cedo possível.

Nesse dia visitou-nos de novo o capitão da marinha, ajudante de ordens do rei. Elle me declarou que sua majestade estava encantado de ver em sua capital um navio de guerra do imperador da

(5). — No dia 25 de agosto de 1817 Golovin partiu de novo de Cronstadt para uma viagem de exploração ao norte do Pacifico. Comandava desta vez uma grande corveta, a "Kamtchatka", que alcançou rapidamente as costas do Brasil. Na manhã do dia 4 de novembro chegou perto do Cabo Frio e na manhã do dia 5 aproximou-se do Rio de Janeiro. Na travessia de Portsmouth para o Brasil houve um encontro curioso. Na noite do dia 12 de outubro foi avistado pelo "Kamtchatka" um grande navio que imaginaram ser um corsário dos insurrectos espanhóis da América do Sul que, segundo noticias inglesas, atacavam navios de todas as nacionalidades. Portanto, foram tomadas medidas de precaução e o navio russo preparou-se para a batalha. Toda a noite os dois navios não se perderam de vista e somente de manhã ficou estabelecido que o "corsário" era um navio de guerra inglês que, por sua vez, suspeitava ser o "Kamtchatka" um corsário. Aconteceu que o comandante do navio inglês era um velho amigo de Golovnin e depois disto os dois navios navegaram juntos até ás costas brasileira. (Nota do tradutor).

Rússia, que êle muito respeitava e que o rei tinha dado ordens para que nós fôsse prestada tôda e qualquer ajuda de que precisássemos.

Pedi ao ajudante de ordens exprimir a sua majestade minha gratidão e declarei que acreditava ser meu dever tornar ciente meu govêrno desta amabilidade; porém, tendo sido bem abastecido de tudo em nossos portos, não necessitava de tal ajuda.

Esse ajudante de ordens do rei me deixou a impressão de um homem muito bom e serviçal; sua erudição, porém, não era muito grande. Avistando no meu camarote um crucifixo, de repente, pô-se a fitá-lo com grande espanto e exclamou: “Mas êste é Jesús Cristo?” — “Sim, senhor!” — “Então o senhor crê no Cristo?” — “Naturalmente!” — “E todos os russos creem?” — “Não há dúvida, todos os russos creem”, respondi com espanto. “O senhor não sabia disso?” — “Nunca ouvi, disse êle, que os russos fôssem cristãos, sempre imaginara serem êles gregos”. Sem dúvida pensava que éramos pagãos e criamos em Júpiter, Mercúrio e outros deuses.

Na noite do mesmo dia, nosso cônsul mandou dizer que sua majestade em resposta ao seu pedido de audiência dignou-se responder que teria imenso prazer em receber, a mim e aos meus officiais, logo que melhorasse de uma indisposição de que soffria e que o dia para tal cerimônia seria marcado por êle.

Apesar de ter sido curta a travessia para o Rio de Janeiro, o fato é que tínhamos atravessado todo o cinturão quente saindo de um clima frio e tudo isso com muitas chuvas, de maneira que a parte superior da corveta precisava de alguns pequenos reparos, do mesmo modo que o cordame e as velas. A tripulação tratou dêsses reparos assim como do transporte de água doce. Nessas occupações os portuguezes não nos prestaram nenhuma ajuda que, é verdade, nem tínhamos pedido. Pedi apenas que nos trouxessem água doce em barcos maiores do que os nossos; o nosso cônsul recebeu do ministro da marinha em resposta a sua carta, mandada alguns dias antes, a informação de que tinha sido dadas ordens para nos mandar imediatamente água doce: entretanto não a recebemos nos dias seguintes e continuamos a transportá-la em nossos botes a remo e com nossa gente. Tais são os portuguezes com as suas promessas e a sua ajuda! De início tinham oferecido êles próprios em nome do rei e do comandante do porto ajudar-nos, mas numa coisa tão pouco importante quanto o transporte de algumas toneladas de água doce, não quiseram trazê-la do porto, onde têm para isso navios apropriados e tôdas as comodidades. Fiquei contente, aliás, que êles não nos tivessem dado água, pois êles teriam dado a essa pequena coisa a importância de um grande favor e teriam obrigado nosso encarregado de negócios a fazer a êsse respeito uma representação ao czar, impelindo-o a oferecer uma condecoração russa a um funcionário qualquer. Em geral, o melhor é não pedir favores a ninguém em portos estrangeiros quando se pode dispensá-los.

Todavia, todos foram bastante corteses. O comandante da esquadra, que estava então no porto, mandou seu capitão nos dar as boas vindas e oferecer-nos os serviços que dependiam d'ele. O segundo comandante veio mesmo nos fazer uma visita, antecipando a minha. Os comandantes de duas fragatas austríacas que acompanharam de Livorno até aqui a arquiduquesa, espôsa do príncipe herdeiro do Brasil (ela tinha chegado a bordo de um navio de linha português); também me deram a honra das suas visitas e na mesma hora da nossa chegada, mandaram-me oficiais oferecer seus préstimos e sua ajuda, dos quais, porém, não tivemos a menor necessidade.

Durante nossa estadia no Rio de Janeiro, quando nossas ocupações o permitiam, íamos sempre à cidade e seus arredores para visitar o que ella tinha de interessante. No dia 9 de novembro, eu e a maior parte dos nossos officiaes tomamos carros de aluguel e visitamos quase toda a cidade, guiados pelo cônsul russo que nos acompanhava e tudo explicava. Como já estive na Índia Ocidental, não me espantou a situação dos pretos no Brasil, mas os meus companheiros ficaram muito admirados com o assim chamado "mercado dos pretos": é uma rua comprida que se chama Volonga (Via Longa?), onde em cada casa há uma loja, na qual não há outra mercadoria, senão pretos para serem vendidos. Estão elles sentados em bancos e os fregueses chegam, os examinam, os apalparam, informam-se a respeito da sua saúde, regateiam e os compram como qualquer gado doméstico.

No dia 11 de novembro o nosso cônsul nos convidou a mim e a alguns officiaes e cadetes da marinha, para ver uma cachoeira, a uns 25 quilômetros da cidade, lugar muito bonito. No fim de um vale largo, fértil e muito bem cultivado encontra-se essa queda d'água, que cai sobre dois terraços; cada um dos quais tem a altura de 80 metros. Ao lado da cachoeira, sob uma enorme pedra, há uma gruta na qual dois nichos estão esculpidos na pedra, encontrando-se ainda uma mesa e bancos feitos do mesmo material. Aqui, dizem, escondeu-se há uns cem anos, durante o assédio do Rio de Janeiro pelos franceses, o bispo local com seus padres, celebrando aí as missas (6). Na mesa os visitantes recortam os seus nomes. Almoçamos aí mesmo e ficamos até o nosso pintor Tikhonof (que acompanhava a expedição) terminar um desenho da cachoeira. Depois voltamos para casa a meio caminho da cidade, onde tínhamos deixado as carruagens. Tínhamos ido a cavallo até a cachoeira, pois essa parte do caminho era montanhosa e tão ruim, que somente se podia atravessá-la com cavalos acostumados às montanhas. Nessa casa a meio caminho nos esperava a espôsa do cônsul. Jantamos ali e voltamos para cidade só à noite.

(6). -- Os franceses tinham desembarcado tropas num profundo braço de mar a oeste da cidade; collocaram baterias nas colinas e ameaçavam queimar a cidade, bombardeando-a; mas o vice-rei consentiu em salvá-la, pagando uma grande quantia. Após serem pagos, os franceses afastaram-se immediatamente.

Este caminho pode ser comparado com a estrada de Peterhof (7) porque, após sair da cidade e até as montanhas, há de ambos os lados da estrada casas de campo dos cortesões e de pessoas de posse. As casas são aqui geralmente pequenas mas os jardins vastos e lindos. Mas estes jardins não constituem algo de extraordinário: todo o Brasil é um jardim.

No dia 16, Langsdorf comunicou-me que o rei nos receberia no dia seguinte, à noite, no seu palácio de verão, para onde devíamos dirigir-nos às 6 horas e meia, afim de estarmos aí às 8 horas (8).

Preparávamo-nos para sair, quando o cônsul comunicou-me que o rei tinha recebido notícias de uma revolta em Lisboa e transferira nossa recepção para segunda-feira, dia 19. (Após essa revolta foram enforcados em Lisboa Gomes Freire e alguns funcionários do Estado). Todavia, como estávamos prontos para sair ao mar e como tencionávamos partir no dia seguinte, não pensávamos mais ter a honra de ver sua majestade. Entretanto, no dia 17 o tempo piorou: soprava um vento de sul-oeste que nos impediu de partir, de maneira que no dia indicado, às 7 horas da tarde, fui com cinco oficiais e o cônsul para o palácio de verão, distante do Rio de Janeiro sete ou oito quilômetros (9). Quando chegamos o rei estava na igreja assistindo a reza. Permanecemos de pé na porta da igreja e esperamos quase uma hora; ouvimos a música real e o câoro: tocavam e cantavam muito bem, mas estranhámos ver que tanto os músicos como os cantores, entre os quais havia muitos pretos e mulatos, estavam trajados de qualquer jeito e em geral muito mal.

Depois da missa o primeiro camareiro do rei, trajado com uma rica farda vermelha, com duas condecorações, anunciou-nos e, depois de esperarmos um quarto de hora numa galeria, abriu-se de repente a porta que dava para uma enorme sala na extremidade da qual havia algo parecido com um trono emoldurado de cortinas brancas. A sala era muito mal iluminada. O rei, num uniforme azul com duas condecorações, faixa, espada e uma bengala, estava de pé ao lado de uma mesa, com seu camareiro atrás. Segundo a etiqueta da corte portuguesa, curvamo-nos ao entrar na sala diante do rei, na metade da sala curvamo-nos outra vez e, após aproxi-

(7). — Peterhof — residência imperial de verão nas vizinhanças de Petersburgo com um magnífico palácio, destruído pelos alemães em 1944. (Nota do tradutor).

(8). — Golovnin não tinha dito ainda que o cônsul do qual falava era Langsdorf (Gregório Ivanovitch) (1774-1852), conhecido cientista e explorador. Ele era membro-correspondente da Academia Russa de Ciências e participou da primeira expedição russa em redor do mundo, a de Krusenstern e Lisianski (1803-1806). Explorou depois a América Russa (o Alasca) e voltou a Petersburgo através da Sibéria. Em 1812 foi nomeado membro da Academia Russa e no mesmo ano cônsul geral da Rússia no Brasil. Em 1822-28 explorou por conta da Academia Russa as regiões do Brasil oriental e central e colecionou materiais precisamente sobre a flora e fauna do país, assim como referentes à etnografia das tribos índias do Brasil. (Nota do tradutor).

(9). — O edifício não se assemelhava a um palácio: pertencia a um particular e foi comprado pelo rei, porque não havia outro melhor.

marmo-nos dêle, saudamos uma terceira vez. Depois disso êle nos saudou e fêz dois passos em nossa direção. Langsdorf na qualidade de encarregado de negócios nos apresentou. Então o rei começou a falar comigo da nossa viagem, da corveta, perguntou se gostávamos do clima local e da cidade e após fazer uma dez perguntas, saudou-nos, desejando-nos boa viagem. Saímos recuando até a porta e fizemos outra vez as três saudações.

A chuva e um vento fresco do sul continuaram todo o dia 20. Resolvi então sair da baía com o intuito de afastar-me 80 ou 100 milhas das costas. Esperávamos encontrar ali um bom vento de sudeste ou de este e um tempo melhor.

Quero mencionar a amabilidade e atenção que nos demonstrou o capitão da corveta dos Estados Unidos da-América do Norte que se achava no Rio. Êle veio primeiro fazer-me uma visita e convidou-me para um almôço junto com o embaixador norte-americano e tôda a família dêste, à qual êle me apresentou. O embaixador e sua família foram muito amáveis comigo, do mesmo modo que os outros convidados de outras nacionalidades. Pertenciamos a nove povos diferentes — russos, norte-americanos, inglêses, austríacos, holandeses, italianos do papa, venezianos, ilírios e franceses; mas não havia nenhum português nem brasileiro, donos daquele país. Encontrei também no Rio de Janeiro uma senhora de origem tcheca, espôsa de uma cientista austríaco, que tinha chegado há pouco tempo. Essa pessoa tinha mcrado muito tempo em Moscou, na qualidade de governante duma família de alta nobreza e falava russo muito bem. Era agradável encontrar tão longe da sua pátria gente que conhecia e falava o russo, língua tão pouco conhecida nos países estrangeiros.

OBSERVAÇÕES A RESPEITO DO RIO DE JANEIRO E DO BRASIL EM GERAL.

Rio de Janeiro, assim chamada na conversa habitual, ou cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, segundo as atas oficiais, é a capital do Brasil. Esta cidade acha-se numa vasta baía protegida de todos os ventos; os primeiros europeus que a visitaram, denominaram-na de "rio", pois imaginavam que a baía fôsse um rio; após esta denominação tornar-se de uso geral, nunca se pensou em modificá-la. A cidade está situada na margem sudoeste da baía, num lugar bem baixo e está rodeada de altas montanhas, ou melhor, está situada entre morros, pois há elevações até no centro da cidade, nas quais são construídas igrejas e mosteiros. Êsses morros escondem grande parte da cidade para os navios que entram na baía e reduzem o espetáculo que se apresenta aos olhos. Também a vizinhança das grandes montanhas faz parecer menores todos os edifícios. Por isso, antes de desembarcar e visitar a cidade

por dentro, ela nos parecia de pouca importância, quando na realidade é bastante grande. As casas da cidade são geralmente feitas de tijolos e pintadas de branco; a maior parte delas tem dois andares, mas há também muitas de um andar; raras são as de três andares, pois não se constroem casas grandes, porque o governo logo se aproveita delas para alojar os funcionários e quase que as confisca aos proprietários. Em muitas casas de um ou dois andares há "acréscimos" ou super-estruturas: umas em forma de áticos, outras de mirantes. Os habitantes gostam em geral de adornar suas casas. Em redor das portas e das janelas há madeira ou molduras de cores diferentes; nos cantos colocam vasos e estatuetas. Isto tudo faz com que as ruas, em geral muito estreitas, sejam de uma estranha variedade de cores e aspectos. As ruas são pavimentadas de blocos de pedra com passeios estreitos.

Em toda a cidade não há um único edifício, tanto oficial, como particular, que seja digno da atenção de um europeu pelo seu tamanho ou pela beleza da sua arquitetura.

O palácio real, situado a beiramar, perto do cais principal, parece mais uma casa particular. Não há grandes igrejas, nem mosteiros; somente as fortalezas são bem construídas, mas ao que se afirma, nelas reina grande desordem. Nelas a entrada está proibida e por isso não pudemos vê-las por dentro.

O Rio de Janeiro possui 120.000 habitantes. Afirma-se que para cada homem branco há 15 pretos. Havia ali na época da nossa visita uns 4 ou 5 mil militares. Essa cidade é considerada o maior centro comercial do Brasil. Há ali agora 60 casas comerciais inglesas que exportam grande quantidade de açúcar, arroz, algodão e café. Elas recebem essas mercadorias em troca de produtos ingleses. A província do Rio é conhecida pelo seu ótimo café, a de Pernambuco (os estrangeiros chamam às vezes essa província de "Olinda", mas os portugueses não conhecem outra denominação além de "Pernambuco"), pelo algodão e São Salvador (10) pelo melhor açúcar.

A população e a quantidade de produtos do Brasil aumentaram muito após a chegada da família real. Simultaneamente com o rei emigraram para o Rio de Janeiro 20.000 portugueses e desde então chegam ininterruptamente portugueses e estrangeiros, que compram terras e empreendem plantações; chegou ultimamente um rico francês de São-Domingos, comprou uma grande fazenda e empregou no trabalho 50 pretos; em pouco tempo plantou 50.000 pés de café. Nesse cônsul Langsdorf também comprou perto do Rio de Janeiro um terreno da superfície de uma légua portuguesa quadrada, pelo preço de 5.000 piastras. Planta aí café e já tem mais de 1.000 pés.

(10) — Os portugueses não chamam essa província de São Salvador, mas de Bahia, quer dizer — Bahia de Todos os Santos.

Antes da chegada da família real havia uma excessiva severidade para com os estrangeiros. Ninguém podia desembarcar sem ser acompanhado de um soldado, nem passear pela cidade sem escolta. Os estrangeiros não eram em geral autorizados a sair da cidade. Agora, ao contrário, eles gozam da mesma liberdade que nas capitais européias. Estivemos a 25 quilômetros da cidade sem sermos acompanhados de um único português. Nossos barcos a remo nunca foram revistados, quando iam a terra; quanto a nós mesmos, tanto oficiais como marinheiros, passeávamos sem nenhum contrôlo. Os estrangeiros estão também autorizados agora a viajar pelo interior do Brasil e fazer suas observações. Ultimamente chegaram aqui uns cientistas austríacos e foram autorizados a viajar por todo o país, onde e como desejavam.

É digno de notar também que não se proíbem visitas às minas. Langsdorf esteve numa delas. A região onde se extrai o ouro está a 500 quilômetros de distância do Rio e chama-se "Minas". Todavia não há nela minas verdadeiras: a terra é tão rica em ouro, que quando lavada, acha-se nela bastante ouro. Todos estão autorizados a extraí-lo por esse método, com a condição de entregar uma quinta parte do ouro ao rei. Os particulares estão também autorizados a extrair pedras preciosas, cedendo uma certa parte ao fisco.

Mas os diamantes, onde quer que sejam encontrados, pertencem ao rei e o governo toma as medidas mais severas para impedir sua exportação clandestina, nem sempre, aliás, com êxito. Ao que se afirma, o contrabando dos diamantes atinge vultosas quantias cada ano. Há uns dez anos um cientista inglês que viajava pelo Brasil, recebia autorização para visitar as minas de diamantes sem ser revistado na saída (11). Usando dessa autorização, exportou grandes tesouros para Londres, onde abriu um comércio de pedras preciosas. Mal pagou, porém, os fiscais portugueses pela sua complacência: publicou um livro no qual descreveu todos os abusos e astúcias, usados no Brasil na exportação clandestina dos diamantes. Citou também o nome dos funcionários que participavam dessas fraudes. Quando o governo soube desse livro, fez julgar todos os que foram nomeados nele e ordenou seu enforcamento.

No Rio de Janeiro pode-se abastecer de tudo o que for necessário para viver. Muitas coisas são, porém, importadas da Europa e são muito caras: por exemplo, as cebelas são importadas do Porto, as batatas, manteiga e queijo da Irlanda e da Inglaterra; o gado é trazido do Rio Grande do Sul e por isso a carne é muito ruim e absolutamente sem gordura.

No que se refere aos produtos europeus, poder-se-ia dizer que os ingleses inundam esta cidade com seus produtos. O povo in-

(11). — Notemos que todos os que voltam das minas de diamantes são revistados da cabeça aos pés. São às vezes também desfeitas as selas e quebradas as malas para que os diamantes não sejam escondidos entre as táboas destas.

glês goza aqui de grandes privilégios comerciais. Em primeiro lugar, os ingleses podem exportar para o Brasil todos os produtos das suas fábricas e manufaturas, sem exceção alguma. Em segundo lugar, pagam um imposto de 15% sobre as mercadorias importadas, ao passo que os próprios portugueses pagam 16% e os outros estrangeiros 24%.

Os comerciantes ingleses aqui estabelecidos não importam nada por conta própria, mas recebem as mercadorias da Inglaterra em consignação e cobram pela venda e pela transferência do dinheiro 7½%, ao passo que para a compra e envio dos produtos locais recebem uma comissão de 5%. Assim eles enriquecem rapidamente e não correm o risco da falência.

Todavia maior lucro têm os capitalistas que emprestam dinheiro a juros elevados aos moços que resolvem fazer fortuna com o comércio na Índia ou na China. Isto se passa da seguinte maneira: um moço de boa conduta, que quer tentar fortuna no comércio e que mereceu a confiança de pessoas ricas, empresta o dinheiro sob a fiança dessas pessoas a 30-35% anuais, compra mercadorias e vai com elas para a Índia. O empréstado paga 8% para segurar-se contra o naufrágio e outros acidentes de viagem. Assim ficam-lhe 22% garantidos. Em caso do devedor malograr no comércio ou ter calculado mal o negócio, a dívida é paga pelo fiador e, em caso de catástrofe marítima, pela agência de seguros (12).

Enfim, quero fazer algumas observações a respeito dos abastecimentos que os navegadores cansados podem encontrar no Rio. É claro que os navios que partem da Europa para grandes viagens abastecem-se em seus países de gêneros alimentícios, tais como bolachas, carne salgada, óleo etc., de modo que durante a viagem necessitam só de gêneros alimentícios frescos que o Rio de Janeiro pode fornecer em grande quantidade a toda uma frota. É verdade, que nem todos são da melhor qualidade: por exemplo, como já disse, a carne de vaca e de carneiro é muito ruim, porque o gado é conduzido de longe, das províncias de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul e mata-se antes que tenha o tempo para engordar. Vi rebanhos de bois trazidos para a cidade: só tinham couro e ossos e por isso a carne é seca, dura e sem gordura nenhuma. Há muitas aves gostosas (galinhas, patos e perus) e que são bem baratas.

Essa localidade abunda também em peixe. Porém, os navegadores que vão pescar na baía do Rio de Janeiro devem saber que há ali duas espécies de peixes venenosos, mas que não são difíceis de distinguir: um é semelhante à enguia e é escorregadiço, e o

(12). — Omitto aqui as observações do autor a respeito das vantagens que o Rio apresentava aos veleiros em trânsito para o Pacífico ou o Oceano Índico, referentes aos ventos que sopravam nessa região, porque perderam agora seu interesse. (Nota do tradutor).

outro é um peixe feio com uma grande cabeça e um nariz semelhante ao das aves.

Quanto aos gêneros alimentícios, o que há muito são as verduras; os mercados abundam delas, sobretudo de couve, alface, abóbora e rabanete. Também há muitas frutas nas diversas estações do ano; quando estivemos no Rio era a época das melancias, das bananas, das laranjas, dos limões e de algumas outras frutas. Não havia abacaxi maduro. Também são baratíssimas as frutas cristalizadas.

A cebola, o coco e as batatas são importadas e por isso não são baratas, mas podem ser encontradas em qualquer quantidade.

A certa distância da cidade pode-se caçar a vontade; há muitas perdizes, pombas selvagens etc., mas um pouco longe para os navegantes de passagem poderem aproveitar-se da caça. Há todavia na baía, não longe do ancoradouro, uma grande ilha (indicada nos mapas como ilha Real), que abunda em caça; nela porém é proibido pescar e caçar, pois é terreno reservado ao rei.

No Rio de Janeiro pode-se ainda arranjar alguns gêneros alimentícios dos quais é bom abastecer-se, pois são ótimos alimentos para navegantes, como o arroz que é bom e barato, o rum que de início é bem ruim, mas que melhora com o tempo. Há também um produto que substitui o sagu: é uma semolina feita de raiz de mandioca e que se chama tapioca. A mandioca é uma planta muito conhecida de cuja raiz fazem farinha, utilizada na comida dos pretos; a tapioca é a parte melhor desta raiz.

No que se refere ao aparelhamento marítimo, êle existe no Rio, mas em pequena quantidade e é muito caro. A reparação dos navios é vagarosa e muito cara. Antes existia ali um estaleiro real, no qual se construíam navios, mas que foi suprimido por causa das dificuldades do fornecimento da madeira. Constroem-se agora navios em São Salvador onde há maiores florestas mais próximas da cidade. No arsenal do Rio de Janeiro quase não existe nada. Percorri-o em tôdas as direções e nada vi além de alguns velhos mastros e galeras reais meio podres sob a douradura.

A situação geográfica do Rio de Janeiro, que está quase no trópico, pode fazer pensar que o calor é insuportável para os europeus, mas há os assim chamados ventos do mar, que existem em tôdas as regiões quentes e que sopram do mar, com bastante força, durante o dia todo. Esses ventos refrescam a atmosfera e tornam a estadia a beiramar não só tolerável, mas até agradável. No Rio de Janeiro o vento do mar sopra geralmente ao meio dia, vindo de leste e sopra quase todo o por do sol. Depois disso, durante algumas horas, reina a tranquilidade; depois começam a soprar ventos leves, vindos de diferentes rumos e assim até o nascer do sol. Depois disso vem a calmaria que continua até começar o vento marítimo. O maior calor é durante a calmaria matutina. Durante nossa estadia ali nunca excedeu 26° Reaumur (ao meio dia), ao

passo que a temperatura mais baixa foi de 14° (durante a chuva). As medias diárias foram de 17° a 20°. Estivemos no Rio de Janeiro, porém, no começo do verão quando o grande calor não tinha ainda começado, o que se dá em janeiro e fevereiro.

O tempo durante nossa estadia foi muito instável. De 17 dias que passámos na baía do Rio de Janeiro houve 5 dias em que choviscava o dia todo e o tempo estava encoberto e escuro; isso sempre se dá quando os ventos vêm do sudoeste. Não houve ventos fortes durante nossa estadia, sempre foram moderados. Houve só uma trovoadá, não muito forte, nem demorada. Os habitantes dizem que as trovoadas eram antes mais frequentes e fortes, mas tornaram-se mais raras após a chegada do rei.

* * *

No Rio de Janeiro o embaixador da Espanha, por intermédio do nosso cônsul, convidou-me para ir a sua casa e me pediu um favor muito importante para a côrte da Espanha e que consistia no seguinte: desde que os portuguezes se apossaram de Montevidéu as relações entre espanhóis e portuguezes tinham-se tornado péssimas. As grandes potências europeias se encarregaram de ser os intermediários entre esses dois países e receberam do embaixador portuguez em Paris a promessa de que sua côrte devolveria Montevidéu aos espanhóis. Na realidade, porém, mandavam-se constantemente reforços do Rio de Janeiro para lá e nesse momento estavam prontos três mil soldados afim de partir para Montevidéu. Quando o embaixador da Espanha pedia explicações, recebia respostas as mais impertinentes e altivas. "Cada missiva do gabinete brasileiro é uma verdadeira declaração de guerra", disse-me êle, falando das notas que lhe dirigiu o ministério local.

O ministro espanhol devia avisar o mais breve possível o vice-rei do Peru da situação entre as duas côrtes, assim o exigia a segurança das possessões espanholas na América do Sul e, como êle não tinha outro meio, recorreu a mim e me pediu que, em consideração à amizade e às boas disposições do nosso monarca para com a Espanha eu concordasse em tocar no Peru e levar para lá sua correspondência. Como eu tinha tempo para fazê-lo e como isso não encompridava minha viagem para o Kamtchatka, consenti de boa vontade em prestar esse serviço à côrte da Espanha, o que, segundo as afirmações do nosso cônsul geral seria agradável à sua majestade imperial (13).

(13). — Ao passar a 200 quilômetros da foz do Rio da Prata, Golovnin preparou-se para resistir a um possível ataque dos insurretos espanhóis, pois no Rio de Janeiro afirmava-se que esses "amotinados" atacavam os navios de todas as nacionalidades, exceto os ingleses. Quanto aos russos eram considerados como aliados do rei da Espanha. O navio de Golovnin encontrou na região do Rio da Prata um barco russo saindo de Buenos Aires, cujo capitão lhe comunicou que não somente tinha sido bem tratado, mas que em todos os seus negócios comerciais encontrou um tratamento justo e honesto. Até lhe deram preferência deante dos comandantes dos outros barcos e de outra maneira não era chamado senão do capitão de uma grande nação. (Nota do tradutor).