




ARTIGO - INTEGRA O BLOCO 1

ARTIGO

BALEIAS E IMPÉRIO: OS ESTADOS UNIDOS E A EXPANSÃO BALEEIRA NOS MARES DO ATLÂNTICO SUL (1761-1844)¹

Contato
Av. Prof. Magalhães Neto, 735 – Apto. 1102
41810-011 – Salvador – Bahia – Brasil
wcastellucci junior@gmail.com

 Wellington Castellucci Junior²
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Cachoeira – Bahia – Brasil

Resumo

Este artigo analisa a expansão baleeira norte-americana, ocorrida entre o final do século XVIII e a primeira metade do XIX, em direção ao litoral brasileiro. Foram escrutinadas fontes em dois arquivos e museus da Nova Inglaterra, o Mystic Sea Port e o Whaling Museum. No primeiro, consultamos as relações de viagens baleeiras ocorridas entre a segunda metade do século XVIII até 1920. Também arrolamos documentos avulsos, cartas de marinheiros e comandantes, relações de embarcações e informações sobre os portos da região. No Whaling Museum analisamos logbooks de viagens ao Brasil, cartas náuticas, mapas e fontes avulsas. Na Gazeta de New Bedford, levantamos informações sobre expedições à costa brasileira realizadas entre 1843 e 1845, os balanços da produção de óleo de baleia, espermacete de cachalotes e ossos de baleias. Foram examinadas e sistematizadas informações sobre os comandantes, as embarcações e suas rotas, além de dados quantitativos a respeito de baleias e cetáceos abatidos no litoral brasileiro. Por fim, destacamos o grande peso da indústria baleeira americana naquela conjuntura de afirmação do capitalismo e globalização da economia.

Palavras-chave

Baleação – capitalismo – industrialismo – escravismo – espermacete.

¹ Pesquisa financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq. Agradeço aos funcionários: do Whaling Museum from New Bedford, especialmente a Marck Procknik e Sara Rose pela atenção especial; e da JCB – John Carter Brown Library pela atenção cuidadosa durante o período de levantamento de fontes e pesquisa local. Ao Professor João José Reis, principal responsável pela viabilização da estadia nos Estados Unidos. A Roquinaldo Ferreira, Fabrício Prado e Aldrin Castellucci pelas importantes contribuições que enriqueceram o texto. Esse artigo é resultado de uma ampla pesquisa realizada durante o Estágio Pós-doutoral na Brown University, Rhode Island (EUA). Em 18 meses de estudos e escrutínio de fontes, foi possível ampliar, consideravelmente, a bibliografia sobre o tema, bem como averiguar e analisar diferentes documentos que estão preservados nos principais centros de documentação da Nova Inglaterra. Foram escrutinadas as fontes em três dos principais arquivos e museus: Mystic Sea Port, Whaling Museum e Jhon Carter Brown Library.



ARTICLE

WHALES AND EMPIRE: THE UNITED STATES AND WHALING EXPANSION IN THE SOUTH ATLANTIC SEAS (1761-1844)

Contact
Av. Prof. Magalhães Neto, 735 – Apto. 1102
41810-011 – Salvador – Bahia – Brazil
wcastellucci junior@gmail.com

 Wellington Castellucci Junior²
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Cachoeira – Bahia – Brazil

Abstract

This article analyzes the North American whaling expansion that took place between the late eighteenth century and the first half of the nineteenth, towards the Brazilian coast. Sources have been scrutinized in two New England archives and museums, the Mystic Sea Port and the Whaling Museum. In the first, we refer to whaling relations that occurred between the second half of the eighteenth century until 1920. We also listed separate documents, letters of sailors and commanders, boat relations and information about the ports of the region. At the Whaling Museum we analyze Brazil travel logbooks, nautical charts, maps and single sources. In the New Bedford Gazette, we collected information on expeditions from 1843 to 1845 to the Brazilian coast, the balances of whale oil production, sperm whale sperm, and whale bones. Names of commanders, boats and directions of each of them were analyzed. As a result, we present the number of whales and cetaceans slaughtered on the Brazilian coast, the results of production and how the American whaling industry stood out in a state of affirmation of capitalism and economic globalization.

Keywords

Whaling – capitalism – industrialism – slavery – sperm

No primeiro, foram examinadas as relações de viagens baleeiras, ocorridas entre a segunda metade do século XVIII e 1920. Também foram colhidos, documentos avulsos, cartas de marinheiros e comandantes, relações de embarcações e informações sobre os portos da região. No Whaling Museum, foram analisados os logbooks de viagens ao Brasil, cartas náuticas, mapas e fontes avulsas. Na Gazeta de New Bedford, foram catalogadas informações sobre expedições à costa brasileira realizadas entre 1843 e 1845, os balanços da produção de óleo de baleia, espermacete de cachalotes e ossos de baleias. Foram examinadas e sistematizadas informações sobre os comandantes, as embarcações e suas rotas, além de dados quantitativos a respeito de baleias e cetáceos abatidos no litoral brasileiro. Na JCB – Library foram consultados documentos avulsos a respeito do comércio escravagista e distribuição de gêneros alimentícios e manufaturados para o Brasil. Artigo não publicado em plataforma preprint. Todas as fontes e bibliografia utilizadas são referidas no artigo.

² Pós-Doutorado pela Brown University, 2019. Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005. Professor Associado de História da América Latina, Centro de Artes, Humanidades e Letras, Departamento de História. Universidade Federal do Recôncavo da Bahia.

Que os Estados Unidos adicionem o México ao Texas, e empilhem Cuba sobre o Canadá; que os ingleses superenxameiem por toda a Índia, e exibam sua bandeira resplandecente de sol: dois terços do globo terrestre são dos nantucketenses. Porque o mar lhes pertence; possuem-no como os imperadores possuem impérios; os outros homens do mar têm somente direito de passagem. (MELVILLE, 1980, p. 91–92.)

Introdução

Em New England, o tráfico de escravizados africanos, a caça de baleia e de cetáceos e a comercialização dos seus derivados em escala internacional, foram atividades econômicas, de natureza capitalista, intrinsecamente vinculadas desde o início da colonização. E, em princípios do século XVII até a primeira metade do oitocentos, baleação e comércio de seres humanos já haviam se tornado vitrines comerciais na América do Norte. Elas repercutiram no mercado internacional, inserindo New England nas relações de trocas globais durante o nascimento do capitalismo, quando o Atlântico se tornou o epicentro mercantil e interligou os quatro continentes por ele banhados. Essa extraordinária expansão estabeleceria o descompasso entre economias regionais, conforme a maneira que cada continente e futuras nações ingresavam na chamada economia mercantil internacional. (HOBSBAWM, 1997.)

Em New England, traficar escravos não significou utilizar estas criaturas na empresa da baleação, mas ambas foram complementares. Africanos cativos jamais foram empregados na labuta dos oceanos em busca de baleias, porque durante os primeiros cinquenta anos seriam os indígenas os explorados nesse empreendimento. Quando essa população nativa estava quase extinta, chegou a vez dos negros libertos e das populações das ilhas atlânticas (Cabo Verde e Açores) serem deslocadas pelo oceano e ocuparem os postos de trabalho da baleação.

Porém, com a implantação de empresas manufactureiras dos derivados de baleia e cetáceos, pequenas parcelas dos escravos foram aproveitadas naquelas feitorias, situadas, inicialmente, em Rhode Island, importante colônia de New England e centro do comércio escravagista, mesmo depois da aprovação da lei anti-tráfico. Nas feitorias, escravos trabalhavam na ponta da produção de artefatos sofisticados, a partir de um procedimento muito “desagradável”, o qual consistia na retirada de uma cera dos crânios dos cachalotes para a fabricação de velas de iluminação (PLATT, 1975, p. 601–618). Em 1763, somente em New England, haviam cerca de 12 fábricas daquele tipo de vela, bastante requisitada, cujos valores foram se elevando no mercado internacional com o passar dos anos. (DAURIL, 1964, p. 267–288.)

Desde o início, portanto, comércio escravista e economia baleeira mantiveram umbilical relação e boa parte dos empreendedores da baleação também atuavam no lucrativo comércio Atlântico de seres humanos. Os irmãos Brown, os seus sócios judeus Aaron Aires Lopez e Rodrigues Rivera, a família Dwolf foram alguns dos expoentes dos conhecidos trusts que monopolizavam o tráfico de cativos e a caça de baleias em New England. (BIGELOW, 1931, p. 757-776) A escravidão era um negócio vantajoso, ora servindo-lhes de aporte para as mais diversas atividades executadas por escravos, ora servindo-lhes de apêndice e complementariedade dos investimentos feitos em outros setores da economia, como foi o caso da baleação. Embora tão intenso, segundo alguns autores, o comércio escravista não teria sido a fonte de grandes lucros dos investidores da região (PLAT, Op.cit). Se não foi o tráfico, qual teria sido a fonte de riqueza desses homens?

O comércio internacional de escravizados começou ali por volta de 1638, se intensificou no período imediato após a guerra envolvendo Inglaterra e Espanha (1585-1604) e continuou ininterrupto até princípios do século XIX (MARQUES, 2013, p.16,). Os primeiros africanos chegaram em Rhode Island após 1638 e muitos foram empregados em serviços urbanos diversos, no trabalho doméstico, em algumas fazendas e nas feitorias. Inicialmente não foram muitos, mas em meados do século XVIII mais de 10% da população daquele lugar era composta de cativos. A maioria deles estava concentrada em Newport, a primeira capital de Rhode Island, um dos principais portos marítimos coloniais, bem como onde fora desenvolvida uma diversificada atividade agrícola. Como em boa parte do que ocorreria em quase toda New England, a escravidão perdurou em Rhode Island por aproximados 200 anos e essa colônia inglesa ocupou lugar de destaque no tráfico de escravizados da África. (REDIKER, 2011), (Slavery and Justice, 2003, p.9-10), (GRADEN, 2007, p.9-35), (MARQUES, 2010, p. 91-117); (KLEIN, 1989, p.3-25).

A compreensão dos vínculos entre caça de baleia e tráfico transatlântico de escravizados é de suma importância para o entendimento do escopo deste artigo, pois é a partir daí que observamos as relações de trocas de derivados de baleias por seres humanos, a partir da aproximação de baleeiras na costa africana. Ainda assim, embora tão importante, o tráfico de cativos e as suas relações com a baleação, aqui ele não será, momentaneamente explorado. Quem sabe essa problemática sirva de estímulo para novas pesquisas a respeito. O foco deste artigo é o processo expansionista baleeiro norte-americano, entre os séculos XVII e XIX, a forma como este se ampliou, exerceu influência na América do Sul e estabeleceu a hegemonia no Atlântico, suplantando nações tradicionais na baleação, como Holanda e Inglaterra.

Desde os tempos remotos, a baleação era uma atividade voltada para o consumo alimentar e para fins domésticos. Mas, com o advento da era moderna, ela emergiu como uma atividade econômica de grande importância para um mundo que se integrava pelos mares. Do processamento da sua gordura resultaria a principal matriz energética dos tempos modernos, até a descoberta do petróleo, na Pensilvânia, em 1859. Na Europa, cidades em crescimento necessitavam cada vez mais de iluminação das suas ruas e as pessoas desejavam ter um pouco de luz em suas casas, ao menos, em parte da noite. Oficinas de manufatura também requeriam iluminação e, no futuro, durante a Revolução Industrial, as fábricas seriam iluminadas e as suas máquinas lubrificadas pelo precioso óleo de baleia.

No continente americano, também se efetivava um comércio interno de óleo e carne de baleia. Tanto na América do Norte, quanto no Brasil, esses dois itens se tornarão gêneros essenciais para a sobrevivência das populações coloniais. Mas o óleo cumprirá outras finalidades no Brasil. Nos engenhos de açúcar ele será o lubrificante das engrenagens das moendas e iluminará o seu interior, quando estes funcionavam 24 horas durante a fase de purga do açúcar. A indústria naval o requisitará para usá-lo como ligante na calefação das embarcações de vários tipos e tamanhos.

Assim, atento a um crescente mercado consumidor, a coroa britânica estimulou, desde cedo, a caça às baleias em suas colônias na América do Norte, assim como Portugal fazia com o Brasil, embora o sistema de implantação e administração fossem diferentes desde os seus primórdios. Em Massachusetts, um Ato de 1639 encorajava colonos a caçarem baleia isentando-os de taxas pelo período de sete anos, além de eximi-los do serviço militar durante as estações de caça (CHURCH, 1938, p.14). Mas não foi em Massachusetts onde se iniciaria a baleação. Segundo Thomas Hefferman, teria começado, no ano de 1640, em Southhampton, um pueblo situado num prolongamento de terras chamado Long Island, pertencente ao atual estado de New York. (HEFFERMAN, 1990). Mais tarde, por volta de 1668, se efetivaria a caça de baleia na região do Cape Cod Bay, onde se sobressairiam as ilhas de Nantucket e Martha's Vineyard's (MA).

Inicialmente, os colonos aproveitavam o período de aproximação de baleias da espécie franca àquelas imediações e, por serem dóceis e lentas, eram facilmente abatidas. Além da comercialização da carne, o cozimento da gordura das francas resultava na produção de um óleo de baixa qualidade e os ossos também eram aproveitados. Mas, na sua cabeça estão localizadas centenas de tiras de barbatanas ou "barbas de baleias", um material duro, ainda que flexível, que para os europeus servia a algumas

funções a que os plásticos servem nos dias atuais. Assim, o óleo e os ossos das francas encontrariam mercados estáveis na Inglaterra por bom período da expansão baleeira.

Ao lado de outros tipos de baleias, as francas seriam exaustivamente caçadas nos mares do Atlântico até a sua quase extinção. Com efeito, em 1745, os nantucketenses já exportavam suas primeiras produções de óleo de baleia para a Inglaterra, e em 1774 já se faziam presentes na costa brasileira. Finalmente, em 1793, um navio baleeiro retornou para Nantucket, procedendo do Pacífico, com 1.300 barris de óleo de baleia. Estava consumado o processo expansionista baleeiro norte-americano em direção aos mares do Atlântico Sul, depois ao Pacífico e ao Índico.

Mas esse grande salto expansionista só foi possível graças a um acontecimento revolucionário da história da baleação nas colônias britânicas. Em 1712, o baleeiro Christopher Hussey, se afastou do litoral e matou o primeiro cachalote, levando-o para Nantucket. A descoberta daquele tipo específico de cetáceo transformaria toda a história da indústria naval americana, a produção do óleo, assim como o aproveitamento de outros derivados daquele animal. Cachalotes são animais de dentes grandes, vivem em águas profundas, se alimentam de lulas gigantes e podem ficar até cerca de duas horas submersos, mergulhando a uma profundidade de até dois mil metros. Nadadores velozes, não são tão grandes quanto as baleias mais conhecidas e os resultados quantitativos da produção do seu óleo não supera, por exemplo, ao das francas.

Porém, o cachalote possui diversos atributos superiores. O óleo extraído da sua gordura é mais claro, não exala mau-cheiro e suporta temperaturas extremas, tornando-se o lubrificante adequado para as máquinas da Revolução Industrial. Em seu crânio existe um líquido que em contato com o oxigênio se solidifica, transformando-se em cera. Em uma cabeça de cachalote pode ser encontrado até três toneladas de espermacete, como a cera era denominada. Produto valiosíssimo, o espermacete era a matéria-prima usada na fabricação de velas de iluminação muito apreciadas no mercado internacional. Por último, eventualmente, se encontrava no estômago do animal o âmbar-gris, espécie de tumor benigno provocado pela rejeição do organismo ao consumo de molusco. O âmbar seria a principal matéria-prima utilizada na fixação de perfumes fabricados na Europa. Os seus dentes se tornaram objetos de decoração de grande valor, troféu onde parte de algumas histórias eram registradas na forma de escrita e em desenhos, feitos a mão para exposição nos lares, locais públicos e museus.

Tudo isso fez com que o cachalote se tornasse a joia mais desejada dos mares e objeto de cobiça dos baleeiros. Para caçá-lo, a indústria naval norte-americana foi remodelando as embarcações. Para permitir o enfrentamento do mar aberto, elevou-se a altura do calado e montou-se uma infraestrutura capaz de abater, cozinhar e armazenar os derivados do animal em grande quantidade. Finalmente, no século XVIII, os “navios-indústrias” já navegavam por mares distantes em busca da grande presa.

A dinamização desse comércio internacional, relacionado com o mercado escravagista pelo Atlântico, promoveu uma interessante dinâmica mercantil entre New England, Costa da África, ilhas caribenhas e América do Sul.³ No continente africano, em particular na costa da Guiné, derivados de baleias foram negociados por seres humanos e, nos açores, os americanos estavam em busca dos cachalotes, ao menos, desde de 1763. (DAURIL, p.276); (HEDGES, 1952). No Caribe, a prioridade era a oferta dos resultados da matança de mamíferos naquele mercado promissor na forma de seus derivados. Então, caçar baleias, cambiar produtos produzidos na América do Norte e retornar com as embarcações carregadas de seres humanos, “azeite de peixe” e espermacete, tornou-se um triângulo comercial pujante e lucrativo.⁴

Assim, no momento em que a caça de baleia e o comércio de seres humanos assumiram proporções grandiosas no Novo Mundo, embarcações norte-americanas passaram a triangular, com aquelas áreas, num sistema de trocas extraordinário, envolvendo gêneros alimentícios, derivados de baleia, itens de consumo e escravos. (ALENCASTRO, 2000); (FERREIRA, 2018, p. 26-42) Navios baleeiros usaram, por séculos, o Atlântico e o Pacífico como corredores marítimos para viabilizar as suas transações comerciais. Nas últimas décadas do século XVIII, a baleação estadunidense ganharia relevância, tornando-se um dos principais itens na sua pauta de exportação.⁵ A essa

³ Ver os documentos existentes na JCB-John Carter Brown Library: “Sub-Series J: Schooner Wheel of Fortune”.

⁴ Sobre esse tema, ver as seguintes séries documentais originais disponíveis na JCB - John Carter Brown Library. The John Carter Brown Library Brown University: The Records of Nicholas Brown and Company, 1762-1782. IN: The John Nicholas Brown Center Brown University Providence, Rhode Island August 1996. Sub-Series Z: David Vanhorne; Sub-Series AA: Joseph and William Wanton; Sub-Series C: John Turner and Son; Sub-Series F: West Indies Correspondents; Sub-Series D: 1757-1774; Sub-Series H: 1760-1761; Sub-Series J: 1761-1765; Sub-Series N: 1767-1771; Sub-Series E: Letters and Accounts; Sub-Series G: Sloop Caty; Sub-Series M: Sloop Diamond; Sub-Series Q: Sloop Flying Fish; Sub-Series Y: Sloop Mary Ann, além de outros.

⁵ Para DAURIL, a baleação foi o negócio, literalmente, mais lucrativo de toda a New England no século XVIII até as primeiras décadas do XIX. Op. cit.p.275.

altura eles já haviam integrado a costa sul-americana no seu raio de ação e o primeiro sinal de sua presença foi a chegada do Leviatã, em 1773, na baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

Esses acontecimentos se inserem em um contexto histórico importante. Entre os séculos XVI e XVIII, ocorreram grandes transformações na Europa e na África, as quais repercutiram nas Américas, reverberando depois em sentido contrário, redefinindo relações sociais de produção em bases jamais vistas (TOMICH, 2004, p.221-240). Por meio do Atlântico, embarcações fundaram rotas comerciais e colônias, para onde uma imensa quantidade de gente escravizada, heterogênea e excluída, foram levadas, a exemplo dos cabo-verdianos e açorianos. (JEHA, 2011.) Com dinheiro, animais e armas conquistadores ocuparam territórios, o que auxiliou a Europa na acumulação primitiva de capitais, requisito primordial para o grande salto que seria dado com a Revolução industrial.

É nesse contexto que devemos analisar a expansão baleeira norte-americana nos séculos XVIII e XIX. Os homens que participaram da organização desse enorme empreendimento foram, de alguma maneira, agentes históricos construtores desse novo mundo que emergiu, a partir da ligação dos quatro continentes por meio do oceano Atlântico. (LINEBAUCH & REDIKER, 2008).

Ao findar a era da baleação norte-americana, por volta de 1911, mais de 900 mil baleias e cetáceos, de variadas espécies, tinham sido mortos nos diferentes oceanos. Vamos acompanhar o percurso dos baleeiros e avaliar o percentual de baleias e cetáceos abatidos na costa brasileira entre a segunda metade do século XVIII e primeira metade do XIX.

Portos, barcos e desafios

Entre a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do XIX, barcos baleeiros partiram de vários portos de New England, cujas direções oceânicas foram diversas. Hoje, graças à sociedade em rede, documentos da época encontram-se acessíveis e revelam aspectos da História da baleação norte-americana, constituindo-se em importantes subsídios para a compreensão da importância dos portos envolvidos nesse empreendimento de enorme magnitude.⁶

⁶ Disponíveis em: <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

Durante esse período, foram milhares de expedições oceânicas e, talvez, nunca se saiba a quantidade exata, pois, além dos naufrágios – principalmente no Ártico –, pode ter ocorrido extravio de livros de bordo e outros registros. (CHURCH, p.18) O escrutínio de fontes existentes em dois museus de New England permitiu elucidar parte dessa História. No Mystic Sea Port encontram-se registros de viagens baleeiras.⁷ Já no Whaling Museum estão disponíveis, para consulta in loco, os logbooks e outros documentos.⁸ Exploro os dois tipos de fontes para subsidiar reflexões acerca da expansão baleeira americana rumo ao Atlântico Sul, em particular à costa brasileira. Além disso, faço considerações sobre a importância da caça de baleia como atividade econômica que alçou os Estados Unidos à condição de nação economicamente poderosa em termos globais.

Segundo o “database” do Mystic Sea Port, entre 1700 e 1920, zarparam dos portos de New England, 16.379 expedições baleeiras para diversos oceanos.⁹ De 1761 a 1844, 650 expedições se dirigiram à costa brasileira. Essa quantificação é passível de ambiguidades, pois, em algumas ocorrências, viagens se repetiram, diferindo apenas o nome do comandante e o porto original. Uma das explicações era o revezamento do timão, feito pelos capitães na mesma viagem, os quais embarcaram em portos diferentes, sendo os seus nomes repetidos nos registros da plataforma digital. Porém, esses dados não alteram a contabilidade das viagens, pois eles não foram aproveitados na contagem geral.

Assim, as expedições representam cerca de 3,97% do total das viagens registradas na planilha. Ou seja, em 83 anos, foram realizadas, em média, 7,83 expedições por ano, a diversas regiões do Brasil. Estão excluídas as centenas de viagens descritas, genericamente, como em direção ao “South Atlantic”, embora algumas evidências sugiram o bordejo das embarcações no litoral brasileiro para diferentes finalidades.

Desde os primeiros tempos de presença norte-americana na costa do Brasil, baleeiras e navios mercantes fizeram paradas no litoral para repor água e suprimentos. A despeito dos reclames de alguns comandantes norte-americanos, revoltados com as minhocas do Porto do Rio de Janeiro, que destruíam os cascos dos navios, embarcações de bandeira americana sempre

⁷ Disponível em: <https://www.mysticseaport.org/>

⁸ Disponível em: <https://www.whalingmuseum.org/search/>

⁹ Disponível em: <https://nmdl.org/projects/aowv/aowv/&https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/intro/>

fizeram paradas para reparar cascos e velas.¹⁰ (GRADEN, Op.cit, p.11) Estaleiros navais do Rio de Janeiro e da Bahia foram muito utilizados para os reparos de embarcações em transito. Prova disso é que desde a década de 1820, além da implantação de uma duradoura estação naval na costa da América do Sul, como símbolo do poderio da sua Armada de Guerra, os norte-americanos montaram na Ilha dos Ratos (atual Ilha Fiscal), na Baía de Guanabara, um armazém de provisões para abastecer embarcações norte-americanas em viagem pelo Atlântico Sul. (JEHA, 2011, p.87).

Um aspecto surpreendente das excursões baleeiras ao Brasil é a sua dimensão temporal, pois, se, logo nas primeiras décadas da baleação eles já haviam chegado àquela costa, após 1844, não há qualquer registro de viagem ao Brasil. Por que? Seguramente, àquela altura, os baleeiros já navegavam em direção ao Pacífico, Nova Zelândia, Polinésia e Mar do Japão, em busca de cachalotes. Após décadas de caça no Atlântico Sul, os estoques de várias espécies de baleias e cetáceos haviam colapsado. Além disso, após 1844, os navegadores já desfrutavam dos conhecimentos colhidos pela viagem de circunavegação, comandada por Charles wilkes, que traçou as rotas das baleias para melhor atender aos baleeiros. (VICKERS, 1997); (JUNQUEIRA, 2007.); (JUNQUEIRA, 2008, p.126)

No século XVIII, com os crescentes prestígio e lucros da baleação, surgiram ou se ampliaram portos existentes em New England. Cidades próximas umas às outras disputavam a hegemonia daquele negócio, ou tiravam proveito da venda dos ossos, do óleo e do espermacete, envasados em barris de carvalho, empilhados e comercializados quotidianamente. Isso era fruto das grandes expedições baleeiras. Esse processo de ascensão só seria interrompido, provisoriamente, pela eclosão da Revolução americana (1776-1783), quando os conflitantes usaram essas embarcações contra o inimigo. Cerca de um terço da frota baleeira foi perdida durante a guerra. Só Nantucket, cuja frota antes dos combates era de 150 embarcações, perdeu nada menos do que 134 deles. Após a guerra e iniciado o período da Reconstrução, New England viveria a chamada Golden Age da baleação, quando a continuidade de inovações na estrutura e tamanho dos barcos permitiria o avanço dos caçadores de baleia na direção de mares distantes. (DAVIS, GALLMAN, & GLEITER, 1997, p. 37-52)

¹⁰ Whalemens's Shipping List. Merchant's and Transcript. Vol. 01. New Bedford, Tuesday morning, June 27, 1843. N°16. <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18430627.pdf> Consultado em 12 de junho de 2019, às 15:00h.

Durante os 83 anos aqui enfocados, embarcações haviam zarpado de 32 portos. Exceto os atracadouros de Sag Harbor (NY), New York, Sag Helen (NY), Hudson (NY) e Philadelphia (PA), os demais estavam localizados no Cape Cod Bay ou nas proximidades dele. No quesito número de viagens, por estados, Massachusetts se sobrepôs às demais jurisdições. De lá saíram 447 expedições. Bem distante vinham New York, Connecticut, Rhode Island e Philadelphia.

A supremacia de Massachusetts não nos espanta, pois naquele estado se localizavam os principais portos baleeiros estadunidenses, como Nantucket, New Bedford, Boston, Fall River e Martha's Vineyard, rival de Nantucket desde os primórdios da colonização. (DOLIN, 2007, Capítulo 8: "Glory Days"). Em Connecticut, destacava-se a cidade de New London, enquanto em Rhode Island despontavam as comunas de Newport e Providence. (ALDEN, Op.cit. p. 267-288). No curso daqueles anos esses lugares fervilhavam de embarcações zarpando, carregadas de mantimentos, enquanto outras voltavam com os seus lastros abarrotados de óleo, espermacete e ossos de baleias. A Tabela 1 escalona os portos e número de viagens baleeiras ao Brasil por ordem decrescente.

TABELA 1
PORTOS E NÚMERO DE VIAGENS BALEEIRAS AO BRASIL, 1761-1844

PORTO/CIDADE	Nº DE VIAGENS	RANKING
Nantucket (MA)	189	1ª colocada
New Bedford (MA)	186	2ª colocada
Sag Harbor (NY)	120	3ª colocada
Fairhaven (MA)	54	4ª colocada
New London (CT)	25	5ª colocada
Boston (MA)	18	6ª colocada
New York (NY)	11	7ª colocada
Hudson (NY)	08	8ª colocada
Desconhecidos	06	9ª colocada
Newport (RI)	05	10ª colocada
Bristol (RI)	05	10ª colocada
Edgartown (MA)	05	10ª colocada
Providence (RI)	05	10ª colocada
Gloucester (MA)	05	10ª colocada
Stonington (CT)	05	10ª colocada
East Greenwich (RI)	05	11ª colocada
Hartford (CT)	05	12ª colocada
Rochester (MA)	02	13ª colocada
Rhode Island (RI)	02	13ª colocada
Norwich (CT)	02	13ª colocada
Wareham (MA)	02	13ª colocada
Lynn (MA)	01	14ª colocada
Dartmouth (MA)	01	14ª colocada
Holmes 'Hole (MA)	01	14ª colocada
Sag Helen (NY)	01	14ª colocada
Salem (CT)	01	14ª colocada
Philadelphia (PA)	01	14ª colocada
Fall River	01	14ª colocada
Bridgeport (CT)	01	14ª colocada
Warren (RI)	01	14ª colocada
Provincetown (MA)	01	14ª colocada
Truro (MA)	01	14ª colocada
TOTAL: 32	650	PORTOS: 32

Fonte: <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

Nesse processo expansionista baleeiro, há um fato interessante. Em fins do setecentos e primeiro quartel do oitocentos, os ingleses já lançavam ao mar navios construídos com base em ferro, movidos a vapor e, mais tarde, as hélices substituiriam as rodas de paletas. Em 1870, disseminou-se o uso do aço como matéria-prima na construção naval e, depois, inventariam barcos movidos a turbina e motores a diesel. Um avanço tecnológico impulsionava o alargamento das rotas navais pelos mares, interligando países e povos de lugares distantes. Finalmente, a ampliação das ferrovias encurtou distâncias e promoveu a interdependência da economia mundial, ligando pessoas e distribuindo produtos como jamais se vira antes. (HOBBSAWM, op.cit, p. 97)

É surpreendente que, no âmbito da nossa periodização, as baleeiras americanas continuassem sendo construídas de madeira, utilizando os ventos como força propulsora. As inovações tecnológicas do ocidente não teriam abalado o modelo de construção naval americano, em especial as baleeiras? Para Kiernan aquele espírito inventivo foi sufocado por um conservadorismo profissional ainda mais rígido nos EUA do que na Europa, que não gostava de inventos novos, tais como o vapor. Mesmo com iniciativas pontuais, a indústria naval americana teria mantido os seus padrões de construção quase inalterados. (KIERNAN, 2009, p.40)

As evidências históricas indicam a necessidade de relativizar tal conclusão. Em 1837 a América do Norte construiu o primeiro navio de guerra a vapor, antes de qualquer outra marinha e logo depois testou a primeira hélice. Embora nenhuma das duas experiências tenha tido continuidade imediata, há de se considerar que foram inovações náuticas. Durante a Guerra Civil Americana (1861-65), os sulistas já haviam construído um couraçado e um protótipo de submarino para tentar furar o bloqueio dos nortistas. Portanto, embora a maioria dos navios nesse contexto ainda fosse de madeira, não resta dúvidas de que também houve inovações náuticas significativas.

O que nos parece mais sensato é entender que as transformações pela qual passava a indústria náutica carecia de tempo e maturação para incorporar a expansão de fatores energéticos, por exemplo, para alimentar caldeiras dos motores a vapor, assim como municiar os estaleiros que utilizariam novo maquinário, tendo o carvão mineral como combustível. Isso requereu tempo, e em 1870, embarcações a vapor, finalmente, tomariam o lugar dos tradicionais vasos de madeira. Essa inovação ocorreria na costa Pacífico, em San Francisco, principal cidade da Califórnia. Como veremos adiante, naquela área se disseminaria uma indústria de barcos a vapor, fomentando uma frota naval moderna, usada para diferentes finalidades, incluindo a baleação praticada no oceano Pacífico. (POPPLEWELL, 2014, p.04)

Portanto, até antes do advento das embarcações a vapor, as baleeiras mantiveram uma estrutura quase inalterada, considerando os seus primeiros projetos, sendo apreciadas como grande inovação industrial até a segunda metade do século XIX. Possuindo dois ou três mastros, na era espetacular da baleação, esses barcos mediam mais de cem pés, eram dotados de tombadilho, castelo de proa, camarote dos comandantes, convés lastreados de fácil movimentação. No centro do convés haviam dois ou três tachos para frigar gordura de baleia e os barris de madeira estavam nos deques.

Jamais houve um padrão de baleeira na New England. Seu peso variava entre 143 e 545 toneladas, até um pouco mais. Os barcos variavam na altura do calado, na capacidade de armazenagem e no número de tripulantes. Uma baleeira que zarpava de New England era tripulada por 27 a 30 marinheiros, além do capitão e contramestre (imediato). Nas viagens ao Brasil a baleeira do tipo ship foi maioria absoluta, contabilizando 525 vasos. Os brig foram 63, bark 9, Schr (escunas) 8, Sloop 9, apenas 1 snow, 1 Dhip e 34 não tiveram os tipos revelados na planilha.

Surpreendente era a qualidade da frota baleeira estadunidense. A absoluta maioria era de construção recente. Embora mais de um terço dos barcos não tenham datas de construção registradas (285), os números gerais são reveladores. Oito barcos foram ao mar no mesmo ano da edificação, 149 naves tinham menos de dez anos e 148 tinham entre 11 e 20 anos. Apenas 60 embarcações tinham vida superior a vinte anos. Dentre esses últimos, o navio mais antigo tinha 37 anos, os demais estavam abaixo de 35 anos. Descrever as características das embarcações impõem considerações sobre as acomodações e a vida numa baleeira. E isso veremos a seguir.

Baleeiras não eram navios de passeio e muito menos retiro para turistas. Para os tripulantes, viver em uma baleeira, por longo período, constituía-se uma verdadeira prova de resistência. São reveladoras as experiências de jovens pobres, residentes em cidades portuárias, que se aventuravam numa dessas naves. A percepção de tal experiência passava pela crença de que a arte de balear era um aprendizado, um ritual de passagem para a fase adulta, e jamais uma perda de tempo. Era assim que muitos pensavam, inicialmente, a respeito do tempo em que estariam navegando, distantes dos seus familiares. (DOW, 1985)

Mas, essa máxima não se alojava no coração de todos os jovens, especialmente aqueles procedentes de regiões distantes dos portos. Após a primeira experiência, um homem dificilmente voltaria a navegar nesse “inferno flutuante”. Ingressavam na baleação aqueles, cujas condições de sobrevivência eram muito difíceis. Frequentemente, jovens eram aliciados por agentes

dos negócios que incutiam em suas cabeças a ilusão de que compartilhariam os lucros da baleação (DOLIN, p.91). Ainda assim, havia dificuldades de recrutar marinheiros nas cidades portuárias de New England e os comandantes partiam com os barcos incompletos.

Viver em uma baleeira, por longo período, era algo sofrível. Em alto mar, a maré, provocada pelas marolas, fazia um neófito vomitar até níveis insuportáveis de contrações abdominais, levando-o à desidratação. As acomodações para dormir eram péssimas. Não se tratava de camarote de cruzeiro, mas de compartimentos apertados e herméticos, compartilhados entre os parceiros, que revezavam os turnos de descanso nos estreitos beliches, com os afazeres do convés.

Com o passar dos meses, caso demorasse de alcançar terra firme, a água apodrecia, formando limo. Bebê-la era um suplício, mas ninguém queria morrer por desidratação. A carne se deteriorava, biscoitos ficavam úmidos, mofados e intragáveis. Tomar banho de água doce era uma heresia e trocava-se de roupa esporadicamente. Tudo isso contribuía para as péssimas condições de vida dos tripulantes que, em muitas situações, se rebelaram contra os comandantes dos navios. Para piorar a situação, ratos invadiam embarcações quando estas estavam atracadas. Os roedores atacavam os depósitos dos navios, o que aumentava a possibilidade de doenças letais. Eventualmente circulavam pelos cubículos da nau, provocando alvoroço entre os marinheiros, que os matavam a pauladas, ou os atiravam ao mar vivos. (SCOMAZZON, 2015, p.36).

Alucinações, miragem decorrente da saudade de casa e vontade de chegar em terra firme, tornavam o ambiente deprimente e convulsivo nas embarcações. Devido à demora em alto mar, surgiam doenças que afetavam parcelas da tripulação, sendo a mais conhecida o escorbuto, causada pela ausência de vitamina C no organismo (ELLIS, 1973, p.346). Esse mal afetou os tripulantes durante toda a era da baleação norte-americana. Em 16 de novembro de 1832, o ship *Balance*, procedente de Bristol, em Rhode Island, ancorou em San Francisco, Califórnia. Após seis meses navegando pelo Atlântico Sul em direção ao Pacífico, por meio do Cabo Horn, parte da tripulação padecia de escorbuto. (POPPELWELL, op.cit. p.13)

Era tão comum a doença afetar parcelas grandes da tripulação de baixa patente que um marinheiro novaiorquino, no auge da sua empolgação de primeira viagem, em 1849, escreveu à sua mãe dizendo-lhe que "Henry Lester e eu não ficamos doentes, mas somos as únicas exceções a bordo, além

dos marinheiros idosos, e suspeito que os descendentes dos veneráveis anciãos que estão isentos dessa desagradável afecção".¹¹

Benjamin Brewster, autor dessa carta, nos fez recordar que o escorbuto era uma moléstia seletiva e que atacava, particularmente, os marujos da hierarquia de baixo dos que compunham a tripulação de uma embarcação. Isso estava associado, em parte, como enfatizou Jaime Rodrigues, à qualidade diferenciada da alimentação. Enquanto o oficialato possuía uma dieta variada e rica em calorias, aos marujos restava, além de uma ração pobre em nutrientes, pouca em quantidade e desprovida de vitamina C. (RODRIGUES, 2013, p.325-350)

Ao chegar à costa brasileira, marinheiros corriam imediatamente para fazer reposição da vitamina C, apropriando-se de frutas cítricas. No longo período de travessias atlânticas, mesmo sem um conhecimento científico formal, os marujos se baseavam em conhecimentos tradicionais, passados de geração em geração, que aquelas frutas eram as fontes de combate ao mal de escorbuto. Porém, havia danos causados por outras enfermidades, durante a travessia, quase irreversíveis. Além dos problemas dermatológicos, uma delas era a perda da visão, provocada pela projeção de raios solares no espelho d'água que refletia no globo ocular dos marinheiros. Após alguns anos, o marujo não reuniria condições de subir ao mastro para observar e apontar a direção das baleias.

Havia, ainda, os acidentes causados durante o desmancho de baleias, que flutuavam rente ao costado da embarcação. Trabalhando sobre uma plataforma móvel, próxima ao mar, os trabalhadores retiravam camadas de gordura das baleias, estando sujeitos ao esmagamento quando uma onda atirava o corpo do animal na direção do costado. Alguns caíam e eram atacados por tubarões que se aproximavam da baleia morta, dada a quantidade de sangue espalhada no mar. Sendo assim, a primeira preocupação era com a própria vida, sobretudo, durante a perseguição aos grandes leviatãs. Uma cabeçada ou uma rebatida com a calda do animal nos botes e toda a tripulação desapareceria no mar. Depois da luta pela vida, viria a disputa pelos dividendos.

No seu curso, as expedições seguiam trocando tripulantes adoentados por novos marinheiros saudáveis. O capitão do barco Superior registrou no diário de bordo, em um sábado, 8 de outubro de 1848, que havia desembarcado um marinheiro português num bote pequeno, nas proximidades dos

¹¹ Letter of Benjamin Brewster. On Board Brig Geo Emery South Atlantic Ocean Longitude Latitude 25°21' South Sunday, March 4th, 1849. Mystic Sea Port Museum. <https://research.mysticseaport.org/item/1024981/> consultado em 10 de março de 2018, às 18:00h.

Açores, posto que estava doente.¹² A viagem que durou cerca de quatro anos deve ter ocasionado outras baixas, mas em cada porto que um desembarcava, outros preenchiam o posto, sobretudo naquelas Ilha Atlânticas.

Para conservar o moral elevado dos comandados, capitães eram, em geral, homens de poucos escrúpulos que mantinham uma dura disciplina de labuta ocupando seus subalternos. Manejar e içar velas, substituí-las quando os vendavais rasgavam as lonas, revezar no alto do mastro para observar o mar e identificar o baleal, revisar o encordoamento, esmerilhar arpões, lanças, facões, estiletos e lâminas para cortar a gordura das baleias; conferir as condições de navegabilidade dos botes e lavar o convés eram algumas das atividades que mantinham a tripulação atarefada. Enquanto isso, cozinheiros preparavam a ração, cujo cardápio se repetia quotidianamente.

Os períodos de alívio para a tripulação ocorriam quando o comandante anunciava uma parada em algum ponto da costa para abastecer de água e mantimentos. Nos trópicos, a tripulação aproveitava a ocasião para carregar o navio com bastante frutas, mariscos e crustáceos típicos daquelas águas. Na costa sul-americana – e mais tarde, com frequência, em Galápagos, baleeiros levavam tartarugas para as embarcações, pois é um animal que vive muito tempo sem comida e água (PHILBRICK, 2005); (PHILBRICK, 2001, p.72-76). (MELVILLE, 1980, p. 295). Tartarugas eram importantes suprimentos para consumo de longo prazo. Outros bichos também eram capturados em terra firme. Porém, as paradas na costa brasileira poderiam ser uma oportunidade para os marinheiros norte-americanos deserdarem e passarem a viver no Rio de Janeiro e em Santa Catarina, esquecendo-se para sempre de New England.

Viagens para destinos mais afastados deterioravam ainda mais as condições de vida dos tripulantes. Expedições ao oceano Pacífico, ao Índico e à Nova Zelândia duravam de quatro a cinco anos, tempo penoso, mesmo para os mais acostumados à vida no mar. Mesmo que os navios parassem nas ilhas oceânicas, o tempo de navegação provocava o tédio coletivo, sobretudo se baleias não fossem avistadas, pois matá-las era uma operação que durava horas, fadigando os marinheiros. Porém, a despeito da distância da viagem, o problema das calmarias quando o barco cruzava a zona equatorial atormentava os marujos. Relembrando a falta de vento em alto mar, Benjamin Brewster disse a sua mãe: “Você não tem ideia do que seja uma profunda

¹² Log1054, Superior (ship). 20 de maio de 1848 a 04 de abril de 1851. p.20. Documentos manuscritos do Mystic Sea Port. Disponíveis em: <https://research.mysticseaport.org/item/10201510/>. Acesso em: 19 abril 2019.

imobilidade, quase opressiva, reinante por aí quando no mar aberto, em um barco aberto, há uma calma...”

Outros desafios esperavam por Brewster e por muitos marinheiros, cujas embarcações se dirigiam à costa brasileira. No século XIX, quando foi registrado a presença maciça de americanos no Brasil, muitos, como Brewster, deixariam importantes registros do que viram a respeito da vida quotidiana do porto carioca, considerado um dos mais fascinantes de todo o mundo. (JEHA, 2013, p.110-132)

As expedições e o trabalho em alto mar

Armazenada a água e os mantimentos, feitos os reparos e prevenções no casco, nos mastros e nas velas, registrados os homens, finalmente chegava a hora de zarpar. Enquanto alguns marinheiros içavam âncora, outros desfraldavam velas. Do tombadilho, o capitão dava as ordens. Aos poucos, as baleeiras deslizavam sobre as águas abrigadas de algum porto de New England, distanciando-se do cais para ganhar mar aberto. Adiante, passavam nas ilhas Atlânticas e depois seguiam em direção à costa brasileira, para a captura das baleias.

As baleeiras carregavam, içados, cinco ou seis botes, todos movidos a remo. Eventualmente, havia um de reserva. Em alto mar, o comandante ordenava a subida de um marujo ao mastro e dividia a tripulação em turmas. Cada uma dessas turmas tripulava um bote específico, com numeração fixa. Além de seis remadores, os botes eram tripulados pelo timoneiro e o arpoador.

Avistadas as baleias, botes eram baixados através dos guindastes do navio e os remadores os colocavam em movimento. Começava a perseguição. Do tombadilho, os comandantes observavam por suas lunetas, anotando, em seus logbooks, o número de baleias mortas pela tripulação de cada bote, organizando a contabilidade da produção dos seus subalternos. Nos diários de bordo, também eram desenhadas as espécies de baleias abatidas e os locais da caçada. Em seguida, com o carimbo, marcavam o número do barco e a quantidade de animais trazidos ao costado do navio. Como somente os comandantes e os imediatos possuíam o controle da produção geral, pairava sobre as cabeças da tripulação dúvidas a respeito dos resultados financeiros da baleação.

Ao final das temporadas de caça, quando regressavam a New England, muitos homens que arriscaram suas vidas perseguindo baleias em alto mar, percebiam os valores irrisórios a que faziam jus, segundo os contratos que regulamentavam os serviços de baleeiros. Após o comandante retirar as despesas com o custo de navegação, manutenção do barco, alimentação, água

e despesas de permanência de cada tripulante na embarcação durante a viagem, sobravam muitas dívidas e pouco dinheiro. Muitas vezes, os pagamentos eram tão irrisórios que sequer garantiam as despesas da casa e o sustento da família até a próxima temporada da baleação.

Mas, a cada nova estação, as esperanças de alguns eram renovadas e, ao trilar o apito anunciador, eles se apresentavam na prancha de embarque para mais uma jornada. Quando as baleeiras içavam âncora dos portos com poucos tripulantes a bordo, os comandantes rumavam na direção dos Açores e Cabo Verde, sempre dispostos a se submeterem às condições de trabalho abaixo das leis que regulamentavam a baleação. (POPPLWELL, op. cit. p. 40-41). Herman Melville reconheceu os méritos desses ilheenses, atribuindo-lhes virtudes como “destemidos” e “habilidosos” e classificando-os como os melhores baleeiros de todo o mundo. (MELVILLE. op. cit. p. 154)

Parte da História de New Bedford, Fairhaven, Dartmouth, Brockton, e de outras cidades vizinhas à Boston, está umbilicalmente ligada aos processos migratórios desses sujeitos que, após anos nas baleeiras, não retornavam aos seus países de origem. Eles acompanhavam o retorno das navas à New England, onde reconstruíam nova vida. Essa epopeia pode ser estudada hoje, por meio de depoimentos de descendentes dos imigrantes, ali residentes, dos documentos guardados no Whaling Museum sobre imigração portuguesa e cabo-verdiana e de fontes dispersas em centros de memória de Cabo Verde.

Mas, quanto tempo demorava a viagem até os locais de caça? Não é fácil calcular a duração de uma viagem de New England para o litoral do Brasil. Além das possíveis paradas nas ilhas atlânticas, o percurso dependia da localização do porto de origem e onde as baleeiras iriam caçar. Partir de Southampton (Long Island), não era o mesmo que sair de Nantucket, New Bedford, Provincetown ou Providence. Além desses dois fatores, é preciso considerar as condições de navegabilidade, a disposição do tempo, das correntes marítimas, dos ventos e, em algumas regiões, da neve. Decerto, os comandantes das embarcações e os empreendedores traçavam os planos das viagens considerando os fluxos migratórios dos mamíferos das regiões para onde se dirigiriam.

Uma coisa é certa. Com base na documentação escrutinada, sabemos que as viagens à costa brasileira eram menos extenuantes do que aquelas feitas a outras áreas oceânicas e a maioria dessas expedições não excedeu 12 meses, entre a partida e o retorno ao porto original. Os casos discrepantes fo-

ram apenas oito viagens, cujo tempo foi superior a 2 anos. Noutras cinquenta e três, o tempo de viagem oscilou entre 1 ano e 3 meses e 1 ano e 8 meses.¹⁵

Myriam Ellis afirmava que os barcos se aproximavam em junho da costa catarinense e ali permaneciam até setembro, quando partiam para o Atlântico Meridional, seguindo a rota de retorno das baleias ao Antártico. De setembro a abril, atuavam nos mares fronteiros à Patagônia, entre os Brazilian Banks e as Falklands, onde perturbavam o movimento migratório das baleias rumo às águas brasileiras (ELLIS, op.cit. p.345). Haveria um único calendário de viagem que começaria no primeiro semestre, com probabilidade de as embarcações permanecerem no Atlântico Sul até abril do ano seguinte?

Considerando as expedições para outras áreas de caça, percebe-se não ter havido um calendário fixo de viagens de partida e de chegada. Houve uma variação de meses que datam da arrancada e os meses de regresso das expedições baleeiras. A maior concentração das viagens baleeiras em determinados meses do ano ajuda a entender a relação entre as expedições e os locais visitados. Os registros de entrada e saída de embarcações nos portos revelam que o maior fluxo das expedições se concentrou entre os meses de maio e setembro, com 347 viagens, 53,48% das excursões registradas. Por que isso? A hipótese é que eles traçavam as viagens em diapasão com as fases migratórias das baleias, indo ao encontro delas no litoral brasileiro.

¹⁵ Disponível em: <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

TABELA 2
Quantidade de viagens realizadas mês a mês, 1761–1844

Janeiro	6
Fevereiro	1
Março	6
Abril	7
Maiο	31
Junho	88
Julho	135
Agosto	67
Setembro	28
Outubro	09
Novembro	11
Dezembro	11
Não declaradas	252
Total	650

Fonte: Tabela construída a partir da contagem do número de viagens registradas no American Offshore Whaling Voyages: A Database.¹⁴

Em agosto, baleias francas nadam até o litoral de Santa Catarina, assim como à costa Argentina, na Península de Valdés. Nas águas mornas dão à luz e cuidam dos seus filhotes nos primeiros meses de vida. Elas amamentam por cerca de 3 meses e, ao findar novembro, eles, com gordura corporal necessária para suportar as águas gélidas da Antártida, retornam com suas mães à Patagônia.

Como já dito, baleias francas se aproximam muito do litoral, por isso eram presas fáceis dos baleeiros e vítimas de acidentes com embarcações. Mas, não somente as francas se aproximavam do litoral catarinense. As bryde, minke, minke anãs, baleias azuis (raríssimas hoje), baleias fin, orcas, sei e jubartes também aparecem naquela costa. Exceto as jubartes, todas permanecem no litoral catarinense durante a gestação, ou frequentam regularmente, como fazem as orcas. Já as jubartes usam o litoral de Santa Catarina como um corredor aquático, por onde nadam em direção ao Nordeste. Na

¹⁴ Disponível em: <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/intro/>

maioria das vezes, vão ao Arquipélago de Abrolhos e à Baía de Todos os Santos, na Bahia.

As jubartes chegam aos seus berçários mais cedo. No litoral da Bahia, em Salvador, visualizamos a chegada delas no mês de abril, permanecendo ali até o final de setembro. Em outubro começam a peregrinação de retorno à Patagônia. Entender o comportamento instintivo destes animais é a chave para sabermos como armadores da baleação articulavam as expedições (ALDEN. op. Cit).

Embarcações que saíam dos portos entre maio e setembro tinham algumas alternativas de abates. Poderiam seguir para o extremo-sul do Brasil (Santa Catarina e Rio Grande do Sul), em busca das baleias, retornando ao final da temporada, para New England, com os barris cheios de óleo e com ossos nos deques. Nesse caso, suponho que as viagens de ida durariam de dois a três meses, dependendo da localização portuária. A chegada das embarcações àquela região coincidiria com o período de aproximação das baleias. Caso chegassem antes, manteriam contatos com a população local, fariam a manutenção dos barcos, recomporiam suprimentos, e improvisariam algum comércio.

O tempo de viagem de volta seria o mesmo da ida? Em se tratando de condições marítimas, é prudente relativizar os percursos, pois as operações de navegabilidade e as direções dos ventos não são as mesmas. Na hipótese de um barco sair na primeira quinzena de junho, por exemplo, chegaria ao litoral catarinense em setembro. A temporada se estenderia até o final de novembro e, considerando o tempo de processamento do óleo, embarricá-lo, destrinchar a carcaça para retirar a ossada, recompor suprimentos, o regresso poderia começar em dezembro. Calculando a viagem em três meses, navegando direto, em abril eles estariam em casa.

Entretanto, a maioria das embarcações só retornou aos seus portos depois de um ano. Quando saíam em junho, as naus só voltavam ao porto em julho. Portanto, 13 meses depois, embora, em alguns casos, as entradas nos portos ocorressem meses depois. Sobram alguns meses entre a viagem de retorno de Santa Catarina para New England. O que fizeram os barcos baleeiros nesse tempo? A resposta pode estar na exploração de rotas alternativas baleeiras, ou de distintas possibilidades.

Primeiro: além de caçarem baleias em Santa Catarina, baleeiros traçavam o percurso de regresso, costeando o litoral nordestino, onde estavam as jubartes. Aproveitando-se de ventos favoráveis, paravam ali para matar mais baleias e ampliar os seus estoques de óleo. Saindo em dezembro de Santa Catarina, conforme espelho, chegariam ao Nordeste em fevereiro e ali per-

maneceriam até maio, quando caçariam baleias suficientes para completar os barris de carvalho com o óleo.

A segunda hipótese: embarcações saíam direto de New England para o litoral nordestino, para caçar baleias no Arquipélago de Abrolhos e outros pontos específicos. Sendo um percurso mais curto, os baleeiros chegariam ao Nordeste em setembro, em tempo de encontrar baleias, mas já se preparando para a jornada de volta à Antártida. Nesse caso, aproveitariam a curta temporada de caça nordestina, depois rumariam à Santa Catarina e, depois, retornariam, costeando o litoral brasileiro, fazendo investidas nos pontos de caça do Nordeste. Ou seja, fariam duas paradas no Nordeste, intercaladas por uma expedição ao Sul brasileiro.

Essas hipóteses não invalidam a reorientação de viagens em outras direções. Isso dependia dos percursos dos animais e das condições de navegabilidade. Ou seja, embarcações faziam viagens tanto para Santa Catarina quanto para o Nordeste, em temporadas variadas, simultâneas ou isoladamente. Se, supostamente, expedições no meio do ano seguiram para o Sul brasileiro, para onde rumaram as outras embarcações que zarparam em meses diferentes?

Entre janeiro e abril foram realizadas vinte viagens, o que representa 3,07% das expedições totais. Como o tempo de viagem era menor, há probabilidade de as embarcações terem ido direto ao Nordeste, convergindo com a chegada das baleias naquele litoral. Assim como as demais, elas duraram um ano ou pouco mais. Nessas empreitadas, após a matança no Nordeste, seguiriam rumo ao Sul do Brasil, fazendo o movimento oposto àqueles baleeiros que saíam no meio do ano. Assim, eles intercalavam as “visitas” ao Nordeste com a caça no litoral Sul. Nesse caso, eles aproveitavam duas temporadas de baleação no Nordeste, enquanto as viagens no meio do ano faturariam apenas uma. Em princípio, essas viagens deveriam ser mais vantajosas, em termos produtivos. Se eram, então por que o percentual delas é bem menor do que aquelas realizadas no meio do ano? Pergunta difícil de responder.

Ainda restam as viagens do segundo semestre, consideradas as mais enigmáticas. Os períodos migratórios dos mamíferos à costa brasileira ocorriam entre abril e novembro nas duas regiões de caça. Por que ocorreram expedições entre os meses de outubro e dezembro? As 31 expedições realizadas neste período representaram 4,76% da totalidade. Ressalte-se que 252 viagens não têm identificação nas planilhas do American Whaling voyages.¹⁵

¹⁵ Disponível em: <https://research.mysticseaport.org/databases/whaling-voyages/>

Uma probabilidade é que essas expedições fossem mais ambiciosas em termos de duração de tempo no mar e em escala nas estações. Ao saírem naqueles meses, as baleeiras aportariam primeiro no Nordeste, antes da migração das baleias. Quando elas se aproximavam, iniciavam-se as primeiras caçadas, permanecendo até os meses de agosto e setembro. Depois, navegavam para o litoral Sul, para capturar baleias naquela área, retornando à New England, entre finais de novembro e início de janeiro.

Todas essas rotas eram possíveis e, provavelmente, os baleeiros tivessem percursos diferentes destes aqui presumido. Mas, ainda conforme as hipóteses, quais foram os períodos e os locais de caça em que os baleeiros obtiveram os melhores resultados em termos produtivos? Informações constantes no *American Whaling Voyages* não ajudam muito em um dos quesitos, o qual é essencial para melhorar os argumentos sobre as viagens ao litoral brasileiro.

Encontramos, no sistema, informações sobre a quantidade de óleo, de espermacete e de ossos de baleias, carregados para New England, durante os anos de caça na costa brasileira. Mas essa produção precisa ser associada aos locais específicos, onde animais eram capturados, para fecharmos a questão da produtividade nos períodos. Infelizmente, não aparecem as localizações de caça no referido site. Identificar os locais ajuda a responder à questão central: quais foram os períodos do ano de melhor produtividade, dentre as épocas das partidas das expedições dos três grupos que dividimos?

As localizações encontram-se na *Gazeta oitocentista de New Bedford*, intitulada: *Whalemens' shipping list, merchants' and transcript*.¹⁶ Entre 17 de março de 1843 e 29 de dezembro de 1914, foram publicadas 3.713 edições (DIMOCK, 2017, p. 22). As tiragens começam no período posterior ao início das expedições à costa brasileira e há nas listas relações dos barcos por cidades portuárias. Porém, muitos dados não estão em ordem cronológica, além de referências de viagens anteriores em edições do jornal com datas mais avançadas. Isso complicaria algumas conclusões, mas, ainda assim, ajuda na percepção da dinâmica das expedições e da produção por períodos.

¹⁶ Disponível em: <https://nmdl.org/projects/wsl/>

Tabela 3
Períodos das viagens baleeiras divididas por meses

Produção e porcentagem			
Períodos e número de viagens: 398	Sperm Barris	Whale Barris	Bone Libras
Janeiro a abril: 20 viagens	252 0,76%	8.597 1,71%	00 00%
Maio a setembro: 347 viagens	30.003 90,96%	457.963 90,97%	1.315.690 92,49%
Outubro a dezembro: 31 viagens	2.727 8,27%	36.874 7,32%	106.871 7,51%
Totalidades Viagens: 398	32.982 bbls.	503.434 bbls.	1.422.561 lb.
MESES:	PROPORCIONALIDADE (Barris por viagem)		
	Sperm	Whale	Bone
Janeiro a abril	12,5	429,85	00
Maio a setembro	86,46	1.319,77	3.791,61
Outubro a dezembro	87,96	1.189,48	3.447,45

O fator positivo é que o jornal era responsável por divulgar balanços de produtividade de espermacete, óleo de baleia e de ossos. Ao menos uma edição específica detalhou a produção, mês a mês, dentro do quinquênio.¹⁷ Portanto, na gazeta estão grande parte dos locais da costa brasileira onde baleeiros ianques caçaram. Uma tabela construída a partir dessa fonte, demonstra a produção distribuídas por temporadas.

Nota-se que os meses iniciais do ano foram os de menor resultados produtivos, como também, aparentemente, aconteceu nos últimos trimestres. O grosso da produção, dos três itens, ficou comprimido entre os meses de maio a setembro. Em termos percentuais, todos os itens ficaram acima de 90% da produção envolvendo os três períodos. Seria uma constatação óbvia, se considerados apenas a relação produtiva com a quantidade de viagens realizadas em cada período. Logo, o fato de ter ocorrido a maioria das viagens entre maio a setembro, poder-se-ia suspeitar que, logicamente, seria a época de maior produção, no curso de toda a temporada de caça de baleias no Brasil.

Entretanto, a maior quantidade de viagem não representou melhores resultados quantitativos na comparação, especificamente, de dois períodos. Quando observado a proporcionalidade, algo surpreendente acontece. Em termos percentuais, o período de maio a setembro foi infinitamente superior aos demais. Quando analisamos a proporção entre aquela temporada e o triênio do final de cada ano, a situação se modifica. Descarto aqui os dados do início do ano, pois esses foram baixos, nos dois termos.

No comparativo proporcional à produção de espermacete, verifica-se que entre outubro e dezembro foi mais elevada do que a produzida nos meses de maio a setembro. Foi notável também a proporção de óleo que, embora não suplantasse a fase de maio a setembro, ela se aproximou bastante, chegando a níveis quase equivalentes. Isso também se refletiu na quantidade de ossos nos dois períodos em análise, onde os cálculos acusaram uma diferença muito pequena (34,416), considerando a quantidade de viagens nas duas épocas.

Os números sugerem que a maior produção não esteve diretamente relacionada ao número de viagens feitas e os trimestres dos finais de ano conceberam proporção de espermacete levemente superior aos dos cinco meses do meio do ano. Realmente, os meses de maio a setembro produziram

¹⁷ Whaleman's Shipping List. Merchant's and Transcript. Vol. 01, New Bedford, Tuesday, morning, august, 22, 1843. <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18430822.pdf>. Consultado em 12 jun 2019, às 15:20h.

uma quantidade de óleo, espermacete e ossos infinitamente maior do que a somas dos demais períodos juntos. Mas foram os valores quantitativos que se mostraram superiores na comparação aos demais e não os proporcionais.

Portanto, em termos proporcionais, os melhores resultados de caça às baleias ocorreram nos últimos meses do ano, sem desconsiderar os meses de maio a setembro como centrais no conjunto da análise da produção de todo o período. Se essa era a melhor temporada para zarpar rumo ao Brasil, por que o maior número de viagem não se concentrou nessa época? A resposta pode estar no fato dessa contagem não considerar as alternâncias nas datas de viagens, quando baleeiros podem ter mudado as rotas, por décadas ou por quinquênios, e assim por diante.

Outro aspecto importante. A menor quantidade de espermacete e a grande quantidade de “whale” (óleo de baleia) e ossos, não deixa dúvidas: barcos norte-americanos caçaram muitas baleias, de várias espécies, e uma quantidade reduzida de cachalotes na costa do Brasil. Se os cachalotes eram os mais cobiçados pelos caçadores, porque a ínfima quantidade de espermacete produzido ao longo da temporada?

Cachalotes raramente foram avistados no litoral brasileiro. Predominavam na costa brasileira espécies de baleias comuns, principalmente as francas, no litoral Catarinense, cujos ossos e barbas possuíam valor comercial na Europa. As jubartes também abundavam nas áreas nordestinas. Assim, a ausência de cachalotes no litoral brasileiro pode ter desestimulado baleeiros estadunidenses a realizarem viagens sistemáticas ao Brasil com o passar das décadas.

Provavelmente por isso é que a partir de 1845 eles estavam se dirigindo mais ao Pacífico e ao Índico, onde os cachalotes abundavam. No atlântico cachalotes foram caçadas nos Açores, em Cabo Verde e na costa africana, por isso fora dessa contabilidade. Finalmente, agora podemos apreciar os locais da costa brasileira onde os baleeiros estiveram para caçar baleias de várias espécies.

Caçando baleias no litoral brasileiro

Entre 17 de março de 1843 e 30 de dezembro de 1845, 143 edições da Gazeta de New Bedford noticiaram expedições baleeiras a diferentes pontos do Brasil. Os registros revelaram uma interessante preferência dos baleeiros por áreas litorâneas do Atlântico Sul. Foram 1.392 expedições que regressaram aos portos de origem após caçadas em locais como Rio de Janeiro, Bahia, Abrolhos, Pernambuco, Santa Catarina e “Brazilian Banks”.

Expedições para o Brasil também passaram por outros pontos do Atlântico Sul. O mesmo ocorria em relação ao Pacífico, embora em menor proporção

nos dois primeiros anos de publicação da Gazeta. Houve casos de barcos se dirigirem à costa brasileira e depois rumarem para a Nova Zelândia. Em pelo menos 78,52% das expedições registradas à costa brasileira os estadunidenses fizeram excursões a outros territórios de caça. Um dos números bastante significativos foram as viagens “casadinhas”, cujo destino era o Rio de Janeiro e o Arquipélago de Juan Fernandez¹⁸, no Pacífico, hoje pertencente ao Chile. Além da considerável distância, nota-se claramente que as viagens já alcançavam uma dimensão temporal vultosa e o regresso tornara-se bem mais demorado.

Outras viagens aludem a traçados em cartas náuticas bastante interessantes. Naus cruzavam o Atlântico em direção a Pernambuco e depois singravam o Pacífico, ou vice-versa. Outras se dirigiam ao oceano Índico, regressando ao Atlântico para baleiar na Bahia (Baía de Todos os Santos) ou em Abrolhos. Houve expedições que foram primeiro à Nova Zelândia e depois voltaram para Abrolhos, para o Rio de Janeiro ou para Pernambuco. Também fizeram viagem à Nova Zelândia ou Índico e depois desfraldaram velas em direção à Santa Catarina. Das dez viagens com destino a “New Holland” (Austrália), os navegadores costearam o Brasil, principalmente Rio de Janeiro e Pernambuco.

Mas houve expedições menos auspiciosas, em termos de abrangência oceânica. Dignas de nota são as viagens em que baleeiras saíam de New York para baleiar no Brasil e regressavam àquele porto, mas antes vendiam parte da produção do óleo no Brasil. Também houve casos em que embarcações nova-iorquinas saíram direto ao Pacífico. Algumas delas, após caçarem, regressavam costeando o Brasil. O *Wm & Eliza*, de 321 toneladas, procedente de New Bedford, estava no Pacífico por volta de 21 de outubro de 1843 e, em 17 de março do ano seguinte, registrou presença no Rio de Janeiro, quando voltava para New York.¹⁹

A variedade de rotas seguidas e viagens casadinhas é, certamente, a explicação para a discrepância entre os números resultantes da pesquisa no Mystic Sea Port e os resultados obtidos na Gazeta de New Bedford. Pistas deixadas nos diários de bordo indicam razões pelas quais barcos americanos costeavam e faziam paradas no Brasil, ao retornarem de expedições distantes. Além de negociarem óleo de baleia, barcos consertavam o casco, o convés e reparavam velas, desgastados pela força dos ventos predominantes na travessia do Cabo Horn. Em 15 de janeiro de 1842, o *Black Warrior*, de

¹⁸ Na documentação original, o nome desse arquipélago aparece como “Ilhas Crusoé”.

¹⁹ <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18431017.pdf> consultado em 18 de março de 2019.

231 toneladas, parou no Rio de Janeiro para fazer reparos antes de retornar a New London, o seu porto. Segundo os manuscritos pesquisados, estaria sem carregamento.²⁰ O Black Warrior voltaria ao Rio no mesmo ano, em 26 de outubro, para novamente fazer reparos.

Da mesma maneira que a viagem anterior, os seus dados estão incompletos em relação ao carregamento.²¹ Os quatro anos de registros da Gazeta demonstram a capilaridade de um empreendimento de proporções transoceânicas. Na Tabela 4 estão descritos os locais de presença das baleeiras na costa brasileira.

Tabela 4:
número de viagens por localidade da costa brasileira, 1841-1845

Locais	1841-1842	1843	1844	1845	Totais
Bahia (todos os Santos)		01	06	35	42
Abrolhos (Bahia)	24	108	34	79	245
Pernambuco		24	33	177	234
Rio de Janeiro	28	153	285	334	800
Santa Catarina	02	18	25	10	55
Bancos Brasil			06	12	18
Total	54	304	387	647	1392

A Tabela 4 aponta para o exponencial crescimento de expedições ao Brasil, sendo que o Rio de Janeiro se manteve no topo da preferência dos baleeiros da América do Norte. Outro dado surpreendente é que a costa catarinense esteve atrás, em termos numéricos, de Abrolhos e de Pernambuco. Mesmo de forma tímida, duas áreas baleeiras aparecem com alguma importância. A menção à Bahia se refere à Baía de Todos os Santos. A presença estadunidense naquelas águas representou uma concorrência terrível para os baleeiros da ilha de Itaparica (Bahia) e circunvizinhança, cujas técnicas de

²⁰ Ver: <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18430317.pdf> consultado em 18 de março de 2019.

²¹ Ver: <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18430321.pdf> consultado em 18 de março de 2019.

caça e desmancho dos animais eram muito antiquadas, se comparadas com a dos americanos.

O caso dos “Brazilian Banks” confirma os registros contábeis feitas pelos baleeiros em seus logbooks. Ao se referirem aos “grandes bancos”, ou aos “bancos do Atlântico”, estavam falando da região onde estão localizados grandes bancos de areias entre o litoral do Brasil e a parte extrema da América do Sul, na rota para a Patagônia. (ELLIS, op. cit. p. 353)

Portanto, Rio de Janeiro foi a preferência disparada sobre as demais áreas baleeiras do Brasil. Ele foi seguido por Abrolhos, Pernambuco, Santa Catarina, Bahia e Bancos do Brasil, respectivamente (MELVILLE, op. cit. p. 333). O Rio de Janeiro precisa ser observado com certa prudência, pois nesse período a cidade já havia se transformado em epicentro do novo mundo e centro comercial do Atlântico Sul (SCHWARCZ, 1999, p. 36). Como centro produtor e exportador de café, além de maior mercado de escravos das Américas, o Rio atraía interesses de investidores estrangeiros. Donos de companhias norte-americanas haviam montado ali, nas décadas de 1820 e 1830, escritórios de representação para a importação de café.

Com um mercado tão promissor, o Rio também se tornara praça comercial cobiçada por traficantes norte-americanos envolvidos no comércio de escravos africanos. Alguns desses mercadores foram ou ainda mantinham a baleação como atividade paralela ao tráfico de seres humanos. Eles se beneficiavam do uso da bandeira norte-americana, o que impedia a Inglaterra de vasculhar as baleeiras em busca de “peças proibidas”. Àquela altura, estavam atuando na Baía Delagoa, Moçambique, local abandonado pelos portugueses no século XIX em benefício dos baleeiros norte-americanos (HORNE, 2010, p. 20).

Assim, os baleeiros estadunidenses colaboraram para tornar o Rio uma cidade mais iluminada com óleo de baleia, haja vista que o Brasil já importava óleo desde 1817. O Rio era, por excelência, um local com muitos atrativos para aqueles homens de negócios da América do Norte. Não é simples coincidência o fato de 20% de todas as viagens baleeiras que pararam na capital do império brasileiro, voltarem à New England “clean”, ou carregando apenas ossos e espermacete nos seus deques. Esse percentual pode ser maior, haja vista que em diversas viagens foram somados conjuntamente óleo e espermacete, embora nem sempre as embarcações ancorassem nos portos finais com os dois produtos nos lastros.

É notável o quanto essa dinâmica realça um aspecto interessante da baleação no processo de internacionalização da economia capitalista. Enquanto regava o mercado brasileiro com óleo de baleia, priorizava-se a entrega de ossos e do espermacete nos portos norte-americanos, matérias-primas

básicas para a feitura de utensílios domésticos e pessoais, bem como a fabricação das velas de iluminação (HEDGES, op. cit). Os baleeiros norte-americanos caçavam uma assombrosa quantidade de baleias no Atlântico Sul, produziam milhares de barris de óleo e retornavam aos portos carregados de ossos e dentes do cachalote. Entre os séculos XVIII e o XIX havia um mercado mundial ávido por consumir esses produtos e os Estados Unidos souberam tirar proveito desse momento histórico.

Dados colhidos na Gazeta de New Bedford oferecem detalhes da produção anual dos derivados de baleias e cachalotes, dividida por cidade, porto e temporadas, ainda que sejam pobres quanto à produção de ossos no triênio 1841-1843, apresentando números consistentes no biênio 1844 e 1845.²² Neste último ano, os americanos produziram o equivalente a 525.000 barris de óleo e espermacete juntos. No ano de 1846, a sua edição realçava o caráter especulativo da produção do óleo de baleias comuns, sem mencionar a do espermacete e de ossos.²³ A Tabela 5 apresenta a produção de espermacete e óleo de baleia entre os anos de 1841 e 1846 em New England.

Tabela 5
Produção de óleo, espermacete e osso em N. England, 1841-1846

1841		1842		1843		1844		1845		1846		TOTALS	
SP	WH	SP	WH	SP	WH	SP	WH	SP	WH	SP	WH	SP	WH
159.304	207.348	165.637	161.041	113.986	160.617	139.594	262.047	157.917	272.730	—	117.000		
Óssos		Óssos		Óssos		Óssos		Óssos		Óssos		Óssos	
—		—		—		2.532.445		3.167.142					

²² Jornais: 01 de janeiro de 1844 a 01 janeiro de 1845: <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18450107.pdf>. Resultados da produção de óleo, espermacete e ossos, 1845. Jornal de 06 de janeiro de 1846: <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18460106.pdf> consultado em 05 jan. 2018, às 22:00h.

²³ <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18460106.pdf>

A gordura de uma baleia comum adulta rendia entre 40 a 60 barris de óleo, variando a produção segundo a idade, o peso e a espécie. Uma franca renderia aproximadamente 65 barris de óleo e 750 quilos de ossos. Com idade já avançada ela não resultava numa produção vantajosa. Baleias jubartes rendiam entre 35 e 40 barris (EDMUNDSON, 2018, p. 244–245); (CASTELLUCCI, 2005, p. 133–168). São dois exemplos que ilustram bem o grau de subjetividade em relação à produção do óleo de diferentes baleias, cujos números não podem ser tomados como absolutos. Já os cetáceos cachalotes, animais menores, rendiam menos óleo do que as francas, algo em torno de 50 a 60 barris. Ainda havia o “Ambergris”, substância semelhante à cera, encontrada (raramente) no intestino dos cachalotes. Exceto as pérolas e o coral, o ambergris foi o produto mais caro das pescarias, sendo vendido, à época, acima de \$40 dólares por onça.

No ápice da baleação, metade do espermacete produzidos pelas baleeiras norte-americanas foi exportado para outros países. Além das velas tradicionais, outro subproduto empenhado no uso do espermacete foram as velas padrão para medições fotométricas. Ele seria também utilizado na manipulação de pomada medicinal e como um dimensionamento em pentes de lã. (ASH, 1962); (Tønnessen, 1982). Assim, além do excelente óleo, o cachalote fornecia o equivalente a quase 11,33 barris de espermacete, cujo valor de mercado chegava a ser cinco vezes mais caro do que o óleo de baleias comuns.

No seu conjunto, baseado na produção de óleo e espermacete, em quase 5 anos, as expedições à costa brasileira retiraram mais de 462 baleias de várias espécies e mais de 700 cachalotes. Esses números precisam ser olhados com ressalvas. A ausência de dados de muitas viagens, informações incompletas, repetições de viagens nas matérias e outras distorções nas fontes podem induzir a erros.

O mais importante é que os resultados representam uma tendência. Ela revela o majoritário direcionamento do espermacete produzido em alto mar para os portos da New England. Já os números inferiores do óleo de baleia sugerem a comercialização de parte dele na costa brasileira. Um balanço da Gazeta de New Bedford, publicado em 6 de janeiro de 1846, revelou que as baleeiras de New England produziram, entre 1841 e 1845, 769.437 barris de espermacete e 1.109,893 barris de óleo de baleias comuns. Isso equivale dizer

que os ianques mataram, aproximadamente, naqueles anos 17.076 baleias e 11.838 cachalotes.²⁴

Caso as estatísticas estejam condizentes com os números das excursões à costa brasileira, associadas às viagens “casadinhas” ao Pacífico e Índico, os valores correspondem a cerca de 2,70% de baleias comuns e 5,91% de cachalotes caçados, correspondentes ao período em estudo. Não são números expressivos, mas representam uma amostragem de quase cinco anos de baleação na costa brasileira. Sendo o período de caça nessa costa de aproximados 83 anos, as estatísticas aqui apresentadas estão próximas daquelas extraídas dos arquivos do Mystic Sea Port.

Portanto, entre a segunda metade do século XVIII e a primeira metade do XIX, baleeiros norte-americanos buscaram fortalecer a sua indústria doméstica, voltada para a exportação de itens de consumo. Eles também se apresentaram como mascates nas praças comerciais brasileiras, atendendo aos anseios de cidades carentes de combustível para iluminar as ruas, casas e até as feitorias onde se processavam a gordura de poucas baleias, caçadas e processadas de modo rudimentar, comparado ao nível de tecnologia utilizadas pelas baleeiras norte-americanas.

Conclusão

O declínio da caça de baleias em New England, após 1850, não significou o fim daquele empreendimento. A partir de 1880, iniciava-se um novo ciclo da baleação, sendo San Francisco o porto referencial da Califórnia, na costa Pacífico. Embora desde o final do século XVIII, embarcações estadunidenses singrassem o Pacífico, foi a partir das últimas décadas do dezenove que Yerba Buena, como era conhecida San Francisco, se tornaria um próspero porto e entreposto comercial daquele oceano.

O surgimento desse novo referencial baleeiro esteve relacionado a algumas transformações ocorridas no país, como o alargamento de suas fronteiras. Em 1848, após a descoberta do ouro na Califórnia, houve intenso deslocamento de pessoas para aquela região, impactando demograficamente o território, outrora pertencente ao México. À época, a Califórnia, nas proximidades de Sacramento, não possuía grande importância, exceto para os poucos fazendeiros e rancheiros mexicano-americanos, pescadores comuns

²⁴ Disponível em: <http://images.mysticseaport.org/images/wsl/18460106.pdf>

e de baleias, que usavam o porto de San Francisco, onde florescia a pequena cidade de aproximadamente 812 habitantes. Compartilhavam aquele território, brancos, mestiços e grupos indígenas de diferentes etnias, espalhados por aquela grande costa (HOBSBAWM, op. cit. p. 96). Além deles, havia uma incipiente população russa presente na região, tendo, inclusive, construído uma fortificação naquelas imediações.

Um ano após a descoberta do ouro, a população da Califórnia passou de 14 mil para aproximadamente 100 mil e, em 1852, para 500 mil habitantes. Rapidamente, San Francisco passou a contar com quase 35 mil moradores. Motivados pelas demandas da crescente população, embarcações estrangeiras aportavam na Califórnia com toneladas de produtos para abastecer aquela região. Inicialmente, chegava-se à Califórnia apenas por via marítima. Com o passar dos anos, a forte imigração por vias terrestres superaria os acidentes geográficos de uma região desértica, com formação de cadeias de montanhas e planícies (HOBSBAWM. op. cit. p. 96-97).

Haveria outro incremento de natureza geográfica. Em 1867, os EUA compraram o Alaska nas mãos da Rússia e San Francisco se tornaria uma cidade estratégica para a expansão baleeira no Ártico. Processava-se um enlaçamento entre história territorial e marítima e a baleação foi, particularmente, impactada sobejamente.

O deslocamento do eixo baleeiro para o Pacífico revelou uma crescente tensão pela hegemonia regional. San Francisco e o Havaí entrariam em conflito, no bojo da expansão ao Ártico. Internamente, San Francisco disputava a primazia econômica com poderosas empresas capitalistas da New England. Mas, ao final de 1870, Yerba Buena já possuía confiança e pujança, se tornando grande centro urbano e comercial, capaz de suportar um empreendimento do quilate da baleação. Em 1882, a cidade assistiria ao lançamento do primeiro navio a vapor; a baleeira Bowhead, nome possivelmente associado às baleias francas, predominantes na região.

Apesar do declínio da baleação, fruto da descoberta do petróleo, em 1859, a antiga atividade permaneceria ativa em San Francisco em todo o século XIX, até as primeiras décadas do XX. Popplewell atribuiu tal perenidade à forte demanda do mercado internacional pelos ossos de baleia. No ápice de sua atividade, em 1895, 35 baleeiras atuavam em San Francisco. Um ano depois, a frota cairia para 23, acompanhando a decadência da baleação em todo os Estados Unidos, particularmente em New England. Apesar disso, a baleação continuaria naquele país até 1920.

Durante a existência da baleação californiana, alguns aspectos de New England estiveram presentes ali, sobretudo nas relações de trabalho. O forte

preconceito racial fez com que os negros fossem segregados tanto espacialmente nas embarcações, quanto na divisão social do trabalho. Assim como em New England o recrutamento de cabo-verdianos sublinhou a presença deles labutando nas embarcações e em terra firme. A eles se associaram os havaianos, que chegavam ao continente embarcados nas baleeiras procedentes do Pacífico. Esses dois grupos se tornaram as principais fontes de força de trabalho da baleação em San Francisco, pois, como imigrantes ilegais, se submetiam a trabalhos degradantes, sem regulamento na baleação (POPPELWELL. op. cit).

Assim como algumas cidades da New England, verdadeiros centros de imigrantes açorianos e cabo-verdianos, a Califórnia se tornaria uma cidade com forte presença estrangeira, cujos status social e econômico dependiam das suas origens étnico-raciais. Destacar-se-ia também, a presença chinesa, que saltou de apenas 76 em 1849, para o equivalente a 25% da população não-californiana em 1876. Algo em torno de 111 mil chineses viviam ali e esse número teria aumentado, não fosse a implementação de um Ato de Restrição à imigração chinesa, em 1882, no ápice de uma longa agitação racial, que pôs termo àquilo que ficou registrado como exemplo na História de uma imigração em massa voluntária (HOBBSAWM, op. cit. p. 98-99).

Portanto, a expansão baleeira norte-americana em direção Brasil situa-se entre o período de ascensão/decadência daquela atividade em New England e a fase de deslocamento do seu eixo de importância para o Pacífico. Quando Yerba Buena se tornou a capital da baleação estadunidense, o Pacífico já era o grande celeiro produtor dos derivados do cachalote e de outros tipos de baleias.

Tratou-se de uma conjuntura espetacular da expansão do capitalismo. Foi um tempo de grandes invenções, como a ferrovia, o telégrafo e, no caso específico da baleação, da "bombilança" – máquina mortífera capaz de abater uma baleia instantaneamente e a longa distância.²⁵ Esse boom do capital se acentuou nos anos de 1840, quando triunfou a liberdade de comércio, a expansão de crédito, a circulação de mercadorias e de pessoas em uma velocidade nunca visto, dando impulso à economia global. Enfim, vivia-se uma onda internacional de otimismo e cresça na infinita prosperidade e inexorável crescimento econômico. Tudo isso era resultado da percepção que se tinha do aumento dos lucros, combinado com baixos salários e con-

²⁵ "Bombilança" tipo de arpão propulsionado por um canhão, com um explosivo na ponta da lança. Ao penetrar na baleia ele explodia, causando a morte imediata do animal. Ver: (POPPELWELL, op. cit).

trole inflacionário, mesmo após espaçados episódios de crises, ocorridos nas décadas de 1850–1870.

Esses fatores favoreceram o crescimento e a expansão das fronteiras norte-americanas, interligando o país às demais zonas de influência do globo. Entre as décadas de 1850 e 1870, os Estados Unidos desbancaram antigas nações do hemisfério ocidental e equipararam-se a outras, em termos de capacidade produtiva e propulsão de força a vapor, medidas em HP. Comparado com a Inglaterra, os EUA já estavam à sua frente desde a década de cinquenta, mas ainda era insignificante, contrastado com a Alemanha. Segundo Hobsbawm, isso preocupava os europeus inteligentes, que já percebiam, por volta de 1860, a superioridade tecnológica dos Estados Unidos na produção em massa, mas ainda não preocupava os “homens práticos” que pensavam que os americanos não iriam preocupar-se em inventar máquinas para produzir artigos inferiores, se tivessem nos europeus uma fonte de artesãos preparados e versáteis (HOBBSAWM, *op.cit.* p. 74). A década de 1870 demarcaria o recrudescimento da economia capitalista, revelando o caráter cíclico das suas crises, quando eclodiu em Viena e se alastrou por todo o mundo (HOBBSAWM, *Idem.* p.104–105).

Como qualquer outra atividade que dependia das oscilações do mercado, a baleação sofria os impactos dessas crises. Porém, numa perspectiva de longa duração, a baleação foi um negócio rentável durante dois séculos e meio de história da América do Norte. Mas ele não foi o único comércio lucrativo praticado nos oceanos Atlântico e Pacífico, como já dito antes. Quando a baleação esteve associada a outros tipos de atividades econômicas para atender distintas praças comerciais em três grandes continentes, os resultados desses empreendimentos tomaram proporções gigantescas e de suma importância para o entendimento da história global do período. Mas esse é um novo capítulo a ser contado em outra oportunidade.

Referências Bibliográficas

- ASH, Christopher. *Whaler's Eye*. New York: Macmillan, 1962, London: George Allen & Unwin, 1964. Narrativa moderna da baleação do barco baleeiro fábrica flutuante Inglês Balaena. Elliott, Sir Gerald. *Whaling 1937-1967: O Controle Internacional de Estoques de Baleias*. Kendall Monograph #10. Sharon, Massachusetts, 1997. Tønnessen, J.N.; e A.O. Johnsen. *A História da Baleação Moderna*. Traduzido por R.I. Christophersen. Berkeley e Los Angeles: Universidade da Califórnia Press. 1982.
- ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. 1ª Impressão, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- BIGELOW, Bruce M. Aaron Lopez: Colonial Merchant of Newport. Source: *The New England Quarterly*, Vol. 4, No. 4 (Oct., 1931), pp. 757-776. Published by: The New England Quarterly, Inc. Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/359587> Accessed: 29-03-2019, 05:29 UTC.
- BROWN, University. *Slavery and Justice*. Report of the Brown University Steering Committee on Slavery and Justice. 2002.
- CASTELLUCCI, Wellington. *Pescadores e baleeiros: A atividade da pesca da baleia nas últimas décadas dos oitocentos*. Itaparica: 1860-1888. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 33, 2005.
- CHURCH, Albert Cook. *Whale ships and Whaling*. Bonanza Book, New York (USA), 1938.
- DAVIS, Lance E. GALLMAN, Robert E. & GLEITER, Karin. In *Pursuit of Leviathan Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. The University of Chicago Press, Ltd., London, The University of Chicago, the United States of America, 1997.
- DAURIL, Alden. *Yankee Sperm Whales in Brazilian Waters, and the decline of the Portuguese Whale Fishery (1773-1801)*. *The Americas*, Vol. 20, nº 3 (Jan., 1964), Cambridge University Press.
- DIMOCK. Gioia. *Images of America. Whaling in Massachusetts*. Arcadia Publishing, Charleston, South Carolina, 2017.
- DOLIN, Eric Jay. *Leviathan: The history of whaling in America*. 1st Edition. New York: W. W Norton & Company, Inc. 2007.
- DOW, George Francis. *Whale ships and whaling. A pictorial History*. New York (EUA), Dover Publications, inc, 1985. Prefácio de Frank Wood, escrito em 31 de julho de 1925.
- EDMUNDSON, William. *A conexão baleeira na Bahia: a companhia baleeira de Duder and Brother*. In: CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington & QUIROZ, Daniel. *Baleeiros do Sul*. vol. II. Salvador, EDUNEB, 2018.
- ELLIS, Myriam. *Norte-americanos no Atlântico Brasileiro – um inédito de José Bonifácio de Andrade e Silva sobre o conceito de mar territorial e o direito de pesca*. Comunicação apresentada na 1ª sessão de estudos, no dia 05 de julho de 1972. *Revista de História*, Vol. 46, São Paulo, 06 de outubro de 1973. FERREIRA, Roquinaldo. *“Agência escrava e geopolítica na abolição do tráfico de escravos na África Central”*. In: *Do Tráfico ao Pós-abolição: Trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. E-book, São Leopoldo/RS, Oikos editora, 2018.

- GRADEN, Dale. O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840–1858. Centro de Estudos Afro-asiáticos/ UFBA, Revista Afro-Ásia, 35 (2007), Salvador–Ba.
- HEDGES, Jaimes Blaine. Spermaceti Candles warranted pure. IN: The Browns of Providence Plantations. Colonial years. Series: Studies in Economic History. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1952.
- HEFFERMAN, Thomas Farel. Stove by a whale. Owen Chase and the Essex. Wesleyan University Press, Middletown, Connecticut (US), 1990.
- HOBBSAWM, Eric. A era do capital. 1848–1875. 5ª edição revisada. 1ª reimpressão. São Paulo, Paz e Terra, 1997.
- HORNE. Gerald. O Sul mais distante. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.
- KLEIN, Herbert. Novas Interpretações do Tráfico de Escravos do Atlântico. Revista de História, São Paulo. 120. jan/jul. 1989.
- KIERNAN, Edward Victor Gordon. Estados Unidos. O novo império. Da colonização branca à hegemonia mundial. Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record, 2009.
- JEHA, Silva Cassab. A galera heterogênea. Naturalidade, trajetória, e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil. C.1822 – c.1854. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura, PUC-RJ, Doutorado em História. RJ, Rio de Janeiro, 2011.
- JEHA, Silvana Cassab. Amphitheatrical Rio! Marítimos americanos na Baía do Rio de Janeiro. Século XIX. Revista Almanack. Guarulhos, nº 6, 2º semestre de 2013. <https://doi.org/10.1590/2236-463320130608>.
- JUNQUEIRA, Mary A. Science, techniques, and U.S. naval expeditions toward Latin America. (1838–1901). Varia História, Belo Horizonte, v. 23, n. 38, jul/dez, 2007).
- JUNQUEIRA, Mary Anne. Charles Wilkes, a U. S. Exploring Expedition e a busca dos Estados Unidos da América por um lugar no mundo (1838–1842). Revista Tempo (online), Vol. 13, n.25, Rio de Janeiro, Instituto de História/Universidade Federal Fluminense, 2008.
- LINEBAUCH, Peter & REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo, Companhia das Letras, 2008.
- MARQUES, Leonardo. A Participação Norte-Americana no Tráfico Transatlântico de Escravos para os Estados Unidos, Cuba e Brasil. História: Questões & Debates, Curitiba, n. 52, jan/jun. Editora UFPR. 2010.
- MARQUES, Leonardo. The United States and the Transatlantic slave trade to the America. A dissertation submitted to the Faculty of the James T. Laney School of Graduate Studies of Emory University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in History 2013.
- MELVILLE, Herman. Moby Dick ou a baleia. São Paulo: Abril Cultural, 1980.
- PHILBRICK, Nathaniel. Mar de Glória. Viagem americana de descobrimento. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- PHILBRICK, Nathaniel. In the heart of the sea. New York, Penguin Books, 2001.

- POPPELWELL, Miles. *America's Last Whaling Port. Na Analysis of San Francisco's History as a Whaling in the 19th Century. An Undergraduate Thesis in History.* University Berkeley, B.A. Spring, 2014.
- PLATT, Virginia Bever. "And don't forget the Guinea Voyage": The Slave Trade of Aaron Lopez of Newport. IN: *The William and Mary Quarterly*, Vol. 32, nº 4 (Oct., 1975), pp. 601-618. Published by: Omohundro Institute of Early American History and Culture. Accessed: 29-05-2019, 05:31UTC.
- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro. Uma História humana.* São Paulo, Companhia das Letras, 2011.
- RODRIGUES, Jaime. Grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. *Revista de História*, São Paulo, nº168, janeiro/junho de 2013.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador. D. Pedro II, um monarca nos trópicos.* 2ª edição. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- SCOMAZZON, Marli Cristina & FRANCO, Jeff. *A caminho do ouro. Norte-americanos na Ilha de santa Catarina.* Florianópolis, Editora Insular, 2015.
- TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço Histórico. *Revista Estudos Afro-Asiáticos*, Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, ano 26, nº 2, 2004.
- VICKERS, Daniel. *The First Whalers of Nantucket.* In: CALLOWAY, Colin G. *After King Philip's war: Presence and Persistence in Indian New World.* Hanover: University Press of New England, 1997.

Recebido: 28/12/2019 – Aprovado: 27/07/2020

Editores Responsáveis

Júlio Pimentel Pinto e Flavio de Campos