

Carla Guimarães Hermann

**Um panorama carioca em Londres  
: Baía de Guanabara de Burford (1827)**

## Resumo

O texto faz uma abordagem sobre o único panorama do Rio de Janeiro exibido em uma rotunda britânica na primeira metade do século XIX. Em cartaz entre 1827 e 1828, na propriedade Robert Burford, em Leicester Square, o folheto do panorama *Description of a view of the city of St. Sebastian, and the Bay of Rio Janeiro (...)* apresenta informações sobre essa pintura monumental que se perdeu no tempo. O texto tece a análise do texto e da gravura presente no folheto, e aponta as relações essenciais para o seu entendimento.

**Palavras-chave:** panoramas; Rio de Janeiro; paisagem

## Abstract

The present article is about the only panorama of Rio de Janeiro displayed in a British roundabout in the first half of the nineteenth century. It was exhibited between the years of 1827 and 1828, in the property of Robert Burford in Leicester Square. All information we have about it is provided by the brochure named *Description of the panorama view of the city of St. Sebastian, and the Bay of Rio Janeiro (...)*, since the original monumental does not exist anymore. This article analyses both the text and the engraving presented in the brochure, and points out some relationships that are essential for its understanding.

**Key words:** panoramas; Rio de Janeiro; landscape

O panorama que origina essa pesquisa foi apresentado em Londres em 1827, e sem o título *Description of a view of the city of St. Sebastian, and the Bay of Rio Janeiro (...)* nos tomaria mais tempo para entender que cidade é essa ao fundo do desenho. Os aspectos fisionômicos destacados, diminutos, exigem alguns segundos de observação. O Pão de Açúcar e o Corcovado, os mais importantes marcos da cidade do Rio de Janeiro, aparecem de maneira tímida. A organização da composição claramente dividida em dois planos tem um objetivo: marcar uma distância entre a cidade que fica ao fundo, estática, e as embarcações, que estão na Baía. Estas, apesar de ancoradas, são livres para partir. São meios de transporte de mercadorias e ideias, equipamentos capazes de levar homens de negócio, inovações e modernidade para a cidade que os espera ao fundo. Fica difícil nos desligar da noção de que se trata de uma fragata estrangeira que está de frente para a cidade. A cidade, antes colonial, está aberta para os navios estrangeiros e para o mundo. Assim, o espectador londrino conhecia o Rio de Janeiro, como um lugar a ser explorado. Uma terra passível de novas trocas comerciais e produção de conhecimento, que está à altura do olho, pela experiência de quem chega de fora, viajante e explorador.

Trata-se de uma simplificação da pintura monumental apresentada em Londres na rotunda de Leicester Square, edifício construído especificamente para a apresentação de pinturas panorâmicas. A pintura em questão, ali, permaneceu em cartaz entre 1827 e 1828, e nesse período foi possível aos seus visitantes contemplar os morros cariocas e a cidade do Rio de Janeiro a partir da Baía de Guanabara. A tela circular monumental, minuciosamente pintada por uma equipe de especialistas acostumados a trabalhar com Robert Burford, (dono da rotunda cujo nome é anunciado no folheto) não sobreviveu aos nossos dias. A única imagem que temos é a gravura do folheto, que era vendido às pessoas que visitavam a rotunda. Além da reprodução em xilogravura, em preto e branco, da vista dividida em duas partes, com 38,5 cm x 8,5cm cada uma, o pequeno livreto contém informações históricas e a enumeração dos pontos urbanos e acidentes geográficos merecedores de atenção.

---

\* Carla Guimarães Hermann – Geógrafa da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, doutora em História da Arte pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ).



Figura 1 - Descrição de uma vista da cidade de São Sebastião, e a Baía do Rio de Janeiro: agora exibido no Panorama Leicester – Square; pintado pelo proprietário, Robert Burford, de desenhos feitos no ano de 1823. London: Pintado por J. e C. Adlard, 1828. Fonte: The Getty Research Portal. Disponível [aqui](#)

A exibição desse panorama precisa ser entendida juntamente com o que alguns historiadores chamam de imperialismo informal (do inglês *informal empire*), ou a política imperialista britânica do século XIX. Trata-se de um conjunto de ações expansionistas que significaram uma colonização cultural de países ou colônias com as quais a Inglaterra mantinha relações comerciais ou possuía interesse em fazê-lo. Chama-se de “informal” visto que o projeto imperialista não era colocado de maneira explícita, sendo mascarado por interesses simplesmente comerciais. Nesse contexto, as ciências desempenharam papéis fundamentais, em especial a arqueologia, que além de produzir conhecimento, permitiu encher os museus, e a etnologia, que proveu um racionalismo que colocava os Europeus acima de quaisquer pessoas de pele escura ou de etnias misturadas, encontradas em todo o espectro do Império. Junte-se a isso as oportunidades de viagens e a conjuntura favorável para o comércio com a América Latina, e teremos um ambiente bastante favorável ao imperialismo informal (Aguirre, 2005, p. 15). A construção da ideia sobre o outro que justificasse a dominação passava por diversas formas de entretenimento apresentadas “em casa”, de modo que o público britânico visse essa relação desigual como natural. Dentre as possibilidades, havia as narrativas de viagens, as exposições em museus, shows de curiosidades etnográficas e os panoramas.

Luciana de Lima Martins (2001, p. 71) fala que apesar do Rio de Janeiro ter sido, a partir de 1808, sede de um quartel-general de uma base naval da Marinha Real Britânica na

América do Sul, e da manutenção de um esquadrão posicionado para patrulhar uma zona de interesses, a confluência de estratégias geopolíticas com as mercantis caracterizavam uma “ausência de um projeto imperialista definido” por parte dos ingleses. A verdade é que a importância estratégica do Rio de Janeiro para a Inglaterra vinha aumentando gradativamente. A cidade, tornada capital do Vice-Reino do Brasil em 1763, apresentava rápido crescimento populacional e comercial, e seguia sendo o segundo centro naval mais importante do Império português, perdendo em importância e volume de trocas apenas para Lisboa. Ademais, o porto da cidade se mostrava como um lugar ideal para escalas e abastecimentos. Havia água potável proveniente das montanhas que rodeavam a cidade, madeira de suas matas e uma variedade de provisões como charque, açúcar e tabaco. Na rota da navegação para os mares do Sul, a cidade se tornou parada praticamente obrigatória para as embarcações que se dirigiam a Índia, Austrália, Cidade do Cabo e China.

Dito isso, começamos a dissolver a estranheza inicial da opção por uma vista marítima do Rio de Janeiro com poucos elementos característicos da cidade e da sua natureza aparentes, muito alimentada na contraposição com o mais famoso panorama da cidade, realizado por Felix-Emile Taunay e exibido na rotunda da *Passage des Panorames* em Paris no ano de 1824. Sendo o exemplar francês o outro único panorama brasileiro exibido em uma rotunda na Europa na primeira metade do século XIX, é comum que sejam feitas comparações. Pensado para descortinar uma cidade urbanizada e em equilíbrio entre a montanha e o mar, esse panorama ampliado e mostrado na capital francesa obedecia à outra lógica de demonstração de poder: a apresentação da jovem nação brasileira recém independente de Portugal e ao reconhecimento do Brasil como nação independente pela França.

Já o panorama britânico coloca a cidade como pano de fundo, pequenina diante das fragatas. Embora o Pão de Açúcar e o Corcovado, ainda que diminutos, tenham recebido certo destaque na composição (com o primeiro ocupando o centro da primeira parte da gravura do panorama reproduzida no folheto explicativo), fica claro que a obra não quer simplesmente apresentar o Rio de Janeiro, mas sim, a presença dos navios diante dele. Mais do que o Rio como cidade, a pintura queria mostrá-lo como porto e todas as vantagens de ser um lugar de passagem e ao mesmo tempo, de encontro, de trocas e comércio.



**Figura 2** - Descrição de uma vista da cidade de São Sebastião, e a Baía do Rio de Janeiro: agora exibido no Panorama Leicester – Square; pintado pelo proprietário, Robert Burford, de desenhos feitos no ano de 1823. London: Pintado por J. e C. Adlard, 1828. Fonte: The Getty Research Portal

O livreto vendido por uma moeda de sixpence (ou seis pennies de libra esterlina) junto com o ingresso para a rotunda, e que acompanha nossa vista naval em questão, nos dá pistas sobre o entendimento que a imagem queria proporcionar ao público visitante. Desde o início do texto é dado destaque para sua capitalidade em relação ao próprio país e ao comércio exterior, chamando o Rio de “metropolis of all Brazil”, devido à proximidade com os polos mineradores e com o Rio da Prata, juntamente com seu espaçoso e bem defendido porto. O papel do porto é tão grande que nos dá a impressão de que se não fosse pela enumeração dos atributos positivos e evolutivos da cidade, acreditaríamos que ele seria maior que o próprio núcleo urbano. O texto nos diz que talvez nenhum outro porto no mundo seja mais bem localizado para o comércio geral, pois disfruta uniformemente de conexões com a Europa, a América, África, Índias Orientais e as Ilhas do Pacífico Sul. Seguimos com a elogiosa descrição do porto em si, por sua capacidade e segurança para embarcações de todos os formatos, com 850 braças de extensão e apenas 14 de profundidade<sup>1</sup>, de fácil entrada e com alternância de brisa entre a terra e o mar. O comprimento total da Baía é informado em léguas: 6 por 4 na sua parte mais ampla, e 32 de circunferência, com profundidade suficiente para a maioria das frotas existentes.

A natureza circundante descrita com louvor inclui as descrições da beleza granítica dos afloramentos rochosos, o verde escuro das matas tropicais em contraste com as areias brancas das praias e o mar azul, e as plantações de laranjas e mangas. Da mesma forma, a

<sup>1</sup> Tradução de *fathom*, unidade de comprimento do sistema imperial britânico que corresponde a 6 pés ou 72 polegadas (1,8288m), comumente utilizada para medir profundidades marítimas.

descrição da cidade é permeada pela ideia do pitoresco, e o adjetivo é usado para descrever o fato de existir sempre embarcações de diversos países paradas na baía iluminados por um céu brilhante e sem nuvens. Descrições permeadas de elogios não eram exclusividade do Rio de Janeiro, já que todos os textos de folhetins panorâmicos destacavam os pontos altos dos lugares descortinados, e transformavam em verdadeiras maravilhas até as cidades mais sem graça. Mas nos chama a atenção o elogio do potencial cosmopolita do porto carioca, como lugar de passagem e recebimento de outras culturas e produtos.

Em seguida, é traçado um apanhado histórico da cidade que vai desde o descobrimento do Brasil até a independência. Pontuando as ocupações conflituosas e sucessivas do território, como a tentativa de ocupação de Villegagnon e o ataque de Mem de Sá, a tentativa de invasão de Guaratiba em 1710 por Du Clerc, chega até o momento da transferência da Corte Portuguesa em 1808, escoltada pela Marinha Britânica, quando as mudanças efetivamente ocorrem na cidade colonial. O anúncio do retorno da Corte a Portugal é apontado como o fato motivador do movimento de independência e da aclamação de Dom Pedro como Imperador em setembro de 1822. De acordo com o texto, desde então o Brasil vinha “superando com felicidade suas principais dificuldades e vêm subindo rapidamente em distinção e prosperidade” (Description of a view..., 1828, p. 6). Um indicativo de que um lugar em pleno crescimento e processo de modernização, e que se mostrava como terreno fértil para negócios.

Também é feita minuciosa apreciação da arquitetura da cidade, na qual as casas possuíam geralmente um andar, e algumas vezes dois ou três, e eram bem construídas em tijolos ou granito, com acabamento com cal. Sinais de modernidade são apontados: as casas outrora “desfiguradas” com gelosias que abriam para o lado externo vêm dando lugar a janelas de vidro e varandas nos andares superiores. As moradias para classes mais altas são mais elaboradas, e além de possuírem pátios frontais com portões grandes possuem salas pintadas e ornamentadas. Daí portas dão para os quartos, atrás dos quais geralmente se encontrava o pátio coberto onde se faziam as refeições e se recebiam visitas. Os andares inferiores podiam ser ocupados por escravos, animais e outros propósitos domésticos. Eventualmente poderia ser uma oficina. Os serviços prestados na cidade não eram muito variados, e o destaque é para a variedade de produtos ingleses que podia ser encontrada na cidade: tecidos de Manchester e Yorkshire, ferramentas de Birmingham, louças, etc. As casas comerciais de comidas e bebidas mantidas por ingleses exibem alguns signos de seus

conterrâneos, como a bandeira do Reino Unido e brasões de Red Lions. Uma maneira de dizer que mesmo sem haver uma colonização direta naquele território, a presença cultural britânica se fazia sentir, através de suas manufaturas. O arruamento e a presença de praças também eram anunciados, como que mostrando ao público leitor o grau de civilidade que a cidade por trás do porto alcançara. O estranhamento poderia ganhar contornos de familiaridade, e as casas ajardinadas e grandes dos subúrbios eram nos moldes do conforto da Europa, com buques onde plantas de todos os lugares do mundo florescem junto aos mais alegres e exuberantes arbustos. Além de alguns dados e muitos elogios, o texto encerra com a enumeração e descrição de quase todos os lugares e acidentes naturais que são mostrados na vista. Há dos mais frequentemente citados pelos viajantes desta época (como Forte de Santa Cruz, Pão de Açúcar, Baía de Botafogo, Glória, Corcovado) até outros mais incomuns como botes e embarcações parados na Baía, incluindo três navios da Marinha Real Britânica, a saber: Blanche Spartiate e Doris, e Pedro Primeiro, a nau principal da esquadra do Império Brasileiro, recém assumida pelo escocês Lord Cochrane, havendo inclusive uma nota sobre isso na descrição<sup>2</sup>. Os itens enumerados são os seguintes:

204

1. Boa Viagem
2. Baía de Jurujuba\*
3. Pico
4. Santa Cruz
5. Lage
6. Baterias de São João e São Teodósio
7. Pão de açúcar
8. Forte e Telégrafo Lima\*
9. Baía de Botafogo
10. Villegagnon\*
11. Catete
12. Glória
13. Corcovado
14. Beira da Lapa
15. Santa Tereza
16. Aqueduto
17. Passeio Público
18. Misericórdia
19. Hospital militar
20. Catedral
21. Tijuca

---

<sup>2</sup> "Lord Cochrane foi convidado a comandar a frota, e para isso chegou a Baía no dia 13 de março de 1823. Mais ou menos na mesma época a presente vista foi tomada, e o navio da sua senhoria, juntamente com outras embarcações que compunham a marinha brasileira, estão representados em várias partes da Baía." In: Description of a view of the city of St. Sebastian, and the Bay of Rio Janeiro [...]. p. 6



22. Barcos
23. The Doris\*
24. São José
25. Palácio
26. Capela Real
27. Alfândega\*
28. Candelária
29. Palácio do Bispo
30. São Bento
31. Arsenal
32. Ilha das Cobras
33. Ilha dos Ratos
34. Distante 34 milhas\*
35. Distante 29 milhas\*
36. Ilha dos Freis (Friars Island)\*
37. Ilha do Governador
38. Distante 31 milhas\*
39. Serra dos Órgãos\*
40. Distante 28 milhas\*
41. Armazém\*
42. Praia Grande
43. Braganza\*
44. Forte de Gragoatá (Fort Gravata)\*
45. The Spartiate\*
46. The Blanche\*
47. Pedro Primeiro
48. Steam Boat\*
49. Lord Cochrane

Os itens assinalados com asterisco são aqueles que apesar de enumerados, não estão incluídos nas descrições do folheto explicativo. Em alguns casos, isso ocorre possivelmente por não se tratarem de aspectos da cidade do Rio de Janeiro propriamente. Alguns são lugares na vizinha Niterói, como Jurujuba, Bragança e Gragoatá, ou se referem à Serra dos Órgãos e pontos dela, também fora da cidade (itens 34, 35, 38 e 39). Adicionalmente, apesar de possuírem grande destaque na composição visual, os navios ancorados em águas cariocas também ficam de fora da discussão textual. São eles The Doris, The Blanche, The Spartiate e um barco a vapor simplesmente identificado como "Steam Boat". É interessante notar que na ausência de notas sobre elas, a própria presença dos nomes das embarcações na lista frisa a presença de três navios da Marinha Britânica de frente para a cidade. Por fim, apesar de não surpreender que os itens 27 "Alfândega" e 41 "Armazém" possam ter sido considerados banais e sua identificação tenha sido dispensada, nos chama a atenção à ausência de um desenvolvimento maior no folheto sobre a Ilha de Villegagnon (item 10), de significativa



Figura 3 - Descrição de uma vista da cidade de São Sebastião, e a Baía do Rio de Janeiro: agora exibido no Panorama Leicester – Square; pintado pelo proprietário, Robert Burford, de desenhos feitos no ano de 1823. London: Pintado por J. e C. Adlard, 1828. Fonte: The Getty Research Portal

importância na história de ocupação da cidade. A explicação para isso reside no fato da tentativa de ocupação francesa em 1555 que ali ocorreu já ter sido mencionada no texto histórico de cinco páginas presente no panorama antes da parte que descreve os itens enumerados.

Em seguida o texto explica ao leitor a cidade que o panorama não mostra. A partir dos elementos construídos eleitos para serem destacados com a numeração na vista e no panfleto, conta a história brasileira com acontecimentos pinçados para passar ideia de modernidade. As igrejas, especialmente São Bento e Candelária, são descritas como os melhores exemplares de gosto e magnificência. Misericórdia e Hospital Militar apontam a capacidade de sanar doenças, Alfândega e Arsenal indicam estruturas preparadas para a realização das trocas comerciais que já traziam esse progresso e o fariam ainda mais nos anos vindouros. Os marcos montanhosos reafirmam a exuberância da natureza, já descrita no folheto e tantos outros relatos de viajantes. Mais que “descrição de uma vista da cidade de São Sebastião e da Baía do Rio de Janeiro”, prometida na capa e título do livreto, estamos diante de um panorama da Baía da Guanabara, onde a cidade desempenha um papel subsidiário. Em termos pictóricos, o panorama carioca direciona de maneira linear nosso olhar, tendo a linha do horizonte que divide mar e céu na exata metade da tela. Tudo que deve ser visto está além da linha das embarcações, e o segundo plano se mostra como algo a ser conquistado pelos elementos presentes no primeiro.

Diversos aspectos do Rio de Janeiro permanecem ocultos na descrição. O silêncio a respeito da escravidão é evidente. A ideia de modernidade não comporta a presença de escravos, e as menções a isso acontecem em dois momentos apenas. Primeiramente, ao fim

do texto histórico e descritivo da cidade, há uma espécie de tabela que discrimina a população total de 135.000 habitantes da cidade por etnias, e estipula que para os 25.000 portugueses e brasileiros há 105.000 negros, seguidos de 4.000 estrangeiros, 400 ciganos e 600 índios caboclos ou de “raça misturada.” Observa-se que a menção aos negros não coloca, em momento nenhum, a condição de escravos a qual essa população era submetida. Na descrição do item 22, “Barcos”, três páginas à frente, é feita outra menção, ao dizer que

( ) os barcos e canoas que costumam ter um toldo coberto por junco, e duas grandes velas triangulares; eles são manejados por quatro, seis ou oito negros, de acordo com o seu tamanho, cujos semblantes estranhos e selvagens, e membros nus e tatuados, são uma visão extraordinária para os europeus; eles se levantam a cada batida do remo, e se jogam para trás nos seus assentos, e invariavelmente acompanham seu trabalho com alguma melodia selvagem, que vociferam no tom máximo de suas vozes. O homem com o timão é geralmente mulato ou branco. (Description of a view..., 1828, p. 7)

Novamente, a escravidão não é explicitada. É dito que os negros executam a tarefa de remar sob a supervisão de um senhor que não é negro (“geralmente mulato ou branco”) e que conduz o barco. As condições de submissão estão colocadas de modo sutil, evitando mencionar com todas as letras a escravidão. Atentemos ainda para a caracterização dos negros pelo viés do pitoresco, com a observação sobre corpos nus e tatuados, semblante exótico, e sobre o modo de trabalhar que brada cantigas próprias da África, para deleite dos europeus que observam. Por mais curta e diminuta que a observação pode ser, mostra o olhar da crueldade que acompanhava a colocação do africano como objeto de curiosidade, condição que objetificava as pessoas e as transformava em espécimes de observação antropológica ou para entretenimento.

Não é que a escravidão não fosse percebida pelos viajantes. Muito pelo contrário. Um outro relato contemporâneo pode fazer um contraponto para isso. A inglesa Maria Graham<sup>3</sup> visitou o Brasil duas vezes e em 1824 publicou em Londres um livro sobre sua viagem, *Jornal of a Voyage to Brazil, and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*. Casada

---

<sup>3</sup> Esteve pela primeira vez pelo Brasil entre 1821 e 1823, quando conheceu Pernambuco, Salvador e o Rio de Janeiro. Ficou viúva em 1823 e regressou ao Rio de Janeiro em setembro do ano seguinte, quando a convite da Imperatriz, tornou-se preceptora da Princesa Dona Maria da Glória até 1825. Tendo permanecido apenas um mês nessa função, Graham alugou uma casa de campo, no vale das Laranjeiras, como era moda entre os artistas viajantes da época e passou a dedicar-se a ilustrações botânicas e à coleta de espécimes na floresta virgem para enviá-los ao Jardim Botânico de Kew, na Inglaterra.

com o comandante de navio Thomas Graham, esta artista amadora apresentou sua visão de mundo através de aquarelas e de seus diários de viagens. Em diversos momentos, pelas cidades que visita, Graham reage com horror às condições em que vivem os escravos.

Há na cidade um ar de pressa e atividade bem agradável aos nossos olhos europeus. No entanto todos os portugueses fazem a sesta após o jantar. Os negros, tanto livres quanto escravos parecem alegres e felizes no trabalho. Há tanta procura deles que se encontram em pleno emprego e têm, naturalmente, boa paga. Lembram aos outros aqui o menos possível a condição servil, a não ser quando se passa pela rua do Valongo. Então todo o tráfico de escravos surge com todos os seus horrores perante nossos olhos. De ambos os lados estão armazéns de escravos novos, chamados aqui peças, e aqui as desgraçadas criaturas ficam sujeitas a todas as misérias da vida de um negro novo, escassa dieta, exame brutal e açoite. (Graham, 1990, p. 208)

Há outros momentos no diário em que Graham declara repúdio ao escravismo e à prática do comércio de negros, dizendo-se “disposta a chorar” diante das cenas que via no Valongo e a dizer que o que havia presenciado junto com sua tripulação em um mercado de escravos no Recife os “fez voltar ao navio com o coração pesado e a resolução ‘não ruidosa, mas profunda’ de que tudo que pudéssemos fazer no sentido da abolição ou da atenuação da escravatura seria considerado pouco” (Graham, 1990, p. 134).

Para mostrar a cidade do Rio de Janeiro como um porto “aberto para negócios”, era preciso retratar um lugar com uma certa dualidade. Por um lado, o Rio devia aparecer como uma terra nova, cheia de potencialidades naturais e árida de desenvolvimento industrial, onde os melhores produtos já eram os britânicos, representando uma boa possibilidade de mercado consumidor. De outra forma, a cidade precisava mostrar aspectos mínimos de modernidade que a permitissem entrar em definitivo nesse circuito de trocas mercantis. Assim, a ausência proposital da escravidão no panorama e no folheto se deve ao fato de que para uma cidade com a qual se pretendia negociar não havia espaço para a escravatura. Além disso, a escravidão já não era vista com bons olhos pelos defensores do livre comércio, incentivadores de medidas abolicionistas e da criação de forças de mão de obra remuneradas no lugar do trabalho forçado.

É preciso ainda considerar que a vista do Rio de Janeiro realizada pelos britânicos se insere numa tradição de vistas topográficas e mapeamentos costeiros realizados por tripulantes de embarcações inglesas e também portuguesas. Por conta de a descrição visual

ser considerada superior a qualquer descrição verbal, e as vistas topográficas desempenharem o papel de guias para os marinheiros, a formação de estudantes de navegação dava grande ênfase aos ensinamentos cartográficos e ao desenho, fazendo, inclusive, com que certa sensibilidade visual se desenvolvesse entre os membros de diversos escalões da Marinha Real Britânica. Foram tantos os oficiais britânicos a retratar o Rio de Janeiro como pano de fundo para os navios que os transportaram que podemos, em termos de pesquisas futuras, pensar num conjunto de representações tomadas do fundo da Baía da Guanabara anteriores<sup>4</sup> e que tenham instruído o desenho descrito no folheto. Sob esse mesmo aspecto, podemos pensar que tanto as vistas aquareladas ou tornadas gravuras realizadas pelos marinheiros viajantes quanto o panorama de Leicester Square desempenharam a mesma função de tornar as formas geográficas montanhosas da costa carioca conhecidas por amplo público leigo britânico, ansioso por viajar sem sair de suas cidades.

Os locais escolhidos como ponto de vista nos apresentam mais da relação entre paisagem e poder. De acordo com o autor, esta vista do porto, distante uma milha da cidade é a melhor e a mais compreensiva que se poderia obter; de onde se vê suas terras altas, coroada com conventos e belas montanhas ao redor entremeados com residências e jardins com aparência rica e magnífica. É como se o ponto de vista do meio da baía fosse o ideal, e isso é defendido como a maneira de garantir a melhor e mais real experiência para o espectador que vê a obra ampliada na rotunda londrina.

A escolha do ponto de partida do desenho privilegia os navios, fazendo com que pareçam gigantes em relação às montanhas. O público dos panoramas era deseioso de novidades e de lugares a serem explorados e descobertos. Todos os elementos que compunham a paisagem pintada eram meticulosamente pensados e, por isso, por mais fidedigna que se pretendesse ser, a paisagem era uma composição de aspectos escolhidos e destacados do real. Aqui, a simplificação da linha do horizonte para o espectador cumpria a dupla função de aproximá-lo do horizonte distante e direcionar seu olhar para aquilo que efetivamente importava: o fato de ser uma baía tomada de navios e que esse espaço de contingência agenciava a comunicação entre o Rio de Janeiro e o mundo, e mais ainda, que era dominado pela HMS Blanche, colocada em destaque no canto esquerdo da segunda folha

---

<sup>4</sup> Segundo Luciana de Lima Martins (p. 96) ao menos Harry Edmund Egdell, George Lothian Hall, Owen Stanley, Samuel Hood Inglefield e James Glen Wilson o fizeram.

ilustrativa do folheto que hoje podemos analisar. Do mesmo modo, a visão aplanada permitia que, ao percorrer o ponto mais alto de observação, o espectador estivesse diante de uma figura sempre em perspectiva. A planificação como artifício técnico para correções da perspectiva e para marcação de dois planos distintos reafirma a visão de um estrangeiro, de um viajante diante do outro. O observador se sentia numa posição equivalente a de um explorador. A cidade que mal se mostra na pintura dava ao público a sensação de que tinha que ser desvendada e exigia dele esforço para ser entendida. Reproduzia assim, a estranheza que os marinheiros ancorados nas águas fluminenses vivenciavam diante dela. Esta dificuldade de entendimento potencializava a condição romântica do estranhamento no contato com o Rio.

Por fim, é curioso observar a coincidência entre a palavra “deck”, designada para a parte central da rotunda e a parte mais superficial do navio. A forma da plataforma do panorama parece mesmo com alguns observatórios de mastros de embarcações. Consonâncias à parte, quando colocado em posição superior, com a linha do horizonte panorâmico na altura do olho, o espectador londrino se sentia no centro da baía e, possivelmente, de dentro de uma embarcação ancorada ali. Sentia-se, então, o próprio poder marítimo britânico, frente a uma cidade prestes a ser descoberta.



## REFERÊNCIAS

AGUIRRE, Robert. **Informal Empire – Mexico and Central America in Victorian Culture**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2005.

**Description of a view of the city of St. Sebastian, and the Bay of Rio Janeiro: now exhibiting in the Panorama, Leicester-Square; painted by the proprietor, Robert Burford, from drawings taken in the year 1823**. London: Printed by J. and C. Adlard, 1828. Fonte: The Getty Research Portal

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1990.

MARTINS, Luciana de Lima. **O Rio de Janeiro dos navegantes – o olhar britânico (1800–1830)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.