

## Além do Golfo do México: o expansionismo americano e a abertura de uma nova fronteira

*Beyond the gulf of Mexico: american expansionism  
and the opening of a new frontier*

*Más allá del golfo de México: el expansionismo  
estadounidense y la apertura de una nueva frontera*

Leonardo da Costa Ferreira<sup>1</sup>

ID [0000-0003-1150-3167](#)

**Resumo:** O presente artigo pretende estudar como uma viagem da Marinha dos Estados Unidos, patrocinada pela Casa Branca e pelo Congresso Nacional, em particular o Senado Federal, capitaneada por um oficial, o Comodoro Matthew C. Perry com seus navios negros do poder naval americano, em direção ao Japão, foi resultado de uma política interna baseada na noção de expansionismo territorial daquela nação em direção ao Oceano Pacífico. Movimento conhecido como a Marcha para o Oeste e marcado pela busca por uma nova fronteira de oportunidades para o Estado e os investidores americanos nos territórios habitados pelos ameríndios e pelos povos asiáticos.

**Palavras-chave:** Destino Manifesto. Marcha para o Oeste. Fronteira.

**Abstract:** This article intends to study how a trip by the United States Navy, sponsored by the White House and the National Congress, in particular the Federal Senate, captained by an officer, Commodore Matthew C. Perry with his black ships of American naval power, in towards Japan, was the result of an internal policy based on the notion of territorial expansionism of that nation towards the Pacific Ocean. Movement known as the March to the West and marked by the search for a new frontier of opportunities for the State and American investors in territories inhabited by Amerindians and Asian peoples.

**Keywords:** Manifest Destiny. Go to the West. Frontier.

**Resumen:** Este artículo se propone estudiar cómo un viaje de la Armada de los Estados Unidos, patrocinado por la Casa Blanca y el Congreso Nacional, en particular el Senado Federal, capitaneado por un oficial, el comodoro Matthew C. Perry con sus barcos negros del poder naval estadounidense, hacia Japón, fue resultado de una política interna basada en la noción de expansionismo territorial de esa nación hacia el Océano Pacífico. Movimiento conocido como Marcha hacia Occidente y marcado por la búsqueda de una nueva frontera de oportunidades para el Estado y los inversores estadounidenses en territorios habitados por amerindios y pueblos asiáticos.

**Palabras-clave:** Destino Manifiesto. Marcha hacia el Oeste. Frontera.

<sup>1</sup> Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense - UFF. Professor de Ensino Superior da Escola Naval da Marinha do Brasil. Lattes: [6163270321641743](#) - E-mail: [lucnardo2@gmail.com](mailto:lucnardo2@gmail.com).

## Introdução

O século XIX foi mais um período turbulento da história da humanidade com muitas revoluções, revoltas e insurreições nos mais variados lugares do mundo. Todavia, o século em questão apresenta uma particularidade interessante, o nascimento de uma série de novas nações no Ocidente, em um continente que não é a Europa. Falamos das Américas, em particular, da América Latina. Fruto da desintegração dos impérios coloniais da Espanha e de Portugal – antigas potências da chamada Era das Grandes Navegações. Além disso, aqueles cem anos presenciaram o desbravamento de um novo espaço de disputa: o oceano Pacífico, que vivenciou expedições fomentadas por militares e civis da França, Reino Unido, Rússia, Países Baixos, mas também, de um novo ator geopolítico: os Estados Unidos da América (EUA).

As expedições possuíam caráter científico, com genuíno ânimo de colaboração internacional entre governos, instituições de ensino e empresas marítimas e comerciais. De acordo com Mary Anne Junqueira (2015), com o passar das décadas, tais viagens levaram os governos nacionais, através de conferências tensas e dialógicas, a estabelecer consensos planetários como a formulação de um meridiano, da linha internacional de mudança de data e dos fusos horários, evidenciando que fluxos transnacionais de conhecimento científico e acadêmico não são fenômenos típicos do século XXI (Junqueira, 2015, p. 56-60).

Por outro lado, as mesmas expedições também tinham um caráter militarista e nacionalista, de concorrência entre os Estados-nação, em virtude da liderança dos expedicionários, via de regra, estarem nas mãos de oficiais superiores das marinhas de guerra de cada nação. Instituições essas que inauguraram, nas águas do maior oceano do mundo, uma nova corrida imperialista que visava aquisição de conhecimento náutico, controle de rotas marítimas e posse de novas terras, em especial, arquipélagos com acidentes geográficos promissores para a construção de portos militares e comerciais.

Um exemplo, como demonstra Junqueira (2015), foi a *U.S. Exploring Expedition* (1838-1842) composta de 346 tripulantes entre marinheiros, cientistas e artistas, liderada pelo capitão Charles Wilkes no comando de seis veleiros: as chalupas *Vincennes* e *Peacock*, o brigue *Porpoise*, o carvoeiro *Relief* e os tender *SeaGull* e *Flying Fish* (Junqueira, 2015, p. 13). Tal expedição foi inspirada nas ideias do presidente Thomas Jefferson (1801-1809) que, segundo James Sofka (2011), acreditava na excepcionalidade da experiência histórica, na

singularidade revolucionária da formação dos Estados Unidos e na necessidade da expansão do modelo civilizatório da sociedade estadunidense no tempo e no espaço, desde que sob a liderança de uma América anglo-saxônica, protestante e branca. Pensamento evidenciado ao observarmos que o patrocinador direto da *U.S. Expedition* foi um representante do legado jeffersoniano, o presidente Andrew Jackson (1829-1837), eleito pelo partido Democrata-Republicano e que realizou uma campanha eleitoral direcionada a atender os

[...] anseios do homem comum, baseada numa rápida colonização do oeste, com a intenção de favorecer as demandas por terra nos Estados Unidos. Contudo, foi também o homem que percebeu a importância de o país dominar a ciência e as técnicas exploratórias de além-mar e argumentou, no Congresso, que os Estados Unidos necessitavam de marcados para a sua produção de grãos e manufaturas (Junqueira, 2015, p. 29).

Desse modo, é em diálogo com essa longa marcha terrestre e marítima de viés exploratório, científico e imperialista em direção ao Oeste que o presente artigo desenvolve a sua análise, tendo como premissa os debates em torno da Marcha para o Oeste, do Destino Manifesto, da Doutrina Monroe e a temática em torno do mito da fronteira na sociedade e cultura estadunidense. Nesse aspecto, nossa ideia é relacionar a expedição do comodoro Matthew C. Perry (1853) como consequência de políticas internas estadunidenses que visavam fortalecer a federação de estados americanos em torno de uma União Federal. Igualmente nos interessa o surgimento de uma política externa, de caráter expansionista e imperialista, que levou os EUA a manter, até a atualidade, presença política, econômica, militar e cultural permanente em lugares como a ilha de Cuba e Porto Rico e os arquipélagos do Japão, das Filipinas e do Havaí.

### A Marcha para o Oeste: um Destino Manifesto?

O que é fronteira? É a mesma coisa que *frontier*? A resposta dada por um estadunidense é bem diferente daquela que seria e será dada por um brasileiro. No imaginário ibero-americano, no qual o Brasil está inserido, a palavra fronteira significa aquilo que é o limite entre dois territórios ou uma linha de demarcação entre cidades, províncias, estados e nações. No universo cultural anglo-saxônico, em particular dos Estados Unidos da América, seria o equivalente linguístico a palavra *border*. Desse modo, a palavra *frontier* não é uma linha, mas um espaço limítrofe móvel, pois é compreendido como um lugar passível de ocupação, conquista e exploração, ou seja, no imaginário dos norte-americanos remonta a um

movimento de conquista entre o Nós (estadunidenses civilizados) e o Outro (não estadunidense). Logo, fronteira em português não é o mesmo que *frontier* em inglês, tanto no sentido linguístico como cultural.

A busca pela conquista da *frontier* deu origem a um ser humano específico, o *frontiersman* que é, essencialmente, um homem branco, cristão e anglo-saxão civilizado que percorre o Oeste,<sup>2</sup> ou o *wilderness* imbuído de uma missão: levar os valores civilizatórios dos Estados Unidos, isto é, a moralidade cristã, o culto à propriedade privada capitalista e ao progresso técnico ocidental ao Outro. De acordo com Slotkin (1998), o “*frontier and the frontiersman*” é uma estrutura mítico-ideológica que ganhou força com a independência nacional, expandiu-se, no imaginário popular, no decorrer do século XIX, atravessou o século XX e ainda resiste no mundo político-militar em pleno século XXI.

Apesar de o Mito da Fronteira ser apenas um dos tipos operados pelo sistema mítico-ideológico que forma a cultura americana, é extremamente importante e persistente. Suas bases ideológicas são as mesmas das ‘leis’ da competição capitalista, da oferta e demanda, da ‘sobrevivência do melhor’ do Darwinismo Social como uma racionalização para a ordem social, e também do ‘Destino Manifesto’, que foram os blocos construtores de nossa tradição historiográfica e ideologia políticas dominantes (Slotkin, 1998, p. 15).

O Mito da Fronteira atravessou temporalidades históricas dos Estados Unidos, mas é importante esclarecer que essa travessia ocorreu sob intensas transformações dentro do próprio mito, pois a figura do Outro foi mudando, isto é, o alvo a ser dominado pela civilização estadunidense foi pintado pelos mais diversos adversários que, dependendo das questões geopolíticas internas e externas, foi o ameríndio, o mexicano, o japonês, o soviético, o chinês ou, atualmente, o imigrante. Tais povos, salvaguardados seus períodos históricos específicos, foram o alvo preferencial de um homem variado – o *cavboy* (vs. ameríndio), o oficial de Marinha (vs. japonês), o militar do Exército (vs. mexicano), o espião (vs. soviético) o diplomata (vs. chinês) e o policial (vs. imigrante), mas um homem imbuído de valores comuns, já que guiado por uma doutrina específica, o Destino Manifesto (*Manifest Destiny*). Tal concepção é fruto de alguns eventos históricos como a compra da Lousiana (1803), a Guerra Anglo-Americana (1812-1815), a Guerra Mexicano-Americana (1846-1848) e a Expedição do Comodoro Perry (1853).

---

<sup>2</sup> O Oeste dos EUA inicialmente é todo o território norte-americano que não formava as Treze Colônias e depois passou a ser qualquer área de interesse estratégico da política externa estadunidense.

A expansão territorial dos EUA começou em 1803, quando Napoleão Bonaparte enviou uma carta ao Senado americano propondo a venda da região da Louisiana porque o imperador estava precisando de dinheiro para financiar suas guerras contra os demais estados europeus. A compra alterou as fronteiras entre os Estados Unidos e os territórios canadenses sob possessão da coroa britânica gerando um conflito chamado Guerra Anglo-Americana (1812-1815), um confronto entre os Estados Unidos e o Reino Unido que questionava as fronteiras internacionais da ex-colônia e desejava impor tratados comerciais que feriam o direito de navegação nos grandes lagos. A guerra terminou com a vitória militar e diplomática dos estadunidenses – apesar de Washington e a Casa Branca terem sido incendiados, pois manteve a Louisiana com os EUA e permitiu a expansão em direção ao Oeste.

Nesse sentido, o medo de uma nova investida estrangeira contra o território continental dos EUA levou o presidente James Monroe (1817-1825), em uma mensagem ao Congresso Nacional, declarar que “[...] devemos considerar qualquer tentativa da parte dos europeus de estender seu sistema para qualquer parte desse hemisfério como um perigo para a nossa paz e segurança” (Hart, 1916, p. 22). Obstante, a mensagem presidencial de Monroe nem de longe significou o estabelecimento de uma doutrina. Segundo Jay Sexton (2011), só podemos falar em uma dada doutrina efetivamente no decorrer da década de 1840, momento em que os princípios enunciados naquela administração foram interpretados, articulados e usados, conforme o contexto histórico da época e governo, como elementos componentes da formulação de um política interna e externa efetiva.

De acordo com Sexton (2011), em particular nos dois primeiros capítulos de sua obra, mesmo que o governo dos EUA, desde Monroe, quisesse intervir contra as potências europeias, isso não seria possível porque a capacidade militar estadunidense era muito inferior, durante a maior parte da primeira metade do século XIX, ao poderio bélico das nações europeias, em particular, da França e do Reino Unido. Hart (1916) corrobora a essa análise quando discute que, após a década de 1840, o Secretário de Estado Daniel Webster (1850-1852) viu-se impelido a esclarecer que os preceitos advogados desde a gestão Monroe: “Não nos deixou obrigados, em todos os momentos, a pegar em armas por qualquer indicação de sentimentos hostis pelas potências da Europa em relação à América do Sul” (Hart, 1916, p. 92).

Entretanto, o secretário Webster, sob as ordens do presidente Millard Fillmore (1850-1853) adiciona uma importante inflexão na política externa americana ao afirmar que “[...] seria muito diferente se alguma nação americana desembarcasse tropas nas costas do Golfo do México ou começasse uma guerra em nossa vizinhança imediata” (Hart, 1916, p. 92). Fala, que vai de encontro com o propalado por Sexton (2011), que em sua argumentação afirma que, ao longo do século XIX, o uso de uma dada doutrina foi invocada muito mais contra povos e governos caribenhos e orientais do que contra as potências europeias.

E, também, ao encontro, segundo Sofka (2011), das formulações teóricas e intelectuais do presidente Thomas Jefferson, o qual apesar de concordar com os desejos e as causas dos movimentos independentistas hispano-americanos, acredita que tais nações não estavam preparadas para montar um autogoverno democrático, pois considerava a herança ibérica (catolicismo, monarquia e despotismo) incompatíveis com a postura política e social que uma república democrática exige de seus cidadãos livres, logo necessitavam de supervisão de países mais consolidados como os EUA.

Em suma, a formulação da propalada Doutrina Monroe é uma construção plural e flexível que permite ao presente artigo examinar “[...] os processos prolongados, contenciosos e interconectados de libertação anticolonial, consolidação nacional interna e expansão imperialista” dos EUA (Sexton, 2011, p. 5). Nesse sentido, a inflexão verbalizada pelo Secretário de Estado, ressignificando o discurso de Monroe, conforme será evidenciado nas linhas seguintes, foi fruto de pressões internas (grupos de empresários, líderes partidários e colonos desbravadores) e até externas (diplomatas europeus e latinos) que transformaram uma afirmação hesitante e limitada de ideias anticoloniais em uma política confiante e abrangente com ações militares, econômicas e culturais que auxiliaram a fortalecer a União no tocante ao senso de identidade nacional, mas também de ações imperialistas voltadas para o seu entorno estratégico (Golfo do México), como no além continente (oceano Pacífico).

Desse modo, a compra da Louisiana, o resultado da guerra Anglo-Americana e a ressignificação da mensagem do presidente Monroe levaram as autoridades estadunidenses a almejarem a transformação da nação em um país bioceânico, isto é, com acesso ao Atlântico e ao Pacífico. O problema é que no meio do caminho estava o Oeste “selvagem” (*wilderness*) ou, naquele momento, os ameríndios e os mexicanos. Esses últimos eram um obstáculo para a conquista de duas regiões fundamentais, o Texas (Meio Oeste) e o Oregon (Oeste), ambos

sob o controle do México, o qual, segundo o jornalista John Louis O’Sullivan<sup>3</sup> não estaria destinado a governar aquelas terras (Bello, 2021, p. 186).

O’Sullivan, alguns meses antes da eclosão da Guerra Mexicano-Americana (1846-1848), na edição de agosto de 1845 da *Democratic Review* publicou um artigo intitulado *Annexation* (Anexação) onde cobrava que o Senado obrigasse a Casa Branca a admitir o Texas na União, afinal os Estados Unidos tinham um mandato divino para se expandir pelo golfo do México e continuar seguindo até atingir o oceano Pacífico. A sua campanha pela incorporação daquele território ganhou força, fama e ato de fé quando, em dezembro de 1845, escreveu uma longa coluna no periódico *New York Morning News* onde defendia a inclusão de uma região chamada de Oregon<sup>4</sup> na União, já que, segundo o articulista “[...] é pelo direito de nosso destino manifesto se espalhar e possuir todo o continente que a Providência nos deu o desenvolvimento do grande experimento de liberdade e autogoverno federado que nos foi confiado” (Pratt, 1927, p.795). Em suma, O’ Sullivan acreditava que Deus (a “Providência”) havia conferido aos EUA a missão de espalhar a democracia republicana (“a grande experiência de liberdade”) pelas Américas.

Durante a guerra com o México, a tese do Destino Manifesto da nação americana ganhou uma imensa adesão entre a população porque dava a possibilidade da enorme massa de imigrantes vinda da Europa associar a Marcha para o Oeste com a conquista de um pequeno pedaço de terra para cultivar a sua subsistência e, em seu entorno, estabelecer uma pequena comunidade. Na visão de Nicolas Shumway (2002), a narrativa do Destino Manifesto, nesse contexto, ganhou um ar messiânico ao fornecer ao *frontiersman* a ideia de que lutava por uma terra prometida (os EUA) bem diferente das vastas terras “pecaminosas” do Velho Continente (a Europa). Era o nascimento da “excepcionalidade estadunidense”, ou seja, de um lugar que acolhia os “escolhidos de Deus” com a missão universal e atemporal de lutar pelos seguintes valores: a democracia, a liberdade, a propriedade privada, o progresso científico e o cristianismo.

Uma representação clássica, mas extremamente popular – pois está presente em museus, galerias de artes, filmes e livros didáticos estadunidenses acerca das concepções

<sup>3</sup> John Louis O’Sullivan (1813-1895) se formou em direito no *Columbia College* e depois passou a exercer a profissão de jornalista. Seus pais eram irlandeses e Thomas Sullivan (seu pai) era um diplomata e capitão de navios mercantes.

<sup>4</sup> Em 1845, a região chamada Oregon compreendia parte do espaço que atualmente é formado pelos estados da Califórnia, de Nevada, do Novo México e do próprio estado, atualmente chamado de Oregon.

mitológicas e ideológicas do Destino Manifesto e da luta dos seus crentes no *frontier* – pode ser encontrada no famoso quadro *American Progress* (1872), pintado pelo prussiano, naturalizado estadunidense, John Gast (1842-1896). Nascido em Berlim, na Prússia, Gast imigrou para os Estados Unidos ainda jovem e passou a residir no bairro do Brooklyn, na cidade de Nova York. A obra citada representa uma síntese da visão novocentista sobre o Oeste dos Estados Unidos.

**Figura 1:** American Progress (1872), de John Gast



Fonte: [Blog de História da UNILA](#).

A análise da pintura mostra que o Progresso é uma dama bem alva que carrega na mão direita um livro escolar – símbolo do saber – e na mão esquerda, a linha de um telégrafo – símbolo da comunicação rápida. Além disso, em seu fundo, partindo de um Leste luminoso, se movem em direção ao Oeste nublado, duas linhas de trem e uma caravana de peregrinos indicando que a civilização parte do Atlântico cristianizado e europeizado para um Pacífico selvagem, ameríndio, latino e asiático. Todo esse avanço dos civilizados se depara com alguns indígenas pouco vestidos – sinal de que são primitivos e, logo atrás, bem perto deles, estavam vários pioneiros a pé, portando ferramentas agrícolas simples, mas também armados. Afinal, as planícies à frente não são desocupadas, pois vemos um urso, um mar de búfalos e os nativo-americanos.

É nesse ambiente político, econômico e cultural que ocorre a expedição diplomática, militar e científica do Comodoro<sup>5</sup> Matthew C. Perry para o Japão, em 1853. O oficial de Marinha era um veterano condecorado da guerra Anglo-Americana, onde atuou fustigando

<sup>5</sup> Deve-se ressaltar que a patente de Comodoro era a mais alta da Marinha dos EUA até o ano de 1857, quando foram criadas as patentes de oficiais generais atualmente em vigor.

navios britânicos que tentavam bloquear o porto de Nova York. Além disso, atuou de maneira proeminente na Guerra Mexicano-Americana onde participou da tomada de Vera Cruz comandando uma armada da *U.S. Navy*. Estas duas guerras, em particular a última, terminaram gerando um “[...] drástico aumento do nacionalismo e do orgulho de ser americano” (Adams, 1891, p. 18).

Obviamente, Matthew Perry não ficou indiferente ao fervor nacionalista daquelas duas guerras, ele inclusive se classificava como um *frontiersman* e compreendia o Golfo do México, o Pacífico, o Havaí, o Caribe e o Japão como espaços abertos para a política externa americana e locais oportunos para investimentos estadunidenses, ao contrário do Atlântico, já ocupado e explorado pelas potências europeias. Na verdade, Perry considerava, em particular, a Ásia-Pacífico o último espaço aberto para a conquista de territórios e acordos diplomáticos vantajosos. Também entendia sua missão como sendo urgente porque o Reino Unido já tinha marcado presença no Oriente, anexando o território de Singapura (1824) e conquistando a região de Hong Kong (1842) (Adams, 1891, p. 18-19). A sua expedição para o Império do Japão, os seus relatos oficiais no decorrer da viagem e as suas recomendações para o Senado e a Marinha dos Estados Unidos serão os temas das próximas linhas.

### As expedições de Matthew C. Perry

Desde meados da década de 1840 que navios baleeiros que suspendiam das poucas cidades da costa da Califórnia e do Oregon sofriam com a imensidão do Oceano Pacífico e, principalmente, com sua falta de infraestrutura, pois no maior espaço de água do planeta muitas baías e enseadas na Oceania, no Sudeste Asiático e no Extremo Oriente não tinham portos com cais minimamente adequados para abastecimento de navios e tripulações, troca da aguada, galpões de madeira ou palha para carga e descarga de mercadorias e serviços. Realidade diferente do Oceano Atlântico onde mais de três séculos de economia colonialista havia consolidado portos, mão de obra (livre ou escrava) para transporte de mercadorias (algodão, açúcar, cacau, café, etc.), para manutenção de embarcações e, além do uso generalizado de línguas europeias como o inglês, espanhol e português (Blumberg, 1985).

O próprio Comodoro Matthew C. Perry, em seu diário de viagem relata as dificuldades de navegar pelo maior oceano do planeta Terra. Segundo o oficial da Marinha dos Estados Unidos era muito comum, nos mares do Extremo Oriente, se encontrar a seguinte situação:

Na tarde anterior havíamos passado perto de um aglomerado de três rochas perigosas, aparecendo acima da superfície de três a seis metros. Supõe-se que sejam como são chamados de Broughton Rocks. Se esta conjectura estiver correta, suas posições são muito erroneamente estabelecidas; e se não forem iguais, não estão marcados em nenhuma das cartas conhecidas por nós. Isso não é nada notável, pois poucos navegadores europeus ou americanos já visitaram as costas sul e leste [do Pacífico] (Morison, 1968, p. 155).

Esse relato mostra que a primeira ação da expedição era mapear os mares do Pacífico para fins militares, comerciais e científicos. Mostrando ser evidente que uma embarcação de um dado poder naval não é apenas uma máquina de guerra e uma representação diplomática, mas também um centro de pesquisa científica que gera conhecimento e riqueza para a nação que sua bandeira no alto de seu mastro representa. Ou seja, o mapeamento científico do oceano era uma oportunidade para a formação de quadros técnicos qualificados nas áreas militar e científica da *U.S. Navy* em tempos de paz, em suma, uma chance de construir um saber próprio e coletivo sobre o globo. De acordo com Junqueira “[...] ora em diálogo, ora em concorrência com os europeus e buscando participar das redes de conhecimento ocidentais, particularmente as alimentadas por cientistas e militares” (Junqueira, 2015, p. 2015).

Por outro lado, aquele desconhecimento cartográfico do Pacífico levou muitos dos capitães de baleeiros californianos a tentarem se aproximar da costa do Japão em busca de segurança física e patrimonial, suporte logístico e trocas comerciais. No entanto, as autoridades nipônicas resistiram em abrir negociações com os mercantes estadunidenses porque os membros em torno da casa Imperial e os diversos Xoguns (chefes militares e políticos) viam aqueles homens do mar como seres racial e culturalmente inferiores. Na concepção religiosa dos japoneses, o xintoísmo, era comum conceituar os estrangeiros como *kegare*, ou seja, impuros ou poluídos e, por isso, deveriam ser banidos de qualquer contato e presença com os nativos daquele arquipélago (Henshall, 2004, p. 207).

Todo esse contexto levou os proprietários daquelas embarcações, de caça às baleias, uma importante indústria para capitalistas das cidades de São Francisco e São Diego, a acionarem seus representantes na Câmara dos Deputados e, em especial, no Senado Federal, os quais pressionaram o presidente Millard Fillmore (1850-1853). O chefe do Executivo decidiu enviar uma expedição naval ao país asiático com o objetivo de abrir relações econômicas e autorizou seus oficiais de Marinha a fazer uso de meios diplomáticos ou militares. Nesse sentido, o presidente Fillmore escolheu como líder da expedição um experiente homem do mar e da guerra, o Comodoro Matthew C. Perry. Esse oficial de

Marinha carregava uma longa carta do Presidente dos Estados Unidos para o Imperador do Japão, a qual dizia:

Muitos de nossos navios passam todos os anos da Califórnia para a China, e um grande número de pessoas pratica a pesca de baleias perto da costa do Japão. Às vezes acontece em tempo de tempestade que um de nossos navios naufraga nas costas de Vossa Majestade Imperial. Em todos esses casos, pedimos e esperamos que nosso infeliz povo seja tratado com gentileza e que suas propriedades sejam protegidas até que possamos enviar um navio para trazê-los embora. Estamos muito empenhados nisso (Morison, 1968, p. 220).

Além disso, requisitava, em tom mais ameaçador, que o arquipélago nipônico abrisse seu território para a prática do comércio e, principalmente, para a exploração de seus recursos naturais, como o carvão.

O comodoro Perry também foi instruído por mim a declarar a Vossa Majestade Imperial que entendemos que há uma grande abundância de carvão e provisões no Império do Japão. Nossos navios a vapor, ao cruzar o grande oceano, queimam uma grande quantidade de carvão, e não é conveniente trazê-lo da América. Desejamos que nossos navios a vapor e outras embarcações possam parar no Japão e se abastecer de carvão, provisões e água (Morison, 1968, p.220).

A escolha de Perry pela Casa Branca não foi acidental. Matthew Perry era filho de um capitão da Marinha dos Estados Unidos, o oficial Christopher Raymond Perry (1761-1818) – um descendente direto de um passageiro do *Mayflower* e, conforme exposto anteriormente, Matthew Perry havia lutado as guerras Anglo-Americana e a Mexicano-Americana. Na primeira guerra, serviu a bordo do *USS President* e derrotou, em uma batalha naval, o *HMS Belvidera*. Após o fim do conflito serviu no *USS Constitution* deslocado para patrulhar o mar Mediterrâneo em apoio ao Reino das Duas Sicílias – um aliado europeu. Em seguida, foi transferido para o *USS Cyane* que atuava na patrulha de área marítima do Atlântico africano, principalmente, na costa da Libéria e, mais tarde, na década de 1830, comandou o *USS Concord* onde teve a oportunidade de visitar o porto russo de Kronstad em São Petersburgo, no mar Báltico (Griffis, 1887, p. 33-38/161-169).

Antes da eclosão da guerra entre os EUA e o México, supervisionou pessoalmente a construção das primeiras fragatas a vapor da *U.S. Navy*, em particular, a *USS Fulton* lançada em 1837 pelo estaleiro *New York Navy Yard*. Por tal motivo, a Marinha o nomeou diretor geral daquele complexo industrial do poder naval estadunidense. Sua carreira levou o Secretário da Marinha a elevar, em 1840, Perry a patente de Comodoro e, por fim, no decorrer da guerra com os mexicanos, foi designado Vice Comandante em chefe do *Home*

*Squadron*<sup>6</sup> que aprisionou navios de guerra inimigos, destruiu fortes artilhados localizados na costa do golfo do México e participou da tomada da cidade de Vera Cruz (Griffis, 1887, p. 57-69/ 104-118).

Além de veterano de duas guerras, especialista em navios a vapor – os mais modernos daquele tempo – e experiente homem do mar, o Comodoro Perry tinha outro mérito para a classe política americana: ele era conhecido por estudar suas missões tanto do ponto de vista dos interesses diplomáticos e militares dos Estados Unidos como, também, do ponto de vista da sua importância histórica e científica para a pátria que servia. Por isso, segundo Morison:

O comodoro Perry passou vários anos se preparando para a expedição ao Japão. Em 1851, Perry foi nomeado para o Esquadrão das Índias Orientais e começou a planejar a viagem em janeiro seguinte. Ele coletou todos os materiais disponíveis sobre o Japão para conhecer o país e os costumes dos japoneses. Nos anos de 1853-1854, quando a expedição começou, o comodoro Perry manteve um relato pessoal da expedição aos mares da China e ao Japão. Ninguém sabe quem escreveu o ditado de Perry durante a expedição, mas todo o diário foi escrito com a mesma caligrafia. As notas marginais indicam que Perry olhou o diário em 1855 enquanto preparava a Narrativa Oficial da Expedição (Morison, 1968, p. 7).

A esquadra da Marinha dos Estados Unidos, sob as ordens de Matthew Perry, era intitulada Esquadrão das Índias Orientais. Tinha, na viagem de 1853, quatro navios chamados de barcos negros, em alusão a cor de seus cascos. Eram quatro vasos de guerra chamados de *USS Mississippi*, *USS Susquehanna*, *USS Plymouth* e o *USS Saratoga*. Os dois primeiros eram navios a vapor, classificados como fragatas, com 3.220 e 2.450 toneladas, respectivamente, e foram construídos – sob a supervisão de Perry – na década de 1840, nos estaleiros de *Philadelphia Navy Yard*. Já as outras duas embarcações eram saveiros com 989 e 882 toneladas, respectivamente, mas bastante artilhadas. Essa frota tinha quase 60 canhões e carregava, conforme dito anteriormente, uma carta do presidente Fillmore – requisitando a abertura dos portos, a instalação de uma representação diplomática permanente e apoio nipônico aos navios estrangeiros, em particular estadunidenses (Griffis, 1887, p. 23-31).

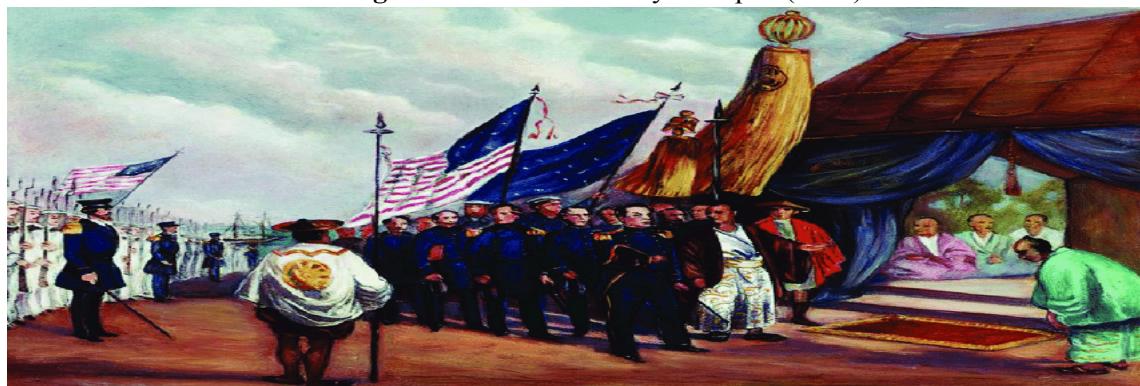
A força naval do Comodoro Perry chegou ao destino final, o Japão, em julho de 1853. Os barcos negros foram chamados, pelos japoneses, de *kurofune* (ovelha negra) e exibiram sua bandeira quando adentraram o porto de Uraga (atual Yakasuka) na baía de Edo. Eles foram as primeiras embarcações militares ocidentais a adentrar um porto nipônico desde 1639, quando o shogunato Tokugawa decretou a política de isolamento econômico e militar

<sup>6</sup> *Home Squadron* era a mais importante frota de navios estadunidenses e estava encarregada de proteger a costa leste dos EUA, em particular o porto de Nova York, a cidade Washington, a península da Flórida e o litoral do Texas. Compreendia quase 80% dos navios de guerra até meados da década de 1880.

daquele país com o resto do mundo – política chamada de *Sakoku*. A surpresa, o espanto e a confusão que os navios da Marinha dos Estados Unidos geraram nas autoridades e na população japonesa verberou até na poesia popular, segundo Kitahara (1986, p. 55-56), pois um famoso *Kyoka* (poema irônico) dizia “*Taihei no, Nemuni o samasu, Jökisen, tatta shihai de, Yoru mo memurezu*” ou em tradução livre “Acordando de um sono de um mundo pacífico e silencioso pelo pânico, não conseguimos dormir nem à noite”.

Em outras palavras, o poema informa que o Japão despertava para uma realidade nefasta, isto é, não tinha a tecnologia naval para impedir qualquer avanço ocidental. Estava atrasado. A imagem abaixo reflete o poema descrito acima porque mostra a recepção que os japoneses foram obrigados a realizar para receber o oficial da *U.S. Navy*, em julho de 1853. A pompa do ritual mostra que os xoguns japoneses compreenderam que era impossível ignorar aqueles homens – por temerem um ataque da artilharia naval e, também, por perceberem que os nipônicos estavam em inferioridade tecnológica para revidar se fosse preciso. Humilhados, eles foram obrigados a fazer uma cerimônia a um estrangeiro.

**Figura 2:** Comodoro Perry no Japão (1853)



Fonte: [About Japan](#).

A viagem foi longa, a frota de Matthew Perry partiu da base de Norfolk, no estado da Virgínia, em 24 de novembro de 1852, no comando do

Esquadrão das Índias Orientais em busca de um tratado comercial japonês. Ele escolheu a fragata a vapor *USS Mississippi* como sua nau capitânia e fez escalas na Madeira (11 a 15 de dezembro), Santa Helena (10 a 11 de janeiro), Cidade do Cabo (24 de janeiro a 3 de fevereiro), Maurício (18 a 28 de fevereiro), Ceilão (10 a 15 de março), Singapura (25 a 29 de março) e Macau e Hong Kong (7 a 28 de abril), onde se encontrou com o sinólogo americano Sammuel Wells Willians, que forneceu traduções para o chinês de sua carta oficial [depois] continuou para Xangai (de 4 a 17 de maio), onde [...] mudou sua bandeira para o *USS Susquehanna* (Beasley, 1972, p. 88-89).

De acordo com o pesquisador John Schroeder (2001), o Comodoro Perry alcançou a baía de Edo, em 8 de julho de 1853. Ao avistar a cidade de Uraga, ordenou que o Esquadrão apontasse seus canhões para a localidade e exigiu encontrar as autoridades japonesas na cidade de Nagasaki, o único porto do país aberto para mercantes estrangeiros. Nessa cidade, segundo Schroeder (2001, p. 78-86), disparou tiros em direção ao porto através de seus canhões armados com projéteis tipo Paixhans<sup>7</sup>, que tinham capacidade de provocar grandes estragos em cidades construídas de madeira, como eram os casos das nipônicas – e, ao mesmo tempo, mandou seus demais navios iniciarem operações de pesquisa nas águas costeiras daquela nação.

O poder de fogo do Esquadrão das Índias Orientais e, segundo o relato de John Sewall (1905), a frágil situação da política interna do arquipélago, na época da chegada dos navios negros, pioraram o cenário geopolítico do Japão, pois, o shogum Tokugawa Ieyoshi (1793-1853) estava doente e incapacitado, o que resultou na indecisão do governo sobre como lidar com a ameaça sem precedentes ao país. Em 11 de julho, os demais shoguns decidiram aceitar a carta do presidente Filmore trazida pelo Comodoro Perry, por entenderem que isso não configurava uma violação da soberania. Dessa maneira, o Comodoro deslocou o Esquadrão para a praia de Kurihama, onde desembarcou oficialmente em 14 de julho de 1853. Imediatamente após pisar em solo japonês, mostrou a mensagem da Casa Branca e avisou aos presentes que voltaria um ano depois esperando uma resposta positiva dos shoguns e que, em caso de negativa, haveria sérias consequências para o Império (Sewall, 1905, p. 33-44).

Em 13 de fevereiro de 1854, Perry retornou ao Japão com um esquadrão de 10 navios e mais de mil e seiscentos homens, ou seja, muito antes do prazo dado pelo próprio na visita anterior – algo que se encaixava na ideia concebida pelos Estados Unidos de pressionar os nipônicos a assinar um tratado diplomático e comercial. O que acabou acontecendo em 31 de março com a assinatura da Convenção de Kanagawa (Sewall, 1905, p. 44-55).

O que interessa, para os objetivos do presente artigo, é compreender que a grande questão das expedições, em particular a primeira, foi muito mais a dificuldade da viagem do

---

<sup>7</sup> Os canhões *Paixhans* foi uma arma naval projetada pelo general francês Henri-Joseph Paixhans com projéteis explosivos e tinha grande potencial de provocar danos em cidades feitas com madeira. Dentro os navios de Perry, o *USS Mississippi* tinha 10 canhões e o *USS Susquehanna* tinha 6 canhões daquele modelo.

que a imposição da abertura diplomática do Japão aos negociantes estadunidenses. A dificuldade da Marinha dos Estados Unidos foi motivada por fatores internos e externos. Internamente, o Comodoro “descobriu” que a Marinha estava, quase em sua totalidade, sediada no litoral Atlântico – a costa leste, daquele país e, mesmo se quisesse, não podia zarpar de portos na costa oeste, isto é, do litoral do Pacífico, porque muitas enseadas, baías e deltas eram não mapeados. É preciso ressaltar que, quando Perry suspendeu de Norfolk e zarpou, fazia apenas cinco anos que a região da Califórnia e do Oregon haviam sido tomadas do México. Pouco mais de uma década antes, as duas regiões tiveram a presença de fortalezas britânicas em Hudson Bay e de russos em Ross próximo de São Francisco, ou seja, o litoral Oeste ainda era desconhecido geograficamente para a *U.S. Navy* e até temido pois, em 1841, um dos maiores veleiros da Marinha, o *Peacock* naufragou ao tentar mapear o delta do rio Colúmbia, na região do Oregon (Junqueira, 2015, p. 176).

Nesse sentido, a travessia da América do Norte (*Norfolk*) para o Extremo Oriente (Tóquio) foi marcada, tanto nas expedições de 1853 e 1854, por negativas logísticas e/ou diplomáticas, visto que, britânicos, portugueses, franceses e holandeses se recusavam constantemente a abastecer seus navios, ceder técnicos para reparos e até vender peças de artilharia. O enorme esforço físico, psicológico e de negociação impressionou Matthew Perry e o convenceu de que aquela rota era inviável porque estava controlada por adversários - por exemplo: o Reino Unido e sua *Royal Navy* -, na corrida pela conquista de novos territórios (Morison, 1968).

O Comodoro Perry fustigado por guerras e expedições arriscadas, faleceu em março de 1858, aos 63 anos de idade e, nos últimos anos de sua vida, além de se dedicar a ditar textos para o amigo Francis Hawks – visando escrever seu livro de memórias intitulado *Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan*, o oficial virou um defensor da substituição da vela pelo vapor, em navios de guerra; da introdução de disciplinas de mecânica e maquinário, no currículo da Academia Naval, e da necessidade de uma política externa expansionista. Faleceu ciente da importância estratégica da sua expedição e convencido de que tinha dado um novo rumo exploratório para a *U.S. Navy* e a sua nação. Tanto que diz, em seu livro de memórias

Lamentei não ter tido tempo, e o que era ainda mais valioso, nenhum carvão de sobra, para ficar mais tempo e explorar mais essas ilhas interessantes. Merecerão um exame mais completo e espero que o governo dos Estados Unidos em breve envie navios adequados para esse fim. Um pequeno navio a vapor e uma escuna de

120 toneladas, com um depósito para carregar carvão e provisões, seriam adequados para o trabalho (Hawks, 1856, p. 216).

Anos após a sua morte, um pesquisador memorialista, chamado Willian Griffis, utilizando textos de seu relatório oficial ao comando da *U.S. Navy*, descreve que o Comodoro, ao longo de sua expedição, precisou requerer carvão aos xoguns japoneses para abastecer seus navios e, frequentemente, precisou pagar muito mais caro para ter o combustível porque os europeus dificultavam sua compra. Inconvenientes que Perry relatou para membros da Câmara dos Representantes, do Senado Federal e da própria Casa Branca. Em suas conversas com deputados, senadores e secretários, afirma Griffis, o oficial de Marinha teria dito que era preciso americanizar o Pacífico através da integração da costa Leste com a costa Oeste, construir portos adequados na Califórnia e no Oregon e, por fim, conquistar territórios no Pacífico Sul e no Pacífico Central (Griffis, 1887, p. 189-199).

Nesse aspecto, o Comodoro Matthew Perry, segundo Morison – organizador de um livro sobre seus diários de bordo – afirma que suas expedições já tinham deixado resultados concretos para a própria Marinha dos Estados Unidos e para os mercadores dos navios baleeiros da costa Oeste, já que:

Antes da visita a esses mares pelo Esquadrão dos Estados Unidos, uma carta francesa construída pelo Capitaine de Vaisseau, Monsieur N. Guerin, e publicada em Paris em 1848, era o guia mais aprovado. Isso, no entanto, foi muito melhorado pelas observações e anotações dos oficiais sob meu comando e, embora haja sem dúvida muitos perigos ainda não descobertos e previstos, sinto-me justificado em dizer que contribuímos muito para melhorar a hidrografia desta parte do mundo, e mais especialmente nas águas do golfo e da baía de Edo, onde o solo é quase inteiramente novo para estranhos (Morison, 1968, p. 216).

Ou seja, pela primeira vez em mais de meio século, o Oceano Pacífico não era mais um imenso desconhecido para os navegadores civis e militares estadunidenses, na verdade, era uma nova fronteira aberta ao “destino manifesto” dos EUA. No entanto, era preciso seguir navegando em dois sentidos: primeiro em terra, integrando a jovem nação americana na direção leste para oeste e, depois, pelo mar, conquistando novos territórios ultramarinos, como o Havaí, as Filipinas e mais próximos, no Caribe, como, a ilha de Porto Rico.

### **O *Frontier* pós Perry: voltando para a América**

Uma das grandes questões suscitadas pelas expedições comandadas pelo Comodoro Perry, era a ausência de bases navais adequadas para a manutenção e o abastecimento dos navios à vapor na costa Oeste dos Estados Unidos e, principalmente, de portos controlados

pelo governo ou companhias de comércio estadunidenses nas ilhas e atóis do Oceano Pacífico Central e Sul.

Obviamente, a eclosão da Guerra de Secesão Americana (1861-1865) atrasou o projeto expansionista em processo de construção. Aliás, a guerra havia colocado em crise a própria questão da unidade nacional dos EUA, entre o Sul escravista e o Norte industrialista. Entretanto, após acabar com a escravidão em território nacional e derrotar as intenções separatistas das elites agroexportadoras do Sul, a União pode, enfim, iniciar o processo de unificação territorial entre as costas Leste e a Oeste.

Uma etapa fundamental para unificar a nação, devastada pela guerra civil, e retornar à ocupação do Oeste foi a construção de uma importante ligação ferroviária entre as duas costas estadunidenses, o seu nome: *Pacific Railroad*. A estrada de ferro foi autorizada pelo Ato Ferroviário do Pacífico de 1862 durante a presidência de Abraham Lincoln e foi popularmente apelidada, em particular pelos trabalhadores irlandeses – a mão de obra majoritária, de *First Transcontinental Railroad*. Sua obra foi concluída em 1869, isto é, apenas quatro anos após o fim da guerra. O caminho de ferro foi considerado, pela imprensa, o maior feito tecnológico do século XIX e conectava Council Bluffs, em Iowa, à baía de São Francisco, na Califórnia (Collins, 2010).

A ferrovia foi pensada, segundo Collins (2010), para transportar pessoas (civis e militares) para povoar o Oeste americano e, obviamente, distribuir mercadorias e serviços (ex: peças de navios) com o intuito de fazer daquela região um lugar produtivo e uma central de suporte logístico para o “oeste estendido” – o Pacífico e arquipélagos como o Japão, o Havaí e as Filipinas. Esse caminho de ferro foi um projeto de múltiplas administrações presidenciais entre Filmore (1850-1853) e Lincoln (1861-1865), e levou, aquela nação a se transformar em um país transoceânico, isto é, banhado pelo Atlântico e pelo Pacífico (Collins, 2010).

É importante pontuar que a *Pacific Railroad* foi erguida sob os corpos de milhares de nativo-americanos, algo que não era visto como um problema pelo governo e a sociedade civil dos Estados Unidos, pois, em relação à conquista do Oeste, o Mito da Fronteira tradicionalmente apresentou um “Nós” – anglo-saxão, civilizado, racional, culto, tecnológico e democrático, em contraposição ao “Eles” – ameríndio, selvagem, irracional, bárbaro, primitivo e anárquico. O “Nós” variou pouco, na lógica expansionista estadunidense, mas o

“Eles” variou bastante, conforme apontado na primeira parte deste texto. Nesse sentido, conforme apontou Edward Said (2007, p. 254), ao mesmo tempo que o imaginário em torno do *frontier* transcorria voltado para fixar suas visões pejorativas nos nativo-americanos, também houve uma disseminação de ideias sobre os orientais – os habitantes do Pacífico – as quais giravam em torno de “[...] sua sensualidade, sua tendência ao despotismo, sua aberrante mentalidade, seus hábitos de imprecisão, seu atraso”.

A chegada efetiva da tecnologia ocidental (a ferrovia) e de seus imigrantes europeus cristianizados (irlandeses, escoceses e alemães) à costa Oeste dos Estados Unidos no final da década de 1860 trouxe, em definitivo, o Pacífico e seus povos originários para o imaginário popular e acadêmico estadunidense, o qual, juntamente com a expedição do Comodoro Perry, alguns anos antes, esticou o Oeste da terra/continente da América do Norte para o mar/oceano da Ásia-Pacífico. Além de expandir a ideia de *frontier*, também modificou a ótica de diferenciação, pois era impossível afirmar que os orientais (japoneses e chineses) não tinham uma civilização. Dessa forma, foi preciso alterar o binômio civilizado/bárbaro, da relação anglo-saxão versus nativo-americanos, para modernidade/atraso, na relação norte-americanos versus asiático-polinésios, em virtude de ser necessário, com o tempo, incluir não apenas os japoneses, mas também os hawaianos e os filipinos.

O acelerado crescimento da economia dos Estados Unidos, nas décadas de 1870 até 1890, numa época onde o Sul dos Estados Unidos já estava pacificado militarmente e sob o controle econômico do Norte, foi, segundo Pamplona (1995), gerado por uma série de fatores políticos, econômicos e até culturais. De acordo com o historiador:

[...] a existência de recursos naturais abundantes (fontes de matérias-primas num vasto território cujas fronteiras apenas começavam a ser delimitadas); uma grande e crescente reserva de força de trabalho que seria dirigida às novas atividades (engrossada pelas constantes levas de imigrantes e migrantes rurais); [...] uma política protecionista por parte do governo federal, que beneficiava os empresários emergentes e reafirmava a relação de forças entre o Norte e o Sul, consolidada desde o fim da guerra civil; um mercado interno em expansão e novos mercados em potencial, que começaram a ser forjados pela agressiva política externa norte-americana, na última década do século XIX (Pamplona, 1995, p. 11).

O elevado crescimento da economia, da urbanização e da expansão americana no Oeste e no Pacífico levou o conceito de *frontier* a ganhar um *status acadêmico*, entre os historiadores, depois de uma conferência realizada durante a *Exposição Universal de Chicago* (1893), pelo professor de história Frederick Jackson Turner intitulada *The Significance of the Frontier in American History*. Na palestra, Turner defende uma ideia que, pela originalidade e

chamamento à unidade nacional, ganhou a adesão de largos segmentos da sociedade estadunidense. De acordo com ele, o motor do progresso econômico americano, a razão da sua coesão política e a suposta facilidade com que propaga os seus valores culturais (democracia, liberdade, empreendedorismo e individualismo), não foi resultado da derrota do Sul escravista para o Norte industrialista na Guerra de Secessão, mas quando homens comuns (*White Anglo-Saxon Protestants – WASP*) saíram em busca por terra, paz e prosperidade na fronteira oeste.

A importância do Oeste Americano é tão central na construção histórica daquele historiador que, em suas palavras

Até nossos dias, a história americana foi em grande medida a história da colonização do Grande Oeste. A existência de uma área de terra desocupada, sua contínua conquista e o avanço das ocupações americanas em direção ao oeste explicam o desenvolvimento americano (Turner, 1996, p. 45).

Esse arcabouço acadêmico ganhou o nome de *Frontier Thesis* e foi, durante a maior parte do século XX, a construção intelectual mais popular sobre a história estadunidense presente em materiais didáticos de escolas de ensino fundamental e médio da rede escolar americana, mas também em milhares de filmes de *Hollywood*, produzidos entre as décadas de 1930 e 1960.

Em paralelo ao desenvolvimento de uma visão acadêmica de Frederick Turner para o *frontier*, outro historiador – empírico por formação, mas bastante conhecido entre a oficialidade naval mundial, no decorrer do século XX, chamado Alfred T. Mahan publica *The interest of America in Sea Power: present and future* (1897). No livro, Mahan defende a tese de que uma nação que exporta bens industrializados e agrícolas necessita ter uma Marinha Mercante nacionalizada, uma Marinha de Guerra atuante dentro e além das águas jurisdicionais, adquirir aliados estratégicos e, por fim, conquistar portos e bases ao longo das rotas marítimas. Além disso, ele também enaltece os feitos da expedição de Perry, pois fortaleceu uma:

[...] escola de pensamento que buscava a expansão tornando-a mais incisiva e franca, suas ideias aumentaram em escopo e em definição de expressão. A visão de longo prazo, ao elevar seu olhar gradualmente acima das Antilhas e do Istmo, à medida que estes iam ficando mais para o primeiro plano, via além deles o Pacífico, o Havaí e o início de questões importantes na China e no Japão (Mahan, 1897, p. 204-205).

Nesse sentido, Mahan (1897), imbuído nas teses de Turner e inspirado no pioneirismo de Perry, propõe que os Estados Unidos acelerem sua política expansionista e

aqui, ele acredita numa missão civilizatória da América que tem como marco fundador a Doutrina Monroe, a qual “[...] foi e continua sendo uma teoria útil e boa, fundamentada em circunstâncias incontestáveis. Mas, tendo passado por várias gerações, adquiriu uma força adicional de tradição, de simples conservadorismo, que tem um lado ruim e um lado bom” (Mahan, 1897, p. 210). O lado positivo é que prega, para o bem dos cidadãos americanos, a expansão para o Oeste como marco civilizatório, mas, com alguma de originalidade, Mahan informa que a doutrina tem seu lado ruim que foi direcionar a visão diplomática e de defesa para ameaças europeias e não para as oportunidades do “novo oeste”, isto é, a Ásia-Pacífico.

O imenso Oceano (Pacífico) e continente (Ásia) eram, para Alfred Mahan, uma fronteira de oportunidades comerciais, científicas e militares inesgotáveis no final do século XIX, já que a África tinha sido interditada pelo Reino Unido e a França para a presença dos Estados Unidos. Dessa maneira, Mahan tem pressa na conquista dos mares e terras asiáticas, visto que:

Quaisquer que sejam, portanto, as possibilidades comerciais envolvidas na aplicação de métodos modernos para o desenvolvimento dos países e dos povos que se encontram entre as zonas do poder britânico e russo na Ásia, haverá um interesse comum a todas as nações que buscam o comércio – por meio do intercâmbio – para promover o seu próprio crescimento nacional e saudável: cada uma desejará ter as mesmas chances no território, livres da influência inimiga de uma potência estrangeira, baseando-se não na competição justa, e sim na força exercida por ato aberto ou por pressão secreta. [...] Em última análise, a questão ainda é essencialmente militar (Mahan, 1897, p. 220-221 – grifos meus).

Em suma, Mahan explicita que o Ocidente já chegou na Ásia-Pacífico antes da América, pois existe uma zona de influência britânica e russa bem extensa e, para impor algum grau de contra influência estadunidense, será preciso resolver a falta de investimento no poder naval. Nesse aspecto, ele aponta um problema, marcando outra originalidade analítica: o oficial informa que aquela região marítima e terrestre não seria conquistada pela América se permanecesse com uma Marinha de Guerra pequena. Por isso, assumindo uma campanha para a expansão da *U.S. Navy*, o historiador naval chega a comparar os Estados Unidos com o Império Alemão, o qual seria um modelo de expansão para a governança de Washington, visto que, em menos de trinta anos teria conseguido:

[...] a divisão da Nova Guiné com a Inglaterra; a negociação ainda mais recente entre essas duas potências sobre sua participação na África, vista com profunda desconfiança e inveja pela França; a questão da Samoa; o conflito entre o controle alemão e os interesses americanos nas ilhas do Pacífico Ocidental; e o suposto avanço da influência alemã na América Central e do Sul (Mahan, 1897, p. 136).

Enquanto a Alemanha imperial executava com rapidez uma política expansionista. De acordo com Alfred Mahan (1897, p. 138)

Os Estados Unidos, por exemplo, estão preparados para permitir que a Alemanha conquiste o forte holandês de Curaçao, em frente à saída do Atlântico dos canais propostos do Panamá e da Nicarágua? Consentiriam que uma potência estrangeira adquirá do Haiti uma estação naval na Passagem de Barlavento, por meio da qual passam nossas rotas a vapor para o Istmo? Concordariam com um protetorado estrangeiro sobre as Ilhas Sandwich, a grande estação central do Pacífico, equidistante de São Francisco, Samoa e Marquesas, e centro nodal de nossas linhas de comunicação com a Austrália e a China?

As críticas de Alfred Mahan (1897), ao estado atual das políticas de defesa e externa americana e ao quadro estrutural/estratégico do poder naval ianque é fruto de sua campanha pela construção de uma Marinha de Guerra grandiosa e permanentemente voltada para além das águas jurisdicionais estadunidenses. Mahan entende que a América tem um destino que é expandir a civilização ocidental ao Oriente, tanto que, apresenta soluções para a “grave situação estratégica da nossa defesa”:

Primeiro, a proteção dos principais portos por meio de fortificações e navios guarda-costas, o que resulta em força defensiva, fornecimento de segurança à comunidade interna e das bases necessárias para todas as operações militares. Em segundo lugar, a força naval, o braço do poder ofensivo, a única que permite a um país estender a sua influência externamente. Em terceiro lugar, deve haver uma determinação inviolável de nossa política nacional que nenhum Estado estrangeiro adquirá desse momento em diante um posto de abastecimento a carvão num raio de 3 mil milhas de São Francisco – uma distância que inclui as ilhas do Havaí e de Galápagos e a costa da América Central. Pois o combustível é a vida da guerra naval moderna; é o alimento do navio; sem ele, os monstros modernos das profundezas morrem por inanição. Em torno dele, portanto, agrupam-se algumas das considerações mais importantes da estratégia naval (Mahan, 1897, p. 144-145).

O que estamos visualizando é que a noção de *frontier* pós Perry – auxiliada pela divulgação do *frontier theses* por Frederick Turner, em 1893 – e as avaliações estratégicas de Mahan em 1897, em paralelo com o expansionismo alemão e francês no Pacífico Sul (Polinésia) e dos japoneses e britânicos no Pacífico Centro-Noroeste (costa chinesa) parece ter despertado, na Casa Branca, a necessidade de conquistar, em caráter emergencial e em nome da segurança nacional, alguns pontos estratégicos no “Oeste marítimo”, antes que o mesmo virasse uma espécie de novo Atlântico. Desse modo, ficou decidido acelerar a incorporação do arquipélago do Havaí e a conquista imediata de outro arquipélago, as Filipinas.

O arquipélago do Havaí é composto por 130 ilhas e a região só foi “descoberta” pelos europeus quando o *HMS Resolution* e o *HMS Discovery*, em 1778 – liderados por James

Cook – aportaram numa de suas ilhas. Os americanos conheciam o Havaí desde 1819, quando o reverendo Hiran Bonghan, partindo de Boston a bordo do *Thaddeus* para uma viagem via estreito de Magalhães, chegou a região e iniciou um processo de conversão religiosa das massas. A penetração do protestantismo e a posição estratégica do arquipélago, levaram a Casa Branca a reconhecer o Havaí como um país soberano em 1826. Era o primeiro Estado de origem malaio-polinésia, no Pacífico, reconhecido por uma nação ocidental. O crescimento da presença política e militar dos EUA na região aumentou em 1875 quando Pearl Harbor foi cedido ao controle alfandegário do Departamento de Estado e, em 1887, quando após a Convenção Havaí-América, o reino havaiano cedeu a *U.S. Navy* “[...] o direito exclusivo de entrar no Porto das Pérolas, manter uma estação de carvão e reparo de navios de guerra e, também, melhorar a entrada do mesmo” (Oliveira, 2018, p. 68).

A ascensão da rainha Lili'u ao trono do Reino do Havaí, em 1891, ameaçou os interesses estratégicos dos EUA na região porque Sua Majestade tinha uma orientação econômica nacionalista (queria nacionalizar empresas estrangeiras) e visão política Pan-Pacífico (queria a independência das ilhas com povos de origem malaio-polinésio espalhadas por aquele Oceano). Tal posicionamento levou os missionários e os negociantes estadunidenses, em 1893, com o apoio do Secretário da Marinha Benjamin Tracy, a dar um golpe de estado no Reino do Havaí, derrubando a monarquia e impondo uma república que deu aos cidadãos americanos nos dois anos seguintes privilégios como: isenção de tributos, corte de justiça independente e acesso preferencial a cargos públicos e eletivos (Oliveira, 2018, p. 71-74).

Em paralelo à instalação de uma república pró-América no Havaí, eclode a guerra pela independência de Cuba (1895-1898) e os EUA declaram apoio diplomático aos cubanos para a profunda irritação da Espanha. Trinta meses se passam, tanto no Havaí como em Cuba, quando, em fevereiro de 1898, o cruzador *USS Maine* explode no porto de Havana e “[...] alegando ter sido uma ação provocada pelos espanhóis, em abril, os Estados Unidos da América declararam guerra àquele país europeu, e passaram a apoiar os rebeldes revolucionários cubanos” com apoio de fogo naval e desembarque de tropas militares (Cesar, 2013, p. 241).

Após a entrada da *U.S. Navy* nas operações militares, houve a transformação de um conflito civil na Guerra Hispano-Americana (abril – agosto de 1898), ou seja, expandiu-se o

teatro de operações do Caribe (Cuba e Porto Rico) para o Pacífico (Filipinas e Guan). A dificuldade da Marinha americana de operar em dois espaços marítimos, de maneira simultânea, levou o ministro do Interior da República do Havaí, Lorrin Thurston – um defensor do fim da independência havaiana – a viajar, em junho de 1898, para Washington, em meio a guerra contra a Espanha. Em solo americano, proferiu o seguinte discurso no Senado: “Uma nação que controlasse o Havaí, controlaria operações navais no Pacífico porque não havia navio de guerra, existente ou planejado, que pudesse cruzar o oceano sem reabastecer, obter suplementos ou fazer reparos” (Oliveira, 2018, p. 75).

Lorrin Thurston, Ministro da república havaiana, representante legal dos açucareiros do arquipélago e filho de missionários, era um fervoroso defensor da anexação do Havaí pelos Estados Unidos, porque compreendia que fazer parte da união americana era conceber ao açúcar havaiano o privilégio alfandegário de vender aquele produto ao maior mercado consumidor do mundo. E, também, adquirir a proteção militar e naval das forças armadas estadunidenses, contra as investidas dos japoneses. Em conversas com o Presidente Willian McKinley (1897-1901), na Casa Branca, argumenta que o Havaí era o único lugar onde uma tonelada de combustível ou uma fatia de pão poderia ser obtida entre a Costa Oeste e a Ásia (Oliveira, 2018, p. 75).

A investida de Thurston, adorador dos oficiais de marinha Perry e Mahan, gerou os resultados esperados, pois, em julho de 1898, o Presidente McKinley anulou a independência havaiana e transformou as ilhas em território ultramarino americano. A única nação que enviou um protesto formal contra a anexação do Havaí foi o Império do Japão, porque, a partir daquele ano a *U.S. Navy* ficava, em definitivo, mil e trezentas milhas mais perto do Império do Sol Nascente.

E a situação para a segurança nacional japonesa iria piorar porque em agosto de 1898, a Espanha perde a Guerra Hispano Americana para os Estados Unidos e aquele país conquista Porto Rico e Guantánamo (no Atlântico) e Guan e as Filipinas (no Pacífico). A conquista do arquipélago das Filipinas deixou o poder naval estadunidense e sua estrutura logística (centros de armazenamento de carvão e diques de reparo) a apenas mil e seiscentas milhas de Tóquio, metade da distância de Honolulu e um terço da distância de São Francisco.

Enfim, a incorporação do Havaí e das Filipinas estendeu o *frontier* para o entorno estratégico da Ásia/Pacífico e mostrou a governança política e militar nipônica, chinesa e aos

demais povos asiáticos, europeus e latino americanos que o mundo, ao findar o século XIX e abrir do século XX, tinha uma nova potência no cenário geopolítico, seu nome: Estados Unidos da América.

### A (nova) fronteira final

Na minissérie *Star Trek*, a original da década de 1960, a nave estelar *USS Enterprise*, sob a capitania de James T. Kirk (interpretado por Willian Shatner), em sua abertura televisiva reordenava o *frontier* americano dizendo que o espaço sideral era a fronteira final da humanidade. Na minissérie os humanos lideravam várias outras raças alienígenas (vulcanos, andorianos e tellaritas) através de uma organização política chamada de Federação Unida de Planetas e de seu braço militar, a Frota Estrelar com sede em São Francisco na costa Oeste. No decorrer do *show*, tanto a Federação como a Frota são lideradas, majoritariamente por homens brancos, falando inglês e se comportando como se a democracia não fosse entendida como um sistema de governo, mas como uma condição moral que deveria ser difundida por um povo (os humanos federados) como uma missão civilizatória aos povos mais atrasados da galáxia, representados pelo Império Klingon (raça mostrada em tela através de atores maquiados com aparência oriental). Uma clara representação da Federação Unida como autoimagem dos Estados Unidos e os Klingons como sendo o Império do Japão.

O imaginário da série *Star Trek* (Jornada nas Estrelas, em português) vai ao encontro do contexto histórico em que aquele programa de televisão está inserido, isto é, a década de 1960 e a corrida espacial entre os Estados Unidos e a União Soviética. Tanto que, em um discurso durante a Convenção Democrata para as eleições do ano de 1960, um dos mais icônicos presidentes estadunidenses, o democrata John Kennedy disse:

Hoje alguns diriam que essas lutas acabaram – que todos os horizontes foram explorados –, que todas as batalhas foram vencidas – que não há mais Fronteira americana. Mas acredito que ninguém nesta vasta assembleia concordará com esses sentimentos. Pois os problemas não estão todos resolvidos e as batalhas não estão todas ganhas – e nós estamos hoje à beira de uma Nova Fronteira – a fronteira dos anos 1960 – uma fronteira de oportunidades e perigos desconhecidos – uma fronteira de esperanças não realizadas e ameaças. Mas eu digo a vocês que a Nova Fronteira está aqui, quer a queiramos ou não. Além dessa fronteira estão as áreas inexploradas da ciência e do espaço, problemas não resolvidos de paz e guerra, bolsões de ignorância e preconceito não conquistados, questões não respondidas de pobreza e excedente (Bello, 2021, p. 196).

O discurso tem dois significados. Em primeiro lugar, evidência que o mito do *frontier*, vai além dos divisionismos ideológicos norte-americanos, visto que é utilizado pelos

membros da direita do Partido Republicano, como foi o Presidente Theodore Roosevelt – um *frontierman* que desbravou até a floresta amazônica brasileira – e, também, pela centro-direita democrata como o presidente John Kennedy – que evoca áreas de interesse geral como a ciência e o espaço. Em segundo lugar, este uso contínuo e geral do *frontier theses* significa que o modelo de exportação das “excepcionalidades” dos Estados Unidos da América continua sendo aplicado, mas com constantes ressignificações desde o imaginário do Oeste pós-Perry.

Uma estruturante crítica ao *Frontier Theses*, no meio acadêmico, começou na década de 1980 quando o movimento *New Western* – liderados por historiadores como Patricia Limerick, Richard White e William Cronon – questionou suas ausências ou a ocultação dos massacres perpetrados pelos pioneiros contra as populações de ameríndios. Além disso, pesquisadores como Limerick criticaram Turner por reduzir a conquista do Oeste americano aos anglo-saxões, ignorando outros povos imigrantes como os judeus, os alemães e os franceses (Avila, 2010).

Desse modo, paulatinamente, os conceitos-chave, a retórica e a ideologia do *frontier* vão deixando de serem aceitos acriticamente por uma América crescentemente plural no campo cultural e, em particular, étnico. Isto é, cada vez mais hispano-americana, afro-americana e asiático-americana – grupos esses que, em alguns estados como a Califórnia, o Texas e Nova York, são praticamente metade da população economicamente ativa.

Entretanto, tais transformações nas concepções acadêmicas não mudam um fato: a Expedição Perry foi um marco no expansionismo cultural e político do *frontier*, pois as viagens do Comodoro tiveram objetivos comerciais (abertura do Japão aos investidores estadunidenses), geopolíticos (imposição da sua política externa no vasto Pacífico) e militares (construção de bases navais como Pearl Harbor), mas também de afirmação nacional, pois geravam reconhecimento interno perante a sociedade civil americana de que seu poderio militar-naval era um dos braços que expandia a fronteira para muito além da América do Norte. De certo modo, os navios negros de Perry funcionavam como uma espécie de vitrine para o país e as outras nações mundiais porque promovia os Estados Unidos como o mais novo farol no *pantheon* das nações autointituladas civilizadas.

## Referências



Avila, Arthur de Lima. **Território conquistado:** a reescrita da história do Oeste Norte-Americano. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010.

Beasley, Willian G. **Meiji Restoration.** Palo Alto: Standford University Press. 1972.

Bello, Robson Scarassati. O mito da fronteira e suas representações: os Estados Unidos, da conquista do Oeste ao Oriente Médio. **Exilium – Revista de Estudos da Contemporaneidade**, n. 3, p. 181-209, 2021.

Blumberg, Rhoda. **Comodoro Perry in the land of the Shogun.** Nova York: HeperCollins. 1985.

Cesar, Willian Carmo. **Uma história das guerras navais:** o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do poder naval ao longo dos tempos. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.

Collins, Ryan Michael. **Irish Gandy Dancer:** a tale of building the Transcontinental Railroad. Seattle: Create Space, 2010.

Hart, Albert B. **The Monroe Doctrine:** an interpretation. Boston: Little Brow, 1916.

Henshall, Kenneth G. **History of Japan:** from Stone Age to Superpower. New York: Palgrave Macmillan, 2004.

Junqueira, Mary Anne. **U.S. Exploring Expedition (1838-1842).** A viagem científica de circum-navegação dos norte-americanos. São Paulo: Intermeios, 2015.

Kitahara, Michio. Commodore Perry and the japonese: a study in the dramaturgy of power. Nagoaka. **Symbolic Interaction Revue**, v. 9, n. 1, p. 53-65, 1986.

Morison, Samuel Eliot. **Matthew Calbraith Perry.** 2<sup>a</sup> Ed - Boston: Little Brow, 1968.

Oliveira, André Luiz de Souza. **Doença, loucura e animalidade:** o controverso imaginário imperialista de Jack London. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2018.

Pamplona, Marco A. **Revendo o sonho americano.** São Paulo: Atual Editora, 1995.

Pratt, Julius W. The origin of Manifest Destiny. New York: **American Historical Review**, v. 32, n. 4, p. 795-798, 1927.

Said, Edward W. **Orientalismo:** o Oriente como invenção do Ocidente. São Paulo: Companhia de Bolso, 2007.

Schroeder, John H. **Matthew Calbraith Perry:** antebellum sailor and diplomat. Annapolis: Naval Institute Press. 2001.

Sexton, Jay. **The Monroe Doctrine.** Empire and Nation in Nineteenth Century America. New York: hill and Wang, 2011.

Shumway, Nicolas. Estados Unidos da América: alegorias do apocalipse no Discurso sobre a Nação. In: Prado, Maria Lígia Coelho & Vidal, Diane Gonçalves (Orgs.). **A margem dos 500 anos.** Reflexões irreverentes. São Paulo: Edusp, 2002. p. 219-232.

Slotkin, Richard. **The fatal environment:** The myth of the frontier in the age of industrialization, 1800-1890. Oklahoma City: University of Oklahoma Press, 1998.

Sofka, J. **Metternich, Jefferson and the Enlightenment:** Statecraft and Political Theory in Early Nineteenth Century. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2011.

#### Fontes

Adams, Henry. **History of the United States of America during the Administrations of Thomas Jefferson and James Madison.** New York: Library of America, 1891.

Griffis, William Elliot. **Matthew Calbraith Perry:** a typical american naval office. Boston: Cupples and Hurd, 1887.

Hawks, Francis L. **Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan.** Washington: Senate Printer, 1856.

Mahan, Alfred T. **The interest of America in Sea Power:** present and future. Cambridge: University Press, 1897.

Sewall, John S. **The logbook of the captains's Clerk.** NY: Chas H. Glass & Co, 1905.

Turner, Frederick Jackson. **The Frontier in American History.** New York: Dover, 1996.

**Submetido em:** 15 de fevereiro de 2025

**Avaliado em:** 11 de abril de 2025

**Aceito em:** 12 de maio de 2025