

25 • *Tempo*

*Charles Wilkes, a U. S. Exploring Expedition e a busca dos Estados Unidos da América por um lugar no mundo (1838-1842)**

Mary Anne Junqueira**

O objetivo principal desse trabalho é tratar da primeira expedição norte-americana científica de circunavegação, de nome *U. S. Exploring Expedition*, realizada entre 1838 e 1842, e comandada pelo capitão-tenente Charles Wilkes. Discuto os objetivos de tal expedição no contexto de viagens do mesmo tipo realizadas, no período, pelas potências européias.

Palavras-chave: Estados Unidos – *U. S. Exploring Expedition* – Relações Internacionais

Charles Wilkes, a *U.S. Exploring Expedition* and the U.S.' search for its place in the world (1838-1842)

The main focus of this essay is the first American round-the-world scientific voyage, the *U. S Exploring Expedition*, which took place between 1838 and 1841 and was lead

* Artigo recebido em março de 2008 e aprovado para publicação em maio de 2008. Esta pesquisa é parte integrante do projeto temático Cultura Política nas Américas: Circulação de Idéias e Configurações de Identidades nas Américas, o qual recebe atualmente o apoio financeiro da Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo).

** Professora de História da América no Departamento de História e no Instituto de Relações Internacionais da USP (Universidade de São Paulo). E-mail: maryjunq@usp.br.

by Lieutenant Charles Wilkes. Here, I discuss the purposes of this expedition in the context of the voyages of circumnavigation accomplished by the various European powers during the same period.

Keywords: United States – *U. S. Exploring Expedition* – International Relations

Charles Wilkes, l'U.S. Exploring Expedition et la recherche des États Unis pour un lieu au monde (1838-1842)

L'objectif central de cet article est d'analyser la première expédition scientifique Nord-américaine de circumnavigation, l'*U.S. Exploring Expedition*, réalisée entre 1834 et 1842 et commandée par le capitaine lieutenant Charles Wilkes. Je propose ici une discussion des objectifs de cette expédition dans le contexte d'autres voyages semblables réalisés par les potences européennes.

Mots-clés: Etats Unis – *U. S. Exploring Expedition* – Rapports internationaux

Em 1838, os Estados Unidos da América lançaram ao mar uma ambiciosa expedição com a intenção de circunavegar o globo. Desconhecida pelos historiadores brasileiros e, em certa medida, também pelos norte-americanos,¹ a *U. S. Exploring Expedition* foi a primeira expedição científica norte-americana além-mar, realizada pela *U. S. Navy* em tempos de paz. Naquela época, o jovem país construía o seu Estado nacional e estava voltado para o expansionismo territorial, com a intenção de arrastar as suas fronteiras até o Pacífico.² Procuo compreender o objetivo do governo norte-americano em lançar uma

¹ Em 1985, devido às comemorações dos 75 anos do Museu de História Natural, o *Smithsonian Institution* – museus de Washington D.C. – promoveu uma grande exposição sobre a expedição nomeada *Magnificent Voyages*. Na mesma época, publicou um belo livro com o mesmo título. Ver Herman J. Viola e Carolyn Margolis (orgs.), *Magnificent voyagers, The U. S. Exploring Expedition, 1838-1842*. Washington D.C., Smithsonian Institution Press, 1985. Recentemente foi publicado nos Estados Unidos um relato sobre a expedição dirigido ao grande público, procurando explicações sobre o porquê de empresa de tão grande envergadura ter desaparecido da memória nacional. Ver Nathaniel Philbrick, *Sea of glory. America's voyage of discovery. The U. S. Exploring Expedition, 1838-1842*, Nova York, Penguin Books, 2003. Esse livro foi traduzido no Brasil com o título *Mar de glória. Viagem americana de descobrimento*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

² Logo depois de configurada a independência, os Estados Unidos arrastaram as suas fronteiras das montanhas Apalaches ao rio Mississipi, 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, ficando as suas bandeiras no Pacífico.

expedição de grande porte no momento de concentração de energias em demandas internas.

Em sua perspectiva teórica essa pesquisa dialoga com as abordagens que redimensionam a problemática do imperialismo nos Estados Unidos, particularmente o campo da crítica pós-colonial.³ Segundo Amy Kaplan, é significativa a ausência da palavra “império” nos *American Studies*. Ela sustenta que os analistas que privilegiam a abordagem da cultura cindiram os vínculos com as áreas das Relações Internacionais e da História Diplomática, embora uma se mire na outra em suas respectivas recusas em entender as “culturas do imperialismo” naquele país. Kaplan defende que o imperialismo para ser bem compreendido pode e deve ser investigado a partir do prisma da cultura, expondo assim a complexidade que o tema carrega.⁴

Na mesma trilha, Gilbert M. Joseph propõe que os estudos das relações entre Estados Unidos e América Latina sejam compreendidos como um campo complexo, envolvendo múltiplos agentes, eivado por elaboradas construções culturais e com resultados imprevisíveis. Ele rejeita, sobretudo, as considerações feitas por autores preocupados com as relações internacionais (como George Kennan e outros “realistas”) que defendem o fato de os Estados Unidos não apresentarem as características imperialistas dos países europeus, argumentando que o período de intervenções militares no Caribe e América Central, após a guerra hispano-americana de 1898, foi de pouca relevância. Conforme Joseph, o imperialismo faz parte da cultura norte-americana desde o início da formação do Estado nacional e permanece nos dias de hoje.⁵

Proponho-me a refletir sobre o papel e o significado da *U. S. Exploring Expedition* dentro desse campo que investiga o tema do imperialismo norte-americano de forma complexa e multifacetada, atravessado por conflitos e negociações de ordens diversas, envolvendo atores, agentes e mediadores dos dois lados. Aqui, no entanto, em razão dos objetivos aos quais me restrinjo, não vá tratar das respostas latino-americanas à expedição.

³ Consultar Patrick Williams e Laura Chrisman. *Colonial discourse and post-colonial theory. A reader*. Nova York, Columbia University Press, 1994.

⁴ Ver Amy Kaplan: “Left Alone with America”: The absence of empire in the study of American culture, in Amy Kaplan e Donald Pease (orgs.), *Cultures of United States imperialism*, Durham, Duke University Press, 1993, p. 11.

⁵ Ver Gilbert M. Joseph: “Close encounters. Toward a new cultural history of U.S.-Latin American Relations”, in Gilbert M. Joseph, Catherine Legrand e Ricardo Salvatore (orgs.), *Close encounters of empire. Writing the cultural History of U. S.-Latin American relations*, Durham, Duke University Press, 1998, p. 3-46.

Proposta primeiramente no governo de John Quincy Adams (1825-1829), grande entusiasta do empreendimento, mas aprovada pelo congresso em 1836, graças aos esforços do controvertido presidente Andrew Jackson (1829-1837), a *U. S. Exploring Expedition* só deixou os portos de Nova York quando Martin Van Buren (1837-1841) assumiu a Casa Branca.

É significativo que Andrew Jackson, presidente que se empenhou pessoalmente para que a expedição fosse aprovada, tenha sido eleito a partir de uma campanha voltada para captar os anseios do “homem comum”, baseada na rápida colonização do Oeste, em benefício das demandas por terra nos Estados Unidos.⁶ Contudo, foi também o homem que percebeu a importância do país dominar a ciência e as técnicas exploratórias além-mar. Com esse propósito, argumentou junto ao congresso que os Estados Unidos necessitavam de novos mercados para a sua produção de grãos e manufaturas.⁷

Em primeiro lugar, deve-se ressaltar que a *U. S. Navy* vinha se aparelhando no intuito de assegurar o fluxo do comércio norte-americano, além das suas fronteiras. Apenas 39 anos após a independência dos Estados Unidos, em 1815, o Congresso aprovou a criação do *Mediterranean Squadron* (Esquadra do Mediterrâneo), com o objetivo de conter a pirataria no Norte da África (regiões da Argélia, Tunis e Trípoli) e proteger os veleiros comerciais do país. Depois de conter a atividade de roubo de mercadorias na conhecida *Barbary Wars* (Guerras Bárbaras), alguns navios da *U. S. Navy* permaneceram no local, garantindo a circulação dos veleiros comerciais. Em 1822, foi criado o *West Indian Squadron* (Esquadra das Índias Ocidentais), com a intenção de fiscalizar o trânsito de navios no Caribe, “protegendo o comércio dos Estados Unidos” nas ilhas do mar das Antilhas. Em 1821, devido ao crescimento da caça à baleia, foi criado o *Pacific Squadron* (Esquadra do Pacífico) e, em 1826, foi a vez da criação do *Brazil Squadron* (Esquadra do Brasil, também conhecida

⁶ Considerado demagogo por uns e democrático por outros, Andrew Jackson foi o responsável pela instalação do voto para todo homem branco que contribuísse com impostos nos Estados Unidos. Em contrapartida, ele defendeu e implementou a desestruturação de grande parte das comunidades indígenas, particularmente da região Sudeste do país, uma vez que o seu governo estabelecera o projeto de confinamento dos grupos em reservas afastadas do seu local de origem. Ver Michael Paul Rogin, *Fathers & children. Andrew Jackson and the subjugation of the American Indian*, New Jersey, New Brunswick, Transaction Publishers, 1995.

⁷ Desde 1803 os norte-americanos realizavam expedições de mapeamento e reconhecimento, sendo que a maioria delas era destinada a mapear os territórios do interior do país: os comprados ou os recém-anexados. Entre 1803 e 1860, foram implementadas 82 expedições científicas pelos norte-americanos, muitas delas financiadas pelo governo. Consultar William Stanton, *American scientific exploration, 1803-1860*. Philadelphia, American Philosophical Society, 1991.

como esquadra do Atlântico Sul).⁸ Em 1835, foi aprovada a instituição do *East Indian Squadron* (Esquadra da Índia Oriental), e em 1841, o *Home Squadron* (Esquadra da Casa).⁹

Além de garantir o fluxo do comércio norte-americano pelos mares, as esquadras tinham a função de proteger e auxiliar navios norte-americanos que estivessem perdidos ou mesmo avariados. Para a sua constituição, os Estados Unidos inspiraram-se na atividade marítima inglesa que já formara esquadras para controlar os interesses britânicos em algumas partes do mundo. Ainda que menor que aquelas, as esquadras norte-americanas revelam o desenvolvimento comercial e os interesses geopolíticos do jovem país.¹⁰

Quando a *U. S. Exploring Expedition* zarpou de Norfolk, Virginia, os Estados Unidos já tinham quase todas as suas esquadras em funcionamento. Sob o comando do jovem e impetuoso capitão e cartógrafo Charles Wilkes, a expedição compreendia seis veleiros: as chalupas de guerra *Vicennes* e *Peacock*, o brigue *Porpoise*, o navio de abastecimento *Relief* e os navios de apoio *Sea Gull* e *Flying Fish*. Foram embarcados 346 homens, inclusive uma equipe de nove cientistas e artistas. Era a maior expedição científica já montada no Ocidente,¹¹ superando em tamanho e em número de homens as expedições científicas européias de circunavegação que, em geral, partiam com um ou dois navios.

A existência das esquadras mencionadas e a aprovação de uma expedição do porte da *U. S. Exploring Expedition*, ainda na primeira metade do século XIX, autorizam a afirmar que o governo dos Estados Unidos ao mesmo tempo em que construía o seu território, procurava um lugar de destaque no mundo. Assim, o expansionismo norte-americano deve ser visto não apenas como um fenômeno interno, vinculado ao Destino Manifesto e com objetivos exclusivos em arrastar as suas fronteiras até o Pacífico, mas como um projeto de amplitude maior, o qual projetava a expansão dentro e fora do território nacional.

⁸ Geralmente a esquadra do Pacífico permanecia nos portos de Valparaíso, no Chile, ou Lima, no Peru. Já a esquadra do Brasil perseverava no porto do Rio de Janeiro.

⁹ Ver Gerard Charfield. *The Barbary Wars*, in *United States Diplomatic History. From revolution to empire*, Prentice Hall, Upper Saddle River, 1998, e Harold e Margareth Sprout, *The rise of American naval power*, p. 117-140, Annapolis, Naval Institute Press, 1990.

¹⁰ Embora os ingleses patrulhassem as águas do Atlântico, a frota de navios envolvidos no tráfico de escravos era superior tanto numérica quanto tecnicamente aos navios britânicos. Cf. Jaime Rodrigues, *De costa a costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p. 151.

¹¹ Cf. Nathaniel Philbrick, op. cit., 2005, p. 15.

O percurso realizado pela expedição científica confirma tal intenção. Ela zarpou de Nova York, desceu a Leste pela costa da América do Sul, atracou no Rio de Janeiro, atravessou o Cabo Horn, mapeou parte da Antártida, subiu pela costa Oeste do continente e da América do Norte e seguiu rumo à Austrália e às ilhas do Pacífico, com a finalidade de conferir as cartas náuticas já utilizadas e confeccionar outras novas. Importava, sobretudo, reconhecer portos seguros que não oferecessem riscos aos calados dos navios.

Na época, foi considerada a maior realização da expedição, o fato de Charles Wilkes demonstrar que a Antártida era um continente separado dos demais. Tal descoberta, realizada graças às medições e aos cálculos matemáticos dos cartógrafos, fez com que os mapas do globo existentes fossem redesenhados. O local já havia sido visitado por caçadores de focas, mas, apesar de hábeis navegadores, aqueles homens não dominavam o arcabouço científico-matemático que permitisse afirmar que a Antártida fosse um outro continente.

Os feitos da *U. S. Exploring Expedition* superaram a demonstração de Wilkes, visto que os cientistas coletaram amostras por onde passaram. De volta aos Estados Unidos, descarregaram em território nacional nada mais nada menos do que 40 toneladas de espécimes, entre vegetais, animais e amostras de minerais, além de artefatos produzidos por outras culturas, incluindo duas mil espécies nunca antes identificadas. Parte da coleção recolhida pela expedição foi a que deu início ao *Smithsonian Institution*, o complexo de museus da capital Washington D.C., incluindo inúmeras outras espécies de vegetais que deram origem ao Jardim Botânico. Além disso, os mapas realizados pelos cartógrafos foram utilizados tanto pela *U. S. Navy* quanto pela Marinha mercante, até a Segunda Guerra Mundial.

O mapeamento de determinadas regiões visando garantir a segurança dos navios comerciais era o objetivo central da expedição. Desde o início do século, os baleeiros das ilhas e costa Nordeste do país vinham pressionando o governo para que fossem refeitas as cartas náuticas existentes, em razão dos muitos acidentes a que eram submetidos os navios que caçavam o cetáceo e do qual retiravam, além de outras substâncias, um lucrativo óleo utilizado para iluminação. Em 11 de agosto de 1838, o Secretário da Marinha, James Kirke Paulding, expediu ordens ao comandante Charles Wilkes, informando-o sobre os propósitos da expedição. Nas primeiras páginas do relato, o capitão reproduziu as instruções:

O Congresso dos Estados Unidos tendo em vista os importantes interesses do nosso comércio de caça à baleia e outros no grande Oceano do Sul, por um ato de 18 de maio de 1836 autorizou uma expedição com objetivos de explorar e reconhecer aquele mar, tanto quanto determinar a existência de bancos de areia e ilhas desconhecidas e também descobrir e corrigir a posição daqueles que estão próximos ou na rota de nossos veleiros nessa região e tenham escapado da observação dos navegadores-cientistas.¹²

Os historiadores reconhecem que os objetivos da primeira expedição científica norte-americana além-mar não se restringiam unicamente ao mapeamento de partes do globo, porque pretendiam, através dos instrumentais científicos da época, registrar, conhecer, classificar o mundo que viam.¹³ Tal perspectiva é clara na narrativa da viagem elaborada por Charles Wilkes, na qual se revela o trabalho dos sete cientistas, responsáveis pelo registro e coleta de espécimes, e dos dois artistas, a quem coube a tarefa de ilustrar o mundo desconhecido que visitavam. Ademais, o capitão do navio estava encarregado de estabelecer relações diplomáticas, em nome de seu país, com culturas, nações e países nos quais não houvesse legações diplomáticas norte-americanas.

O mapeamento, como já me referi, era tarefa primeira da viagem exploratória. Tal prioridade é revelada mais uma vez no destaque particular conferido à divisão do trabalho entre oficiais e cientistas nas instruções do Secretário da Marinha:

Embora o objetivo primeiro da Expedição seja a promoção dos grandes interesses do comércio e navegação, deve-se aproveitar a ocasião, e não que seja incompatível com os notáveis objetivos já propostos, estender os limites da ciência e promover a aquisição de conhecimento. Para que obtenha sucesso nessa empresa, um corpo de cientistas, consistindo nos nomes que se seguem, acompanhará a Expedição e estarão sob sua direção. Sr. Hale (filólogo), Srs. Pickering e Peale (naturalistas), Sr. Couthouy (especialista em conchas), Sr. Dana (mineralogista), Sr. Rich (botânico), Srs. Drayton e Agate (artistas), Sr. Brackenridge (especialista em horticultura). A hidrografia e geografia dos

¹² Charles Wilkes, *Narrative of the United States Exploring Expedition*, Philadelphia, Lea & Blanchard, 1845, vol. 1, p. 25. O relato de viagem da expedição compreende cinco volumes ricamente ilustrados e um Atlas que reúne os acurados mapas desenhados pelos cartógrafos embarcados nos navios. (Traduções da autora.)

¹³ Ver, por exemplo, William Ragan Stanton, *The great United States Exploring Expedition of 1838-1842*, Berkeley, University Califórnia Press, 1975. Stanton destaca a curiosa hipótese veiculada na época, nos Estados Unidos, de que deveria haver enormes orifícios nos pólos, e se tal teoria se confirmasse, a terra deveria ser oca no seu centro. Entre os vários motivos para a realização da expedição já apontados, a urgência em conferir tal suposição foi também tarefa de Charles Wilkes.

vários mares e países você deve visitar na rota já indicada nas instruções precedentes, deve ocupar a sua especial atenção e de todos os pesquisadores relacionados, tanto quanto com relação à astronomia, magnetismo terrestre e meteorologia e devem ser confiados exclusivamente aos oficiais da marinha, a quem o zelo e talentos, o Departamento confidencialmente confia para que tais resultados habilitem futuros navegadores a passar sobre a trilha percorrida por seus veleiros, sem temor e sem perigo.¹⁴

As tarefas estavam claramente divididas: a ênfase de Paulding recaiu sobre as consideradas mais estratégicas, as quais Wilkes deveria “dedicar a sua especial atenção”. Foi dada ênfase à astronomia e ao magnetismo terrestre, considerados indispensáveis para a elaboração de cálculos para confecção acurada de cartas e a localização precisa dos navios. Tarefas essas que deveriam permanecer nas mãos dos oficiais da *U.S. Navy*, com objetivos inclusive de formar novos quadros para a instituição. Em segundo lugar, e “aproveitando a ocasião”, nos dizeres do Secretário da Marinha, estavam os cientistas, também subordinados ao capitão que indicava onde e por quanto tempo deviam trabalhar. Nas viagens de circunavegação eram evidentes os intercâmbios e interesses mútuos entre cientistas e oficiais, mas deve-se ressaltar que o trabalho dos primeiros era reputado como secundário pelo governo e pela própria *U. S. Navy*,¹⁵ com relação ao encargo do mapeamento realizado pelos oficiais.

A partir do exposto, pretendo tratar, mesmo que brevemente, de algumas das características que podem ser notadas nas viagens de circunavegação do período e, em seguida, propor que as ambições visadas pelo governo dos Estados Unidos com o lançamento da *U. S. Exploring Expedition* eram ainda mais amplas.

As viagens científicas de circunavegação e a disputa pelo Pacífico

Embora conheçamos as rivalidades entre Inglaterra e França pela liderança na Europa, pouco se sabe sobre a atuação de outros países na busca por posições de destaque em âmbito mundial. As viagens de circunavegação realizadas permitem ao historiador perceber o alcance das disputas envolvidas na época.

Entre 1750 e 1850, houve um esforço para programar viagens científicas de mapeamento que dessem a volta ao mundo, devido à inexatidão de deter-

¹⁴ Charles Wilkes, op. cit., p xxix.

¹⁵ Ver Herman J. Viola. “The story of the U. S. Exploring Expedition”, in Herman J. Viola e Carolyn Margolis (orgs.), op. cit., p. 9-23.

minadas paragens e, por outro lado, ao interesse crescente dos europeus pelo Pacífico. Supunha-se a existência de ilhas e porções de terras ainda inexploradas. Nessa empresa, destacava-se a Inglaterra, que procurava ampliar o seu império e os seus domínios sobre o Pacífico e a Ásia.¹⁶ Logo após o fim da guerra dos Sete Anos (1756-1763) na Europa, França e Inglaterra mantiveram a rivalidade acesa, enviando expedições de exploração ao Pacífico.

Alguns meses após o tratado de paz, a Inglaterra fez partir uma expedição com objetivos de reconhecer aquele oceano. Em 1764, o *Dolphin* comandado por John Byron navegou uma conhecida rota de circunavegação na época. Dados os riscos que envolviam as viagens em mares desconhecidos, os expedicionários procuravam seguir águas já navegadas e atracar em portos reconhecidos, especialmente os que garantiam determinado calado d'água. Aventuravam-se aqui e ali, mas sempre seguindo algumas rotas e tendo como referência determinadas ilhas ou portos específicos.¹⁷

O historiador Glyndwr Williams afirma que Byron em seu relatório de viagem não mencionou “descobertas” dignas de nota. Passou a ser reconhecido apenas por ter realizado a expedição da forma mais rápida até então. Contudo, Byron insistiu na existência de uma grande massa de terra que deveria estar localizada mais ao Sul.¹⁸

A informação de Byron foi transmitida como instrução às viagens de circunavegação que se seguiram. Em 1767, foi a vez de os comandantes ingleses Philip Carteret e Samuel Wallis seguirem para o Pacífico e navegarem mais para o Sul, em regiões remotas e ainda sem mapeamento, com o propósito de encontrar as terras que supunham existir. Voltaram em 1768, com a reveladora notícia de que haviam avistado o Tahiti.

Entre 1766 e 1769, foi a vez do militar e ilustrado Louis Antoine Bougainville realizar a primeira viagem de circunavegação francesa no comando dos veleiros *La Boudese e L'Étoile*, atravessar o estreito de Magalhães e reconhecer

¹⁶ Já em 1713, quando do tratado de Utrecht, confirmava-se a Inglaterra como potência emergente e com crescente domínio do seu poder militar na Europa, tanto quanto a possibilidade de crescimento de seu poder comercial em nível mundial. Ver Patrick K. O'Brien, “Trade, economy state and empire”, in P. J. Marshall (org.), *The Oxford History of the British Empire. The eighteenth century*, Oxford, Oxford University Press, 2001, p. 65.

¹⁷ É importante notar a atuação dos oficiais nas colônias britânicas e a sua designação para determinados postos depois de realizadas as expedições: Byron foi governador de *Newfoundland* (Terra Nova) e comandante-em-chefe da esquadra norte-americana nas Índias Ocidentais entre 1778 e 1779, durante as guerras de independência das 13 colônias.

¹⁸ Glyndwr Williams, “The Pacific: exploration and exploitation”, in P. J. Marshall, op. cit., p. 556.

ilhas do Pacífico, com o intuito de competir com a Inglaterra e garantir o poder francês sobre a região. O comandante também descreveu a ilha do Tahiti, apresentada romanticamente como um lugar exótico e sensual. Bouganville lutou contra a Inglaterra na América do Norte em 1781, quando do avanço dos colonos nas guerras de independência das 13 colônias inglesas. A rivalidade entre Inglaterra e França manifestou-se na guerra de Sete Anos, no apoio dado pelos franceses aos insurgentes por ocasião das lutas pela independência nos Estados Unidos e também, agora, nas disputas pelas ilhas do Pacífico.

A convicção de Byron sobre a existência de grandes porções de terras ainda desconhecidas, somada às descrições de Carteret e Bouganville sobre o Tahiti, alvoroçaram os ânimos europeus e mais expedições foram programadas para o Pacífico. Novamente, a Inglaterra tomou a dianteira e enviou o capitão James Cook, a bordo do *Endeavour*, para a região, em 1768. Segundo as instruções da Marinha britânica, o objetivo da viagem era reconhecer os Mares do Sul e realizar a observação do trânsito de Vênus a partir do Tahiti, quando o planeta realizaria o seu percurso entre a Terra e o Sol. O fenômeno é considerado pelos astrônomos o momento privilegiado para a realização de medições mais exatas da distância entre o astro e o nosso planeta. O grande feito de James Cook, como se sabe, foi ter avistado a Nova Zelândia e a Austrália. O veleiro do comandante voltou à Inglaterra em 1771 e rapidamente o capitão tornou-se reconhecido pela sua façanha. Sabe-se que outros navegadores já haviam aportado naquelas terras, sem, no entanto, avaliar as suas reais dimensões. Consideradas como as mais notáveis viagens de circunavegação da segunda metade do século XVIII, as viagens de Cook tornaram-se modelo para as empresas desse tipo que se seguiram, aumentando ainda mais as disputas entre os europeus pelo Pacífico e, em particular, as rivalidades entre Inglaterra e França.¹⁹

Em 1789, com a eclosão da Revolução Francesa e com o aprofundamento das crises européias relativas aos regimes monárquicos, foi a vez de a Coroa espanhola, preocupada com o seu império além-mar, realizar uma viagem de volta ao mundo, enviando como comandante dos navios *Descubierta* e *Atrevida* o italiano Alejandro Malaspina e o oficial José Bustamante. As instruções eram para que os oficiais realizassem cartas náuticas mais acuradas e cartas hidrográficas de regiões do império espanhol nas Américas e das Philipinas. Além disso, com a Europa sacudida por instabilidades políticas, o coman-

¹⁹ James Cook realizou três viagens de circunavegação. A primeira entre 1768 e 1771, a segunda entre 1772 e 1775, e a terceira entre 1776 e 1779.

dante deveria verificar a capacidade de a região resistir a possíveis invasões estrangeiras.²⁰

É certo que Inglaterra e França disputavam o seu poder na exploração do Pacífico, procurando notadamente o que hoje chamamos de equilíbrio de poder na Europa. A Espanha, por sua vez, não se furtou a lançar uma grandiosa expedição científica com o objetivo de confirmar as suas possessões no Pacífico. No entanto, um outro império manifestava-se com a finalidade de disputar o seu quinhão naquelas águas. A Rússia preparou duas expedições científicas de circunavegação: a primeira foi realizada por dois navios, o *Nadezhda* e o *Neva*, comandados por Adam Johann Von Krusenstern entre 1803 e 1806;²¹ e a segunda, entre 1815 e 1818, capitaneada por Otho Von Kotzebue a bordo do *Rurik*. As duas viagens procuravam expandir o império russo e obter informações sobre possibilidades comerciais para o país. Os dois comandantes elaboraram mapas, avistaram ilhas no Pacífico, antes não reconhecidas por europeus, e refizeram cartas náuticas. Eles tinham interesses específicos na costa Oeste da América do Norte: o Alaska era território russo e eles buscavam expandir seus domínios mais para o Sul. Certamente procuravam também um lugar para o império de Alexandre I no mundo que se configurava a partir das viagens científicas e das novas descobertas no Pacífico.²²

A Inglaterra voltou a lançar expedições de exploração na primeira metade do século XIX. E entre elas, destacam-se as famosas viagens do navio *Beagle*. A primeira, realizada entre 1826 e 1830, quando, juntamente com o navio *Adventure*, a expedição deixou a Inglaterra com a finalidade de efetuar o mapeamento de diversas regiões. Já na segunda viagem do *Beagle*, esta de circunavegação, entre 1831 e 1836, sob o comando de Robert FitzRoy, participou da expedição o jovem naturalista Charles Darwin, autor do tratado científico *On the origin of species by means of natural selection, or the preservation of favoured races in the struggle for life* (*A Origem das Espécies*): a teoria que sacudiu os meios acadêmicos e religiosos na segunda metade do século XIX e fato que tornou a viagem do *Beagle* conhecida pela teoria de Darwin publicada em

²⁰ Cf. Edward J. Goodman, *The explorers of South America*, Norman/Londres, University of Oklahoma Press, 1992.

²¹ Fez parte da expedição de Kusenstern o naturalista e membro da Academia de Ciências de São Petersburgo, Georg Heinrich Von Langsdorff, o Barão de Langsdorff, côsul-geral da Rússia no Rio de Janeiro em 1813 e conhecido pela sua famosa expedição pelo interior do Brasil em 1826.

²² Sobre as viagens realizadas pelos russos, ver Ilya Vinkovetsky, *Circumnavigation, empire, modernity, race: The impact of round-the-world voyages on Russia's imperial consciousness*, in www.loc.gov/european/mofc/vinkovetsky.html

1859, vinte e três anos após o retorno do navio à Inglaterra. O acontecimento obscureceu os primeiros objetivos da expedição que, como as outras, priorizava o mapeamento de determinadas costas e mares.

Também na primeira metade do século XIX, os franceses enviaram por duas vezes o comandante Jules Dumont D'Urville, a bordo do *L'Astrolabe*, para realizar viagens de circunavegação. A primeira, entre 1826 e 1829, e a segunda, entre 1837 e 1840. Como nas expedições já mencionadas, D'Urville fez inúmeras inspeções, construiu novas cartas náuticas e refez as antigas. As cartas eram constantemente refeitas com o objetivo de alcançar cada vez mais precisão para os navegadores. O comandante francês foi reconhecido por ter estado na Antártida, onde, aliás, encontrou um dos navios da *U. S. Exploring Expedition* de Charles Wilkes.

Realizavam as expedições os países ou impérios que possuíssem uma Marinha com determinado porte, os que dominassem certa tecnologia e o manejo de instrumentos de precisão, tais como o compasso magnético, o cronômetro e o relógio marítimo. Para tanto, era imprescindível a existência de um quadro de oficiais treinados pelas Marinhas para efetuar as medições astronômicas que possibilitassem fixar a posição de um navio a partir dos cálculos entre latitude e longitude.

Assim, o que caracteriza as várias viagens científicas de circunavegação do período é a similaridade dos objetivos: em geral eram expedições de grande interesse governamental, levadas a cabo pelas Marinhas de guerra, em tempos de paz. Eram financiadas com a intenção principal de fazer o mapeamento de regiões do globo, inclusive da América do Sul, destacando-se o particular interesse pela exploração do Pacífico. Abrangiam também outros propósitos como os científicos e os diplomáticos; contudo, estes estavam em segundo plano nos projetos das potências do período.

A construção da rede de informações

Outra característica desse tipo de viagem é o fato de os expedicionários permanecerem pouco tempo nos lugares em que aportavam, porque, como já mencionado, o interesse primeiro era mapear costas e reconhecer portos. Eram viagens muito bem planejadas, em virtude dos seus altos custos e dos riscos enfrentados. Por isso e também devido ao fato de os navios permanecerem por tempo reduzido em determinados postos, exigia-se a construção de uma

rede de trocas e informações entre oficiais, cientistas, cônsules, missionários e outros para o bom resultado da viagem.

É importante acrescentar que, embora muitas das informações coletadas fossem segredos de Estado e controladas rigorosamente pelo capitão do navio, muitas outras eram tornadas públicas – publicadas ou não – e compartilhadas pelos navegadores dos diferentes Estados. O Secretário da *U. S. Navy*, já citado, informa a Charles Wilkes sobre a importância das informações obtidas através do comandante russo Krusenstern nas instruções para *U. S. Exploring Expedition*:

O russo, vice-almirante Krusenstern, transmitiu ao Departamento de Estado memorandos relatando as finalidades da Expedição, juntamente com muitas das cartas aperfeiçoadas do seu Atlas do Oceano Pacífico, com explicações, em três volumes. Esses materiais estão também confiados aos seus cuidados; e não há dúvidas de que as amistosas contribuições desse eminente navegador contribuirão essencialmente para o sucesso de uma empresa na qual ele deposita profundo interesse.²³

Os encontros e as trocas entre os oficiais de nacionalidades diferentes eram comuns. O próprio Charles Wilkes, antes de zarpar no comando da expedição, recebeu ordens para que despendesse alguns meses em Londres a fim de providenciar a compra de aparelhos de alta precisão e, por outro lado, estabelecer contatos com os oficiais que haviam realizado viagens como a que ele estava autorizado a executar. Lá, manteve contato com membros das associações científicas inglesas e com eminentes cientistas locais, como o matemático e físico inglês Peter Barlow, grande especialista em atração magnética do período, e também Francis Baily, astrônomo e um dos fundadores da *Royal Astromical Society*. Esteve também com o capitão Robert FitzRoy, oficial já citado, que acabara de voltar à Inglaterra no comando do *Beagle*.

Na época, embora os Estados Unidos fossem um pequeno país, com esforços voltados para a construção do Estado Nacional e a expansão do seu território, preocupavam-se também em ter acesso aos recursos científico-tecnológicos utilizados pelos europeus. Além das trocas de informações científicas, contatos eram feitos entre os governos que financiavam a expedição e os portos que recebiam os navios. Afirmou Wilkes:

Eu recebi todos os recursos para obter informações dos nossos cônsules, como dos missionários e dos residentes norte-americanos fora do país. Alguns deles

²³ Charles Wilkes, op. cit., p. XXX.

supriram a mim com interessantes documentos, relacionados ao passado e ao presente estado dos países nos quais eles residem e procurei obter dos diferentes governos muitos papéis oficiais valiosos. Na realidade, as facilidades encontradas evidenciaram o interesse de todos no empreendimento do qual estava encarregado.²⁴

Para o êxito da viagem, foi desenvolvida uma rede de contatos entre Europa e Estados Unidos e entre estes e os países visitados: eram homens que atuavam como intermediários e facilitavam a permanência dos navegadores – mesmo que por pouco tempo – nos países onde ancoravam. Embora rápidos, esses intercâmbios influenciaram tanto os visitantes quanto os intermediários, cientistas e governos dos países visitados, favorecendo transformações, apropriações e reavaliações de ambos os lados.²⁵

As viagens de circunavegação e a América do Sul

Além das características colocadas anteriormente, outra merece ser comentada porque nos concerne particularmente. Trata-se do claro interesse pela América do Sul, manifesto por praticamente todos os viajantes já mencionados aqui. Não foi diferente no caso da *U. S. Exploring Expedition*. Muitos dos intercâmbios comentados anteriormente se deram na região da América do Sul. Ricardo Salvatore afirma que este continente foi espaço de comprometimento norte-americano desde o início do século XIX, sendo que as investigações científicas, as quais o autor denomina como “empresa do conhecimento”, foram especialmente importantes para a construção de mecanismos, processos e aparatos diversos que produziram e circularam representações constitutivas das diferenças culturais sobre a região, permitindo aos Estados Unidos criarem posteriormente uma espécie de “império informal” no continente, a partir de inúmeros textos, imagens, desenhos, pinturas e mapas.²⁶ A viagem de Charles Wilkes, inegavelmente, colocou a América do Sul na órbita do conhecimento que os Estados Unidos construía sobre o mundo.

Por várias razões a América do Sul foi alvo dos interesses e das expectativas dos europeus e norte-americanos. Assustava aos navegadores a travessia do extremo Sul do continente. Percebe-se claramente no relato de Charles

²⁴ Charles Wilkes, op. cit., p. xix.

²⁵ Ver Mary Louise Pratt, *Os olhos do império. Relatos de viagem e transculturação*, Bauru, Edusc, 1999, e Amy Kaplan e Donald Pease (orgs.), op. cit., 1993.

²⁶ Ver Ricardo Salvatore, “The Enterprise of knowledge: representational machines of informal empire”, in Gilbert M. Joseph, Catharine C. Legrand e Ricardo D. Salvatore (orgs.), op. cit., 1998.

Wilkes que a viagem era dividida entre o antes e o após a travessia do cabo Horn. O temor não era desmedido porque o tempo inclemente e as águas agitadas contribuía para os muitos naufrágios de que se tem notícia. Ali, a expedição perdeu um dos seus seis navios, o *Sea Gull*, e no Norte da América do Norte, mais precisamente quando do mapeamento do rio Columbia, perdeu o *Peacock*.²⁷ Além disso, outras embarcações tiveram a sua estrutura abalada durante o percurso. Voltaram para a casa apenas com dois dos navios originais e mais uma outra nave que adquiriram em portos chineses.

A América do Sul oferecia portos conhecidos, seguros e era onde os viajantes encontravam o abastecimento para as suas embarcações, além do reparo, geralmente necessário, para as naves danificadas.²⁸ Nas instruções dadas pelo Secretário da Marinha, a América do Sul merece destaque:

No Rio de Janeiro vocês reabastecerão e especial atenção deve ser dada aos suprimentos que sejam considerados os melhores preventivos contra o escorbuto. Você determinará a longitude do lugar (Rio de Janeiro), quanto o de Cabo Frio; depois um dos veleiros deixará a esquadra e partirá para o Rio Negro, no Atlântico Sul na latitude 41° S., com o objetivo de verificar recursos e facilidades para o comércio.²⁹

Charles Wilkes descreveu a sua sensação ao entrar no porto do Rio de Janeiro:

Assim que adentramos ao porto, nossa bandeira foi vista sobre as ondas e aquela magnífica peça de arquitetura naval, o Independence; e quando passamos por ele, nossos peitos pulsaram ao som de Hail Columbia, tocada pela banda (...) Há um sentimento de segurança ao entrar no porto do Rio, que poucas vezes experimentei em outro lugar, nem mesmo nas nossas próprias águas. As montanhas oferecem uma completa proteção contra os ventos e os oceanos.³⁰

²⁷ O rio Columbia é a fronteira natural entre os estados de Washington e Oregon, noroeste dos Estados Unidos.

²⁸ Na costa brasileira eram encontradas madeiras de qualidade para os restauros dos navios e confecção de remos e botes. Ver Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos séculos XVII e XVIII rumo: Brasil*, São Paulo, Edusp, 2005, p. 335.

²⁹ Charles Wilkes, op. cit., p. xxvi. O Rio de Janeiro era local de abastecimento e descanso tanto para viajantes que navegavam ao redor do mundo, quanto para os que pretendiam alcançar a Austrália. Recentemente exposições na cidade do Rio de Janeiro e São Paulo mostraram documentos e aquarelas elaboradas por viajantes que estiveram nos portos cidade. Ver Pedro da Cunha e Menezes, *O Rio de Janeiro na rota dos mares do Sul*, Rio de Janeiro, Andréa Jakobsson Estúdio, 2007.

³⁰ Ver Charles Wilkes, op. cit., p. 40.

Assim que os navios da expedição entraram na baía de Guanabara, foram saudados pela chamada Esquadra do Brasil, que no caso se restringia a um único navio, o *Independence*. Em geral, a esquadra procurava garantir a segurança do trânsito de mercadorias norte-americanas no Atlântico e, por outro lado, fornecer o apoio necessário aos veleiros daquele país; permanecia no Rio de Janeiro, porto que segundo Wilkes oferecia uma bem-vinda segurança aos viajantes.

Além da baía de Guanabara, o porto de Valparaíso no Chile era considerado por muitos navegantes como um lugar seguro para abastecimento, reparos e descanso da tripulação. Era a partir da América do Sul que os viajantes seguiam rumo às descobertas que seriam realizadas no Pacífico. Apesar do apoio que os expedicionários encontravam em alguns portos, havia regiões que demandavam mapeamento, pois as cartas existentes não indicavam todos os possíveis riscos e perigos:

A atenção dos oficiais na Terra do Fogo deve ser dirigida a realizar acurados e determinados levantamentos e inspeções de baías, portos, enseadas, tanto quanto verificar ou estender aquelas realizadas pelo capitão King e ser útil aos veleiros engajados na caça à baleia tanto na ida como no regresso para os Estados Unidos (...) Proceda a partir do porto [Valparaíso, Chile] (...) a possibilidade da existência de certas ilhas e bancos de areia e se houver que se determine a sua precisa posição tanto quanto de todos os outros que porventura sejam descobertos na sua rota.³¹

Na primeira metade do século XIX, o continente sul-americano era visto com curiosidade pelos europeus que o tinham como desconhecido. Parte dessa convicção surgiu após a viagem do alemão Alexander Von Humboldt, o Barão de Humboldt, entre 1799 e 1804, e da sua narrativa de viagem muito divulgada na Europa e nas Américas.³² Humboldt explorara o interior da América do Sul surpreendendo com a sua narrativa cientistas, homens do governo e interessados em geral pelo tema. No entanto, como vimos, não era apenas o interior da região que era visto como desconhecido. Partes das costas do continente careciam de um mapeamento preciso, constatação que preocupava

³¹ Charles Wilkes, op. cit., p. xxvi. O capitão King foi o comandante na primeira parte da primeira viagem do Beagle; contudo, cometeu suicídio quando esteve ancorado na Terra do Fogo e assumiu o comando o jovem oficial Robert FitzRoy.

³² Para uma tradução para o espanhol da narrativa de viagem de Humboldt, ver Alexander Von Humboldt, *Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente*, Caracas, Monte Ávila, 1991.

as autoridades norte-americanas em razão das muitas avarias sofridas pelos seus navios comerciais.³³

* * *

Com base no já exposto, creio ser possível sugerir que as ambições do governo norte-americano ultrapassavam os objetivos descritos na *Narrative of the United States Exploring Expedition*. As finalidades da viagem não se circunscriviam apenas ao mapeamento de costas e oceanos, à busca por novos domínios para o comércio e ao trabalho de cientistas e naturalistas, embora as relações e os vínculos entre comércio e ciência fossem estreitos.

Penso que a primeira viagem de circunavegação norte-americana deve ser entendida em meio às disputas das potências da época que se desdobravam em constituir determinados saberes sobre o mundo. Evidentemente, o país ou império que possuísse uma Marinha de porte, quadros treinados para uma expedição de grande envergadura (oficiais e cientistas), e o domínio de determinado cabedal técnico-científico, destacava-se como potência ou mesmo como poder emergente, reestruturando o equilíbrio de poderes da época. Com isso, podemos sugerir que, apesar de os Estados Unidos serem na década de 1830 um jovem país que construía o seu Estado nacional e expandia as suas fronteiras territoriais, o governo procurava, por outro lado, um lugar entre as potências da época.

Ao montar uma expedição exploratória de tão grande porte como a *U.S. Exploring Expedition*, os norte-americanos procuravam fincar a sua bandeira no mundo, competindo com os europeus, tanto em relação ao possível controle de locais estratégicos, quanto em domínio de conhecimento sobre diversas localidades do planeta. Este foi o caso da exploração de determinadas partes das costas da América do Sul, da Antártida, de ilhas do Pacífico e do Noroeste

³³ O interesse científico norte-americano pela América do Sul não esteve circunscrito à viagem de circunavegação comandada por Charles Wilkes. Entre 1849 e 1852, o congresso aprovou a expedição de James Melville Gillis ao Chile, com o intuito de instalar naquele país um observatório astronômico e analisar o trânsito de Vênus, além de reconhecer e mapear alguns países da costa Oeste do Pacífico, como Peru e parte da Argentina. Em 1851, os comandantes William Lewis Herndon e Lardner Gibbon percorreram o rio Amazonas, e, em 1852, foi a vez de Thomas Jefferson Page realizar uma viagem de exploração pela baía do Prata. Para um texto que trate das viagens da *U.S. Navy* em direção à América Latina no século XIX, consultar Mary A. Junqueira. “Ciência, técnica e as expedições da Marinha de guerra norte-americana, *U.S. Navy*, em direção à América Latina”, in *Varia História*, Belo Horizonte, UFMG, vol. 23, n. 38, 2007.

da América do Norte.³⁴ Procuravam, assim, se posicionar como potência naval e científica com interesses mundiais.

Rivalizam à frente da corrida ingleses e franceses com as suas viagens de circunavegação, disputando o conhecimento e o mapeamento de regiões específicas. Procuravam registrar nos seus *log books* (diários de bordo) alguma “nova descoberta”, conferindo louros ao capitão do navio, aos cientistas, dependendo do caso, e, por fim, ao país que financiara a proeza. Mas não apenas os países citados lançaram navios ao mar. A Espanha, a Rússia e os Estados Unidos também o fizeram. Penso que foi uma tentativa – particularmente dos russos e norte-americanos – de se posicionarem como uma espécie de *players* (jogadores), no dizer de hoje, no plano internacional, concorrendo com as potências europeias do período pelo domínio das possibilidades do Pacífico.

Apesar do esforço posto em prática na primeira metade do século XIX, a busca dos Estados Unidos por um lugar no mundo parecia arrefecer nos anos seguintes ao retorno da expedição, pois sérios conflitos se impuseram e demandaram o esforço da Marinha. Foram eles: a guerra com o México, de 1846 e 1848, quando a metade do território mexicano foi anexada pelos Estados Unidos, fazendo assim que as dimensões territoriais do país alcançassem o Pacífico, e a Guerra Civil, que por pouco não dividiu o país, entre 1861 e 1865. Alguns dos oficiais que estiveram na *U. S. Exploring Expedition* lutaram na guerra contra o México. Charles Wilkes por sua vez esteve envolvido na atuação da Marinha durante a Guerra Civil norte-americana, quando lutou ao lado dos nortistas.³⁵

Todavia, logo após a vitória sobre o México e certamente fortalecidos após o seu triunfo militar, os norte-americanos puseram-se novamente ao mar com grandes expedições que, embora não carregassem a disposição de circunavegar a Terra, foram notáveis pelo êxito alcançado. O Congresso dos Estados Unidos aprovou duas viagens ao Japão, comandadas pelo conhecido Comodoro Matthew Perry. A primeira entre 1852 e 1854, e a segunda entre 1853-1855. Essas expedições tornaram-se famosas em virtude de os Estados Unidos terem sido considerados, a partir do feito, os responsáveis pela abertura

³⁴ Ver Herman J. Viola, “The story of the U. S. Exploring Expedition”, in Herman J. Viola e Carolyn Margolis (orgs.), op. cit., p. 9, e John H. Schroeder, *Shaping a maritime empire. The commercial and diplomatic role of the American Navy 1829-1861*, Westport, Connecticut/London, England, 1985.

³⁵ Os oficiais integrantes da expedição e que lutaram na guerra com o México foram J. R. Reynolds, James Alden, William May e John Reynolds. Ver Nathaniel Philbrick, op cit., p. 368-369, 2005.

comercial do Japão ao Ocidente. Logo após, com a eclosão da Guerra Civil, como já dito, oficiais e navios da *U. S. Navy* estiveram envolvidos na contenda. Muito do conhecimento elaborado pela *U. S. Exploring Expedition* serviu para informar viagens posteriores realizadas pela Marinha, instruindo de diversas maneiras tanto os militares, quanto os cientistas.

A Marinha de guerra voltou-se novamente em busca de um lugar no mundo de forma efetiva no último quartel do século XIX; porém, desde o fim da Guerra Civil, o governo procurava outras formas de alcançar o Pacífico por mar. Grandes esforços foram realizados com o objetivo de mapear a América Central e ali encontrar o “local adequado” para a construção de um canal que encurtasse a rota para o Pacífico, reduzisse os custos da empreitada e evitasse os riscos, enfrentados por Charles Wilkes, nos mares do extremo Sul da América do Sul.