

Ciência, técnica e as expedições da marinha de guerra norte-americana, *U.S. Navy*, em direção à América Latina (1838-1901)*

*Science, techniques, and U.S. naval expeditions toward Latin America (1838-1901)***

MARY A. JUNQUEIRA

*Professora de História da América Independente
nos Departamentos de História e Relações Internacionais da
USP - Universidade de São Paulo
Doutora em História Social pela Universidade de São Paulo
maryjunq@usp.br*

RESUMO Este artigo tem por objetivo mapear as expedições realizadas pela *U. S. Navy* – a marinha de guerra dos Estados Unidos – em direção à América Latina, no século XIX. Foram realizadas doze viagens no período, mostrando o interesse norte-americano pela região desde a década de 1830.

* Artigo recebido em 03/07/2007. Autora convidada.

** Esta pesquisa é parte integrante do Projeto Temático *Cultura e Política nas Américas: Circulação de Idéias e Configuração de Identidades* (séculos XIX e XX), o qual recebe atualmente apoio financeiro da FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Investigação realizada nos arquivos da capital dos Estados Unidos, Washington D.C.: *Naval Historical Center, National Archives e The Library of Congress.*

Palavras-chave Estados Unidos, América Latina, U. S. Navy, expedições

ABSTRACT This article focuses on *U.S. Navy* expeditions set a course from United States to Latin America in nineteenth century. Twelve expeditions as a whole were accomplished in that period, showing the American concern in that region, since 1830 decade.

Key words United States, Latin America, U. S. Navy, expeditions

As ações do governo dos Estados Unidos na América Latina durante o século XIX, especialmente as militares, são bem conhecidas. Destacam-se a guerra com o México (1846-1848), ao fim da qual o país latino-americano perdeu metade do seu território e a Guerra Hispano-Americana (1898), quando Cuba se tornou independente da Espanha, mas caiu sob intervenção militar dos Estados Unidos. Após esse evento, sucederam-se várias intervenções norte-americanas tanto no Caribe, quanto na América Central, impondo sobre a região, já considerada estratégica, o controle daquele país do norte.

Pretendo indicar que o interesse pela América Latina antecedeu à guerra com o México e ultrapassou os limites do Caribe e América Central. O empenho norte-americano na região foi muito além das intervenções militares conhecidas e estiveram relacionados em conhecer, mapear e apreender as possíveis possibilidades comerciais do continente.

Ao longo do século XIX, o governo dos Estados Unidos construiu um variado e complexo corpo de conhecimentos sobre a América Latina. A instituição responsável pela coleta de dados e saberes sobre a região foi a marinha de guerra norte-americana, a *U. S. Navy*, instituição que desenvolveu projetos de mapeamento, reuniu substanciais dados e acumulou análises científico-tecnológicas sobre as costas leste e oeste das Américas, as bacias hidrográficas do Prata e do Amazonas e comandou o rastreamento de rotas pela América Central, com a finalidade de construir uma passagem interoceânica. Ainda que o governo dos Estados Unidos mantivesse interesses outros no Pacífico e na Ásia – especialmente na China e Japão – a marinha manteve um foco sobre a América Latina, realizando expedições científicas ora para uma, ora outra região do continente.

Entre 1838 e 1901, a *U. S. Navy* realizou 12 (doze) viagens para a América Latina, as quais foram documentadas pelos comandantes dos navios por meio de narrativas, relatos e diários de viagens. Esse aparato discursivo teve ampla circulação entre a Europa e as Américas, especialmente entre as associações científicas e academias militares. Embora não seja o meu objetivo

aqui tratar da resposta latino-americana às expedições norte-americanas, é notório o cruzamento de idéias e os intercâmbios científicos realizados no século XIX, indicando a formação de redes de relações e intercâmbios variados, num mundo que se tornava mais e mais interconectado.¹

O primeiro aspecto a destacar com relação às viagens levantadas, é o fato de haver uma marcante diferença entre as realizadas anteriormente à Guerra Civil (1861-1865) e as efetivadas após o conflito que quase dividiu os Estados Unidos. No primeiro caso, as viagens se voltaram para a América do Sul, quando procuravam conhecer a região que era tida como inexplorada; no segundo, a *U. S. Navy* redirecionou a sua atuação para a América Central, onde buscava pelo lugar apropriado para a construção de uma passagem interoceânica, que viesse a reduzir o percurso das viagens tanto da marinha mercante, quanto da marinha da *U. S. Navy*. Até a construção do canal, os navios faziam o percurso até o Pacífico, atravessando o temido Cabo Horn, o extremo sul da América do Sul, conhecido pelo clima instável, mares revoltos e pelos inúmeros naufrágios que ali se sucederam.

Antes de entrar no tema propriamente dito, é importante precisar que esse trabalho de pesquisa dialoga com a abordagem conhecida como crítica pós-colonial, a qual questiona as análises baseadas nas perspectivas de cunho econômico ou da política tradicional, e que pressupunham as relações entre os países frequentemente de forma estanque e determinada.² Ainda que as relações entre Estados Unidos e América Latina devam ser entendidas como assimétricas e desiguais, é necessário entender que essa perspectiva teórica reconhece as várias dimensões da cultura para a compreensão de aspectos até então pouco estudados, mostrando a circulação de idéias, as trocas e os conflitos que atravessam maneiras com que culturas consideradas diferentes interpretam o mundo e a si próprias.

Destaco, ainda, o trabalho de historiadores que procuram analisar relações, negociações e conflitos entre imperialismo, cultura e conhecimento e as intrincadas relações e tensões estabelecidas entre os “agentes do império” e o governo do país visitado, através de elaboradas perspectivas discursivas que apresentam imagens de si e da cultura vista como subalterna. Ricardo D. Salvatore afirma que os norte-americanos construíram um saber sobre a América do Sul, na primeira metade do século XIX, amparados numa gama de perspectivas econômicas, políticas, sociais, culturais e também através do conhecimento amparado nas ciências da época. Embora fosse um “im-

1 Os latino-americanos, homens e mulheres, também deixaram os países de origem em busca de novos horizontes, conhecimentos e emoções. Ver, por exemplo, o trabalho de FRANCO, Stella Maris Scatena. *Peregrinas de outrora: viajantes latino-americanas no século XIX*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. (História, tese de doutorado).

2 Trabalhos pioneiros para a discussão da teoria pós-colonial e referências centrais para esse trabalho são SAID, Edward. *Orientalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990 e *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995 e PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes. Travel writing and transculturation*. Nova York: Routledge, 1995.

pério informal”, uma vez que não havia um projeto colonizador nos moldes europeus, houve a construção de um aparato discursivo que predispunha a uma dominação cultural, econômica, diplomática etc.³

Os comandantes da *U. S. Navy*, geralmente os autores dos relatórios de viagem aqui citados, pertenciam à elite militar, política e científico-intelectual do período, quando esses campos convergiam e se interpenetravam de forma mais sistemática. Tais narrativas e relatos formam um *corpus* documental que, juntamente com outros impressos (autobiografias de comandantes, relatos pessoais de oficiais ou marinheiros, ilustrações, mapas e gráficos), permitiram criar um diversificado saber sobre a região.

Expedições científicas à América do Sul

As expedições realizadas pela marinha dos Estados Unidos, em tempos de paz, devem ser vistas com especial consideração, pois estas eram viagens oficiais, aprovadas pelo Congresso, financiadas pelo Estado e com objetivos bem delimitados. Das doze viagens realizadas em direção à América Latina, pela *U. S. Navy*, durante o século XIX, quatro se deram anteriormente à Guerra Civil (1861-1865) e tiveram como características comuns o fato de serem planejadas como expedições de cunho científico e de se dirigirem à América do Sul – ou terem o continente como foco importante, mesmo que o destino final fosse outro.

A primeira viagem marítima de natureza científica concebida pelos Estados Unidos foi a expedição realizada pelo comandante e cartógrafo Charles Wilkes. Conhecida como *U. S. Exploring Expedition*, a esquadra deixou os portos de Nova York, em 1838, com o propósito de realizar a primeira viagem de circunavegação dos Estados Unidos. Wilkes tinha como missão reconhecer pontos das costas leste e oeste das Américas, identificando potenciais portos e mapeando ilhas tanto do Atlântico, quanto do Pacífico. A expedição foi aprovada pelo Congresso em 1836, mas os preparos demandaram dois anos de trabalho até que os veleiros pudessem zarpar. Tal tempo de planejamento deveu-se à magnitude da operação: eram seis veleiros cuidadosamente reformados para receber uma tripulação de 346 homens e 9 cientistas, alguns conhecidos e respeitados pelas academias de ciências da época, que se propunham a coletar espécies, analisar flora e fauna por onde aportassem.⁴

3 Conferir: SALVATORE, Ricardo D., *The enterprise of knowledge: representational machines of informal empires*. In: JOSEPH, Gilbert M., LEGRAND, Catherine C. e SALVATORE, Ricardo D. (orgs.) *Close encounters of empire. Writing the cultural history of U.S.-Latin American relations*. Durham: Duke University Press, 1998.

4 Cf. PHILBRICK, Nathaniel. *Sea of glory. América's voyage of discovery. The U. S. Exploring Expedition*. Nova York: Penguin Books, 2003, p.XVII. Esse livro foi recentemente traduzido para o português com o título: *Mar de glória. Viagem americana de descobrimento*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

A esquadra era extraordinária para a época, uma vez que, em geral, as viagens de circunavegação do período eram realizadas com um ou dois navios.⁵ Após quatro anos e completar a volta ao mundo, Wilkes baixou âncoras em Nova York, trazendo consigo centenas de cartas náuticas cuidadosamente desenhadas que localizavam de maneira precisa as costas das Américas e várias ilhas do Pacífico. Carregava também uma quantidade considerável de espécies de vegetais, animais e amostras de diversificados minerais, além de inúmeros objetos manufaturados por outras culturas. Foram exatamente as coleções levadas pela *U.S. Exploring Expedition* as que deram origem ao *Smithsonian Institution*, o complexo de museus de Washington D.C.⁶

O primeiro objetivo da expedição era o mapeamento de costas e ilhas e identificação de portos seguros com o intuito de assegurar a navegação dos veleiros comerciais norte-americanos. Em particular, garantir o trânsito dos baleeiros que saíam em busca do cetáceo do qual extraíam um lucrativo óleo para iluminação. Além disso, Wilkes recebeu ordens a fim de estabelecer relações em países nos quais não houvesse legações diplomáticas norte-americanas, além de avaliar regiões onde se pudesse desenvolver o comércio dos Estados Unidos.⁷

Wilkes cumpriu um determinado trajeto seguido por navios europeus que também realizaram viagens de circunavegação. Procurava-se, na medida do possível, seguir rotas conhecidas e portos descritos como seguros, uma vez que a viagem obrigava a grandes dispêndios e era muito perigosa. Wilkes desceu à leste pela América do Sul e aportou no Rio de Janeiro, Uruguai, Argentina, atravessou o Cabo Horn, subiu a oeste pelas costas do continente e baixou âncoras em Valparaíso, no Chile. Seguiu depois para a Califórnia, então território mexicano, e rumou para onde se localizam hoje os estados de Washington e Oregon, costa oeste dos Estados Unidos (na época, territórios disputados por ingleses e norte-americanos). Em seguida a expedição adentrou mais e mais pelo Pacífico, na certeza de mapear algumas ilhas polinésias e reconhecer correntes marítimas com o objetivo de refazer ou elaborar novas cartas náuticas.

Ainda que a expedição não tivesse como destino exclusivo a América do Sul, esta era uma região de destaque nos objetivos de Wilkes. O primeiro

5 O capitão inglês James Cook, famoso por avistar a Austrália e a Nova Zelândia, realizou três viagens de circunavegação, a bordo de um ou dois navios. Na primeira delas, Cook esteve no comando do veleiro *Endeavour* entre 1768 e 1771; na segunda, entre 1772 e 1775, a bordo dos navios *Resolution* e *Adventure* e na terceira, entre 1776 e 1779, navegou com o *Resolution* e o *Discovery*.

6 Segundo Philbrick, a expedição percorreu 87.000 milhas (aproximadamente 140 mil quilômetros), explorou 280 ilhas do Pacífico e foram elaboradas 180 cartas náuticas, sendo que algumas estiveram em uso até a Segunda Guerra Mundial. Cf. PHILBRICK, Nathaniel. *Sea of glory: America's voyage of discovery. The U. S. Exploring Expedition*. Nova York: Penguin Books, 2003, p.XIX.

7 Os objetivos dessa expedição estão claramente colocados no relatório de viagem elaborado pelo comandante do navio, no qual reproduz as instruções recebidas para a viagem. Ver: Instructions. In *Narrative of the United States Exploring Expedition during the years 1838-42*. Philadelphia: Lea e Blanchard, 1845, v.1, p.XXV-XXXI.

dos quatro volumes da narrativa de Charles Wilkes é em grande parte dedicado ao continente, no qual o comandante revela a sua opinião sobre as sociedades e a política latino-americanas, o seu contato com figuras ilustres e o conhecimento sobre a trajetória e os feitos dos homens que lideraram o processo de independência, como Bernardo O'Higgins e Simón Bolívar. Wilkes descreveu demoradamente a geografia dos lugares por onde aportou e andou. Admirou-se com o fato das populações na América do Sul serem "indevidamente miscigenadas", o que de alguma forma anunciava o futuro desses lugares. Mais surpreendente para Wilkes foi constatar a quantidade de negros existente no Rio de Janeiro, número que, segundo ele, superava muito o de brancos.⁸

A própria aprovação pelo Congresso norte-americano de uma expedição de tão grande porte na década de 1830, revela um outro projeto do governo dos Estados Unidos, além dos já mencionados e descritos nas instruções da viagem. Embora os Estados Unidos estivessem ainda conquistando o seu território e as regiões recém anexadas ou adquiridas carecessem de reconhecimento e mapeamento preciso, o governo daquele país já procurava fincar as suas bandeiras no mundo, que então era disputado pelas potências européias.⁹ Creio que a existência de um projeto expansionista norte-americano além mar, torna-se ainda mais explícito devido ao fato de que algumas das regiões mapeadas por Wilkes, como as ilhas de Guam e Hawaii, no Pacífico, e as Filipinas, na Ásia, passaram para mãos norte-americanas a partir de 1898, ano da Guerra Hispano-Americana.

Entre 1849 e 1852, foi a vez do comandante e também cientista, James Melville Gillis dirigir-se ao Chile com uma missão científica inusitada para a época. Gillis tinha como principal objetivo transportar maquinário de precisão para instalar um observatório astronômico no Chile – mais precisamente no Cerro Santa Lucia, lugar considerado ideal para a observação do Trânsito de Vênus.¹⁰ Lá os oficiais realizaram determinados cálculos que, somados às medições já apuradas em observatório similar, mas instalado na cidade

8 Ver WILKES, Charles. *Atlas. Narrative of the United States Exploring Expedition. During the Years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842*. Philadelphia: Lea & Blanchard, 1845, p.52.

9 Logo depois de configurada a Independência em 1776, os Estados Unidos arrastaram as suas fronteiras das montanhas Apalaches ao rio Mississippi, praticamente triplicando o território inicial que compreendia as 13 colônias inglesas. Até a guerra com o México (1846-1848), as fronteiras dos Estados Unidos estavam circunscritas entre o Atlântico e a região da Louisiana, comprada da França em 1803. Como vencedores do conflito, os Estados Unidos incorporaram metade do território mexicano, fincando as suas bandeiras no Pacífico. Sobre a demarcação de fronteiras e o mapeamento do território norte-americano recém conquistado, ver WILFORD, John Noble. *Mapping America: the boundary makers and Mapping America: westward topographers*. In: *The Mapmakers*. Nova York: Vintage Books, 2000 e MEINING, Donald William. *The shaping of America. A geographical perspective on 500 years of history*. Continental America – 1800-1867. New Haven: Yale University Press, 1993.

10 O Trânsito de Vênus mobiliza os cientistas desde o século XVII. É quando Vênus, o planeta mais próximo do Sol, se interpõe entre o astro e o planeta Terra. Quando ocorre o fenômeno, os cientistas deslocam-se para regiões onde é possível realizar as medições de forma mais precisa; por exemplo, em 1768 o, já citado, Capitão James Cook recebeu instruções para observar o Trânsito de Vênus a partir do Taiti, na sua conhecida primeira viagem àqueles mares.

de Washington D.C., poderiam fornecer de forma mais precisa a distância entre a Terra e o Sol.

Tal expedição foi motivada pela teoria do alemão L. C. Gerling, cientista que propôs que as medições realizadas pelo *United States Naval Observatory*, em Washington D.C., deveriam ser simultaneamente examinadas com outras medições realizadas na mesma latitude, mas no hemisfério sul. A expedição de Gillis levava oficiais especialmente treinados que coletaram determinadas espécies de plantas e animais e também trouxeram certos tipos de rochas da região.

Tal e qual a *U. S. Exploring Expedition*, a expedição de Gillis carregava outros interesses. O comandante e outros oficiais demoraram-se quatro anos no Chile e percorreram, não só aquele país andino, como também a região do Peru e Argentina. O relatório de viagem, composto por 4 volumes, contém cálculos e inúmeros gráficos astronômicos. Há, contudo, um volume dedicado à descrição das regiões visitadas e seus respectivos habitantes, relatos sobre o funcionamento das instituições políticas e a distribuição dos recursos dos países visitados.¹¹ Gillis e seus oficiais permaneceram na região onde conviveram com a elite local e os cientistas sul-americanos. O comandante tornou-se próximo de Andrés Bello, antigo preceptor do líder das guerras de independência, Simón Bolívar, e um influente intelectual da época, também homem de destaque da elite política chilena, uma vez que foi um dos idealizadores do sistema de educação daquele país. Se a *U. S. Exploring Expedition* de Charles Wilkes procurava fincar a bandeira norte-americana no mundo, a expedição de Gillis revela o interesse norte-americano em fazer parte da comunidade científica internacional e dialogar com os notáveis em determinados campos do conhecimento, como a astronomia, a cartografia e as ciências naturais.

Como vimos, as duas viagens acima descritas carregavam objetivos científicos muito claros. As duas outras realizadas pela *U. S. Navy*, embora tivessem sim interesses científicos, foram motivadas pela curiosidade norte-americana pelo interior da América do Sul e pela possibilidade de que existissem possíveis pontos para o escoamento da produção norte-americana no interior do continente, e não só nas costas leste e oeste.¹²

A conhecida viagem de Alexander Von Humboldt, o Barão de Humboldt, entre 1799 e 1804, pelas Américas e a repercussão que sua narrativa de viagem teve dos dois lados do Atlântico, consolidou a idéia de que o interior da América do Sul era desconhecido, por um lado, e guardava

11 GILLIS, James Melville. *U. S. naval astronomical expedition to the southern hemisphere during years 1849, 50, 51, 52*. Washington: A.O.P. Nicholson Printer, 1855.

12 Consultar SCHROEDER, John. *Shaping a maritime empire*. The commercial and diplomatic role of the American navy, 1829-1862. Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1985.

possibilidades de exploração, por outro.¹³ Foi a partir dessa concepção que o Congresso aprovou duas outras expedições, desta vez com a meta de navegar pelos dois grandes rios do continente, ou seja, reconhecer as duas maiores bacias hidrográficas da América do Sul.

Exploração do Amazonas e do Prata

Em 1851, o Capitão William Lewis Herndon recebeu ordens para explorar o rio Amazonas a partir dos Andes. Herndon havia sido indicado por seu cunhado, e então comandante e cientista responsável pelo *United States Naval Observatory* da marinha Matthew Fontaine Maury. Ambos eram sulistas e preocupados com a tensão crescente entre Norte e Sul que crescia nos Estados Unidos, e decidiram procurar por locais onde fosse possível manter a escravidão intacta. Especialmente Maury supunha que a região do Amazonas poderia se transformar numa grande zona produtora de algodão, salvando a atividade econômica que, na época, corria riscos nos Estados Unidos.¹⁴

Evidentemente os verdadeiros propósitos da viagem não foram revelados quando o governo norte-americano pediu permissão ao Império brasileiro para realizar uma expedição de reconhecimento pelo Amazonas. O Congresso dos Estados Unidos aprovou a viagem com objetivos de acrescentar dados ao parco conhecimento que os norte-americanos tinham sobre a região, confirmar a navegabilidade de alguns dos afluentes do grande rio e identificar as possibilidades de incrementar alguma atividade de agricultura ou outros campos do comércio. Herndon, que estava ancorado no Chile, servindo na esquadra do Pacífico,¹⁵ passou a reunir informações sobre os países andinos, uma vez que a viagem deveria ser realizada a partir do Peru, para em seguida alcançar a parte navegável do Amazonas. Em 1851, o oficial Lardner Gibbon chegou à Lima com detalhadas instruções para a viagem, além de orientação para a coleta de plantas e animais que deveriam ser levados aos Estados Unidos.¹⁶

13 Para uma tradução para o espanhol da narrativa de viagem de Humboldt, ver VON HUMBOLDT, Alexander. *Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente*. Caracas: Monte Ávila, 1991. Sobre a repercussão da viagem, ver PRATT, Mary Louise. Alexander Von Humboldt e a reinvenção da América. In: *Imperial eyes*. Travel writing and transculturation. Nova York: Routledge, 1999.

14 Consultar PONKO, Vincent. Herndon-Gibbon expedition to the region of Amazon (1851-1852). *Ships, seas and scientists*. U. S. naval exploration and discovery in the nineteenth century. Annapolis: Naval Institute Press, 1974.

15 Desde 1815 o governo norte-americano criou e manteve esquadras em diferentes mares, com o objetivo de garantir o fluxo de navegação dos seus navios comerciais, combatendo o contrabando e a pirataria. Geralmente compostas por um ou dois navios, havia a esquadra do Mediterrâneo (criada em 1815), a esquadra das Índias Ocidentais (1822), esquadra do Pacífico (1821), esquadra do Brasil (1826), esquadra da Índia Oriental (1835) e esquadra da casa (1841). Ver SPROUT, Harold and Margareth. *The rise of American naval power*. Annapolis: Naval Institute Press, 1990, p.117-140.

16 O relato de Herndon foi contemplado com várias edições e circulou amplamente nos Estados Unidos. Ainda hoje, além de amplamente citado em trabalhos de etnologia e história natural, é visto como uma grande aventura norte-americana do período. Conferir HERNDON, William Lewis. *Exploration of the valley of Amazon, 1851-1852*. Nova York: Grove Press, 2000.

Herndon desceu o Amazonas realizando o trajeto por barco, por mulas ou a pé.¹⁷ A região do Amazonas fora considerada por demais isolada e selvagem para que se pudessem erguer ali sociedades nos “aristocráticos” moldes sulistas norte-americanos. Embora Herndon e Gibbon não tenham sido bem sucedidos na intenção de localizar locais para transferir os senhores e escravos sulistas, eles supriram o governo dos Estados Unidos com um número considerável de informações que foram utilizadas durante todo o século XIX e que justificaram plenamente os gastos do governo dos Estados Unidos na promoção da expedição.¹⁸

Em 1853, o governo dos Estados Unidos enviou ao Prata uma missão para explorar e reconhecer o interior do continente sul-americano. O comandante Thomas Jefferson Page adentrou pelos países do Cone Sul, onde estabeleceu contatos com políticos e cientistas locais, exatamente no momento em que a Argentina vivia amargas lutas internas para a construção do seu Estado nacional. Page havia sido oficial norte-americano em águas chinesas e insistira para que o governo do seu país autorizasse uma expedição ao longo do rio Yang Tse, já reconhecido por europeus, e o caminho navegável mais seguro para o rico interior chinês.

A exploração dos rios sempre foi a maneira mais viável de se atingir o interior de países considerados desconhecidos ou que fornecessem possibilidades de exploração comercial. Assim, entre os anos de 1851 e 1853, a *U. S. Navy* realizou duas importantes expedições para explorar os dois grandes rios da América do Sul: enquanto Herndon descia o rio Amazonas, o comandante Page adentrava pelo estuário do Prata.

A bordo do vapor *Water Witch*, Page levantou âncoras em Buenos Aires, subiu o rio Paraná até o Paraguai, onde conheceu o ditador Carlos Antonio López e do qual recebeu permissão para navegar pela Baía Negra, atingindo a Bolívia. O comandante não agiu de forma diferente dos outros oficiais citados, já que um dos seus encargos era coletar o maior número possível de espécimes animais e vegetais e reunir artefatos produzidos pelas culturas a serem contatadas. Segundo Page, a região do Prata era uma promessa que perdia apenas para as potencialidades existentes no Vale do Mississipi. Além de terras férteis, apresentava clima agradável e recomendado para vários tipos de cultivos.

O capitão afirmou na introdução do seu relato que recebera instruções para atuar na área da diplomacia e negociar tratados de amizade, coopera-

17 Após a abolição da escravidão nos Estados Unidos, em 1862, e a partir de um acordo com o Imperador do Brasil, Dom Pedro II, alguns sulistas imigraram para o Brasil. Não se dirigiram para o Amazonas, mas para São Paulo, o lugar escolhido para a fundação de duas cidades por imigrantes norte-americanos, descontentes com a situação após a Guerra Civil (1861-1865). Tais cidades receberam os nomes de Americana e Santa Bárbara do Oeste. Ver COSTA, Ana Maria Oliveira. *O destino (não) manifesto*. São Paulo: União Cultural Brasil-Estados Unidos, 1995.

18 Ver GOODMAN Jr., Edward. *The explorers of South América*. Norman: University of Oklahoma Press, 1992, p.315.

ção e comércio com o governo paraguaio, se necessário fosse.¹⁹ A afirmação de Page nos remete à narrativa de Charles Wilkes, na qual o comandante da *U. S. Exploring Expedition* desempenhava as funções de comandante, cientista e diplomata, demonstrando a interpenetração entre os campos do saber político, científico e militar, comum na época.

Assim sendo, podemos notar que na primeira metade do século XIX, ainda que a marinha de guerra dos Estados Unidos tivesse interesses no Pacífico, a instituição voltou-se de maneira surpreendente para a ainda “desconhecida” América do Sul. Esta era a região que procurou reconhecer e estabelecer profícuos contatos com as elites políticas e científicas locais, além de mapear costas e ilhas, identificando pontos no quais pudesse desenvolver o comércio norte-americano.

Viagens de exploração na América Central

Como já afirmei, ao examinar as viagens da *U. S. Navy* em direção à América Latina, são claras as diferenças entre as que ocorreram na primeira metade do século XIX e as que foram realizadas após a Guerra Civil. Ao fim do conflito, a marinha redirecionou as suas expedições para a América Central, na busca da região ideal para a construção de um possível canal interoceânico. A obra evitaria a arriscada e custosa travessia pelo Cabo Horn, diminuindo as rotas da *U. S. Navy* e da marinha mercante tanto para as costas oeste das três Américas, quanto para o Oriente.²⁰

Ainda na primeira metade do século XIX, ingleses e franceses procuraram, por meio de missões diplomáticas e científicas, estabelecer os seus interesses, caso viáveis, sobre uma possível passagem interoceânica. Contudo, como se sabe, o olhar europeu estava mais voltado para a Ásia e África. De qualquer forma, os relatórios encontrados e escritos por europeus são sumários em informação sobre a América Latina, ao passo que os textos elaborados por norte-americanos são alentados. Os relatórios europeus carecem de detalhamento técnico-científico, uma vez que eram textos curtos, sintéticos e com poucos mapas.

É possível sugerir, dessa maneira, que o primeiro grande esforço em mapear a América Central, utilizando os meios científicos da época (levantamento topográfico, cartografia, cálculos e projetos de engenharia,

19 PAGE, Thomas Jefferson. *La Plata. The Argentine confederation and Paraguay being a Narrative of the exploration of the tributaries of the river la Plata and adjacent countries during years 1853, 54, 55, 56.* Nova York: Harper & Brothers Publishers, 1873.

20 Os norte-americanos tinham interesses tanto na China quanto no Japão, como já mencionado. Basta lembrar a grande expedição realizada pela *U. S. Navy* com destino ao Japão, comandada pelo Comodoro Mathew C. Perry, em 1852, na conhecida viagem responsável pela abertura dos portos daquele país do Oriente.

conhecimentos de geologia e fotografia), foi realizado pelos Estados Unidos, após a Guerra Civil.²¹

Se após o conflito notou-se o redirecionamento dos navios da *U. S. Navy* para a América Central, o fato que desencadeou tal deslocamento ocorreu antes da eclosão da contenda. Logo após a guerra com o México, os Estados Unidos anexaram metade do território mexicano ampliando os domínios do país até o Pacífico. Dadas as dificuldades em chegar à Califórnia por terra, o governo procurou reduzir a rota marítima para alcançar a costa oeste e a mais utilizada até então: a que cruzava o extremo sul da América do Sul, pelo Cabo Horn. A região mais indicada para a empreitada era a América Central – devido aos seus estreitos, istmos e territórios recortados por rios e lagos, o que facilitaria a construção do grandioso empreendimento.

Ainda que o grande esforço para encontrar uma região para construir o canal fosse realizado após 1865, o Congresso norte-americano autorizou uma primeira expedição para a região antes disso. Devidamente aprovada em 1854 e comandada por Isaac Strain, a expedição foi mal sucedida em vários aspectos. Os oficiais tinham como meta explorar a região entre a baía de Caledônia, no Atlântico, e o istmo de Darien, ambos na província do Panamá, então pertencente à Colômbia. O relato de Strain informava aos norte-americanos o quão difícil era aventurar-se por terras desconhecidas. Eles se perderam, embrenharam-se pelas florestas, andaram em círculos, passaram fome, alimentavam-se do que encontraram na floresta e rios, sendo que alguns dos alimentos ingeridos provocaram reações às quais não estavam acostumados. A expedição encontrou diversos grupos indígenas, alguns entre os quais os ajudaram a sair do emaranhado em que haviam se envolvido.²²

Ao fim do percurso, o comandante Strain, pessimista e desolado, informava aos seus superiores que era praticamente impossível a construção de um canal naquele lugar pantanoso, infestado por mosquitos e habitado por homens selvagens.²³ Strain manteve relações com as associações científicas de outros países das Américas. Por exemplo, quando de sua morte o nome

21 Ainda que voltada para as suas colônias no Oriente, a Inglaterra esteve atenta para as possibilidades da construção de uma passagem interoceânica na América Central. Em 1850, através do tratado *Clayton-Bowler*, Estados Unidos e aquele país da Europa assinaram um acordo no qual se previa a construção de um canal neutro e não militarizado na região. Em 1901, o Secretário de Estado John Hay, e o embaixador britânico Julian Paunceforte concluíram negociações no sentido de neutralizar o tratado de 1850, deixando o caminho livre para que os Estados Unidos controlassem a construção do canal na América Central. Sobre esse tema, consultar SCHOULTZ, Lars. A criação de um país e a construção de um canal. In: *Estados Unidos: poder e submissão*. Uma História da política norte-americana em relação à América Latina. Bauru: Edusc, 2000.

22 Para um relato sobre a viagem de Isaac Strain, ver BALF, Todd. *The darkest jungle*. The true history of Darien expedition and America's ill-fated race to connect the seas. Nova York: Crown Publishers, 2003.

23 A viagem de Isaac Strain foi amplamente noticiada nos jornais norte-americanos, tendo sido publicada em três partes, com o título "Darien exploring expedition, under command of lieutenant Isaac C. Strain", em *Harper's New Monthly Magazine*, março, abril, maio, 1855. Ver também STRAIN, Isaac. *The history and prospectus of interoceanic communication*. Nova York: s/e, 1856.

do comandante constava como membro da *American Ethnological Society of New York*, *Academy of Natural Sciences of Philadelphia* e do *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, demonstrando uma dinâmica circulação de idéias e trocas de informações entre as academias de ciências dos países.

Logo após o fim da Guerra Civil, em 1866, foi a vez do almirante Charles H. Davis investigar as possibilidades de construção do canal ou mesmo a de instalar ali ferrovias, conectando um oceano a outro. Este último meio de transporte poderia tornar a operação menos dispendiosa, uma vez que os norte-americanos dominavam a técnica de construção de estradas de ferro. Davis era considerado um especialista em hidrografia e havia sido fundador do *Bureau of navigation and the hydrographic office*, da *U. S Navy*. A decisão em enviar tal autoridade mostrava a importância do projeto para o governo dos Estados Unidos, ao mesmo tempo em que sinalizava para os latino-americanos o interesse da alta cúpula do governo em negociar a construção da passagem interoceânica.²⁴

O relatório de Davis é curto, sintético, acompanhado de alguns mapas. Embora breve, o relato de Davis é muito importante, pois ele foi o primeiro a propor ao Congresso dos Estados Unidos quatro rotas para a possível construção de um canal: passagem através do istmo de Tehuantepec, no México; rota através de Honduras; o istmo do Panamá, na Colômbia; e ainda um outro percurso através da Nicarágua. Davis fez essa primeira indicação e sugeriu que cada um dos trajetos fosse cuidadosamente rastreado pela marinha dos Estados Unidos com o objetivo de escolher a localização ideal.²⁵ Veremos a seguir que a *U. S. Navy* acatou a sugestão de Davis, transformando a América Central no foco das suas atenções nas últimas décadas do século XIX.

A passagem entre dois oceanos: expedições, ciência e técnica

Se a viagem de Davis mostra a clara intenção do governo dos Estados Unidos em construir um canal na América Central, é apenas a partir de 1870 que se nota uma considerável transformação nos relatórios de viagem da marinha norte-americana em direção à região. Eles se tornaram mais volumosos e passaram a agregar uma quantidade considerável de mapas. Além disso, há páginas e páginas preenchidas com os mais diversos cálculos que detalhavam curvas de nível e outros aspectos do projeto da obra de engenharia.

24 Aos países da América Latina, especialmente Colômbia e Nicarágua, interessavam a construção de um canal em seu território, pois viam no projeto a possibilidade de alcançar solidez financeira.

25 Ver DAVIS, Charles H. *Report on interoceanic canals and railroads between the Atlantic and Pacific oceans*. Washington: Government Printing Office, 1867.

Desse modo, pode-se indicar que a primeira tentativa de mapear a região de maneira mais “técnica e precisa” se deu a partir da viagem do renomado almirante, e também herói da Guerra Civil, Thomas Oliver Selfridge Jr. O comandante partiu com dois navios a vapor para o estreito de Darién, no Panamá. Levava a bordo quatro oficiais especialistas em levantamento topográfico, um fotógrafo, um eletricista e um geólogo. Os instrumentos e a técnica adotada mostram que a *U. S. Navy* incorporara os avanços técnicos da modernidade, agora sendo utilizados para os trabalhos de exploração.²⁶ Assim, ao acompanhar os relatórios de viagem é possível perceber algumas mudanças, pois a partir de 1870, as expedições tornaram-se mais técnicas e com objetivos ainda mais pragmáticos e precisos.

Se em 1870 Selfridge rastreou o istmo de Darién, no Panamá, em 1872 foi a vez do almirante Robert Wilson Shufeldt conferir duas outras rotas: uma pelo istmo de Tehuantepec, no México, e a outra, na Nicarágua. O relatório de Shufeldt é detalhado e, além de fotografos, engenheiros e topógrafos, levava também um naturalista. A Nicarágua, devido ao seu território retalhado por lagos e rios, foi o mais cogitado país para a possível construção da obra de engenharia, devido também à pressão feita por alguns sulistas no Congresso dos Estados Unidos, que defendiam que a construção da passagem interoceânica fosse próxima àqueles estados, em razão das suas exportações.²⁷

Logo após, em 1872 e 1875, a *U. S. Navy* enviou à América Central o capitão Edward P. Lull para realizar o levantamento topográfico da rota da Nicarágua e, depois, novamente mapear e conferir os cálculos sobre o istmo do Panamá. Lull fizera parte da expedição de Shufeldt e já conhecia razoavelmente bem a área.²⁸ As viagens se repetiam para o mesmo país, como foi o caso dessa de Lull para o Panamá, na Colômbia, mas o seu objetivo era diferente das realizadas anteriormente: ao invés de mapear o estreito de Darién como o fizeram Davis e Selfridge, o capitão procurava uma nova rota, agora pelo vale do rio Napipi. As viagens de Lull são pouco estudadas, contudo nota-se que, já em 1875, os norte-americanos estavam certos de que construiriam o canal. Apenas não se sabia a localização exata da empreitada.

Embora estivesse clara a intenção de construir e gerir o canal interoceânico, não foram poucas as negociações entre os altos dirigentes do

26 Ver a autobiografia de SELFRIDGE Jr., Thomas Oliver. *Surveying the isthmus of Darien. The second season on the isthmus e Completion of the Darien survey.* In: *What finer tradition.* The memoirs of Thomas O. Selfridge Jr. Rear Admiral, U.S.N. Columbia, South Carolina: University of South Carolina Press, 1987.

27 CLAYTON, Lawrence A. The Nicaragua canal in the nineteenth century: prelude to American empire in the Caribbean. *Journal of Latin American Studies*, v.19, nº 2, p.323-352.

28 Ver os relatórios LULL, Edward P. *Report of explorations and surveys for the locations of a ship-canal between Atlantic and Pacific oceans through Nicarágua.* Washington: Government Printing Office, 1874; e *Report of exploration and surveys for the location of interoceanic ship-canals through the isthmus of Panamá and by the valley of river Napipi.* Washington: Government Printing Office, 1879.

governo dos Estados Unidos e as elites políticas da América Central que concordaram, após negociações, com o mapeamento das possibilidades naturais de seus países. Em praticamente todas as expedições, os latino-americanos permitiram aos oficiais que entrassem em seu território com seus veleiros e vapores. Havia, porém, condições para tais visitas: os latino-americanos tiveram acesso aos relatórios elaborados pela *U. S. Navy* e, em alguns casos, havia cientistas, engenheiros ou cartógrafos latino-americanos embarcados nas expedições, evidenciando o interesse e o cuidado diplomático de ambas as partes.

As viagens realizadas na década de 1870 fizeram com que a marinha dos Estados Unidos centrasse os seus esforços na Nicarágua e no Panamá, província da Colômbia, descartando duas das quatro indicações do Almirante Davis: o estreito de Tehuantepec, no México, e a rota através de Honduras. Foi assim que na década de 1890 foram realizadas as duas últimas expedições da *U. S. Navy* em direção à América Central, ambas comandadas pelo almirante James Grimes Walker, também herói da Guerra Civil, e homem que presidiu a *Nicarágua Canal Comission* e depois o *Isthmian Canal Comission*; realizou duas viagens para a América Central munido das informações já levantadas sobre as rotas e comandou expedições de levantamento topográfico nos dois países citados.²⁹

A leitura e ponderação dos dois relatórios de Walker foram determinantes para as decisões tomadas pelos congressistas em Washington D.C. Ainda mais técnicos que os textos das missões anteriores e tendo engenheiros e topógrafos como profissionais-chave das expedições, os relatórios de Walker foram decisivos para que o governo dos Estados Unidos escolhesse o Panamá para a realização do seu ambicioso projeto, descartando finalmente a rota através da Nicarágua.

A partir de então a história é conhecida. Em 1902, o governo dos Estados Unidos, apoiado nas indicações de John Grimes Walker, encampou, com direitos exclusivos para os norte-americanos, a concessão de uma companhia privada francesa que havia iniciado a construção de um canal na Colômbia, capitaneada pelo internacionalmente famoso Ferdinand de Lesseps – o engenheiro francês responsável pelas obras do canal de Suez entre 1859 e 1869. O Congresso colombiano rejeitou as condições propostas pelos norte-americanos e a exclusividade pretendida pelo país do norte sobre parte do seu território.³⁰ Em 1903, Theodore Roosevelt, em represália, apoiou uma rebelião separatista no Panamá, já em curso. Assim que os separatistas declararam a independência, os norte-americanos re-

29 Ver WALKER, James Grimes. *Report of the Nicaragua Canal Comission 1897-99*. Baltimore: Lord Baltimore Press, 1899 e *Report of the Isthmian Canal Comission 1899-1901*. Washington: Government Printing Office, 1901.

30 Ver McCULLOUGH, David. *The path between the seas*. The creation of the Panama canal 1870-1914. Nova York: Simon & Schuster Paperbacks, 1977.

conheceram, imediatamente, o governo do país. Nos acordos, coube aos Estados Unidos uma extensão de terra que cruzava o istmo do Atlântico ao Pacífico, conhecida como Zona do Canal. Em 1907, depois de quatro anos de cuidadosa preparação, os Estados Unidos iniciaram o monumental projeto de construção a partir de um determinado número de eclusas, elevando e levando os navios do Atlântico ao Pacífico. Em 1914, o canal estava pronto e sob total controle dos norte-americanos. Entre o final do século XIX e início do XX, os Estados Unidos consolidavam-se como poder naval mundial, concretizando o projeto de anexação (arquipélago do Hawaii e ilha de Guam no Pacífico, Filipinas, na Ásia e Porto Rico, no Caribe) e controle de determinados territórios como a América Central.

• • •

As doze viagens realizadas pela *U. S. Navy*, e a elaboração e preservação dos respectivos relatos e relatórios, permitem que se façam algumas considerações sobre os projetos norte-americanos para a América Latina, no decorrer do século XIX. Com as expedições realizadas, o governo dos Estados Unidos acumulou um considerável saber técnico-científico sobre a América Latina, conhecimento que se estendeu às Universidades e academias militares e científicas da época.

Entre 1830 e a eclosão da Guerra Civil, o interesse da marinha esteve voltado particularmente para a América do Sul. As expedições do período destacam-se por terem sido realizadas por veleiros e comandadas por capitães-tenentes (*lieutenants*). Sobressaem-se as viagens científicas de grande porte, como as realizadas por Charles Wilkes (circunavegação) e a de James Melville Gillis (instalação do observatório astronômico no Chile), além das expedições de prospecção das duas grandes bacias hidrográficas do continente: do Amazonas e do Prata. Eram operações que carregavam objetivos científicos, mas que tinham como principal meta mapear e descrever a região. O número de expedições realizadas e o instrumental técnico-científico empregado nas expedições indicam que, desde a década de 1830, existiam projetos expansionistas norte-americanos além-mar, com a clara intenção de reconhecer regiões estratégicas no globo e em localizar possíveis postos comerciais, tanto na América Latina, quanto no Pacífico.³¹

Já na segunda metade do século, com o fim da Guerra Civil, as viagens para a América Latina ganharam outra envergadura. Eram expedições realizadas por vapores; comandadas, na sua maioria, por heróis do conflito armado, laureados com as insígnias de almirante, a mais alta patente da

31 Ver SMITH, Geoffrey Sutton. The navy before Darwinism: science, exploration and diplomacy in antebellum America. *American Quarterly*, v.28, nº1, John Hopkins University Press, 1976.

marinha. Tal escolha mostra a importância estratégica de tais viagens e a disposição em negociar ou mesmo pressionar os latino-americanos para a construção da passagem interoceânica. Não foram realizadas expedições de grande porte para a América do Sul nessa época, pois a *U. S. Navy* concentrou os seus esforços nas expedições de mapeamento e exploração da América Central, com o objetivo sistemático de construir o canal.

Pouco conhecidas entre os latino-americanos, e mesmo entre os norte-americanos – uma vez que a bibliografia sobre o tema não trata do conjunto das viagens aqui mencionadas –, as doze expedições revelam que o interesse pela América Latina antecedeu a guerra com o México e ultrapassou os limites conhecidos do Caribe e da América Central, no século XIX, uma vez que a América do Sul esteve sob foco da *U. S. Navy* entre 1838 e 1856. Particularmente as viagens realizadas na primeira metade do século XIX mostram que o projeto expansionista do governo norte-americano não se restringia à anexação territorial que levou as fronteiras norte-americanas do Atlântico ao Pacífico, mas dirigiu-se também para fora, procurando fincar as suas bandeiras em territórios norte-americanos, além mar.

Mas, além do já exposto, a existência mesma de tão farto material – interconectando dados, informações, mapas, descrições e julgamentos sobre os países latino-americanos – indica a predisposição norte-americana em fixar uma posição de poder na região desde a década de 1830, competindo com os europeus inicialmente e procurando, em seguida, ter o domínio sobre as áreas consideradas estratégicas, como o Caribe e América Central. Tal conjunto de expedições técnico-científicas levadas a cabo por uma instituição como a *U. S. Navy*, aponta para a aquisição de conhecimento como um instrumental para o estabelecimento de controle e ou domínio sobre a América Latina. Se os interesses já eram evidentes na primeira metade do século XIX, tendo a América do Sul sob o foco, as intenções do governo norte-americano apenas ficaram ainda mais claras, sobretudo na segunda metade do século, em razão do esforço realizado, e da técnica e ciências empregadas, para a localização ideal para a construção do canal interoceânico.