



O império no fundo do mar

Documentos da Royal Society mostram debate entre Estado e ciência a partir de naufrágio no Brasil

Após ter lido a versão em inglês da matéria *Uma incômoda pitada de magia* (edição 199 de Pesquisa FAPESP), Keith Moore, diretor dos arquivos da Royal Society, enviou uma mensagem avisando que havia se deparado com documentos sobre o debate iniciado na instituição após o naufrágio da fragata inglesa HMS Thetis em 1830 em Cabo Frio. Para Moore, não se tratava apenas de um caso curioso ocorrido que calhara acontecer no Brasil, mas de um evento que levantava questões importantes sobre o desenvolvimento da ciência da época.

Com uma tripulação de 300 homens e armada com 46 canhões, a Thetis voltava para a Inglaterra com US\$ 810 mil, em valores da época. Para Moore, era um caso que levantava questões importantes sobre o desenvolvimento da ciência. No desastre, não se perdia apenas o tesouro, mas a crença no funcionamento da rede imperial inglesa, vista como infalível, e se colocava em xeque a capacidade dos ingleses de agir a distância. Era urgente descobrir o que acontecera e a ciência foi chamada a intervir, para entender as causas do naufrágio e, depois, recuperar a fortuna enterrada no fundo do mar. Esse processo está regis-

trado nos documentos das discussões na Royal Society. Para Moore, o grande interesse científico que houve pelo desastre da HMS Thetis está relacionado ao início do movimento de união entre Estado e ciência a partir da questão marítima. Incipiente em início do século XIX, essa ligação seria a base para a expansão imperial britânica do século XX.

A história do naufrágio é conhecida, mas a documentação só foi explorada por dois pesquisadores, ambos da Universidade de Londres: Felix Driver, do Royal Holloway, e Luciana Martins, do Birkbeck, autora de *O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico* (2001). A dupla pesquisou o tema em *Shipwreck and salvage in the tropics: the case of the HMS Thetis, 1830-1854*, no *Journal of Historical Geography*. “O estudo da Thetis revela o que acontecia quando a rede de poder e conhecimento se quebrava e de que maneira a ciência foi chamada a reparar e recompor essa estrutura que mantinha em funcionamento o império inglês”, fala Luciana Martins. A pesquisadora brasileira doutorou-se em geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e há 17 anos está radicada em Londres, onde trabalha no Departamento de Estudos Ibero-Americanos no Birkbeck.

O quadro *Death of a ship, H.M.S. Thetis* de Owen Stanley (sem data), a única imagem conhecida do navio

“O interesse pela Thetis vem do encontro com as pinturas a óleo do resgate do tesouro de John Christian Schetky no National Maritime Museum, em Londres, com lembranças da minha adolescência, quando passava férias em Arraial do Cabo, onde o naufrágio se tornara parte das lendas locais”, conta. Mais tarde viu que as lembranças do passado tinham uma importância para a história da ciência e, com Felix, foi aos arquivos, incluindo-se o Brasil, onde quase não há material.

Felizmente, os ingleses demonstraram um interesse muito maior sobre o desastre, como comprovam os documentos que estão na Royal Society, cujos debates começaram poucos meses após o afundamento da fragata. Em abril do ano seguinte ao acidente, o matemático Peter Barlow já perguntava aos *fellows* da Royal Society, em *On the errors in the course of vessels, occasioned by local attraction: with remarks on the recent loss of His Majesty's Ship Thetis*: “Como entender um navio deixando o porto, com todos os auspícios de uma boa viagem, arrebentar-se num rochedo distante não mais do que 70 milhas do seu ponto de partida e que se suponha estar milhas a leste?”.

A fragata naufragara em águas tidas como calmas e conhecidas dos marujos britânicos. Saindo do Rio, o capitão da Thetis estabeleceu erradamente a posição da embarcação em relação a Cabo Frio. Esse engano depois seria atribuído às “atrações locais” magnéticas que teriam afetado a bússola do navio, cujo casco era em boa parte feito de ferro, e levado o comandante ao erro (seja como for, na corte marcial, o capitão foi considerado culpado pelo naufrágio). O vento forte, que aumentou a velocidade do navio, só apressou a tragédia. Em pouco tempo, gritos da gávea avisaram da presença de rochas. O mastro projetado na proa se chocou com a ilha de Cabo Frio e o impacto fez cair os três masts principais, matando marinheiros e destruindo escaleres. A fragata não afundou, mas o mar jogou o costado contra as rochas. O casco foi se arrebentando e o navio foi sugado para dentro de uma enseada, onde continuou sendo arremessado contra as pedras. Os ingleses escalaram para a terra até que a Thetis cedeu e afundou, deixando um saldo de 30 mortos.

O capitão mandou emissários ao Rio para avisar ao comandante da esquadra inglesa na América do Sul. A carga foi

dada como perdida. Num relato submetido à Royal Society em março de 1833, cujo sumário sobreviveu, o capitão Thomas Dickinson, que se voluntariou para recuperar o tesouro, deu sua versão dos fatos. “Segundo ele, houve grande consternação no Rio quando se soube da perda da Thetis com uma carga de US\$ 810 mil e o capitão lembra de sua determinação ao ver que ninguém parecia disposto a ir em frente para recuperar a propriedade assim perdida. Ele estava convencido de que os obstáculos e dificuldades eram formidáveis, mas poderiam ser superados com o emprego de meios que imaginou seriam praticáveis naquela ocasião”, diz o *document* hoje na instituição inglesa.

Dickinson construiu dois sinos de mergulho a partir de tanques de água que tirou de um navio, reforçando-os e colocando janelas de vidro para iluminar o interior, onde havia tochas. Preparou também uma bomba de ar para fornecer oxigênio, que foi impermeabilizada com alcatrão. “Isso deu a ele muito trabalho em face do atraso do trabalho nativo”, observa o *document* da Royal Society. A Thetis estava afundada no centro da enseada. Dickinson planejou colocar cabos de um penhasco a outro para descer com o sino. “O capitão conta que passou muitas dificuldades por causa da natureza terrível do trabalho, a insalubridade do clima, dos ataques de insetos, da exposição ao tempo nas cabanas de sapé, e pelos perigos dos mergulhos no mar, uma combinação de terrores que o autor está convencido de que só poderiam ser superados por marinheiros ingleses”, conta o sumário da instituição britânica. Dickinson narra ainda que marujos teriam visto “cinco tigres na praia”. Armados com rifles, os ingleses atiraram nas sombras e verificaram que se tratava de *sea-pigs*, capivaras. A “visita” de répteis de magnitude assustadora, como uma cobra, atemorizaram seu imediato, um homem “incapaz de se apavorar por bobagens”, mas a serpente, efetivamente, “mexia com os nervos dos mais fortes”, escreveu o comandante inglês.



Durante as operações de resgate, ingleses teriam visto “tigres” na praia

O pintor e marinheiro John Christian Schetky retratou em *Salvage of stores and treasure from HMS Thetis at Cape Frio Brazil, de 1833, o resgate do tesouro. Pode-se ver o sino de mergulho à direita*



Foram necessários vários mergulhos e algumas mortes até que se começasse a recolher a fortuna da *Thetis* do fundo do mar. Moravam em cabanas numa vila que batizaram de St Thomas e onde o capitão cumpria as obrigações de um britânico temente à pátria, celebrando datas como a Batalha de Trafalgar, da qual ele participara. Preocupado em ser roubado, Dickinson vigiava seus homens, e foi essa uma das razões de ter dispensado um grupo de brasileiros, os “caboclos”, que se juntaram a ele no início do resgate. Ainda assim, os marinheiros inventaram códigos entre os que estavam no fundo e os da superfície, avisando da presença ou não do capitão. Eram turnos de 12 horas sem comida ou descanso. Foram obrigados a remover os detritos que cobriam o naufrágio, incluindo-se corpos e a comida estragada da fragata, cujo gás tóxico quase matou um grupo de resgate.

“Foi um trabalho pioneiro. Ao mesmo tempo que Dickinson usava seu sino em condições extremas do mar revolto, *Sir Basil Hall*, celebrado viajante e pesquisador inglês, elogiava como ‘maravilha’ uma operação semelhante que se fazia em Portsmouth”, conta Luciana. O resgate da *Thetis* foi também uma das primeiras ocasiões em que foram feitos desenhos do fundo do mar, com os restos da fragata. “No caso da *Thetis* se investiu mais na história do seu salvamento do que na da sua perda. Na época, isso foi um tributo à perseverança humana diante do poder devastador da natureza”, dizem Felix e Luciana. “O olhar imperial via nesse processo uma rede mais ou menos coerente pela qual a informação circulava até que finalmente se traduzia num conhecimento estabelecido”, observam os pesquisadores.

“O Estado e os cientistas mudaram seu foco das posições coloniais em terra para

as vastas áreas inexploradas dos oceanos, um espaço intelectual fértil de significação comercial e imperial. Com isso, elevaram o *status* do recém-definido ‘cientista’. Da mesma forma que regulavam e manipulavam o oceano no papel, o Almirantado inglês usava o oceano físico para transportar tropas, riqueza e a cultura britânica para os confins do mundo”, observa o historiador americano Michael Reidy, autor de *Tides of history: ocean science and Her Majesty’s navy* (University of Chicago). Segundo Reidy, o domínio naval da Inglaterra foi o resultado de uma colaboração estreita entre o Almirantado e a elite científica. Juntos, eles transformaram a imensidão sem dono do oceano numa rede organizada. Nesse processo emergiu, literalmente, o cientista moderno: um dos elos importantes dessa ligação, William Whewell, cunhou o termo “cientista” em 1833, no auge de seus estudos sobre as

marés. “A ciência rompeu os limites de um apoio parcimonioso do Estado para ganhar um financiamento bem mais generoso e global para suas pesquisas”, explica o historiador.

Casos como a da Thetis obrigavam o sistema a melhorar sua rede de conhecimento e mostravam que, quando o assunto era mar, quanto maior a relação Estado e ciência, melhor. Os cientistas envolvidos no projeto imperial sabiam que o financiamento dos estudos sobre o mar eram dispendioso e só um país poderoso como a Inglaterra seria capaz de bancá-lo. “O oceano se transformou na área mais fértil de investigação, com fundos do Estado e um grupo internacional de cientistas. Foi o interesse pelo mar que fez com que a ciência virasse uma tarefa global que dependia pesadamente do apoio e da participação do governo. Isso modificou totalmente a maneira de se fazer e pensar ciência”, nota Reidy. O império foi sutilmente transmutado pela ciência e o cientista moderno, por sua vez, foi moldado pela demanda militar por inteligência e controle dos oceanos.

“O interesse dos *fellows* da Royal Society sobre o destino da Thetis deve ser

visto no contexto desses esforços contemporâneos de demonstrar a utilidade prática do pensamento científico e nada melhor para isso do que a ciência da navegação”, fala Felix. Em seu *Preliminary discourse on the study of natural philosophy* (1830), o astrônomo John Herschel retratou o observador científico ideal como sendo um oficial naval bem treinado. A rota de um navio, por sua vez, era como uma espécie de hipótese, baseada em

Desastre quebrou confiança na rede de conhecimento do Império Britânico

observações astronômicas cuidadosas e cálculos matemáticos, testada contra a experiência da chegada a salvo no destino. Se o navio era o instrumento do experimento, seu capitão era o homem de ciências exemplar. “Com a Thetis, ao contrário, a ‘experiência’ de navegação na ausência de pontos de referência falhou, com consequências catastróficas para o capitão e sua tripulação. Nesse contexto, a atribuição de causa e efeito foi inseparável da de responsabilidade e culpa”, observam Felix e Luciana.

Para que a rede do império, rompida momentaneamente pelo naufrágio, voltasse a ganhar a confiança geral, era fundamental se compreender, de forma científica, o que acontecera. Uma das respostas se ligava diretamente a um debate dos anos 1820 e 1830, quando autoridades em magnetismo terrestre alertavam para os efeitos magnéticos nas bússolas dos navios por causa da “atração local”. “Os navios de ferro eram testemunhos do poder da ciência no domínio inglês sobre as correntes magnéticas e oceânicas. Mas o destino dessa indústria estava em jogo com os problemas navegacionais que surgiram com o uso do ferro na construção das embarcações, já que o casco dos navios causava alterações nas bússolas, deixando-as pouco confiáveis”, diz a historiadora Alison Winter, da Chicago University, autora de *Compasses all awry: the iron ship and the ambiguities of cultural authority in Victorian Britain*.

“Quando os navios começaram a se perder por causa das bússolas, a falta de um meio sólido de corrigi-las ameaçou afundar a credibilidade do público nos cientistas.” Segundo Alison, durante a era vitoriana, o tema das bússolas desorientadas e dos navios perdidos era usado para descrever incerteza espiritual e intelectual e falta de convenções claras e estabelecidas de autoridade. “As mesmas forças magnéticas usadas na navegação serviam para retratar como os líderes exerciam seu poder”, explica a historiadora.

A mistura de política e ciência, que dominará o período vitoriano, já estava latente no tempo da Thetis e a isso explica por que o Almirantado investiu mais de £ 500 nas pesquisas de Peter Barlow, professor de matemática na Royal Military Academy e membro da Royal Society. Para Barlow, “todo navio carrega em si um mal insidioso”, ou seja, o tal efeito



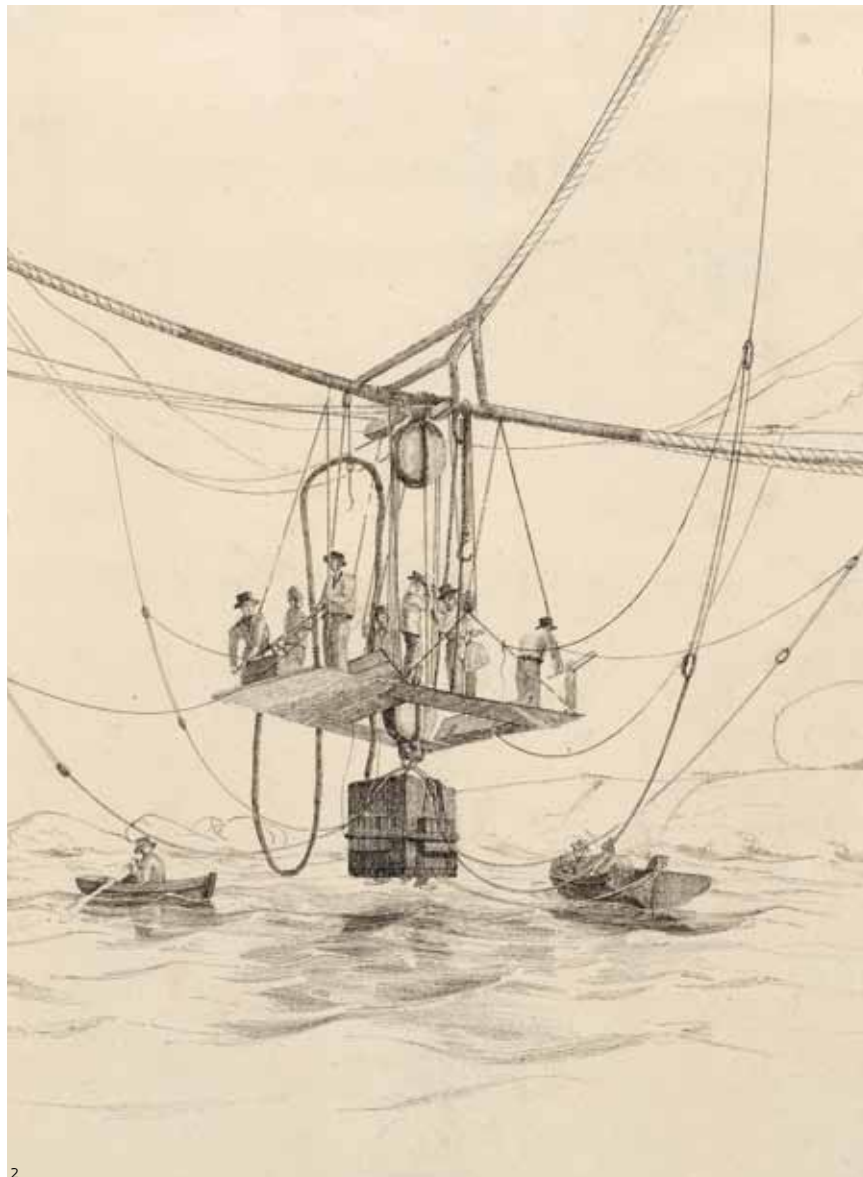
O capitão Dickinson. Na outra página, um desenho do sino de mergulho feito por seu rival, capitão De Roos

do ferro sobre as bússolas. Na exposição feita em 1831 à Royal Society, Barlow usou como exemplo “o melancólico naufrágio do navio de Sua Majestade, a Thetis” para discutir essa “questão fundamental” e propôs que essa era a causa do desastre. Afinal, o casco do navio, embora de madeira, tinha grande quantidade de ferro na sua estrutura. “Se não se tomaram as precauções para corrigir as distorções da atração local, não hesito em afirmar que essa omissão foi o suficiente para causar o acidente”, afirma perante a plateia da Royal Society. “Se a ciência pode ser trazida para facilitar o progresso da navegação e contribuir para sua segurança, não se pode permitir que seja negligenciada na Marinha britânica”, completou Barlow.

O interesse da comunidade científica na Thetis não se restringiu às causas do naufrágio. Como se viu, relatos das operações de salvamento de Dickinson foram lidos na Royal Society, bem como o do capitão De Roos, seu sucessor nos destroços e o primeiro a remeter um relato aos *fellows* em 1833. Segundo o sumário da instituição, “o que sobrou do pobre navio foi submetido à grande pressão do mar, como se fosse um martelo e formou uma massa única que mistura madeira, ouro, prata e ferro”. De Roos também conta que “numa ocasião foram visitados por uma enorme baleia, que se aproximou muito do sino de mergulho, mas, por sorte, mudou seu curso”.

A troca de comando aconteceu a contragosto de Dickinson, que se viu colocado de lado após todo o seu esforço. Ao final, ambos entenderiam que o oportunismo partiu do comandante da esquadra inglesa no Rio, que queria louros e lucros para si, o que não impediria uma disputa entre os dois dentro da Royal Society em busca de reconhecimento pelo pioneirismo científico do resgate. Dickinson também se queixava de que, além das mazelas físicas, fora obrigado a dar conta de questões políticas no trato com os brasileiros. “Sempre tive medo da inveja do governo brasileiro sobre a nossa permanência na ilha. Fui acusado de interromper a pesca e depois de roubar madeira”, escreveu.

A pedidos, a municipalidade de Cabo Frio foi investigar o que fazia o grupo de ingleses em St Thomas. “Quando eles chegaram ficaram embasbacados ao ver uma vila com casas confortáveis.



Nenhum falava uma palavra de inglês e depois de me encher com mais ‘ilustríssimos’ do que eu podia aguentar me disseram que tinham vindo ali para ver se eu era uma força de invasão.” Dickinson, gabando-se de ter aprendido português a ponto de não ser superado na quantidade de “ilustríssimos”, mostrou a sua “fortificação”, palavra que usa com ironia. Os brasileiros assustaram-se com um barulho que tomaram por um tiro de canhão e o britânico diverte-se ao narrar sua dificuldade em fazê-los entender que se tratava do barulho do jato de ar da bomba do sino de mergulho. Por fim, todos beberam a William IV, a Pedro I e à municipalidade de Cabo Frio.

“A ilha, no tempo da Thetis, era uma estação de pesca que desde o século XVI crescia regularmente. Assim, não pro-

cedem as observações de Dickinson de que a vila cresceu graças aos ingleses. Também não é de surpreender que uma força militar acampada por 18 meses tenha inquietado o governo brasileiro”, notam Felix e Luciana. Para Dickinson, não havia por que pagar por madeiras e outros materiais, porque tudo na ilha “estava disponível e não se podia considerar propriedade”, reminiscências das fantasias da abundância e disponibilidade tropical. Mas acabaram tendo que pagar um aluguel pelo uso do espaço. Um preço pequeno a pagar pela redução da falha implícita no naufrágio da Thetis. Embora até hoje não se saiba o que tenha provocado o fim da fragata, foi numa ilha brasileira que a ciência pôde resgatar a autoimagem do império naval britânico. ■ Carlos Haag