

INDEPENDÊNCIA BRASILEIRA, OU O ANO DA BALEIA**

DOI: 10.12957/synthesis.2022.70871

DAVID FAFLIK*

Resumo: Informado em parte pelas ideias revolucionárias do Iluminismo europeu, o movimento de independência do Brasil no século XIX garantiu, com razão, um lugar nas recentes histórias intelectuais e sociais do Ocidente. A premissa deste artigo é que as práticas culturais do Brasil revolucionário são igualmente merecedoras da atenção dos estudiosos, inclusive pela forma como essas práticas informaram o início da experiência vivida de independência entre os moradores da colônia mais valorizada de Portugal. Pedra fundamental da sociedade e da economia brasileira nas décadas que antecederam a independência, a prática cultural da caça à baleia ainda não recebeu atenção sustentada no contexto do pensamento e dos comportamentos revolucionários que caracterizaram o Brasil na época anterior, durante e imediatamente após a país alcançou sua autonomia política formal. O artigo a seguir reexamina a prática cultural da caça à baleia justamente no contexto da conquista da independência do Brasil. Fornecendo um contrapeso nesta discussão estão os laços estreitos que se estabeleceram entre os colonos do final do século XVIII na América do Norte entre sua ruptura com a Coroa inglesa e o desenvolvimento de uma indústria baleeira doméstica. Pois enquanto a experiência dos americanos na caça às baleias reforçava seu impulso pela independência política, os brasileiros, em certa medida, compraram sua liberdade política durante grande parte do século XIX por meio de uma dependência crescente dos suprimentos de óleo de baleia importado.

Palavras-chave: caça à baleia; revolução; independência política; século XIX.

Brazilian independence, or the Year of the Whale

Abstract: Informed in part by the revolutionary ideas of the European Enlightenment, Brazil's nineteenth-century independence movement has rightly warranted a place in recent intellectual and social histories of the West. The premise of this article is that the cultural practices of revolutionary Brazil are equally deserving of the attention of scholars, not least for how these practices informed the onset of the lived experience of independence among the residents of Portugal's most prized colony. A cornerstone of the Brazilian society and economy in the decades leading up to independence, the cultural practice of whaling has yet to receive sustained attention within the context of the revolutionary thought and behaviors that characterized Brazil in the era before, during, and immediately after the country achieved its formal political autonomy. The article that follows reexamines the cultural practice of whaling precisely within the context of Brazil's attaining its independence. Providing a counterweight in this discussion are the close ties that obtained among the late eighteenth-century colonists in North America between their break with the English Crown and the development of a domestic whaling industry

* Professor na Universidade de Rhode Island.

** Tradução de Rafael Martins de Araujo.

For while the Americans' expertise in whaling reinforced their push for political independence, Brazilians to some extent purchased their political freedom during much of the nineteenth century through an increasing dependence on the supplies of imported whale oil. The case of Brazilian whaling might to this extent be considered another argument in support of the "dependency theory" as it applies to the country's political economy in the period following independence.

Keywords: whaling; revolution; political independence; nineteenth century.

Em seu romance transoceânico sobre a baleação americana, *Moby Dick* (1851), o autor norte-americano Herman Melville faz seu narrador declarar que "o pensamento sério é apenas o esforço intrépido da alma para manter a independência de seu mar aberto" (1988, p. 107).¹ Água, baleias e pensamento autônomo estão ligados na famosa história filosófica de Melville, assim como, para muitos Estados-Nação modernos, a tentativa de assumir um controle incontestável da pesca em seu território foi um dos testes de prontidão para a independência. O Brasil passou por esse teste no início do século XIX com o fim de sua relação colonial com Portugal em 1822. A história de ascensão e queda da caça brasileira às baleias é bem documentada; a maioria dos estudiosos concorda que a caça excessiva de baleias costeiras e o aumento da concorrência com baleeiros americanos, britânicos e franceses durante os séculos XVII e XVIII reduziu a pesca costeira portuguesa no Brasil a quase zero (ALDEN, 1962; ELLIS, 1973; INGMANSON, 1987; BRITO et al., 2016; MORAIS et al., 2017). Apesar desse consenso acadêmico, ainda são poucas as discussões sobre as implicações políticas desta prática durante as lutas do país pela independência, na década de 1820. Este ensaio pretende demonstrar uma conexão mais clara entre a caça à baleia e a política de independência nacional em um momento crucial da história do Brasil.

Se o comércio baleeiro não foi uma das causas da independência do Brasil, durante um período que poderíamos chamar de "o ano da baleia", o tráfico do animal foi mais do que uma mera questão durante sua separação de Portugal. As baleias continuaram a ocupar uma posição relevante na vida econômica e cultural do país, assim como no período de domínio português. Um dos primeiros governadores da colônia, Diego Botelho, contratou baleeiros bascos em 1603 para caçar o abundante suprimento de *balaenidae* encontrados nas águas quentes, propícias para reprodução, localizadas ao longo das costas do Nordeste e Sudeste do país. Pioneiros no comércio, esses baleeiros mercenários acompanharam o surgimento de uma nascente indústria baleeira no Brasil até meados do século XVIII. Nesse período, Portugal não apenas assumiu o controle da pesca costeira em sua colônia; fez os investimentos necessários para aumentar a escala e a lucratividade da produção de uma mercadoria valiosa, o óleo de baleia, cujos usos comerciais eram muitos. Combustível de lamparinas e candeias, ele era responsável pela iluminação das casas, fazendas, ruas e empresas brasileiras antes da introdução da eletricidade, no final do século XIX. Além disso, antes dos avanços na produção de petróleo, o óleo de baleia também lubrificava as engrenagens do maquinário das fábricas brasileiras, onde o refino de produtos básicos de exportação, como o açúcar, continuava noite adentro. O óleo de baleia serviu para fins extrativos semelhantes, como aditivo na fabricação de tintas e como agente reativo no curtimento de couros. Além disso, a carne de baleia era servida como alimento aos escravos, a quem faltava capital social para se opor a uma comida de sabor e odor desagradáveis, como alguns a consideravam. De fato, os escravos eram muitas vezes membros da diversificada força de trabalho dos baleeiros brasileiros (que também contavam com negros livres, brancos, povos indígenas e escravos da pena) que caçavam suas presas em barcos lançados de estações costeiras, ou armações, antes de processá-las em terra. O óleo e os ossos resultantes desses esforços podiam ser descartados no local da pesca ou enviados para o Rio de Janeiro. Os suprimentos excedentes às necessidades da capital colonial eram normalmente transportados para outras partes do país, e o restante era enviado a Lisboa e outras localidades do continente. Como era comum em outras partes do Ocidente, o óleo de baleia era, portanto, um item familiar da vida cotidiana no Brasil nos anos que antecederam sua ruptura com o

Portugal imperial. Mais precisamente, ele era um ingrediente-chave na sociedade e na economia colonial.

O modo no qual os brasileiros fundaram um novo império enquanto sua outrora robusta indústria baleeira desmoronava constitui um problema aos historiadores (ELLIS, 1973, p. 349). No início de sua soberania, o Brasil havia sido reduzido a uma posição de relativa dependência baleeira; necessitava, como monarquia constitucional separatista, do suprimento de óleo fornecido pelos Estados Unidos e pela Inglaterra. Outrossim, esse afastamento da autossuficiência se desenrolou durante décadas. Na década de 1750, a caça à baleia estava bem estabelecida como setor econômico no Brasil, de modo que a colônia podia contar com armações ativas na Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina; esta última em pouco tempo supostamente se tornaria a maior estação baleeira do mundo (KLAPP, 1851, p. 194).² Os baleeiros instalados nesses postos avançados podem ter permanecido próximos à costa, entregando a farta captura em alto mar a embarcações estrangeiras, equipadas para processar baleias a bordo. O óleo produzido por essas armações talvez fosse de qualidade inferior ao produzido pelos norte-americanos e europeus, que empregavam métodos e tecnologias de coleta superiores aos dos brasileiros. Mas, com a captura anual de *balaenidae* alcançando a média de 120 a 130 animais na Bahia, e crescendo em Santa Catarina, chegando a 500 no início da década de 1770, os baleeiros domésticos mostraram-se, até aquele momento, capazes de atender às necessidades do consumo interno de óleo e ossos no país (ALDEN, 1962, p. 272).³

Nessa perspectiva, é difícil avaliar o declínio abrangente da caça à baleia no Brasil no final do século XVIII. A dizimação da população dos *balaenidae* prejudicou as operações das armações por todo o país, e seu eventual fechamento tornou tão improváveis quanto incomuns um número considerável de capturas. Em 1830, por exemplo, havia apenas nove armações ativas na Bahia, outrora reduto da indústria em todo o Atlântico Sul. A última instalação desse tipo em Santa Catarina foi fechada no ano anterior; a do Rio de Janeiro encerrou suas atividades em 1816, a de São Paulo em 1826 (MORAIS et al., 2017, p. 14, 17). Certamente, a mudança compensatória para a caça de uma espécie alternativa, *megaptera novaeangliae*, manteve a atividade baleeira viável até a introdução tardia de técnicas mais sofisticadas, no início do século XX.⁴ No entanto, a produção nacional de óleo foi bastante reduzida nesse ínterim, o que levou as autoridades portuguesas, em 1817, às vésperas da sua destituição do poder, a baixar os impostos de importação anteriormente cobrados sobre fontes estrangeiras como forma de encorajar os esforços do grupo que pagou pelo privilégio de deter o controle monopolista de um mercado brasileiro consolidado.⁵ E foi assim que as políticas mercantilistas de Portugal ajudaram a proteger o chamado peixe real até sua virtual extinção, deixando aos brasileiros a necessidade de recorrer ao fornecimento estrangeiro de óleo. Essas foram as condições precárias da caça à baleia no Brasil na virada para um agitado século XIX. Nenhuma dessas discussões pode ser considerada fora do contexto da economia política do Brasil independente. Em seu clássico estudo sobre o desenvolvimento econômico do Brasil “moderno”, Formação Econômica do Brasil (1959), Celso Furtado afirma que o tipo de “subdesenvolvimento” exemplificado pelo declínio comparativo da indústria baleeira do Brasil no século XIX não seria necessariamente incompatível com a consolidação de um sistema econômico nacional, especialmente após a abdicação do imperador Dom Pedro I em 1831 (FURTADO, 1959, p. 8). No entanto, como Furtado e outros historiadores que admitem a “teoria da dependência” das perspectivas econômicas globais no Brasil desse período deixam claro, a relativa falta de crédito confiável para investimento na nova nação após a independência, em 1822, somada à formação dolorosamente lenta de um mercado interno robusto para os bens domésticos e commodities básicos que continuavam a ser produzidos pelas mesmas potências agrícolas regionais, indicavam que a modernização econômica tardaria a chegar ao país (FURTADO, 1957, p. 93-95, 107; FERNANDES, 1975, p. 113, 122, 155; TAVOLARO, 2008, p. 109, 119). Não parece haver nada excepcional nessa situação quando comparada à economia latino-americana nesses anos e no período que se seguiu à Segunda Guerra Mundial. Esse era o legado esperado do colonialismo. Dois comentaristas especializados na última parte deste período escrevem, portanto, que há “pouco sentido em tentar medir ‘graus de dependência’” entre as nações (CARDOSO; FALETTTO, p. xii). Fenômeno único ou não no quadro geral latino-americano, a

dependência do fornecimento externo de óleo de baleia é coerente com a tendência interna do lento autodesenvolvimento econômico de um Brasil independente.

Vale a pena esmiuçar a natureza da indústria baleeira herdada pelo Brasil após a independência para melhor avaliar as ramificações para o comércio no que diz respeito às políticas externa e interna do governo colonial. Talvez a singularidade da baleação colonial no Brasil, tal como existia no final do século XVIII, fosse sua centralização, que permanece até o surgimento de um tipo de balcanização, estabelecida com o fim do sistema monopolista em 1801 e que continua até os primeiros anos da independência. Como vimos, o sistema monopolista instituído pela colônia em meados do século XVIII garantiu que o fornecedor preferencial de óleo do Brasil não enfrentasse concorrência interna e externa de fornecedores rivais. O abandono desse sistema ofereceu ostensivamente a outros fornecedores domésticos a chance de entrar no mercado brasileiro de óleo de baleia, já que o produto poderia ser obtido em condições de escassez. Não menos problemática foi a questão da integridade territorial relacionada à caça às baleias depois que a corte portuguesa se mudou para o Rio de Janeiro, em 1807. Além disso, não há como negar o impacto da abertura dos portos brasileiros aos navios britânicos ordenada pelo príncipe regente no ano seguinte. Contudo, o óleo de baleia parece ter sido uma espécie de exceção à tendência geral de liberalização econômica que se seguiu, na medida em que as importações de óleo podiam entrar nos portos brasileiros tanto por meio de contrabandistas que buscavam vantagens de preço quanto por meio de um mercado livre e aberto (CARDOSO, 2009, p. 183, 185; ELLIS, p. 346). Os britânicos não eram os únicos a realizarem atos ilícitos no mercado baleeiro. Inúmeros navios americanos também tinham o hábito de simular a busca de um porto seguro no Brasil para reparos e abastecimento de suprimentos, apenas com o intuito de desembarcar na calada da noite para negociar óleo e outras mercadorias, incluindo escravos (MARQUES, 2015, p. 660-61, 664; DOLIN, 2007, p. 225)⁶.

O influente estadista e revolucionário José Bonifácio de Andrada e Silva abordou essas complicações já em 1790, quando denunciou, diante de uma audiência na Real Academia de Ciências de Lisboa, as práticas baleeiras brasileiras do período. Persuadido em parte pelos princípios do liberalismo inglês, Bonifácio sentiu que o monopólio baleeiro da coroa não apenas impedia o livre comércio; impedia que a indústria nacional investisse em tecnologias que permitissem superar seus métodos retrógrados (SALOMÃO, 2018, p. 4-5). Isso não quer dizer que Bonifácio tenha sido seduzido pela promessa de um mercado livre. Ele estava igualmente cauteloso com a competição excessivamente zelosa representada pelos baleeiros norte-americanos e britânicos que haviam começado recentemente a cruzar o Atlântico Sul, por mais que visse que os contratos improvisados que começavam a substituir um sistema de monopólio esgotado eram impraticáveis. Antecipando uma crítica ambiental posterior à caça às baleias, Bonifácio ainda pediu aos brasileiros que interrompessem o abate de filhotes, ou veriam sua indústria se tornar insustentável em menos de uma geração. Ainda assim, não foi apenas uma falha coletiva na proteção de uma espécie (embora este tenha sido um dos fatores) que levou ao enfraquecimento da indústria baleeira do Brasil após a passagem do que um pesquisador chama de “instrumento de controle estatal” para a aparente desordem da comercialização excessiva (DURAN, 2008, p. 238-39). Como uma sociedade de *plantations*, adaptada ao cultivo de colheitas de exportação baseadas em trabalho escravo, um Brasil recém-independente poderia simplesmente ter ficado fascinado com as instituições coloniais de propriedade da terra, mineração e escravidão a ponto de não se comprometer com o “cultivo” do trabalho intensivo de uma atividade em alto mar como a caça às baleias, ao menos não o suficiente para compensar o esforço (DEWITT, 2002, p. 67). O Brasil sentiria os efeitos desse alheamento nos anos seguintes. Ao ganhar sua liberdade, o país, para todos os efeitos, perdeu suas baleias.

UMA COMPARAÇÃO COM A AMÉRICA DO NORTE

O exemplo das práticas baleeiras na América do Norte durante o mesmo período é instrutivo, pois expõe todo o espectro de usos políticos relacionados às baleias nas Américas. À medida que se aproximavam da independência, os brasileiros efetivamente cederam o controle de sua pesca baleeira a um par de potências externas. Várias décadas antes, esses mesmos dois poderes se enfrentaram em uma batalha prolongada durante a Guerra da Independência Americana, quando os colonos britânicos lutaram, em terra e mar, contra a Grã-Bretanha imperial pelo que

consideravam suas liberdades inalienáveis. As baleias tiveram destaque neste conflito, e por bons motivos. Reconhecendo o mercado consumidor de baleias e seus derivados, a coroa e o Parlamento da Grã-Bretanha incentivaram os norte-americanos a caçar baleias já no fim do século XVII. Nesse período, os colonos da ilha de Nantucket, localizada ao largo da colônia (e posteriormente do estado) de Massachusetts, haviam assumido a liderança americana no comércio, estabelecendo vilas costeiras de pescadores e usinas de processamento. Estes *nantucketers* estavam envolvidos na caça de baleias em 1712, especializando-se na espécie *physeter macrocephalus*, cujo óleo inodoro e de queima limpa era bastante preferido em relação ao dos *balaenidae*. Em 1745, os baleeiros de Nantucket, acompanhados por comunidades baleeiras nas proximidades de New Bedford e Long Island, estavam extraindo óleo suficiente para começar a fazer remessas substanciais para Inglaterra a partir de suas capturas, o que servia para subsidiar a indústria local com o abastecimento constante de um produto confiável. Os baleeiros americanos começaram a instalar fornos de tijolos, ou *tryworks*, a bordo de seus navios por volta dessa mesma época, um passo que lhes permitiu transformar gordura de baleia em óleo em pleno mar, sem a necessidade de retorno ao porto. Consequentemente, as viagens dos baleeiros americanos se tornaram cada vez mais longas, e eles estavam presentes na costa brasileira em 1769, caçando *balaenidae* e principalmente *physeter macrocephalus* na faixa do litoral do Brasil que se estendia do sul do país ao estuário do Rio de la Plata e além, em direção às Ilhas Malvinas (RICHARDS, 1994, p. 10). De fato, entre 1761 e 1844, estima-se que 650 expedições à vela partiram da América do Norte para a caça no Brasil (JUNIOR, 2021, p. 9).⁷ Considerando a relação desse contínuo movimento de homens e mercadorias com a escravidão, um estudioso recente tem razão em observar que os mercadores e marinheiros que participaram da baleação no Atlântico nos séculos XVIII e XIX eram os “elos de quatro continentes”, Europa, África, e América do Norte e do Sul (JUNIOR, p. 8). Mais do que isso, os baleeiros norte-americanos (que agora também se aventuravam nos oceanos Pacífico e Índico) eram os principais atores da ordem capitalista global que se formava nas águas mercantis do Atlântico, águas que logo seriam contestadas pelos britânicos e seus antigos colonos.

Esta contenda incluiu um conflito baleeiro permanente, protagonizado por britânicos e norte-americanos nas proximidades do Brasil. Quando os primeiros impuseram um bloqueio naval a seus adversários no final de 1775, eles visavam, principalmente, os baleeiros da Nova Inglaterra, que sofreram enormes perdas durante a guerra. A caça não apenas foi praticamente interrompida em lugares como Nantucket e New Bedford durante a Revolução Americana; aqueles poucos baleeiros que fossem obstinados ou imprudentes o suficiente para desafiar o bloqueio britânico corriam o risco de ter seus navios apreendidos e seus homens encarcerados, forçados ao serviço na marinha inimiga. Com uma frota de 150 navios no início da Guerra, por exemplo, Nantucket os viu reduzidos a menos de trinta quando o Tratado de Paris encerrou as hostilidades em 1783 (STACKPOLE, 1972, p. 1). A baleação americana, no entanto, continuou de forma residual na região denominada de *Brazil Banks* entre 1775 e 1777, antes de ser retomada no período de 1782-1785 (RICHARDS, 1994, p. 85).⁸ No entanto, os americanos não estariam caçando baleias sozinhos. Britânicos (e, em menor medida, franceses e espanhóis) também operavam na área nesses anos, resultando em uma série de confusas alianças e animosidades. Os americanos, os franceses e os espanhóis foram naturalmente aliados durante a Revolução Americana, apesar de seus baleeiros competirem por capturas quando e onde quer que se encontrassem. E os espanhóis conseguiram desestabilizar ainda mais os já precários protocolos de baleação em alto mar quando assumiram o controle da ilha de Santa Catarina por um breve período (1776-1777), durante a guerra não declarada entre Espanha e Portugal. Este, como sabemos, era um dos parceiros comerciais mais antigos e confiáveis da Inglaterra, e por isso recebia os baleeiros ingleses em Santa Catarina e no Rio de Janeiro nas ocasiões em que iam ao Brasil; o que acontecia frequentemente, de modo que os americanos, que geralmente evitavam os portos em suas viagens brasileiras, realizando paradas apenas para fins de manutenção ou reabastecimento, nutriam uma dupla objeção à presença britânica no Atlântico Sul.⁹ Por um lado, as perdas comerciais sofridas pelos americanos devido ao bloqueio britânico pesaram muito sobre os colonos em um momento em que eles precisavam de toda e qualquer receita para o financiamento de sua Guerra pela Independência. Por outro, qualquer perda infligida pelos colonos à baleação de seus rivais (no Brasil ou em outros lugares) contava como

um ganho estratégico, uma vez que a Grã-Bretanha precisava igualmente revitalizar seu comércio para custear a repressão a uma rebelião que testava os limites de sua própria riqueza. Como o diplomata americano Benjamin Franklin e seus emissários associados relataram da França, onde estavam durante a guerra, “aprendemos que ferir os ingleses em sua pesca e comércio é ferir suas partes vitais” (FRANKLIN, v. 28, p. 121).¹⁰ Dessa forma, os americanos pensaram seriamente em preparar um ataque aos navios baleeiros britânicos no Brasil. Poderiam ter citado como precedente para este movimento o notório caso do navio baleeiro americano Leviathan, que as autoridades portuguesas apreenderam fora do porto do Rio de Janeiro, em 1773, pela suspeita de contrabando. Porém, sem excedente de embarcações militares durante a guerra, os americanos nunca realizaram esse plano. Ainda assim, sua idealização demonstra o que as manobras políticas dos muitos atores da região já sugerem: tudo era justo na guerra e na baleação.

Os próprios portugueses estavam bastante conscientes desta realidade. Sem defesas navais e terrestres adequadas, dependentes das importações norte-americanas de grãos, madeira e espermacete – o nome do óleo do cobiçado *physeter macrocephalus* –, os portugueses estavam multiplamente limitados por sua vulnerabilidade militar na Europa, suas relações comerciais necessárias na o Atlântico Norte, e pela dependência da colônia do Brasil para fornecimento contínuo de recursos naturais valiosos como ouro e, novamente, óleo de baleia. Pois enquanto a baleação teve fortes laços históricos com a Península Ibérica durante o período medieval, os portugueses, para todos os efeitos, terceirizaram a atividade baleeira durante a era mercantil, capitalizando a experiência comercial dos povos subjugados nos Açores, Madeira e Cabo Verde; povos que, naquele período, eram amplamente considerados os mais notáveis baleeiros do mundo. Daí a presteza de Portugal nos séculos XVII e XVIII para iniciar a baleação em outra de suas colônias, o Brasil, em uma região do Atlântico Sul ainda não invadida por navios baleeiros de outras nações. Com seus aliados britânicos, agora envolvidos na guerra com os norte-americanos - uma batalha que colocou os dois principais parceiros comerciais de Portugal uns contra os outros - os portugueses ficaram na delicada posição de tentar não desagradar nenhuma das partes (WALKER, 2012, p. 256-57). E o pior: os portugueses precisavam lidar, ao mesmo tempo, com sua própria insurreição colonial no final do século XVIII: a sucessão de inconfiências ocorridas na província de Minas Gerais em 1789, Bahia em 1798 e Pernambuco em 1801. Para Portugal, era bastante preocupante que o fermento revolucionário no Brasil fosse aquecido, ainda que parcialmente, por ideias iluministas, as mesmas ideias por trás da luta dos norte-americanos pela independência. E o fato de Benjamin Franklin e seus colegas negociadores diplomáticos tentarem, após conquistar sua independência da Grã-Bretanha, assegurar um tratado com Portugal que estabelecesse relações comerciais diretas entre os Estados Unidos e o Brasil era uma resolução política para o qual os portugueses não estavam preparados. Uma das ironias mais convenientes, e talvez conclusiva, dessas relações é que os Estados Unidos seria o primeiro país a reconhecer o independente Reino do Brasil, em 26 de maio de 1824.

As tensões políticas permaneceram altas no Atlântico Sul até que teve início outro confronto militar entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha; a Guerra de 1812. Também conhecida como Segunda Guerra pela Independência, esta disputa que se seguiu à Revolução Americana encontrou os cidadãos da nova república reivindicando o que acreditavam ser seus direitos territoriais na fronteira ocidental da América do Norte, bem como seus direitos oceânicos em alto mar. Estes direitos marítimos seriam um ponto de discórdia especial para o jovem Estados Unidos, já que ele buscava estabelecer seu legítimo lugar entre as nações livres. Ainda que tenham feito muito durante a primeira Guerra pela Independência, os britânicos (apoiados por Portugal na Guerra Peninsular em curso na Europa) retomaram a captura de navios americanos no mar e aprisionaram seus marinheiros para que servissem à marinha britânica.¹¹ A caça baleeira americana sofreu muito durante essa segunda guerra, assim como o comércio estadunidense com a América Latina em geral durante os dois anos consecutivos (CHANDLER, 1924, p. 473). A ausência dos americanos na área conhecida como *Brazil Banks* nesse período também teve impacto em alguns setores do comércio baleeiro. Com o preço dos *balaenidae* (que os americanos simplesmente chamavam de óleo de “baleia”) caindo drasticamente durante este segundo conflito, tanto os baleeiros americanos quanto os britânicos evitavam ao máximo

navegar pela região; em vez disso, eles começaram a contornar o Cabo Horn em busca de *physeter macrocephalus* no Pacífico, já que o preço do óleo dessa espécie permaneceu estável. Os baleeiros brasileiros, como já apontamos, não estavam preparados para perseguir baleias a grandes distâncias da costa, e por isso se contentaram com o enfraquecido mercado de *balaenidae*, do qual ainda participavam provisoriamente como produtores. Essas condições de mercado não eram um bom presságio para a indústria baleeira brasileira e para a economia geral do Brasil colonial tardio, que não poderia lidar com outra perturbação duradoura em suas atividades pesqueiras já fragilizadas. Por sua vez, americanos e britânicos saíram da Guerra de 1812 com seus interesses baleeiros intactos, e os antigos colonos superariam seus rivais de longa data no início da década seguinte, tornando-se os baleeiros mais prolíficos do mundo. Já o Brasil, com o oneroso legado do monopólio real, agora descontinuado, somado a forte concorrência da indústria estrangeira, teve as perspectivas de sua baleação prejudicadas enquanto a colônia resolvia questões relacionadas à sua independência.

O PREÇO DA LIBERDADE

A curto prazo, a independência do Brasil não era mais vantajosa para sua economia geral do que para sua estabilidade política (MANCHESTER, 1951, p. 96).¹² Com a revolução ainda efervescente em 1821, 1822 e 1823, os brasileiros hesitaram arriscar muitas especulações comerciais. Para agravar a situação, a moeda do país perdeu progressivamente seu valor após a declaração formal de independência, em 7 de setembro de 1822, criando dívidas externas grandes o suficiente para desencorajar o comércio internacional. Os Estados Unidos estavam entre os parceiros comerciais afetados por essas circunstâncias. Antes mesmo de o presidente James Monroe instituir a Doutrina Monroe em dezembro de 1823, alertando as potências europeias contra quaisquer novas invasões coloniais no hemisfério ocidental, os Estados Unidos aumentaram seus empreendimentos comerciais na região, notoriamente no Brasil. Contudo, relatórios americanos vindos do Rio de Janeiro em novembro de 1822 advertiram seus compatriotas acerca dessas iniciativas, mesmo que o momento fosse de uma suposta desordem nos mercados locais (CHANDLER, p. 475-76). A julgar por um anúncio no *Columbian Centinel* de Boston, capital do estado americano de Massachusetts, as condições não eram muito melhores no ano seguinte. Em 19 de outubro de 1823, um redator deste jornal escreveu sobre a província da Bahia: “É preciso limitar bastante as remessas saídas dos Estados Unidos, ou grandes perdas deverão ser sustentadas pelos poucos produtos americanos consumidos” (*apud* CHANDLER, p. 475). Este alerta não se aplicava apenas aos grãos básicos comprados pelos brasileiros em grandes quantidades; era igualmente relevante para as velas de espermacete que os Estados Unidos forneciam para seus parceiros comerciais brasileiros em todas as províncias costeiras, de norte a sul do país. Esses itens importados já não eram tão procurados no Brasil em um período em que os mercados da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro tinham, aparentemente, estoque de uma mercadoria baleeira que fora popular em outras épocas. Um mercador americano, Joseph Bates Jr., mais tarde venderia uma caixa de velas de espermacete por um dobrão de ouro para um corsário de Buenos Aires (disfarçado de capitão de um navio de guerra brasileiro) que embarcou em seu brigue Imperatriz, saído da Paraíba a caminho da província da Bahia, em setembro de 1827. Porém, como escreveu em seu diário de bordo, ao realizar uma parada em Pernambuco, Bates ainda “achava que os mercados iam mal”, mesmo nessa data relativamente tardia; e por isso concluiu: “Mais vejo do mundo e da humanidade, mais exaltada opinião tenho dessa terra de Liberdade que me deu à luz” (BATES, 27 set., 4 out. e 9 out. 1827).¹³ Bates estava se referindo, naturalmente, à sua terra natal, os Estados Unidos.

Para piorar a situação, os brasileiros logo precisariam defender seu domínio sobre a área denominada por *Eastern Bank* (uma área próxima ao atual Uruguai) contra as Províncias Unidas do Rio de la Plata, que reivindicaram essa região após a conquista de sua independência perante a Espanha (Figura 1). Joseph Bates (o mercador mencionado acima) se deparou com esta guerra enquanto percorria a costa brasileira em busca de comercializar seus produtos, mas terminou encontrando corsários argentinos. Entre os anos de 1825 e 1828, a chamada Guerra da Cisplatina talvez tenha representado um dos resultados indiretos da antiga política colonial de ceder grande parte do controle das áreas baleeiras conhecida como *Brazil Banks* a estrangeiros. Em outras palavras, o Brasil pode muito bem ter convidado potências sul-americanas vizinhas a

testar a força de suas fronteiras nacionais, tolerando a atividade baleeira comercial não regulamentada que se estendia de suas costas meridionais até os confins da Patagônia. Esses eram os perigos da independência para o Brasil em seu “estado infantil”, como um americano nomeou a nova nação (WALSH, 1828, v. 1, p. 248-49). Não muito diferente dos Estados Unidos durante a Guerra de 1812, o Brasil em seu período imediatamente pós-colonial teria de reafirmar direitos que a maioria de seus cidadãos provavelmente acreditaria já garantidos. Outro americano, contemporâneo, por vezes um mercante velejando do estado de Nova York, certamente exagerou quando concluiu, depois de visitar o Rio de Janeiro apenas três dias antes de o Brasil anunciar sua separação de Portugal, que “várias gerações devem passar por essa etapa antes de a grande massa de brasileiros ser capaz de apreciar e desfrutar as instituições liberais” (MORRELL, 1832, p. 37). Quando considerado no contexto de suas dificuldades baleeiras, no entanto, o Brasil no período de abertura de sua independência parece ter experimentado muitos dos mesmos desafios de autonomia que os Estados Unidos. Mas, enquanto a caça às baleias de uma jovem nação estava em ascensão, a da outra foi reduzida à insignificância.

Em sua primeira década de independência, o Brasil certamente desenvolveu um setor de exportação mais dinâmico do que alguns estudiosos pensaram ser possível (ABSELL; TENAJUNGUITO, 2016, p. 678-79), mas a quase ausência de óleo de baleia em uma lista de commodities que incluía cacau, café, algodão, couro, borracha e açúcar pode, por outro lado, representar uma oportunidade perdida para o aumento de sua estabilidade social e política econômica em um momento em que a autonomia estabelecida poderia significar tudo, menos um desfecho garantido (BARMAN, 1994, p. 66). Novamente o exemplo do Estados Unidos independente é revelador. A Revolução Americana pode ter sido o fator decisivo para que os Estados Unidos alcançassem o status de Estado-nação no final do século XVIII. No entanto, foi o período subsequente de consolidação econômica entre 1815 e 1825 que forjou a nação moderna que conhecemos hoje. No centro desse surto econômico estava a caça às baleias (STACKPOLE, p. 371), e no centro da caça estava o Brasil. Nos quase quarenta anos de revolução americana (de 1775 a 1812), os baleeiros ianques foram responsáveis por boa parte dos 30.000 *balaenidae* que americanos e europeus mataram juntos no sul brasileiro (RICHARDS, p. 74, 89). Durante os dez anos que se seguiram, os antigos colonos assumiram o controle dessa baleação britânica, reafirmando não apenas sua independência, mas uma maior autoridade no cenário mundial. Como sempre, a ilha de Nantucket e a cidade portuária de New Bedford abriram caminho para a caça baleeira dos EUA, mas a elas se juntaram frotas de outros portos regionais como Fairhaven, Westport, Sag Harbor e Newport.¹⁴ Mesmo uma pesquisa superficial das expedições que partiram dessas localidades durante os anos-chave do Brasil para a independência oferece indícios das vastas riquezas e influências que os baleeiros americanos acumularam em virtude de seus trabalhos no Atlântico Sul (Tabela 1).¹⁵ Nesse período, o aumento da prosperidade nos Estados Unidos após a guerra acompanhou o aumento da demanda por óleo de baleia e velas de espermacete em metrópoles em ascensão como Nova York, Boston, Filadélfia, Baltimore e Nova Orleans, o que garantiu incentivos de mercado para o retorno contínuo ao mar do Brasil.

E eles voltavam, notoriamente a cada ano, durante a época de reprodução dos *balaenidae* e *megaptera novaeangliae*, entre o início de junho e o início de dezembro. De 1821 a 1825, 47,7% de todas as viagens baleeiras partindo de New Bedford tinham como destino o Atlântico (e necessariamente o Atlântico Sul). Nos anos de 1826 a 1830, o número subiu para 53,2% (DAVIS; GALLMAN; GLEITER, 1997, p. 42). Nenhuma nação jamais teve o direito de propriedade das baleias como recurso natural. Mas entre 1820 e 1880, os Estados Unidos dominariam a baleação global a ponto de, nas décadas de 1840 e 1850, responderem por 70% da produção da indústria baleeira em todo o mundo (DEWITT, p. 65). O Brasil contribuiu fortemente para o sucesso dos americanos, como podemos notar a partir do aumento em dez vezes nos investimentos na pesca de baleias do Atlântico Sul, entre 1825 e 1835 (STACKPOLE, p. 381). Considerar que esses foram os mesmos anos da maioridade do Brasil é começar a reconhecer que os americanos compraram parcialmente a independência brasileira nas águas férteis da região conhecida como *Brazil Banks*, às quais os próprios brasileiros tinham acesso limitado. Era uma ironia, tanto de uma indústria e tecnologia alavancadas quanto da geografia.

Tabela 1 – Várias viagens baleeiras feitas dos Estados Unidos para o Brasil na era da independência (continua).

Embarcação	Porta	Nome do Mestre	Data de Partida	Data de Chegada	Captura
Ruby (navio) número de viagem 112650	Nantucket, MA	Albert Clark	novembro 1816	abril 1818	82 <i>physeter macrocephalus</i> 1235 <i>balaenidae</i>
John Adams II (navio) número de viagem 107629	Nantucket, MA	David Easton	junho 1819	fevereiro 1821	51 <i>physeter macrocephalus</i> 1260 <i>balaenidae</i>
Tarquin (navio) número de viagem 113717	Nantucket, MA	Micajah Gardner	julho 1819	abril 1821	80 <i>physeter macrocephalus</i> 500 <i>balaenidae</i> 1600 <i>megaptera novaeangliae</i>
Juno (navio) número de viagem 107989	New Bedford, MA	Simeon Long	maio 1820	janeiro 1821	400 <i>physeter macrocephalus</i>
Winslow (navio) número de viagem 115812	New Bedford, MA	William Clark	maio 1820	setembro 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1000 <i>balaenidae</i>
William Thacher (brigue) número de viagem 115732	New Bedford, MA	Nickerson Chase	junho 1820	maio 1822	120 <i>physeter macrocephalus</i> 450 <i>balaenidae</i> 400 <i>megaptera novaeangliae</i>
Juno (brigue) número de viagem 107990	New Bedford, MA	David Long	abril 1821	abril 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 800 <i>balaenidae</i>
Milwood (navio) número de viagem 109795	New Bedford, MA	Isaiah Burgess	maio 1821	abril 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1700 <i>balaenidae</i>
Timoleon (navio) número de viagem 113977	New Bedford, MA	Charles Starbuck	maio 1821	abril 1822	85 <i>physeter macrocephalus</i> 2485 <i>balaenidae</i> 3231 <i>megaptera novaeangliae</i>
Herald (navio) número de viagem 106464	Fairhaven, MA	Henry Sherman	maio 1821	maio 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1500 <i>balaenidae</i>
President (brigue) número de viagem 111917	New Bedford, MA	Cornelius S. Howland	maio 1821	maio 1822	220 <i>physeter macrocephalus</i> 120 <i>balaenidae</i>
John (navio) número de viagem 107550	Boston, MA	Charles Coleman	maio 1821	setembro 1822	30 <i>physeter macrocephalus</i> 2200 <i>balaenidae</i>
Pacific (navio) número de viagem 111131	New Bedford, MA	George Whitfield	maio 1821	----- 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1400 <i>balaenidae</i>
Victory (navio) número de viagem 115149	New Bedford, MA	Timothy Bunker	junho 1821	abril 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1300 <i>balaenidae</i>
Commodore Perry (navio) número de viagem 103160	New London, CT	James Davis	julho 1821	março 1822	81 <i>physeter macrocephalus</i> 1544 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Pindus (navio) número de viagem 111656	Fairhaven, MA	Ellis C. Eldridge	agosto 1821	maio 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 600 <i>balaenidae</i>
Camillus (navio) número de viagem 102260	New Bedford, MA	Abram Gardner	agosto 1821	junho 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1200 <i>balaenidae</i>
Amazon (navio) número de viagem 100738	Fairhaven, MA	Ansel Gibbs	1821	maio 1822	0 <i>physeter macrocephalus</i> 1100 <i>balaenidae</i>
Martha (navio) número de viagem 109127	New Bedford, MA	Sheffel Read	maio 1822	-----	80 <i>physeter macrocephalus</i> 1700 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Pizarro (brigue) número de viagem 111705	Hartford, CT	John P. Rice	junho 1823	maio 1823	99 <i>physeter macrocephalus</i> 779 <i>balaenidae</i>
George e Martha (navio) número de viagem 105600	New Bedford, MA	George Randall	julho 1824	junho 1825	97 <i>physeter macrocephalus</i> 2063 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Pindus (navio) número de viagem 111658	Fairhaven, MA	Francis Neil	junho 1825	1826	85 <i>physeter macrocephalus</i> 650 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Ann Alexander (navio) número de viagem 100996	New Bedford, MA	Walter Hillman	agosto 1825	junho 1826	75 <i>physeter macrocephalus</i> 1525 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Amazon (brigue) número de viagem 100765	New Bedford, MA	Tilton	agosto 1825	junho 1826	89 <i>physeter macrocephalus</i> 630 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>

(conclusão)

George e Martha (navio) número de viagem 105603	New Bedford, MA	Caleb Kempton	julho 1827	junho 1828	95 <i>physeter macrocephalus</i> 2171 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Grand Turk (navio) número de viagem 105990	New Bedford, MA	Robert Taber	agosto 1827	junho 1828	94 <i>physeter macrocephalus</i> 1603 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Triton (navio) número de viagem 114070	New Bedford, MA	William Swain	setembro 1827	junho 1828	90 <i>physeter macrocephalus</i> 1880 <i>balaenidae</i> <i>megaptera novaeangliae</i>
Planter (navio) número de viagem 111714	Nantucket, MA	Isaac Brayton	junho 1828	outubro 1830	99 <i>physeter macrocephalus</i> 1769 <i>balaenidae</i>
Pacific (navio) número de viagem 111124	New Bedford, MA	William Plaskett	junho 1829	junho 1830	82 <i>physeter macrocephalus</i> 1607 <i>balaenidae</i>
John Adams (navio) número de viagem 107592	New Bedford, MA	Shubael Clark	julho 1830	março 1831	87 <i>physeter macrocephalus</i> 1185 <i>balaenidae</i>

Fonte: Viagens baleeiras offshore americanas: um banco de dados.
Disponível em: <<https://nmdl.org/projects/aowv/aowv/>>.

NAVIOS DE ESTADO

A exploração dos recursos baleeiros na costa do Brasil pelos americanos pode ou não ter se qualificado como uma forma de colonização econômica sem ocupação territorial. Independentemente disso, os Estados Unidos se beneficiaram dessa relação comercial desequilibrada e, de qualquer modo, os baleeiros que viajaram para o Atlântico Sul se engajaram em prol de outros objetivos, diferentes de um projeto de expansão territorial. Em abril de 1829, ao visitar a muito frequentada ilha de Santa Catarina, um desses baleeiros descartou-a taxativamente, e escreveu em seu diário sobre o local, que era porta de entrada para a região do *Brazil Banks*: “É um belo porto para um navio ganhar para ajustar ou reparar qualquer dano não há muito a ser obtido, exceto água, madeira e laranjas em abundância” (LONG, 20 abr. 1829).¹⁶ Indiretamente, porém, os baleeiros americanos obtinham muito mais que um local de refúgio aquático com seus trabalhos no Atlântico, como no caso do famoso porto da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, ponto de desembarque para eles se divertirem por alguns dias antes de zarpar novamente (TEUBNER, 2019, p. 236; JEHA, 2013, p. 112). Em certos aspectos, os habitantes do Reino de Portugal passaram a ocupar postos importantes a bordo dos baleeiros norte-americanos, que agora saqueavam as águas próximas à costa do antigo tesouro de um outrora vasto império. Isso era verdade na medida em que duas das outras colônias atlânticas de Portugal, os Açores e Cabo Verde, forneciam aos navios baleeiros americanos grande parte de sua força de trabalho nas primeiras décadas do século XIX. Os armadores e capitães dos EUA não recorreram a uma política de recrutar esses colonos como marinheiros, emulando uma prática britânica de longa data em relação aos norte-americanos. Estavam, pelo contrário, recrutando homens adultos das ilhas portuguesas com a dúbia promessa de salários vergonhosamente baixos e duras condições de trabalho, oferecidos em troca de passagem segura (e, com ela, a perspectiva de uma nova vida no Ocidente) para os Estados Unidos. Como resultado, muitos dos expropriadores “americanos” do óleo de baleia brasileiro eram portugueses americanizados, que ajudaram a coletar o produto que Brasil e Portugal logo estariam pagando para importar.

Assim como os bascos, os açorianos e cabo-verdianos foram os primeiros fornecedores de óleo de baleia para o Brasil colonial no início do século XVII. A fama dos ilhéus pela proeza baleeira já era universal naquela época, mas o alto custo (e a relativa falta de confiabilidade) de importação para o Brasil logo o tornaria proibitivo para os portugueses. Daí a decisão dos administradores coloniais de importar baleeiros bascos em vez de óleo cabo-verdiano, seguida da aceitação gradual e relutante de se adotar óleos americanos e britânicos para substituí-los como apoio contínuo para produção doméstica. Na segunda metade do século XVIII, os proprietários americanos de navios baleeiros situados na América do Norte acompanhavam a liderança brasileira, que adotava crescentemente uma solução insular para mitigar a perene escassez de mão de obra. Em pouco tempo, tornou-se comum que os baleeiros americanos

deixassem portos como Nantucket e New Bedford para fazer escala nos Açores e Cabo Verde para completar suas tripulações antes de navegar às águas do Atlântico Sul. Por volta de 1830, quase metade dos tripulantes dos baleeiros de Nantucket eram cabo-verdianos apanhados em suas casas, nas ilhas (DEWITT, p. 66). Como resultado, a diversidade demográfica dos baleeiros americanos pode ter sido alta, de acordo com a composição racial e étnica de suas tripulações. No entanto, a diversidade fez pouco para aliviar as hierarquias e cotas nítidas desses navios, onde a lei federal exigia que todos os oficiais fossem cidadãos dos EUA. De fato, os proprietários corriam o risco de incorrer em duras penalidades financeiras se menos de dois terços da tripulação a bordo de seus navios fossem legalmente classificados como americanos. Sem dúvida, essas estipulações eram difíceis de aplicar em uma indústria que dependia de uma força de trabalho internacional, o que significa que a maioria dos tripulantes registrados como caçadores de baleias em baleeiros americanos no período de 1825 a 1830 eram ostensivamente cidadãos dos EUA. A realidade era que essa força de trabalho mantinha uma alta proporção de portugueses coloniais, população que, no final do século XIX, formaria uma comunidade lusófona muito coesa no corredor nordeste dos Estados Unidos. Formada ao longo do tempo por meio de um fluxo constante de imigrantes de um Brasil independente, essa comunidade deve suas origens ao comércio global de baleias que havia começado vários séculos antes.

O Brasil também acolheria os baleeiros açorianos e cabo-verdianos para o trabalho costeiro durante os estágios posteriores das operações de sua própria indústria, em face de uma oferta insuficiente de trabalhadores locais (JUNIOR, p. 3-4). Em outras palavras, ao longo do período que antecedeu a independência, a colônia brasileira recorreu a companheiros coloniais “estrangeiros” para caçar e capturar *balaenidae* ao lado dos baleeiros norte-americanos e europeus que, em pouco tempo, estariam exportando óleo de origem brasileira para o Brasil. A grande proporção desse dilema não passou despercebida pelos brasileiros. Após a independência em 1822 – e depois, com efeito ainda maior após o fim do tráfico de escravizados africanos em 1850 –, eles deram tanta ênfase ao reforço de seu mercado marítimo interno quanto à promoção da navegação internacional de longa distância que, na falta de embarcações oceânicas adequadas, ainda lhes escapava.¹⁷ A vivacidade dessa cabotagem intranacional, especialmente no Nordeste do Brasil durante o meio século de 1820 a 1870, ajudou a solidificar os laços econômicos e políticos entre as províncias do país, contribuindo assim, explica um observador, “para a preservação da unidade nacional nos anos difíceis após a independência” (MCCREERY, 2008, p. 55). Nesse sentido, tanto no período anterior como no posterior à conquista da independência, o Brasil pode ter dependido de outras nações e de duas colônias portuguesas distantes para obter a quantidade suficiente de seu próprio óleo de baleia. Mas, no rescaldo do marcante acontecimento da independência, a ex-colônia conseguiu, de modo geral, um maior controle da sua própria costa, a ponto de os mercadores americanos – fornecedores dos tão necessários suprimentos de cereais durante os difíceis anos que se seguiram – verem-se obrigados a receber isenção especial de líderes provinciais. Esses líderes tinham o poder de permitir o acesso de forasteiros ao comércio costeiro, que de outra forma era restrito aos brasileiros (BATES, 1824). Retomando os próprios regulamentos americanos para navios baleeiros, a lei do Brasil de fato exigia que fossem brasileiros os proprietários de todos os navios e pequenas embarcações que participassem da cabotagem e pelo menos três quartos de suas tripulações; lei que, por sua vez, teve variado grau de sucesso em sua aplicação. Muitos armadores reclamaram da impossibilidade de atender a essas especificações; outros simplesmente as ignoravam ou recrutavam estrangeiros já estabelecidos no país e escravos fugidos para suprir a escassez de trabalhadores, algo particularmente problemático para embarcações maiores dedicadas ao mercado interno. Enquanto isso, os brasileiros livres ocupavam a maioria das barcas, canoas e jangadas menores que constituíam uma espécie de contraste simbólico com a história recente da caça à baleia no Brasil, que não era, como vimos, um modelo de autossuficiência.

Em última análise, a atividade baleeira no Brasil durante seu longo percurso em direção à independência renunciava toda a variedade de paradigmas de soberania nacional que o país poderia adotar no futuro. Do protecionismo mercantil ao liberalismo moderno, do clientelismo pós-colonial a uma diplomacia das canhoneiras – praticada pelos americanos em 1826, quando abriram uma estação naval na Baía do Rio de Janeiro para defender o comércio e suas

embarcações militares na região da América do Sul –, a gama de economias políticas que a baleação colocou ao alcance de um Brasil independente tornou-se cada vez mais abrangente¹⁸. A persistência do uso de mão de obra escrava no Brasil e o crescimento da economia exportadora seriam fatores influentes na formação do cenário político do país a curto e longo prazos. Mas foram os *balaenidae*, enfim, que provavelmente forneceram o contexto determinante de uma independência, estranhamente “dependente”, do Brasil no século XIX, tanto em terra quanto no mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABSELL, C. D.; TENA-JUNGUITO, A. Brazilian Export Growth and Divergence in the Tropics during the Nineteenth Century. *Journal of Latin American Studies*, London, v. 48, n. 4, p. 677-706, 2016.
- ALDEN, D. Yankee Sperm Whalers in Brazilian Waters, and the Decline of the Portuguese Whale Fishery (1773-1801). *The Americas*, London, v. 20, n. 3, p. 267-88, 1964.
- BARMAN, R. J. *Brazil: The Forging of a Nation, 1798-1852*. Stanford: Stanford University Press, 1994. 334 p.
- BATES, JR., J. *The Autobiography of Elder Joseph Bates*. Battle Creek, Michigan: Steam Press, 1868. 306 p.
- _____. Logbook for *Empress* (Brig.) of New Bedford, Mass., mastered by Joseph Bates, Jr., kept by Joseph Bates, Jr., on merchant voyage to Brazil 9 agosto 1827 – 16 junho 1828 [New Bedford Whaling Museum, New Bedford, Mass.].
- _____. Papers, 1824-1833. Primeiro tomo, correspondência (1824-1828) and personal accounts (1826-1833) [New Bedford Whaling Museum, New Bedford, Mass.].
- BRITO, C.; VIEIRA, N.; JORDÃO, V.; TEIXEIRA, A. Digging into our whaling past: Addressing the Portuguese influence in the early modern exploitation of whales in the Atlantic. In *Environmental History in the Making*. Volume 7 of the series *Environmental History*. Switzerland: Springer International Publishing Switzerland, p. 22-47, 2016.
- CARDOSO, F. H.; FALETTI, E. *Dependency and Development in Latin America*, trans. Marjory Mattingly Urquidi. Berkeley: University of California Press, 1979. 227 p.
- CARDOSO, J. L. Free Trade, Political Economy and the Birth of a New Economic Nation: Brazil, 1808–1810. *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Madrid, v. 27, n. 2, p. 183-204, 2009.
- CHANDLER, L. C. United States Commerce with Latin America at the Promulgation of the Monroe Doctrine. *The Quarterly Journal of Economics*, Oxford, UK, v. 38, n. 3, p. 466-86, 1924.
- DAVIS, L. E.; GALLMAN, R. E.; GLEITER, K. *In Pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. Chicago: University of Chicago Press, 1997. 550 p.
- DEWITT, J. *Early Globalization and the Economic Development of the United States and Brazil*. Westport, Conn.: Praeger, 2002. 178 p.
- DOLIN, E. J. *Leviathan: The History of Whaling in America*. New York: W. W Norton & Company, 2007. 512 p.
- DURAN, L. D. Whaleboats, Trypots, and Blubber: Underwater Archaeology in the Study of the Whaling Station on the Island of Bom Abrigo, Southern Coast, State of São Paulo. *Revista de Arqueologia Americana*, México, D.F., v. 26, p. 223-40, 2008.
- ELLIS, M. 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. *Revista de História*, São Paulo, v. 46, p. 339-67, 1973.
- FERNANDES, Florestan. *Sociedade de classes e subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975. 267 p.
- FRANKLIN, Benjamin. *The Papers of Benjamin Franklin*. New Haven: Yale University Press, 1959-. 43 volumes to date.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. 238 p.

- HIRSCH, I. The Brazilian Whale. In: BRYANT, J.; BERCAW EDWARDS, M. K.; MARR, T. (Ed.).
 'Ungraspable Phantom': Essays on Moby-Dick. Kent: Kent State University Press, 2006. p. 274-88.
- INGMANSON, D. E. History of Coastal Waling in Brazil, 1602-1820. A paper delivered at the 4th International Conference on the History of Oceanography, Hamburg, Germany, 1987.
- JEHA, S. C. Amphitheatrical Rio! Marítimos americanos na baía do Rio de Janeiro. Século XIX. *Revista Almanack*, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 110-32, 2013.
- JUNIOR, W. C. Whales and Empire: The United States and Whaling Expansion in the South Atlantic Seas (1761-1844). *Revista de História*, São Paulo, v. 180, p. 1-39, 2021.
- KLAPP, H. M. Sketch of the Whale Fishery on the Brazil Coast. *Sartain's Magazine*, p. 194-202, September 1851.
- LONG, J. C. Logbook for *Foster* (Ship) of Nantucket, Mass., mastered by Edy Coffin, kept by Josiah C. Long, on whaling voyage to Brazil 7 junho 1825 – 16 outubro 1827 [New Bedford Whaling Museum, New Bedford, Mass.].
- MANCHESTER, A. K. The Recognition of Brazilian Independence. *The Hispanic American Historical Review*, Durham, N.C., v. 31, n. 1, p. 80-96, 1951.
- MARQUES, L. The Contraband Slave Trade to Brazil and the Dynamics of US Participation, 1831-1856. *Journal of Latin American Studies*, London, v. 47, n. 4, p. 659-84, 2015.
- MCCREERY, D. Coastal Shipping in Northeast Brazil under the Empire, 1820–1870. *International Journal of Maritime History*, Hull, UK, v. 20, n. 2, p. 55-80, 2008.
- MELVILLE, H. *Moby-Dick; or, The Whale* (1851). In HAYFORD, H; TANSELLE, G. T.; PARKER, H. (Ed.). *The Writings of Herman Melville*, Northwestern-Newberry Edition, Volume 6. Evanston and Chicago: Northwestern University Press and The Newberry Library, 1988. 573 p.
- MORAIS, I. G. B. et al. From the southern right whale hunting decline to the humpback whaling expansion: a review of whale catch records in the tropical western South Atlantic Ocean. *Mammal Review*, Hoboken, N.J., v. 47, n. 1, p. 11-23, 2017.
- MORRELL, B. *A Narrative of Four Voyages: to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic Ocean; from the year 1822 to 1831* (1832; rept. New York: Harper & Brothers, 1841). 492 p.
- MOTA, I. M. Other Geographies of Struggle: Afro-Brazilians and the American Civil War. *Hispanic American Historical Review*, Durham, N. C., v. 100, n. 1, p. 35-62, 2020.
- NEW BEDFORD WHALING MUSEUM (NBWM). Yankee Baleeiros: the Shared Legacies of Luso and Yankee Whalers. Traveling exhibition 2015-16, New Bedford, Mass.
- PORTER, D. *Journal of a cruise made to the Pacific Ocean, by Captain David Porter, in the United States frigate Essex, in the years 1812, 1813, and 1814*. Containing descriptions of the Cape de Verd Islands, coasts of Brazil, Patagonia, Chili, and Peru, and of the Gallapagos Islands... Philadelphia: Bradford and Inskip, 1815. 169 p.
- RICHARDS, Rhys. *Into the South Seas: the southern whale fishery comes of age on the Brazil Banks, 1765 to 1812: a review of the whaling activities of American, British, French, Spanish and Portuguese whalers off Brazil and Patagonia before 1812*. Wellington, N. Z.: Paremata Press, 1994. 128 p.
- SALOMÃO, Ivan C. Um fisiocrata nos trópicos: o pensamento econômico de José Bonifácio de Andrada e Silva. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 46., 2018, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPEC, 2018.
- STACKPOLE, E. A. *Whales and Destiny: The Rivalry between America, France, and Britain for Control of the Southern Whale Fishery, 1785-1825*. Amherst, Mass.: Univ. of Massachusetts Press, 1972. 427 p.
- STARBUCK, A. *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*. Waltham, Mass., 1876. 768 p.
- TAVOLARO, Sergio B. F. Neither Traditional nor Fully Modern...: Two Classic Sociological Approaches on Contemporary Brazil. *International Journal of Politics, Culture, and Society*, v. 19, n. 3/4, p. 109-128, 2008.

- TEUBNER, M. Street Food, Urban Space, and Gender: Working on the Streets of Nineteenth-Century Rio de Janeiro. *International Review of Social History*, Amsterdam, v. 64, p. 229-54, 2019.
- WALKER, T. Atlantic Dimensions of the American Revolution: Imperial Priorities and the Portuguese Reaction to the North American Bid for Independence (1775-83). *Journal of Early American History*, Boston, v. 2, n. 3, p. 247-85, 2012.
- WALSH, R. *Notices of Brazil in 1828 and 1829*. Boston: Richardson, Lord & Holbrook, 1831. 831 p. 2 v.

NOTAS EXPLICATIVAS

- ¹ Sobre o apelo histórico do romance de Melville no Brasil, ver Hirsch (2006, p. 274-88).
- ² A atual Florianópolis situa-se no terreno anteriormente ocupado pela ilha e por um trecho do litoral de Santa Catarina.
- ³ Muito valorizado pelos fabricantes europeus de bens de consumo, o osso de baleia tinha aplicações para tudo, desde guarda-chuvas, pentes e bengalas, até móveis, cercas e aros para cintos e vestidos femininos.
- ⁴ Estima-se que 11.000 a 32.000 baleias dessa espécie foram capturadas pelas armações do Brasil entre 1830 e 1924 (BRITO et al., 2016, p. 12). Com o declínio dos *balaenidae*, o *megaptera novaeangliae*, de fato, passou a ser a principal espécie dentre as baleias capturadas pelos baleeiros brasileiros após 1830, especialmente nas latitudes médias do Brasil e na pesca do Nordeste. Em contraste, o óleo de queima limpa do cobiçado *physeter macrocephalus* permaneceu fora do alcance desses baleeiros, dada a sua incapacidade de perseguir esta espécie evasiva em águas profundas.
- ⁵ O principal ministro da coroa na época, Sebastião José de Carvalho e Melo (que mais tarde se tornaria o Marquês de Pombal), há muito queria centralizar a indústria baleeira do Brasil. Decidiu, então, arrendar os direitos exclusivos da caça à baleia para todas as pescarias costeiras do país a um consórcio de oito comerciantes sediados em Lisboa e chefiados por Inácio Pedro Quintela. Por uma taxa anual de 80.000 cruzados – o número aumentaria com os acordos subsequentes – Quintela e seu cartel receberam o controle do mercado baleeiro brasileiro por um período de doze anos. Os retornos financeiros decrescentes da caça à baleia, no entanto, significaram a ausência de mais licitantes para direitos exclusivos de caça no país em 1801.
- ⁶ Marques relata que, entre 1831 e 1856, navios construídos nos Estados Unidos transportaram mais de 400.000 escravizados para o Brasil, trocando-os por café e açúcar que, por sua vez, transportavam de volta aos Estados Unidos (2015, p. 664). Em alguns momentos, no entanto, navios americanos saíam do Brasil não apenas com itens básicos de exportação. Durante a Guerra Civil dos Estados Unidos, não foram desconhecidos os escravos no Brasil que fugiram para os navios baleeiros americanos atracados em Santa Catarina, reivindicando o direito emancipatório “americano” de solo livre (MOTA, 2020, p. 38).
- ⁷ Em média, esse número e essa frequência de viagens das colônias norte-americanas para o Brasil se traduz em 7,83 viagens por ano durante todo o período de oitenta e três anos. Nesse mesmo recorte, o porto americano de Nantucket liderou as expedições brasileiras, com 189 viagens. New Bedford ficou em segundo lugar, com 186. E Sag Harbor, localizado na colônia vizinha de Nova York, registrou o terceiro maior número, com 120.
- ⁸ Anualmente, Richards fornece os seguintes respectivos totais para o número de navios americanos que estavam presentes no Brasil e o número de *balaenidae* que eles mataram: para 1775, 2 e 4; 1776, 23 e 34; 1777, 4 e 16; nenhum navio ou baleia para os anos 1778-1781; 1782, 2 e 5; 1783, 7 e 12; 1784, 13 e 29; e 1785, 10 e 38.
- ⁹ Uma razão adicional para os americanos evitarem os portos brasileiros foi a alta incidência de deserções que historicamente ocorriam em suas tripulações naquela região.
- ¹⁰ Franklin fez essa observação em uma carta que escreveu em 17 de novembro de 1778 a Antoine de Sartine, que na época era o secretário da Marinha da França.
- ¹¹ Pelo menos um comandante naval americano contemporâneo questionou a força da relação entre a Grã-Bretanha e Portugal. Capitão da fragata americana Essex no final da Guerra de

1812, David Porter não hesitou em ancorar seu navio na ilha de Santa Catarina enquanto navegava no Atlântico Sul, embora os americanos considerassem oficialmente que o porto do Rio de Janeiro estivesse em águas hostis. Porter poderia proceder assim, escreveu ele, e, em suas próprias palavras, “sabendo o pouco respeito que os ingleses têm pelos portugueses” (PORTER, 1815, p. 60).

- ¹² Alan K. Manchester afirma que a própria estabilidade política de Portugal dependia justamente da regularização de suas relações internacionais na esteira da retirada do Brasil do Império Português. E o elemento mais importante das relações internacionais portuguesa, diz Manchester, foi a saúde das suas relações comerciais.
- ¹³ Como Bates escreveu em sua autobiografia, ele já havia encontrado a província de Pernambuco “em estado de revolução” em uma visita no ano de 1825 (BATES, 1868, p. 190).
- ¹⁴ Anteriormente a segunda capital americana da caça às baleias, ficando atrás de Nantucket, New Bedford reivindicaria um lugar de destaque neste ranking em 1828.
- ¹⁵ Para uma visão histórica e alternativa da baleação americana no Atlântico Sul, consultar Starbuck (1876).
- ¹⁶ Vários dias antes de fazer esse registro, em 15 de abril, o escritor relataria que o capitão de seu navio havia saído de uma breve visita a Santa Catarina com apenas algumas melancias, “foi tudo o que conseguiu”. Aliás, Jones contaria que seu navio Foster partiu de Santa Catarina de volta aos Estados Unidos com um “frete” de “500 couros 57 sacas e 9 barris de café 1000 chifres”. Considerando o uso generalizado do óleo de baleia e das velas de espermacete na região como uma espécie de moeda, é provável que o Foster tenha pagado seu frete com baleias.
- ¹⁷ Uma exceção notável a essa retirada internacionalista comparativa é a região do Rio da Prata, onde o Brasil manteve estreitos contatos comerciais.
- ¹⁸ O nome da base naval dos EUA em questão era Estação do Brasil. Esse “Esquadrão”, como também era chamado, pretendia, em muitos aspectos, ser um equivalente americano da estação britânica erguida em 1808, quando a Grã-Bretanha fez do Rio de Janeiro o quartel-general de sua Marinha Real para toda a América do Sul.

Recebido em janeiro de 2022.
Aprovado em julho de 2022.