

Fronteiras oceânicas: baleação e ambiente marinho na era do capitalismo industrial, 1740-1850

Wellington Castellucci Junior [* , **]

[*] Departamento de História, Centro de Artes
Humanidades e Letras/Universidade Federal do
Recôncavo da Bahia (UFRB). Cachoeira (BA), Brasil.
wcastelluccijunior@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8169-5611>

[**] O autor agradece aos professores e colegas
Leonardo Marques, Fabrício Prado, Roquinaldo Ferreira,
João Reis, Jaime Rodrigues, Daniel Quiroz,
Urano Andrade e Felipe Peixoto Brito.

Todos contribuíram para a construção e melhoria
deste artigo. Agradece também aos funcionários da
John Carter Brown Library pela digitalização e
disponibilização dos documentos inéditos do acervo.

Resumo: Esse artigo aborda a implantação da atividade baleeira na costa leste dos Estados Unidos, a partir do século XVII, tomando como ponto de partida o início da era moderna e a formação do capitalismo no mundo ocidental. Enfoca a relação entre a produção de derivados de baleias no Atlântico Sul e Pacífico com os mercados europeus e a ascensão da industrialização. Também analisa a expansão baleeira estadunidense em direção aos oceanos Atlântico e Pacífico, sua presença na costa africana, brasileira e chilena, ao longo da primeira metade do século XIX, quando os norte-americanos edificaram sua hegemonia econômica, através da atuação comercial, negociando derivados de baleias na costa da África, no Rio de Janeiro e na costa chilena. As fontes utilizadas foram escrutinadas nos arquivos e bibliotecas brasileiras e nos principais centros de documentação e bibliotecas da Nova Inglaterra, EUA.

Palavras-chave: Nova Inglaterra; Imperialismo; Meio ambiente.

Ocean frontiers: whaling and the marine environment in the era of industrial capitalism, 1740-1850

Abstract: This article addresses the implementation of whaling activity on the east coast of the United States, from the 17th century, taking as its starting point the beginning of the modern era and the formation of capitalism in the western world. It focuses on the relationship between the production of whale derivatives in the South Atlantic and Pacific with European markets and the rise of industrialization. It also analyzes the US whaling expansion towards the Atlantic and Pacific oceans, its presence on the African, Brazilian and Chilean coasts, throughout the first half of the 19th century, when the North Americans built their economic hegemony, through commercial activities, trading derivatives of whales off the coast of Africa, Rio de Janeiro and the Chilean coast. The sources used were scrutinized in Brazilian archives and libraries and in the main documentation centers and libraries in New England, USA.

Keywords: New England; Imperialism; Environment.

Introdução

Em meados do século XIX, baleeiros e mercadores da Nova Inglaterra dominavam a comercialização de derivados de baleias em dois importantes portos da América do Sul, Rio de Janeiro e Talcahuano. Essa hegemonia era fruto de uma longa história e a sua compreensão requer uma análise da formação da indústria baleeira estadunidense, iniciada na colonização (Dolin, 2007). Além desse aspecto, este artigo explora a baleação norte-americana na África e na América do Sul, entre 1740 e 1850. Ele amplia o debate acerca das tensas relações entre desenvolvimento do capitalismo e impactos ambientais, em diferentes temporalidades históricas (Cabral, 2014, p. 148; Pádua, 2010, p. 84).

Qualquer pesquisa histórica que analise o assentamento de europeus na Nova Inglaterra e a sua adaptação ao meio ambiente precisa considerar a relação daqueles indivíduos com o Atlântico Norte. Em que pese os conflitos com as populações indígenas, o envolvimento destas com a economia de mercado e o seu extermínio, os impactos dos desflorestamentos e as mudanças na paisagem daquela região, todo o modo de vida dos colonos da costa leste da América foi moldado por sua relação com o oceano. Dessa relação é que ocorreram a ocupação litorânea, a formação de centros populacionais que depois viraram cidades, assim como o desaparecimento de urbes, cuja existência dependia da dedicação de seus habitantes às atividades marítimas e que, após a exaustão de recursos marinhos no lugar, perderam sustentabilidade.

Do século XVI ao XVIII, colonos abateram muitos animais silvestres da América do Norte, estabelecendo um regime de exploração das populações indígenas, intensificando um sistema de trocas de peles, especialmente de castores, por bens de consumo, para depois os enviarem à Europa (Richards, 2003, p. 464). Similar e mais intensiva foi a exploração dos recursos alimentares da costa atlântica, feita de forma predatória pelos colonos, muitos dos quais traziam certa experiência de trabalhar no mar de sua terra natal. Na colônia, eles estabeleceram um sistema de pesca e extração de mariscos, sucedendo as cadeias exploratórias de animais sempre que uma espécie marinha declinava. Assim fizeram com as baleias-francas e o bacalhau, capturados, a partir do século XVII, especialmente no Cape Cod Bay, além do linguado (*fish halibut*) no século XIX e do atum-rabilho (*bluefin tuna*) no XX.

Os impactos dessa exploração foram observados em meados do século XIX, quando pesquisadores estimaram que, entre 1852 e 1859, mais de 50% do bacalhau havia desaparecido dos mares da Nova Escócia, embora ainda não houvesse uma definição a respeito das suas causas. No século XX, a lagosta tornou-se responsável pela maior parte do esforço dos pescadores no Atlântico Norte. Em todos esses processos, os esforços humanos vieram acompanhados de aperfeiçoamentos tecnológicos que melhoraram o apresamento de espécies capturadas nos oceanos. Um exemplo disso foi a introdução do espinel, “ou da pesca

de peixe-boi com redes de arrasto [que] passou a ser aceita como forma de compensar o declínio das capturas de alabote, bacalhau e outros peixes de fundo” (Bolster, 2012, p. 7). Em uma perspectiva de longa duração, os resultados danosos da relação pessoas-natureza naquele ambiente estiveram relacionados à crença na “inesgotabilidade” dos recursos marinhos e florestais. Ao longo dos cinco séculos em que os europeus e seus ascendentes pescaram no Atlântico noroeste, as comunidades marítimas humanas sempre confiaram na vitalidade e na produtividade dessas comunidades biológicas marinhas (Bolster, 2012, p. 7). Mas essa confiança tem perdido força, especialmente nos últimos trinta anos, quando estudos ambientais revelaram a situação dramática dos estoques de várias espécies marinhas e a perspectiva do colapso total da maioria delas até 2050. Além de alertar o mundo sobre os riscos desses impactos à própria sobrevivência da humanidade, hoje praticamente inexistem vozes discordantes dessa projeção no campo científico.

Poderíamos atribuir ao crescimento populacional e à pressão dos mercados por frutos do mar a responsabilidade pelo declínio das espécies em áreas costeiras? Seria essa a razão que tem empurrado, cada vez mais, os pescadores para mares mais profundos? No alvorecer da era moderna, a necessidade de gerar fatores energéticos e produzir bens de consumo para as demandas do Ocidente também impulsionaram pescadores, caçadores e coletores a explorarem remotas áreas oceânicas. Então, no século XVI, várias espécies de mamíferos marinhos foram caçadas exaustivamente e as suas populações declinaram em tempo relativamente curto. A caça em escala predatória-industrial de focas, morsas, leões-marinhos e lobos-marinhos e, especialmente de baleias, está intimamente relacionada ao nascimento do capitalismo e a emergência das sociedades modernas ocidentais (Barkham, 2000).

Antes de 1500, os inuítes e outros grupos autóctones costeiros das Américas do Norte e do Sul, Sibéria, África do Sul, Nova Zelândia, Japão e norte da Europa matavam e consumiam baleias, ocasionalmente e em pequeno número. Eles matavam baleias durante as migrações anuais, sem utilizá-las para fins comerciais. Nesse tempo, os derivados de baleia eram processados em pequena escala, eventualmente trocados e tinham finalidades domésticas. A carne era consumida como alimento e o óleo, extraído da gordura, alimentava as lamparinas que clareavam casas, tavernas, vilas e cidades. Portanto, a caça era praticada em pequena escala, não havendo um amplo mercado consumidor (Richards, 2003, p. 574).

Porém, no longo século XVI, uma série de mudanças globais tornariam a baleação, a caça de outros mamíferos e a pesca fatores primordiais para alavancar as forças econômicas que emergiam com o capitalismo no Ocidente. Nesse tempo, o Atlântico Norte Global se tornou o espaço privilegiado para o aprovisionamento de recursos naturais necessários à ascensão do capitalismo. Nesse contexto, atentemos para a proeminência holandesa, e posteriormente a britânica, nesse espaço oceânico, destacando as suas atuações na caça de baleias. No século XVII, a baleação já ocupava parcela significativa dos trabalhadores ho-

landeses e os seus resultados tornaram-se indispensáveis, pois os ossos de baleia serviam para a indústria têxtil e a feitura do sabão, e o óleo era lubrificante e combustível para as lâmpadas (Moore, 2010, p. 2015-2016).

Outras nações europeias, e os próprios colonos da Nova Inglaterra, também se engajaram na baleação. Com o óleo das baleias capturadas no golfo do Saint Lawrence, as lâmpadas europeias eram iluminadas e os rolamentos das primeiras máquinas industriais eram lubrificadas. Enquanto isso, o bacalhau salgado de Newfoundland alimentava soldados, artesãos e moradores europeus (Barkham, 1994, p. 3). No século XVIII, com o advento da *plantation* e o tráfico de escravizados para o Caribe, baleeiros norte-americanos abasteciam aquela região com bacalhau para alimentar cativos africanos, forneciam velas de espermacete e óleo de baleia para iluminar os engenhos, que durante a safra funcionavam diuturnamente (Kimball, 2009, p. 39). No Brasil colonial, engenhos eram iluminados e suas moendas lubrificadas com “azeite de peixe”, durante a época do fabrico do açúcar (Schwartz, 1995, p. 130).

No Ártico, franceses, holandeses, germanos, bascos, além de outros, caçaram, principalmente, baleias *bowhead* (baleia-da-groenlândia, *Balaena mysticetus*) e *rightwhale* (*Balaena glacialis*) (Aguilar, 1986, p. 195). Essas espécies habitam praticamente todos os oceanos e, à medida que eram exterminadas em certas áreas, os baleeiros ampliavam as fronteiras de caça em busca de baleias. Mais tarde, outras espécies seriam alvo dos caçadores e algumas terminariam quase extintas. O impacto da caça às francas, por exemplo, significou o decréscimo irreparável da espécie, restando atualmente cerca de duas mil delas nos oceanos. Do ponto de vista dos resultados produtivos, os números são assustadores. Estima-se que entre 1661 e 1800, somente holandeses e alemães carregaram para a Europa gordura suficiente para produzir cinco milhões de barris de óleo de baleia (11,6 milhões de hectolitros) (Richards, 2003, p. 610). Podemos imaginar o que representou a participação das demais nações nesse negócio que alcançou dimensões globais e impulsionou o capitalismo.

No início do século XVII, habitantes da Nova Inglaterra fizeram viagens erráticas ao Ártico, em busca de baleias (Church, 1938, p. 18), intensificaram a caça na costa leste, especialmente em Cape Cod Bay, Long Island e na Carolina do Norte (Simpson Jr.; Simpson, 1990). Inferiorizados na disputa pelo Ártico e após o decréscimo dos estoques de mamíferos naquela região, os norte-americanos ampliaram as fronteiras de caça na direção do Atlântico Sul e depois seguiram adiante. Em menos de dois séculos, os estadunidenses suplantaram as antigas nações rivais na baleação e se tornaram hegemônicos no Atlântico, área de maior importância econômica na era do capitalismo.

Entre 1700 e 1911, os norte-americanos retiraram dos oceanos uma quantidade superior a 900 mil baleias de várias espécies (Randall, Smith, 2006, p. 91). Os danos ambientais causados nos oceanos pela caça predatória são incalculáveis, algo que a historiografia estadunidense e europeia têm destacado em seus estudos (Brito, 2018). Bem mais do que núme-

ros, esses dados indicam que os baleeiros estadunidenses se apossaram de uma *commodity* de extremo valor no mercado internacional. Eles também estabeleceram o controle sobre a distribuição dos derivados de baleias no Hemisfério Sul. Tratemos de suas expedições de caça e comercialização de derivados de baleias nos oceanos Atlântico e Pacífico.

A peculiaridade norte-americana

O que tornou a baleação norte-americana diferente da de seus antecessores? Para Randall e Smith (2006, p. 90), foi o seu caráter inovador e transitório, que contou com a participação diversificada de sujeitos, a qual seria descrita como *American style pelagic era*. Precisamos entender a sua historicidade, mudanças, inovações e a sua amplitude, em termos globais, especialmente no Hemisfério Sul.

As operações de caça às baleias na Nova Inglaterra têm início em 1640, em Southhampton, *pueblo* de Long Island, próximo a Nova Iorque (Heffernan, 1990, p. 3). A partir de 1668, elas se estendem ao Cape Cod Bay, onde estão as ilhas de Nantucket e Martha's Vineyard (Massachusetts), importantes centros baleeiros da Nova Inglaterra. Em 1740, Nantucket era o maior porto baleeiro e financeiro da Nova Inglaterra, perdendo tal posição somente em 1820, quando New Bedford, outra importante cidade de Massachusetts, assumiria a liderança até o final de 1850.

Inicialmente, os colonos da Nova Inglaterra, estimulados por um Ato da Coroa britânica, de 1639, caçavam as francas-austrais, espécie que mais se aproxima da costa, tem comportamento dócil e de fácil acostamento. Mas, com a predação em escala crescente, esses animais se tornaram escassos na costa norte-americana, forçando os baleeiros a buscarem novos campos de caça. Desde os seus primórdios, a baleação foi um importante vetor para desabrochar uma cadeia mercantil, envolvendo diferentes setores produtivos. Logo, cidades próximas de portos baleeiros se especializaram na construção de navios, mobilizando lenhadores, carpinteiros e mestres de construção. Investidores ergueram fábricas, dedicadas ao fabrico de velas para serem comercializadas à longa distância. Finalmente, essa atividade atingiria mercados promissores no Caribe e, na África, os baleeiros trocavam velas por cativos para o tráfico.

No começo da baleação, pequenos botes movidos a remo eram utilizados para arpoar os animais, próximos da costa. Nesse tempo, os animais caçados eram rebocados até terra firme, destrinchados nas areias e sua gordura cozida nas feitorias costeiras. À medida que ocorria a necessidade de se afastar do litoral, as embarcações ganhavam maior envergadura, aumentavam o calado, de modo a suportar mares mais agitados. As baleeiras precisavam de outro tipo de propulsão, capaz de empurrá-las contra as marolas de forma ininterrupta, com menos desgaste humano. A indústria naval se beneficiou da grande extensão de florestas, e

madeiras eram retiradas, especialmente, em New Hampshire e Maine para a construção de navios movidos a vela. Indiretamente, a baleação também impactava o ambiente florestal, além do marinho.

Foi nesse período de transformações náuticas e afastamento do litoral que uma descoberta revolucionaria a indústria baleeira norte-americana. Em 1712, o baleeiro Christopher Hussey capturou o primeiro “cachalote” (*sperm whale*) e o conduziu para Nantucket. Devido às qualidades industriais do seu corpo, o cachalote se tornaria o animal mais cobiçado em toda a era da baleação mundial (Ellis, 2011). Essa espécie de cetáceo possui qualidades que lhe conferiram superioridade industrial, comparada às demais. O óleo, extraído da sua gordura é mais claro, não exala mau cheiro e suporta temperaturas extremas, que o tornou essencial à lubrificação das máquinas da Revolução Industrial.

No crânio do cachalote há um líquido, que em contato com o ar torna-se gelatinoso, transformando-se em cera. Uma cabeça de cachalote pode conter até três toneladas de espermacete, como é denominada a cera. De grande valor comercial, o espermacete era usado na fabricação de velas de iluminação, disputadas no mercado internacional. Ademais, às vezes, havia no estômago do animal o âmbar-gris, protuberância similar a um tumor benigno, provocado pela rejeição do organismo ao consumo de moluscos. O âmbar era utilizado como fixador de perfumes, fabricados na Europa. Os seus dentes eram usados na decoração doméstica, transformados em troféus, e parte das histórias era desenhada e escrita neles. Hoje são objetos de exposição em museus (Dolin, 2007, p. 13).

Com a descoberta do cachalote, a baleação norte-americana ganhou impulso, sucedendo-se uma cronologia de importantes acontecimentos. Em 1745, Nantucket já exportava óleo de baleia para a Inglaterra. Nesse ínterim, muitas embarcações estadunidenses passaram a navegar rumo ao Atlântico Sul e, em 1773, o baleeiro *Leviatã*, pertencente a um português sefardita de Newport, Aaron Lopes, adentrou a baía de Guanabara, sendo preso por autoridades coloniais (Bigelow, 1931, p. 757-776). Finalmente, em 1793, um navio baleeiro voltou do Pacífico para Nantucket, portando 1.300 barris de óleo de baleia. Consumava-se a expansão baleeira americana nos mares do Atlântico e do Pacífico. Mais tarde, entrariam no Índico.

No transcurso dos séculos XVIII e XIX, os estadunidenses ampliariam as fronteiras de caça. Mas esse processo, embora aparentemente rápido, requereu o aprimoramento da indústria náutica e dos saberes acerca do ambiente marinho. Um dos aprendizados foi o entendimento das correntes marítimas e dos sentidos dos ventos que auxiliavam os navegadores a chegar à África, através dos Açores. Durante muito tempo, aquele arquipélago serviu de importante entreposto, onde baleeiros norte-americanos faziam o reabastecimento de suprimentos e água. Também era o local onde os baleeiros, procedentes de vários oceanos, descarregavam os barris de óleo e outros derivados de baleia. Dali, os produtos eram carre-

ados por outras embarcações para os Estados Unidos, enquanto os baleeiros retornavam aos campos de captura de baleias (Connors, 2019, p. 43).

Dos Açores, os baleeiros rumavam para a África, ancorando em Cabo Verde e em algumas partes continentais, antes de avançarem para o litoral brasileiro, o Índico ou a Patagônia. A crescente escalada de morte de baleias promoveu um rápido despovoamento de áreas do Atlântico e impulsionou os estadunidenses para novos campos com abundância de mamíferos. Em meados do Oitocentos eram perceptíveis os impactos ambientais no Atlântico Sul, pois muitas espécies de baleias já escasseavam e outras estavam condenadas à extinção.

O alargamento das fronteiras de caça demandou o alongamento temporal das viagens. Inicialmente elas duravam alguns meses. Agora se prolongavam por até quatro anos. Nesse contexto expansionista, o Atlântico ocupou função estratégica, agindo como “corredor aquático” e laboratório de experiência para os estadunidenses adquirirem cabedal suficiente para baleiar em mares distantes. O óleo de baleia e as velas de espermacete, como importantes *commodities*, transformaram a América do Norte no maior centro fornecedor desses produtos para o velho continente. Embora parte da produção dos derivados de baleias fosse consumida nos Estados Unidos, o outro lado do Atlântico demandava o envio de grande parte do óleo e das velas produzidas. Assim, a indústria baleeira norte-americana prosperou.

Entre 5 de janeiro de 1768 e 5 de janeiro de 1769, foram exportadas para as Índias Ocidentais Britânicas (Antilhas Britânicas) 259.010 libras de velas de espermacete. Somente Boston despachou 54.885, Massachusetts 59.010 e Rhode Island 152.950 libras. Entre 1771 e 1774, cinco mil homens tripulavam uma média anual de 360 navios baleeiros norte-americanos, com capacidade de carga de 33 mil toneladas. Eles produziram, anualmente, cerca de 45 mil barris de óleo de espermacete (cachalote), 8.500 barris de óleo de baleia, e 75 mil libras de ossos de baleia (barbatana). Estes produtos abasteciam um ativo negócio nacional e internacional, fazendo dos baleeiros estadunidenses o orgulho das colônias e inveja de todas as outras nações baleeiras (Dolin, 2007, p. 136).

Esse processo ocorreu paralelo ao nascimento da indústria europeia, pois países como Inglaterra careciam, cada vez mais, dessa matriz energética para pôr em funcionamento suas economias e máquinas. No alvorecer da Revolução Industrial, o óleo do “cachalote” era um lubrificante essencial para as máquinas industriais. O “azeite de peixe”, ou óleo extraído da gordura de baleias comuns, era o combustível que mantinha acesa as lamparinas que iluminavam o ambiente fabril, as casas, as ruas e, finalmente, importantes cidades como Londres. As barbatanas das francas e os dentes de cachalotes eram aproveitados na indústria de costura e na feitura de diversos objetos de uso pessoal, desempenhando função análoga à que hoje é desempenhada pela indústria petroquímica.

Os empreendedores da baleação estadunidense aproveitaram o impulso mercantil dessa matriz energética e a associaram a outros gêneros, já negociados através do comércio marí-

timo de longa distância. Desde meados do século XVIII, mercadores/baleeiros norte-americanos atuavam na África, particularmente na costa da Guiné, permutando derivados de baleias por cativos, para em seguida vendê-los no Caribe e América Central (Dauril, 1964, p. 276; Hedges, 1952). Nas décadas iniciais do Oitocentos, eles operavam na baía Delagoa, atual Moçambique, um local abandonado pelos portugueses no início daquele século em benefício dos baleeiros norte-americanos (Horne, 2010, p. 20). Em 1830, baleeiros norte-americanos mantiveram intensas relações comerciais com o povo da região das baías de Sofala, Mocambo e Fernando Vellozo, abastecendo aquela vasta região de tudo o que necessitava. Em contrapartida, ao lado de traficantes de escravos do Rio de Janeiro e Cuba, os baleeiros atuavam no comércio de seres humanos para as praças comerciais das Américas, incluindo o Brasil (Horne, 2010, p. 41).

Em meados do Oitocentos, os baleeiros estadunidenses continuavam presentes na costa africana, mantendo relações comerciais com povos locais e habitantes de colônias recém-criadas pelo decadente imperialismo lusitano. Simão José da Luz Soriano, oficial-maior da Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em Angola, testemunhou a atuação dos baleeiros norte-americanos na então neófito colônia luso-brasileira na costa sul de Angola, denominada de Moçâmedes (ou Mossamedes). Na época, ele mostrava-se otimista com a prosperidade daquela colônia, no outro lado do Atlântico, destacando que lá se produziam gêneros necessários para o sustento da população local, exportavam excedentes para Luanda, “e do que já se vende aos navios baleeiros americanos, que em número considerável frequentam aquele porto, para receberem refrescos de vegetais e gado” (Soriano, 1860, p. 565).

Nesse período, o Atlântico havia se consolidado como espaço de integração entre os continentes por ele banhados, através das conexões marítimas, aproximando da costa africana e do Rio de Janeiro baleeiros/traficantes da Nova Inglaterra. Durante todos os meses do ano, embarcações estadunidenses faziam um traçado abrangente do oceano Atlântico. Após estacionarem por algumas semanas na África, contornavam o cabo da Boa Esperança e seguiam para o Índico. Outras embarcações rumavam para as ilhas Sandwich e Falklands, na Patagônia. Após exaustivas caçadas, desfraldavam velas para navegar rumo ao continente sul-americano, fazendo frequentes paradas no Rio de Janeiro (Haller, 2020, p. 75). Muitas embarcações também cruzavam o Atlântico na horizontal, praticando a caça de cachalotes em alto-mar, antes de chegarem às áreas de caça no litoral brasileiro.

Já independentes, os Estados Unidos haviam suplantado a frota baleeira britânica em termos quantitativos, através de um rápido processo histórico, se considerarmos algumas evidências. No século XVIII, a região costeira do Brasil havia se transformado em área de grande interesse dos baleeiros estrangeiros. Nesse tempo, frequentemente, navios baleeiros britânicos zarpavam para caçar cetáceos nos mares do Atlântico. Em 1777, 15 embarcações

inglesas haviam saído de Londres e de Liverpool para caçar cetáceos no sul do Brasil (Pesa-vento, 2009, p. 53).

Porém, no decorrer das primeiras décadas do século XIX, os baleeiros ingleses seriam vistos cada vez em menor quantidade no Atlântico Sul e menos ainda no Brasil. Eram os resultados da concorrência norte-americana e da baixa lucratividade obtida com a baleação. Uma fonte jornalística carioca, revelou, em 2 de agosto de 1842, que “Em 1841 contaram-se somente 85 navios tripulados por 3.088 marinheiros, entretanto que há alguns anos conta-ram-se 322 navios tripulados por 12.788 homens”.

Enquanto a frota britânica diminuía, na primeira metade do Oitocentos os baleeiros norte-americanos se tornavam hegemônicos no Atlântico. Em 1842, segundo o *London Globe*, destacado tabloide britânico, para cada dez barcos baleeiros norte-americanos no Atlântico Sul, havia apenas um inglês. A decadência dos britânicos na disputa pela baleação neste oceano fora notada pela incrível queda do número de marinheiros em suas embarcações. Se em 1821 haviam 4.888 marujos empregados nas naves, em 1840 esse número caiu para 2.558 indivíduos.

Ainda segundo aquele jornal, a supremacia norte-americana no Atlântico era demonstrada pelos resultados obtidos com a baleação. Em 1830, os estadunidenses haviam produzido 193.103 barris de óleo de baleia. Já em 1839, a produção saltou para 365.069 barris, quando a frota norte-americana nos Mares do Sul já contava com um número aproximado de 10 mil marinheiros empregados naquela empreitada. Para os comentaristas do tabloide, as razões para esse salto da baleação norte-americana repousava nos menores custos operacionais e na construção de navios baleeiros, bem mais em conta do que os fabricados na Inglaterra. Outra razão seriam os impostos cobrados pelo governo inglês sobre o óleo e o espermacete, enquanto os estadunidenses eram isentos de tributos sobre os derivados da baleia. Finalmente, o pragmatismo norte-americano havia superado o *inventismo* e a superioridade tecnológica britânica, ao custo, diga-se de passagem, de sacrifícios humanos e da matança de animais (Kiernan, 2009, p. 40).

Uma parcela da produção dos derivados de baleias nesse período foi resultado das caçadas realizadas na costa brasileira. A maior parte delas ocorreu no litoral do Rio de Janeiro. Mas eles também mataram baleias na Bahia, Pernambuco, Santa Catarina e nos “bancos Brazis” (Vieira, 2018; Comerlato, 2010). Segundo os registros do *American Offshore Whaling Voyages*, os estadunidenses realizaram 650 expedições direcionadas, exclusivamente, à costa brasileira. Isso representou 3,97% do total das 16.379 viagens baleeiras norte-americanas. Já as viagens “casadinhas”, realizadas para outras áreas juntamente com o Brasil, somaram 1.392 expedições. Dessas expedições, resultou o abate de mais de 17.076 baleias “comuns”, de várias espécies, e mais de 11.838 cachalotes (Castellucci Junior, 2021, p. 33).

Na década de 1850, quando os estoques de baleias haviam praticamente se esgotado no

Atlântico Sul, os norte-americanos abandonaram a costa brasileira e direcionaram as atenções para o Oceano Pacífico. Ali, eles intensificaram as caçadas, pois abundavam os cachalotes e havia uma vasta fronteira oceânica a ser explorada. Para alguns historiadores, o ciclo virtuoso da baleação da Nova Inglaterra teria sido interrompido pela descoberta do petróleo, em 1859, na Pensilvânia. A nova matriz energética teria consumido a baleação e dado um desfecho trágico para os atores envolvidos no empreendimento daquela região. Porém, não é exatamente isso que dizem as fontes históricas com respeito aos novos desdobramentos.

A década de 1850 inaugurou um novo impulso da baleação norte-americana, agora em direção à costa Oeste, onde uma incipiente atividade baleeira havia iniciado, no segundo semestre de 1842, na Califórnia. Apesar de uma rarefeita ocupação territorial, segundo um relatório feito pelos ministros da Guerra e da Marinha, dirigido ao presidente americano, Yerba Buena, como era chamada São Francisco, já sobressaía pela importância econômica e pelo potencial militar à frente da costa do Pacífico:

Segundo as informações que tenho toda a razão de crer exatas, o capital empregado hoje nas expedições para a pesca da baleia não é menor de 50 milhões de dólares (260 milhões de francos), cuja maior parte pertence a armadores americanos. E eles prosseguiram nessa questão para justificar o aumento de crédito que peço para poder reforçar a nossa esquadra no Oceano Pacífico.

A baleação estadunidense no Pacífico era bastante divulgada. No Brasil, por volta de 1850, notícias publicadas no jornal *Diário do Rio de Janeiro* contavam suas peripécias nas ilhas do Pacífico e deixavam transparecer intenções expansionistas. No “Taiti, situado no Oceano Equinocial, excetuando laranjas, limões e outros produtos do solo que se exportam para a Califórnia, somente se acha para carregar azeite de coco, colhido e preparado nas diferentes ilhas do Arquipélago”; dizia a matéria. Além de fornecer frutas cítricas para São Francisco, esta ilha do Pacífico cumpria uma função semelhante àquela desempenhada pelos Açores no Atlântico, pois conforme o relatório militar, “o azeite de baleia (era) depositado ali pelos baleeiros que pescam nessas paragens”.

Com respeito às ilhas Hawaí, a notícia era mais contundente, ao revelar uma relação comercial interativa entre a costa Oeste estadunidense e os caminhos para o Oriente. “Ao desenvolvimento da Califórnia, deve Sandwich uma grande parte do seu progresso”, reportava a matéria do jornal. Em certa medida, isso se devia ao seu movimento portuário, onde, somente em 1853 “entraram no porto de Honolulu, 10 vasos de guerra, 194 navios mercantes e 535 baleeiras”, todos norte-americanos.

A emergência desse novo referencial baleeiro estadunidense esteve relacionada às profundas transformações que ocorriam no país, a começar pelo alargamento de suas fronteiras terrestres e marítimas, rumo ao Oriente, através do Pacífico. Em 1848, após notícias da

descoberta de ouro na Califórnia, ocorreu uma intensa migração de pessoas para aquela região, resultando em grande impacto demográfico no território, outrora pertencente ao México. À época, as proximidades de Sacramento, na Califórnia, não possuíam grande importância econômica, exceto para os poucos rancheiros mexicano-americanos, além dos pescadores comuns e caçadores de baleias, os quais usavam a baía de São Francisco, onde florescia uma pequena cidade, com aproximadamente 812 habitantes brancos (Hobsbawm, 1997, p. 96). Em 1849, um ano após a conflagração da corrida do ouro, a população californiana saltou para quase 100 mil e, em 1852, para 500 mil pessoas. São Francisco já era uma cidade de quase 35 mil habitantes.

Poucos anos depois, a Califórnia se beneficiaria de um acontecimento geopolítico. Em 1867 os EUA compraram o Alasca das mãos da Rússia e São Francisco se tornou uma região estratégica para a expansão baleeira no Pacífico. O deslocamento baleeiro para aquele oceano acirrou as disputas pela hegemonia na região, colocando São Francisco em conflito com o Hawaii, no contexto da expansão ao Ártico (Jones, 2013). Internamente, São Francisco disputava a preeminência econômica com poderosas empresas capitalistas da Nova Inglaterra. Porém, em 1870, São Francisco já era um importante centro urbano e comercial, onde florescia a baleação. Em 1882, saíra de lá o primeiro navio a vapor: a baleeira *Bowhead*, provável alusão às francas, baleias predominantes e caçadas naquela região.

A baleação continuaria ativa na Califórnia até as primeiras décadas do século XX. Segundo Popplewell, essa permanência se deveu à demanda do mercado internacional por ossos de baleia. Em 1895, 35 baleeiras pertenciam ao porto de São Francisco. Porém, um ano depois, essa frota caiu para 23, seguindo a decadência da baleação em todo os Estados Unidos. Ainda assim, a baleação continuaria viva naquele país até 1920 (Popplewell, 2014, p. 22).

Senhores dos mares

Ao longo de dois séculos, a atuação dos baleeiros estadunidenses nos oceanos acompanharia as alterações nos papéis geopolíticos desempenhados pelas nações imperialistas no mundo Atlântico e, depois, no Pacífico. A própria preponderância econômica norte-americana sobre a britânica no continente sul-americano foi uma mudança paradigmática. Essa hegemonia foi alçada a partir de uma política de expansão territorial e controle sobre a circulação de produtos valorizados no mercado internacional. Para isso, foi necessário erigir pontos de conexão, em lugares estratégicos no Atlântico e no Pacífico, supervisionados pelos Estados Unidos e sob o controle dos mercadores baleeiros.

No Atlântico, os Açores serviram de base de experiência para o que mais tarde seria feito no Hawaii. No longo período das expedições baleeiras, aqueles arquipélagos serviriam de entrepostos logísticos para os baleeiros em atividades nos dois mares. Mais tarde, o

primeiro se tornaria região satélite dos norte-americanos (onde foi implantada uma base da Otan), enquanto o segundo seria, literalmente, integrado ao território dos Estados Unidos. Entre um e outro, existiam as ilhas Sandwich e Falklands que, embora jamais apropriadas pelos americanos, eram bases estratégicas na Patagônia para as embarcações que transitavam por entre o Atlântico e o Pacífico, fechando assim a conexão triangular oceânica da baleação.

Na segunda metade do Oitocentos, os estadunidenses haviam esquadrihado os oceanos e intensificaram a caça predatória em mares abertos. Desse processo resultaram dois desdobramentos, umbilicalmente relacionados. Por um lado, esse tipo de caça acarretou a falência da indústria costeira brasileira, uma vez que esta não suportou a concorrência e a superioridade tecnológica norte-americanas. De outro, provocou impactos ambientais sem precedentes à fauna marinha nas costas sul-americana, africana e patagônica. Sabedores dos processos migratórios de baleias, que uma vez por ano se deslocavam para as águas temperadas para ter os seus filhos, baleeiros estadunidenses interceptavam estes animais ainda em mares abertos e os abatiam.

Os efeitos a médio prazo foram sentidos em várias partes do litoral sul-americano, pois, com o passar dos anos, o número de baleias a aparecerem nas enseadas para a procriação diminuiu drasticamente. Na região costeira nordestina, as primeiras a desaparecer foram as francas e, em seguida, as jubartes. O mesmo ocorreu na baía da Guanabara e em Arraial do Cabo, no Rio de Janeiro, enquanto em São Paulo elas desapareceram de Ubatuba e de São Sebastião. Em Santa Catarina os resultados não foram diferentes e, ali, uma maior variedade de espécies sofreu as pressões dos caçadores norte-americanos.

Ao consolidarem a supremacia baleeira, nos dois oceanos que banham as Américas, os norte-americanos assumiram também o controle comercial dos derivados de baleias, em movimento circulatório, por meio de idas e vindas, entre o Atlântico Norte e o Sul, além do Pacífico. Tal controle se efetivou através do monopólio das agências comerciais norte-americanas que vendiam e distribuíam derivados de baleias no continente sul-americano, associados a outros gêneros mundialmente disputados no Oitocentos.

Talcahuano e Rio de Janeiro

Ao se assenhorem dos oceanos, os estadunidenses estabeleceram o controle da distribuição e comercialização ao varejo dos derivados de baleias nos dois lados costeiros da América do Sul. Na costa chilena nunca houve atividade baleeira, mas, no século XIX, havia intensa movimentação de navios estrangeiros no porto de Talcahuano. Entre 1830 e 1840, dos 1.302 navios que entraram naquele porto, cerca de 43,24% eram baleeiros. Ou seja, uma média de 56 navios baleeiros por ano. Eles faziam escala em Talcahuano para “refrescar o

povo e pegar comida”, e as tripulações de cada navio variavam “entre vinte e trinta e dois homens, atingindo cerca de 1.500 marinheiros de língua inglesa e francesa que passavam por Talcahuano e Concepción”, todos os anos, deixando suas marcas (Cartes, 2009, p. 70).

Em 18 de março de 1848, o oficial de uma baleeira escreveu uma carta, onde forneceu números relativos à presença de baleeiros norte-americanos, durante o ano de 1847, em Talcahuano. Ele indicou que dos 115 navios de todas as classes que entraram no porto, 110 eram baleeiros e, dos 2.986 marinheiros, 2.053 eram norte-americanos. Os barcos carregavam a bordo 58.978 barris de óleo de cachalote, 100.480 barris de óleo de baleia e 536.300 libras de barbatana de baleia, com valor total de US \$ 3.098.306. Paul Treutler, um viajante alemão que esteve em Talcahuano, em 1859, registrou que aquele porto contava com cerca de 5 mil habitantes, “era a principal estação de caçadores de baleias norte-americanas na costa oeste da América do Sul, e por isso existiam, na rua principal, que corre paralela à praia, numerosos comerciantes de navios norte-americanos, abrigos para marinheiros, inúmeras adegas e cantinas e casas dedicadas à prostituição”.

Ainda segundo os seus registros, frequentemente eram capturados “animais de 20 metros de comprimento, que forneciam, além de outros produtos, até 5 ou 6 mil galões de óleo” (Treutler, 1958, p. 276). Talcahuano não era o único posto de abastecimento na costa chilena, pois havia Valparaíso e, em menor medida, San Carlos de Ancud. Nesse tempo, foi notável a instalação de empresas de capital norte-americano, tanto em Valparaíso como em Talcahuano, as quais desenvolveram intenso comércio ligado à caça à baleia e às embarcações que a ela se dedicavam. O termo usado para designar esses mercadores especializados no fornecimento de equipamentos e suprimentos para navios era *shipchandler*, e o comércio era chamado de *shipchandlery*.

Nos avisos publicados no *Whalemen's Shipping List*, consta uma breve lista desses comerciantes residentes em Talcahuano e Valparaíso. Os primeiros mencionados eram Zerrano & Cia., de Talcahuano. Eles ofereciam aos proprietários e capitães das embarcações baleeiras todos “os suprimentos de que as embarcações baleeiras precisam nos termos mais razoáveis”. Esses suprimentos referiam-se a “equipamentos e elementos especiais de navios, cordas, provisões, etc.” Também ofertavam “adiantamento de dinheiro para os Estados Unidos, França ou Inglaterra a taxas moderadas”.

Depois, havia a Keen, Crosby & Co., de Talcahuano, que afirmava que também iria “receber remessas, comprar remessas e realizar transações comerciais para qualquer negócio que lhes seja confiado”. Por fim, a Nye & Co., de Valparaíso, destacava que, além de vender equipamentos e suprimentos para os navios, fazer remessas e comprar cargas, “compram e vendem navios”. Em linhas gerais, a maioria das empresas que fazia anúncios oferecia serviços semelhantes aos proprietários e capitães das embarcações, especialmente os baleeiros. Além disso, também estava envolvida em transações comerciais, na condição de comprado-

ras de gêneros de exportação, sobretudo de grãos, direcionados para os Estados Unidos da América (Quiroz, 2020).

No Brasil, movimento semelhante ocorreu durante a primeira metade do Oitocentos. Nos registros alfandegários, especificamente sobre os derivados de baleia, o principal item negociado nas imediações do cais era o *azeite de peixe*. Mas ele não era o único, pois velas de espermacete, óleo de cachalote, espartilhos, bengalas e outros itens feitos com derivados das baleias também eram vendidos. Nas primeiras décadas do Oitocentos, o Rio de Janeiro passava por mudanças estruturais, principalmente após a vinda da família real para o Brasil. Com o crescimento populacional, alargamento de ruas e surgimento de novos bairros, a cidade carecia de mais óleo de baleia para iluminar as ruas, além daquele destinado ao espaço doméstico. Em 1826, segundo a Contadoria da Intendência Geral da Polícia, para iluminar a cidade, mensalmente, seriam necessárias 1.980 medidas de azeite de baleia; ou seja, 5.270,76 litros mensais. Em 1817, a maior parte desse óleo era importada, pois a indústria brasileira já havia declinado, em decorrência da baleação norte-americana (Ellis, 1969, p. 192).

Segundo uma apuração parcial dos registros de entrada de derivados de baleia na cidade carioca, entre os anos 1821 e 1856, ingressaram na alfândega do Rio de Janeiro mais de 350 mil litros de “azeite de peixe”, mais de 500 caixas de velas de espermacete, além de muitas libras e “feixes de barbatanas” de francas. No mesmo período, saíram do Rio de Janeiro mais de 134 mil litros de “azeite de peixe e 137 feixes de barbatanas de baleias”. Esses dados referem-se aos registros de barcos estrangeiros que deram entrada na cidade, mas no mesmo período houve ingresso, ainda que em pouca quantidade, de óleo de baleia por meio de embarcações de cabotagem na baía de Guanabara.

O ingresso e a distribuição daqueles produtos no mercado carioca iniciavam com a chegada das embarcações nacionais e estrangeiras, sobretudo as norte-americanas, na Guanabara. A maior parte delas procedia da costa do Pacífico, do Índico, da Nova Zelândia, da Patagônia (Haller, 2020, p. 75). Outras, da costa brasileira: Ilha Grande, Cabo Frio e Pernambuco. Entretanto, uma quantidade expressiva de barcos vinha diretamente dos Estados Unidos para o Brasil, evidenciando que os norte-americanos também mantiveram um comércio de derivados de baleias a longa distância, repassando para o Brasil óleo de baleia, processado em outras expedições e descarregado nos portos americanos, via os Açores, por exemplo.

Além de derivados da baleia, os estadunidenses agregaram outros produtos ofertados ao mercado carioca. Em 18 de dezembro de 1846, por exemplo, chegou ao Rio de Janeiro a embarcação *Carolina*, procedente de Boston, trazendo:

água-raz 40 caixas, azeite de peixe 157 cascos, bacalhau 800 barricas, banha 199 barris, breu 200 barris, carne de vaca 75 barris, dita de porco 95 b, cera 6.359 libras, chá 40 caixas, farinha 110 barricas, velas de espermacete 100 caixas, verniz 10 barris...

Durante todo o período de vigor desse comércio, a distribuição desses produtos esteve sob controle de oito companhias que monopolizaram a consignação e o repasse, principalmente dos derivados de baleias, para o mercado varejista. A “Maxwell Wright and Co.”, “Consig. Nathan Irmãos”, “Consig. Thomas W. Gardener”, “Consig. D. Berckhead”, “D. Gertrudes Maria Danby”, “Consig. Riedy Maintignoeux e Comp.”, “Forbes e Comp.”, “Colleman e Comp.” Elas adquiriam os produtos no porto e os repassavam para as lojas de varejo, em ruas próximas da alfândega.

Nos armazéns, o “azeite de peixe” era vendido em *pipas*, em *canadas*, em *quartilhos*, em *litros*, *cascos*, *galões*, *quintais*, a medida a gosto e conforme a condição financeira do cliente. Na década de 1820, edições do *Diário do Rio de Janeiro* reproduziam proclamas, anunciados pelo alvissareiro-mor da cidade, declarando “haver um armazém do azeite de peixe na rua da Misericórdia”. Outros anúncios perfilavam no jornal sobre a “venda de azeite de peixe no canto do Largo da Batalha”.

Lojas de “azeite de peixe” gozavam do *status* de pontos de referências nos lugares da cidade. Ao citá-las, um informante facilitava ao transeunte a localização de ruas e casas comerciais que ele procurava. “Quem tiver para vender uma cadeirinha, faça favor procurar a casa na rua da Misericórdia ao pé do azeite de peixe, um sobrado nº 44 para tratar do ajuste”. Outros logradouros também vendiam azeite de peixe, ao lado de diversos produtos. “Na prainha no armazém de mantimentos nº 10, adiante do armazém de peixe, e antes de chegar ao trapiche do sal, há para vender uma porção de açúcar branco ensacado, assim como também, outra de tapioca”.

As empresas que distribuíam derivados de baleias no mercado carioca eram responsáveis pelo controle da exportação de grãos, apreciados nos Estados Unidos. Os escritórios de representação daquelas empresas, instalados no Rio, compravam e exportavam café e outros produtos, embarcando-os juntamente com derivados de baleias. Em diversas oportunidades, derivados de baleias foram descarregados de uma embarcação e reembarcados em outras naves, já lastreadas com diversos itens, que içariam âncora rumo à Nova Inglaterra. Em 27 de abril de 1838, o consignador Maxwell Wright e Co. despachou, através da galera nova-iorquina *Magul*: “4.398 sacas de café, 49 cascos de azeite de peixe e 77 molhos de barbatanas”.

Enquanto café e açúcar seguiam para os Estados Unidos, outros produtos chegavam ao Brasil por meio das trocas comerciais de longa distância entre os dois países. Na primeira metade do século XIX, a caça de baleia constituiu uma interessante cadeia mercantil e estreitou o comércio entre Estados Unidos e Brasil. Os baleeiros norte-americanos contribuíram para tornar o Rio de Janeiro mais iluminado com óleo de baleia, assim como colabora-

ram para despovoar o litoral brasileiro daqueles animais. Nas décadas que se seguiram à baleação no Atlântico e em outros mares, grande parte da produção, do abate e dos desmanches de baleias em alto-mar foi carregada para a Nova Inglaterra. Mas, uma parcela dessa produção foi negociada em importantes praças comerciais de cidades sul-americanas, sobretudo em Talcahuano e no Rio de Janeiro.

Considerações finais

Como qualquer mamífero, as baleias são inteligentes e têm memória coletiva, por meio da qual experiências passadas são repassadas para as gerações seguintes. Está comprovado, por meio de estudos sobre a fauna marinha, que situações traumáticas do passado levaram as baleias a alterarem o seu comportamento, inclusive, modificando as rotas migratórias, evitando os antigos locais onde, no passado, davam à luz seus filhos. Dois exemplos dessas alterações são observados na baía de Guanabara e na baía de Todos os Santos. Nos séculos que antecederam o início da empresa baleeira nessas duas baías, centenas de baleias migravam para estes santuários a fim de dar à luz e cuidar dos seus filhotes por cerca de cinco meses, até que eles estivessem prontos para enfrentar a longa viagem de volta à Patagônia.

Hoje, a aparição de uma única baleia nessas águas é fato raro. Em Salvador, elas se aproximam, no máximo, até a ponta do Padrão, onde se localiza o farol da Barra, mas não avançam em direção ao golfo. No Rio de Janeiro, elas são vistas na costa do Arraial do Cabo, Búzios e Rio das Ostras. Mas evitam adentrar a baía de Guanabara, onde no passado foram mortas às centenas, juntamente com os seus filhotes. Daí o porquê de suas hesitações, pois sua memória coletiva remonta as recordações e os significados daqueles lugares para elas. Eventualmente, algumas se desgarram do baleal e terminam por encalhar e morrer nas praias litorâneas do Rio de Janeiro e da Bahia, mas esse é um fenômeno natural, de ocorrência milenar, que não compromete o equilíbrio das espécies.

Objeto de cobiça comercial no passado, a baleação tornou-se símbolo da prosperidade econômica da Nova Inglaterra e sua importância pode ser percebida nos museus, bibliotecas e monumentos espalhados pelas cidades da costa leste estadunidense. Nesses lugares de memória colhemos importantes reflexões sobre os impactos ambientais causados pela atividade baleeira, inclusive para a humanidade. Hoje, podemos contemplar vestígios de grande número de baleias nesses centros documentais, revelando uma mudança de paradigma nos Estados Unidos nas últimas décadas do século XX. Ironicamente, a nação que provavelmente abateu a maior quantidade de baleias no passado é a que hoje lidera a campanha mundial pela sua preservação. Seria essa uma sinalização positiva para a possibilidade de coexistência entre capitalismo e preservação ambiental? Há que se aguardar para ver o que nos reserva o novo milênio.

Referências

- AGUILAR, Alex. A review of old Basque whaling and its effect on the right whales (*Eubalaena glacialis*) of the North Atlantic. In: BROWNELL JR., R. L.; BEST, P. B.; PRESCOTT, J. H. (eds.). *Right whales: past and present status*. Cambridge: International Whaling Commission, 1986, p. 191-199.
- BARKHAM, Michael. Drench Basque “New Found Land”: entrepreneurs and the import of codfish and whale oil to Northern Spain, c.1580 to c.1620: the case of Adam de Chibau, burgess of Saint-Jean-de-Luz and sieur de St. Julien. *Newfoundland Studies* (St. John's). v. 10, n. 1, 1994.
- BARKHAM, Michael. La industria pesquera en el País Vasco Peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿Una edad de oro? *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* (San Sebastián). n. 3, p. 29-75, 2000.
- BIGELOW, Bruce M. Aaron Lopez: colonial merchant of Newport. *The New England Quarterly* (Cambridge, MA). v. 4, n. 4, p. 757-776, 1931.
- BOLSTER, W. Jeffrey. *The mortal sea: fishing the Atlantic in the age of sail*. Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2012.
- BRITO, Cristina. Connected margins and disconnected knowledge: exotic marine mammals in the making of Early Modern European natural history. In: POLÓNIA, Amélia et al. (eds.). *Cross-cultural exchange and the circulation of knowledge in the first global age*. Porto: Afrontamento, 2018, p. 103-124.
- CABRAL, Diogo de Carvalho. No mutirão da vida: pensando como um historiador ambiental. *Desenvolvimento e Meio Ambiente* (Curitiba). v. 31, p. 139-154, 2014.
- CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. Baleias e Império: os Estados Unidos e a expansão baleeira nos mares do Atlântico Sul (1761-1844). *Revista de História* (São Paulo), n. 180, p. 1-39, 2021.
- CARTES, Armando. *Los cazadores de Mocha Dick: balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*. Santiago: Pehuen, 2009.
- CHURCH, Albert Cook. *Whale ships and whaling*. New York: Bonanza, 1938.
- COMERLATO, Fabiana. A baleia como recurso energético no Brasil. In: Simpósio Internacional de História Ambiental e Migrações, 1., 2010, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2010.
- CONNORS, Anthony. *Went to the devil: a yankee whaler in the slave trade*. Amherst, MA: University of Massachusetts Press, 2019.
- DAURIL, Alden. Yankee sperm whales in Brazilian waters, and the decline of the Portuguese whale fishery (1773-1801). *The Americas* (Cambridge, MA). v. 20, n. 3, p. 267-288, 1964.
- DOLIN, Eric Jay. *Leviathan: the history of whaling in America*. New York: W. W. Norton, 2007.
- ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Edusp, 1969.
- ELLIS, Richard. *The great sperm whale*. Lawrence: University Press of Kansas, 2011.
- HALLER, Sofia Clara. *La historia marítima de la Patagonia atlántica: circulación de especies en el contexto social global (1800-1914)*. Tesis (Doctorado en Historia), Instituto de Altos Estudios Sociales Universidad Nacional de San Martín. Buenos Aires, 2020.
- HEDGES, James Blaine. Spermaceti candles warranted pure. In: HEDGES, James B. *The Browns of Providence plantations: colonial years*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1952.
- HEFFERNAN, Thomas Farel. *Stove by a whale: Owen Chase and the Essex*. Middletown, CT: Wesleyan University Press, 1990.
- HOBBSAWM, Eric. *A era do capital, 1848-1875*. 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1997.
- HORNE, Gerald. *O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- JONES, Ryan Tucker. Running into whales: the history of the North Pacific from below the waves. *The American Historical Review*. v. 118, n. 2, 2013.
- KIERNAN, V. G. *Estados Unidos: o novo imperialismo: da colonização branca à hegemonia mundial*. Rio de Janeiro: Record, 2009.

- KIMBALL, Eric. *An essential link in a vast chain: New England and the West Indies, 1700-1775*. Dissertation (PhD), Graduate Faculty of Arts and Sciences, University of Pittsburgh. Pittsburgh, 2009.
- MOORE, Jason W. Amsterdam is standing on Norway, part II: the global North Atlantic in the ecological revolution of the long seventeenth century. *Journal of Agrarian Change* (Durham), v. 10, n. 2, p. 188-227, 2010.
- PÁDUA, José Augusto. As bases teóricas da história ambiental. *Estudos Avançados* (São Paulo), v. 24, n. 68, p. 81-101, 2010.
- PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos*. Tese (Doutorado em Economia), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2009.
- POPPELWELL, Miles. *America's last whaling port: an analysis of San Francisco's history as a whaling port in the 19th century*. Thesis (Undergraduate in History), University of California. Berkeley, 2014.
- QUIROZ, Daniel. *Soplan las ballenas: historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*. Santiago: Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2020.
- RANDALL, R. Reeves; SMITH, Tim D. A taxonomy of world whaling operations and eras. In: ESTES, James et al. *Whales, whaling, and ocean ecosystems*. Berkeley: University of California Press, 2006.
- RICHARDS, John F. *The unending frontier: an environmental history of the Early Modern world*. Berkeley: University of California Press, 2003.
- SIMPSON JR., Marcus B.; SIMPSON, Sallie W. *Whaling on the North Carolina coast*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1990.
- SORIANO, Simão José da Luz. *Revelações da minha vida e memórias de alguns fatos, e homens meus contemporâneos*. Lisboa: Typographia Universal, 1860.
- SCHWARTZ, Stuart. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- TREUTLER, P. *Andanzas de un alemán en Chile, 1851-1863*. Santiago: Editorial del Pacífico, 1958.
- VIEIRA, Nina. A comparative approach to historical whaling techniques: transfer of knowledge in the 17th century from the Biscay to Brazil. In: POLÓNIA, Amélia et al. (eds.). *Cross-cultural exchange and the circulation of knowledge in the first global age*. Porto: Afrontamento, 2018.