

**A ILHA DO FAIAL NA LOGÍSTICA DA FROTA
BALEEIRA AMERICANA NO «SÉCULO DABNEY»**

RICARDO MANUEL MADRUGA DA COSTA

**A ILHA DO FAIAL NA LOGÍSTICA DA FROTA
BALEEIRA AMERICANA NO «SÉCULO DABNEY»**

**HORTA – FAYAL
WESTERN ISLANDS**

2012

Ficha técnica

Título

A ilha do Faial na logística da frota baleeira americana no «Século Dabney»

Autor

Ricardo Manuel Madruga da Costa

Edição

???

Prefácio

Carlos Cordeiro

Capa

Inês Cunha

Arranjo Gráfico

Nova Gráfica, Lda.

Tiragem

–

Depósito legal

–

ISBN

–

© ????

Sobre as imagens da Capa

Num opúsculo com o título *De New Bedford aos Mares do Sul. Uma viagem da barca Sea Ranger com escala pelo Fayal em 1869*, procurou-se desvendar o “mistério” da autoria de um conjunto de aguarelas pintadas ao jeito *naïve*, assinalando a rota percorrida por aquela barca baleeira, entre as quais um grupo de quatro alusivas aos Açores. O autor inclina-se para que o artista tenha sido o próprio comandante da barca *Sea Ranger*, Cap. Charles Allen, que a bordo daquele navio fez escala no porto da Horta naquele ano.

Uma das aguarelas representa dois marinheiros no topo do mastro a lançar a exclamação “Terra à Vista!”, divisando-se ao fundo as ilhas Flores e Corvo. Era a situação mais comum na navegação à vela em relação aos navios que partiam da costa Leste dos EUA rumo às *Western Islands*, designação pela qual os Açores eram conhecidos no século XIX. Segue-se uma vista da baía da Horta, um aspecto do quotidiano citadino com destaque para a venda de queijos e, por fim, outra representação que permite, sem esforço, uma leitura da composição social da época. Em planos de destaque a venda de laranjas e a ilha do Pico em fundo como elemento indissociável da paisagem e à qual os baleeiros dariam especial relevo.

(Reprodução das imagens autorizada por gentileza do “New Bedford Whaling Museum”)

Índice

Índice das Imagens e Identificação das Fontes	11
Agradecimentos	21
Prefácio	23
Introdução	25
Capítulo 1 O Estado da Questão	27
Baleeiros dos Açores na frota Americana – Um reconhecimento adiado	27
As origens e os preconceitos	30
Uma presença que se afirma e consolida.....	34
Subitamente no Verão de 2010.....	36
Capítulo 2 O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira <i>Yankee</i>	39
Capítulo 3 A Frequência da Baía da Horta	51
A expressão quantitativa do movimento baleeiro	51
Aos primeiros sinais da Primavera	57
Capítulo 4 O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial	61
O transbordo de óleo de cetáceo	61
A “aguada”, o “refresco” e outras provisões e serviços	75
Capítulo 5 O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária	83
Desertores, marginais e repatriados	83
A debandada da juventude nas rotas da baleação.....	92
Um posto de socorros para a navegação Atlântica e também última morada para os menos afortunados	96
Horta – Extensão do «Exchange News Room» de New Bedford	99
Capítulo 6 Gente das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano	105
Destringando identidades	105
Colhendo o «saber de experiência feito» – Um legado.....	117

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Capítulo 7	Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilicitudes	121
	Nos meandros da marginalidade	121
	Naufrágios, condenações e as depredações do <i>Alabama</i>	126
Capítulo 8	“Viagens à Baleia” para lá do Horn e o Faial Sempre à Vista	133
Capítulo 9	O Faial em <i>Log-Books</i> e <i>Journals</i>	141
	<i>Land Ho!</i>	141
	O Faial na intimidade dos diários	145
	O Diário de Caleb F. Hunt	145
	O Diário de Mrs. Harriet C. Allen	150
	O Diário de Frederick Cady	152
Capítulo 10	O Faial na Literatura Baleeira	155
	Notas e impressões de quem andou pelas <i>Western Islands</i>	155
	Reportagem de uma visita breve – Uma espécie de antecipação de Twain ..	156
	Sobrevivências racistas na experiência de um jornalista-baleeiro	162
	Notas faialenses vindas do <i>Fo’c’sle</i>	163
	Outra das “Captain’s Best Mate” no Faial	164
Conclusão		167
Notas		169
Bibliografia		191
ANEXOS		199
- Anexo I – Transcrição de excertos de diários escritos a bordo de navios baleeiros		201
	- Excerto do Diário de Caleb F. Hunt	201
	- Excerto do Diário de Mrs. Harriet C. Allen	204
	- Excerto do Diário de um “green-hand” – Frederick Cady	206
- Anexo II – Transcrição de documentação emitida pelo Consulado Americano nos Açores e de documentação emitida pelo Juiz de Fora da Ilha do Pico		209
	- Quadro I – Lista de marinheiros Americanos desembarcados na Horta entre 1 de Janeiro e 30 de Novembro de 1834	209
	- Documento 1 – Anotação constante das “Observações Gerais” do mapa das taxas consulares datado de Dezembro de 1835	210
	- Documento 2- Termos de um contrato de fretamento para transporte de repatriados do Faial para os EUA em 1845	211
	- Documento 3 – Conta relativa às provisões embarcadas na escuna <i>Amizade</i> para sustento de marinheiros repatriados do Faial para os EUA em 1845	211

Índice

- Documento 4 – Relação de marinheiros repatriados do Faial para os EUA no 4.º trimestre de 1855.....	212
- Documento 5 – Relação do pessoal consular dos EUA nos Açores em 1856.....	213
- Documento 6 – Ofício de 13 de Agosto de 1825 do Juiz de Fora da ilha do Pico para o Capitão-General dos Açores.....	214
- Anexo III – Movimento da navegação americana no Porto da Horta. 1828-1854	217
- Anexo IV – Quadros com a listagem de tripulantes açorianos a bordo de navios destinados ao porto australiano de Sydney	335
- Quadro I – Tripulantes naturais dos Faial matriculados em navios destinados ao porto de Sydney	335
- Quadro II - Tripulantes naturais da ilha do Pico matriculados em navios destinados ao porto de Sydney	338
- Quadro III - Tripulantes naturais da ilha das Flores matriculados em navios destinados ao porto de Sydney	338

Índice das Imagens e Identificação das Fontes

- Cônsul Charles William Dabney – Gravura que ilustra o “Esboço Biográfico” da autoria de Ernesto Rebelo publicado no *Almanak Popular dos Açores para 1873*. 25
- Navios baleeiros no porto de New Bedford. Fonte: *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (Section 5, Plate 185). 31
- Detalhe de um mapa em que se destacam os “bancos de pesca” de cetáceos do Atlântico incluindo os que circundam o Arquipélago dos Açores. Fonte: *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (Section 5, Plate 183). 39
- Fragmento do diário de bordo da barca *Chili* em viagem de 1856-60. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 40
- Aguarela executada a bordo da barca *Sea Ranger*, sob o comando do Cap. Charles Allen no ano de 1869. Os vigias anunciam “Terra à Vista!”, divisando-se ao fundo as ilhas das Flores e do Corvo. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 41
- Vista do convés e plano de um corte da barca *Alice Knowles*. Em destaque a estiva dos cascos e dos mantimentos. Fonte: *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (Section 5, Plate 189). 42
- Vista da Cidade da Horta e da sua baía em gravura de meados do Século XIX. Francisco Ernesto de Oliveira Martins, *Açores. Gravuras Antigas*, Ed. Direcção Regional dos Assuntos Culturais; Direcção Regional do Turismo, 1984. 43
- Folha de rosto de um guia náutico da autoria de John Purdy em edição de 1822 na qual se inclui notícia das ilhas dos Açores, com a representação dos perfis das ilhas do Faial e Pico. (Ver bibliografia). 45
- Representação da cidade da Horta em fragmento do monumental *Panorama* executado por Caleb Purrington e Benjamim Russel em 1847-8, que os autores designaram por *A Whaling Voyage Round the World*. A afluência de navios baleeiros à baía da Horta

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- ressalta neste quadro cujo simbolismo é assinalável. Postal editado pelo New Bedford Whaling Museum. 46
- Panorâmica da cidade da Horta num painel de outro *Panorama* da autoria de Charles Raleigh, executado entre 1878 e 1880, atestando a importância concedida àquela cidade no tratamento de temas baleeiros. (Ver bibliografia). 47
- Página do semanário da indústria baleeira, *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* publicado em New Bedford entre 1843 e 1914. O Faial teve direito a notícia em, praticamente, todas as edições deste jornal. (Coleção completa existente na New Bedford Whaling Museum Research Library). 49
- Fragmento de uma página do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* da qual constam várias referências à posição de navios em escala pelo Faial dando conta dos progressos no que respeita à produção de óleo. 50
- Baía da Horta com parte da doca já construída, tendo a obra sido iniciada em 1876. Uma vista do porto certamente obtida em finais do século XIX com significativa presença de veleiros, incluindo navios baleeiros. (Álbuns da Família Dabney). 51
- Mapa consular com o movimento de navios americanos no porto da Horta entre 1 de Julho de 1832 e 30 de Junho de 1833, correspondente à transcrição que consta do Quadro 3 do Anexo III. Reproduzido da *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906* (Ver bibliografia). 52
- Navios baleeiros americanos no porto da Horta em fotografia do atelier da Foto Goulart com data provável de 1910. 56
- Factura datada de 1863 emitida por um particular pelo fornecimento de medicamentos para a barca americana *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 58
- Factura de 1863 emitida por J. C. Rezende relativa ao alojamento de tripulante da barca americana *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 59
- Notícia publicada na edição de 28 de Outubro de 1852 do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* informando ter chegado a New Bedford, proveniente da ilha do Faial, o navio *Io* com um carregamento de óleo de baleia, indicando o navio, o armador e a respectiva praça. Coleção completa do jornal existente na New Bedford Whaling Museum Research Library. 64
- Notícias publicadas na edição de 29 de Agosto de 1848 do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* com informações sobre desembarque de óleo de baleia no Faial, dando ainda conta de movimentos de tripulantes por motivo de substituição e de doença. 64

Índice das Imagens e Identificação das Fontes

- Notícia de importação de óleo de baleia transbordado no Faial. *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*, 21 Outubro 1856. 67
 - Conhecimento de Embarque de 1854 relativo a 13 cascos de óleo de baleia da barca *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 68
 - Verso do Conhecimento de Embarque de 13 cascos de óleo de baleia descarregado no Faial pela barca americana *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 69
 - Conhecimento de Embarque para transporte de 47 cascos de óleo de baleia da barca *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 69
 - Verso do Conhecimento de Embarque relativo a 47 cascos de óleo de baleia. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 70
 - Recibo emitido pela Casa Dabney detalhando as condições contratuais e a natureza dos encargos envolvidos no transbordo e transporte. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 70
 - Exemplar de um registo da medição do conteúdo dos cascos de óleo, convertendo-os em barris e recorrendo à intervenção de um medidor qualificado. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 71
 - Documento contabilístico emitido após chegada e desembarque do óleo creditando a firma Dabney & Cunningham. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 72
 - Exemplar de um conhecimento de embarque de 23 de Novembro de 1868 respeitante a 64 cascos de óleo de baleia baldeado na Horta pela barca baleeira *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 72
 - Verso do Conhecimento de Embarque com detalhe relativo à repartição das despesas envolvidas no embarque e outras operações para transbordo. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 73
 - Documento respeitante ao transporte do óleo de baleia após chegada ao armador no destino, Thomas Knowles & Co. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 74
 - Uma factura de fornecimentos embarcados pelo agente consular na ilha das Flores, James McKay Jr., em 23 de Agosto de 1866. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 76
- 13**

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- Factura de fornecimento de provisões, prestação de serviços diversos, trabalho de oficiais mecânicos e de encargos portuários à barca baleeira *Wave* no porto da Horta em 10 de Setembro de 1863. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 77
- Certificado consular emitido por Samuel W. Dabney para legalizar um acordo entre o comandante e um tripulante com vista ao cancelamento da matrícula deste a bordo. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 78
- Factura de 1861 da Casa Dabney por diversos fornecimentos, encargos portuários e serviços prestados à barca baleeira americana *Wave*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 79
- Letra de câmbio sacada no Faial pelo Cap. Leonard Courtney da barca *Wave* sobre a Casa Dabney em 18 de Setembro de 1860. Endossada no verso à firma Dabney & Cunningham. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 80
- Letra de câmbio sacada no Faial pelo Cap. Leonard Courtney da barca *Wave* sobre a Casa Dabney em 7 de Setembro de 1861. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 81
- Factura do Hotel Fayal, propriedade de J.A.F. Edwards, datada de 1884, em nome do comandante da barca *Wave*, por alojamento e despesas médicas. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 81
- Facturas diversas relativas ao fornecimento de serviços para bordo de navios baleeiros, como sejam medicamentos, aluguer de um bote, linha para bordo de canoa baleeira. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 82
- Notícia da deserção de parte dos tripulantes da escuna *John Adams* sob o comando do Cap. Doyle, de acordo com a edição de 11 de Agosto de 1857 do *Whalemen's Shipping List and Merchant's Transcript*. Os desertores foram desembarcar na Graciosa e a notícia acrescenta que o navio recrutou tripulantes no Faial, seguindo para as Flores para contratar arpoadores. 84
- Petição dos tripulantes do “forecastle” da barca *Henry H. Crapo* acima transcrita em que pedem para que Richard Salvage não seja matriculado a bordo do navio em próxima viagem. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 85
- Carta do cônsul Samuel W. Dabney datada de 9 de Outubro de 1884 sobre o caso de desertores devido à má qualidade e insuficiência da comida a bordo. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 86

Índice das Imagens e Identificação das Fontes

- Fatura respeitante à barca *Wave*, datada de 18 de Setembro de 1860, na qual se inclui uma quantia destinada a compensação monetária pelo desembarque de um tripulante. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 88
- Fatura da Casa Dabney datada de 1865 debitando os encargos associados a um caso de deserção. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 91
- Notícia na edição de 8 de Outubro de 1850 do *Whalemen's Shipping List and Merchant's Transcript* sobre o desembarque no Faial de marinheiros do navio *Spartan* para amputação de membros. 97
- Documento emitido pelo cônsul dos EUA na ilha de Santa Helena relativo à morte de dois baleeiros no ano de 1857, nomeadamente um de nome José Gracia. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 99
- Notícia de 21 de Outubro de 1856 do jornal *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* na qual é referida a chegada de mil e duzentas cartas expedidas por tripulantes de navios baleeiros em escala pelo Faial. 100
- Fragmento da carta de 4 de Outubro de 1865 transcrita acima e enviada pelo Cap. Elisha B. Handy para o armador Thomas Knowles & Co. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 101
- Lista de tripulantes da galera *Kensington* da qual constam nomes de açorianos, conforme edição de 1 de Junho de 1852 do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*. 106
- Lista de tripulantes da barca *Kathleen* da praça de New Bedford, ano de 1855. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 112
- Lista da tripulação da barca *Cicero* da praça de New Bedford. 1870. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 116
- Reembarque de tripulantes portugueses certificado pelo consulado dos EUA em Santa Helena em 1859. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 125
- Notícia na edição do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* de 22 de Novembro de 1853 sobre provável naufrágio de uma escuna transportando baleeiros para o porto de Provincetown. 127
- Notícia da perda do navio *Charles & Henry* junto à ilha do Corvo. *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*. 127
- Notícia da perda de navios no Faial, conforme edições de 23 de Novembro de 1847 e de 30 de Novembro do mesmo ano no *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*. 128

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- Notícia de 5 de Novembro de 1861 do jornal *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* informando ter sido condenado na Horta um navio baleeiro por falta de condições de navegabilidade. 129
- Primeira notícia das depredações levadas a cabo pelo SS *Alabama*. Notícia da edição do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* na edição de 14 de Outubro de 1862. 131
- Barca *Azor* da Casa Dabney que assegurou durante longos anos a ligação entre os EUA e a ilha do Faial. *Old Shipping Days in Boston* (Ver bibliografia). 132
- Registo dos artigos levados à conta do «slop chest» em nome de John Frates, tripulante do navio *Sophia Thornton*, em 1855. 135
- Factura relativa à prestação de serviços de saúde a um tripulante da galera *Sophia Thornton* no porto da Horta. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 136
- Exemplar do *Whalemen's Shipping Paper* relativo à viagem da galera *Sophia Thornton*. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 137
- Fragmento do diário de bordo da barca *Chili* em viagem de 1856-60. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 142
- Exemplo de ilustrações inscritas nas páginas dos *log-books* dos navios baleeiros. Arquivo da New Bedford Whaling Museum Research Library. 146
- Gravura publicada na edição de 21 de Março de 1835 do jornal britânico *The Mirror*, representando as ilhas do Faial e do Pico com navios à vela no canal. 148
- Desenho dos jardins da residência Fredonia, datado de 1843-4, da autoria de Samuel Longfellow, preceptor dos filhos de Charles William Dabney. *História da Ilha do Faial. Das origens a 1833*, vol. 2 (Ver bibliografia). 149
- Capitão Edmund Burke – um dos mais célebres capitães dos navios da Casa Dabney. Ver <http://www.kellsraft.com/captainsboston/captainsboston03.html#CAPTAIN> 152
- Desenho de populares do Faial em esboço de William T. Peters na obra de Nathaniel W. Taylor, *Life on a Whaler or Antarctic Adventures in the Isle of Desolation*, relato de uma viagem iniciada em 1851. (Ver bibliografia). 156
- Fredonia – residência de Charles William Dabney na Horta e que era igualmente sede do consulado dos EUA nos Açores. (Foto divulgada em fontes diversas com origem provável nas fotografias dos álbuns da família Dabney). 157

Índice das Imagens e Identificação das Fontes

- Desenho do casario da Horta, destacando-se a tipologia das varandas. Trabalho datado de 1843-4, da autoria de Samuel Longfellow, preceptor dos filhos de Charles William Dabney. *História da Ilha do Faial. Das origens a 1833*, vol. 2 (Ver bibliografia). 158
- Gravura associada à descrição da Horta e publicada na 1.^a edição do livro *Innocents Abroad* da autoria de Mark Twain que esteve naquela cidade em 1867 quando o vapor *Quaker City* escalou o seu porto. (Ver bibliografia). 159
- Vista da Bagatelle, a primeira residência da família Dabney construída na Horta em 1812 pelo 1.^o Cônsul, John Bass Dabney. (Foto divulgada em fontes diversas com origem provável nas fotografias dos álbuns da família Dabney). 161

À memória do meu pai, Romão
À memória da minha mãe, Ema

À minha mulher, Maria Emília
Aos meus filhos, Ana Margarida e Luís Romão

À minha neta, Rita

Agradecimentos

O presente livro resulta de um trabalho de investigação realizado no âmbito de um projecto a que demos a designação genérica de “O Século Dabney” e que candidatámos, com êxito, a uma Bolsa de Pós-Doutoramento da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia. O desenvolvimento do projecto e o aprofundamento da investigação, levou posteriormente à necessidade de alargar o âmbito da investigação aos Estados Unidos da América. Justifica-se, por isso, que destaques um especial agradecimento a duas entidades pelo apoio concedido sem o qual este projecto jamais teria tido concretização.

À FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia
À FLAD – Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento na
pessoa do seu Administrador, Dr. Mário Mesquita

Como académico responsável, por mim desejado, e que o Conselho Científico da Universidade dos Açores credenciou perante a FCT, como garante do desempenho das acções programadas para cada ano em que decorreu a execução do projecto, manifestamos, com estima e amizade, ao Professor Doutor Carlos Cordeiro, sentido agradecimento.

Aos prestáveis dirigentes e colaboradores do New Bedford Whaling Museum, exprimo o maior reconhecimento:

Gregory Galer (VP Collections & Exhibitions)
Michael P. Dyer (Maritime Curator)
Laura C. Pereira (Librarian)
Katie Mello (Photo Archivist/Rights & Reproductions)
Jan Keeler (NBWM Library Volunteer)

E ainda, pela sua prestimosa ajuda e orientação, agradeço a

Paul Albert Cyr (Curator of Special Collections - New Bedford Free Public Library)
Dolores Henry (Reference Department - New Bedford Free Public Library)

Prefácio

No âmbito do seu projecto pós-doutoramento intitulado “O Século Dabney”, Ricardo Manuel Madruga da Costa tem vindo a desenvolver trabalho de investigação historiográfica a todos os títulos muito meritório. De facto, para além do cumprimento escrupuloso dos objectivos e cronograma acordados com a FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia aquando da submissão do projecto, o seu empenhamento, entusiasmo e espírito crítico impeliram-no à procura de novos temas da história dos Açores e do Atlântico ou ao aprofundamento e reinterpretação de factos e conjunturas históricas a partir da descoberta de importantes núcleos documentais, sobretudo nos Estados Unidos da América.

Não iremos, naturalmente, destacar aqui algumas das abordagens inovadoras de Ricardo Madruga da Costa à história dos Açores, sobretudo quando o arquipélago desempenhou papel relevante na história de Portugal (por exemplo no contexto da Guerra Peninsular) ou internacional (a guerra de 1812-1814 entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha ou a Guerra da Secessão dos Estados Unidos). Interessará somente relevar a importância de *A ilha do Faial na logística da frota baleeira americana no «Século Dabney»* para o conhecimento do papel dos Açores, especialmente do porto da Horta e da ilha do Faial, para a actividade baleeira dos Estados Unidos, no século XIX. Refira-se, a propósito, como aliás o destaca o autor, que a actividade baleeira foi fundamental para o desenvolvimento económico dos EUA, num período fulcral da sua afirmação como nação independente.

A partir da leitura sistemática da correspondência do consulado dos Estados Unidos nos Açores, com sede no Faial, Ricardo Madruga da Costa notou bem a importância que o porto da Horta assumia na actividade baleeira da nova nação, mas considerou que aquele núcleo documental seria insuficiente para uma abordagem tão rigorosa e aprofundada quanto almejara, de modo a propor, ainda que provisoriamente, como qualquer investigação histórica, novas perspectivas de análise relativamente a uma realidade que se insere não só na história local e regional, mas também na história económica e social dos Estados Unidos da América. Partiu, pois, para a investigação na própria origem: os locais de memória da actividade baleeira americana, as suas bibliotecas, arquivos e museus. A documentação e bibliografia que consultou e adquiriu permitiram-lhe concluir que, afinal, o porto da Horta desempenhara, em especial ao longo do século XIX, uma função de apoio de grande relevância à saga baleeira estadunidense, mas que tal também desencadeara, na Horta e na ilha do

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Faial em geral, um conjunto de actividades que terão atenuado, em diversas conjunturas, as dificuldades com que se deparavam vastas camadas da população.

Com a documentação agora carreada e devidamente analisada, Ricardo Madruga da Costa destaca ainda outro aspecto: a participação de açorianos em navios baleeiros americanos e até como marinheiros nos mares da Austrália. Trata-se de mais aprofundada visão sobre o tema, resultante da riqueza das fontes que o autor descobriu e analisou, revelando-nos uma realidade surpreendente se se tiver em consideração a dureza da vida a bordo que esperava estes marinheiros das ilhas durante os cerca de quatro anos que, na generalidade, durava a safra. Surpreendente, igualmente, porque, ao longo dos anos, o número de açorianos a bordo das centenas de galeras, barcas, brigues e escunas americanos cresceu, sendo certo, como reconhece Ricardo Madruga da Costa, que os registos das tripulações e outras fontes que utilizou induzem ou podem induzir muitas vezes em erro, quer pela omissão de dados, quer pela deturpação ou americanização de nomes. Alguns terão morrido na viagem; outros desertado em terras inóspitas ou, ao menos, desconhecidas. Uns terão alcançado êxito no *eldorado* americano, melhorando substancialmente as suas condições de vida; outros, certamente, regressariam tão pobres como partiram, mas com aventuras para contar.

Mantendo sempre um padrão elevado de rigor científico, não é menos certo também que o autor aborda este como outros temas que integram a sua obra numa perspectiva profundamente humanista, num discurso claro e envolvente que não deixa o leitor indiferente aos dramas mas também ao espírito de aventura – aguçado pela precariedade das condições da vivência insular – que caracterizaram a ousadia de tantas centenas de açorianos que deixaram as suas ilhas para se lançarem na incerteza e nos perigos de uma viagem de pesca à baleia. Mas o entrecruzamento de informações colhidas em diversas fontes e bibliografia permite também abordar outras vertentes da realidade como, por exemplo, os distúrbios provocados no Faial por marinheiros sequiosos de um pouco de prazer que afogasse a dureza e monotonia da vida a bordo; as práticas ilícitas como a do contrabando e, como enquadramento geral de toda a teia que envolvia a actividade baleeira *yankee*, o destaque conferido ao Faial como entreposto essencial de apoio à frota baleeira e o protagonismo dos cônsules americanos das três gerações Dabney, quer como negociantes, quer na sua actividade consular.

Ricardo Manuel Madruga da Costa, neste seu *A ilha do Faial na logística da frota baleeira americana no «Século Dabney»*, soube bem tornar acessível ao conhecimento do leitor interessado o “notável estatuto” que os Açores, particularmente a ilha do Faial, assumiram nos anais da baleação americana. Fê-lo a partir de uma investigação aturada e rigorosa alicerçada em documentação de origem e natureza diversificada, a que aliou uma estrutura narrativa e um tipo de discurso que valorizam sobremaneira o aprofundamento e inovação que o seu estudo transportou para a historiografia da contemporaneidade açoriana, abrindo-lhe novas perspectivas de análise em diversos domínios.

Carlos Cordeiro

Professor Auxiliar com Agregação da Universidade dos Açores

Introdução

“Following the pattern, the ship made her landfall off Fayal and the captain went ashore to recruit additional men before heading down the South Atlantic”¹.

In John Leavitt, *The Charles W. Morgan*, Mystic, Mystic Seaport, 1973, p. 7.

“Most of the vessels found their way about Cape Horn, after touching perhaps at Fayal in the Azores or cruising for a time off Brazil Banks”².

In Foster Rhea Dulles, *Lowered Boats. A Chronicle of American Whaling*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1933, p. 56.

O gosto e o interesse pelo estudo da história dos Açores que ocupa o período que decorre entre meados do século XVIII e os anos finais do primeiro quartel do século XIX, ou seja, entre a criação do regime de Capitania-Geral nos Açores e o pronunciamento liberal em Portugal, a que corresponde o começo da desagregação do regime introduzido no arquipélago por Pombal, levar-me-ia inevitavelmente a um auspicioso encontro com a família Dabney e, como resultado, com a multiplicidade das actividades e iniciativas que sob o vantajoso estatuto consular desenvolveram nas ilhas, em particular na ilha do Faial. Trata-se de uma presença que vai muito para além das balizas temporais acima referenciadas, decorrendo entre 1806, data da chegada à ilha do Faial de John Bass Dabney, primeiro Cônsul dos Estados Unidos da América nos Açores, e o ano de 1892, data em que o terceiro cônsul daquela nação e neto do



Cônsul Charles William Dabney – Gravura que ilustra o “Esboço Biográfico” da autoria de Ernesto Rebelo publicado no *Almanak Popular dos Açores para 1873*.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

primeiro, Samuel Wyllys Dabney, regressaria com a família, definitivamente, àquele país. Pelo meio, marcando de forma especialmente relevante a vida social e económica do Faial, merece referência destacada Charles William Dabney.

À semelhança dos outros dois, mas por tempo bem mais dilatado, exerceu igualmente o cargo consular³. O longo período durante o qual viveram na ilha do Faial com numerosa família, frequentemente alargada a parentes e a amigos que aqui vinham de visita, além de um numeroso cortejo de visitantes ocasionais, e a importância das actividades que exerceram em diversificados negócios levados a cabo numa escala à dimensão do Atlântico, justifica certamente a designação que temos utilizado para distinguir esta época ímpar na história faialense – “O Século Dabney”. Usámos a expressão pela primeira vez em artigo assinalando o centenário da partida da família Dabney⁴ e, quando candidatámos um projecto de investigação à obtenção de uma Bolsa de Pós-Doutoramento à Fundação para a Ciência e a Tecnologia, adoptámos a mesma designação. A investigação então realizada, nomeadamente a que tem a ver com a correspondência expedida pelo Consulado Americano nos Açores, com sede no Faial⁵ e, sobretudo, a que levámos a efeito na “New Bedford Whaling Museum Research Library”⁶, complementada pela pesquisa levada a cabo no “Melville Room” da “New Bedford Public Library”, estimularam o nosso interesse pela actividade baleeira no Atlântico. Não será mesmo exagerado afirmar que uma parte muito significativa da correspondência consular a que nos referimos, tem por tema a actividade da frota baleeira em cruzeiro pelas ilhas dos Açores e toda uma ampla variedade de situações em que navios e os marinheiros se envolviam, para além do simples registo oficial da escala. Será difícil avaliar a importância relativa desta actividade no quadro dos multifacetados interesses da Casa Dabney & Sons, mas terá desempenhado certamente lugar muito destacado nos negócios da firma. O papel assegurado pelo porto da Horta relativamente à escala de navios da frota baleeira americana era, naturalmente, conhecido. Todavia, as tarefas de investigação realizadas sobre a documentação que fomos tratando, permitiram aperceber que a importância do porto faialense e a intervenção da família Dabney a este nível, alcançam, de facto, dimensão inusitada.

Por tudo isso se justifica o empenho neste trabalho que pretende destacar o protagonismo da ilha do Faial numa actividade tão relevante e para a qual o seu porto e a sua abrigada baía contribuíram de forma muito expressiva. Longe de se tratar de uma intervenção marginal, ao papel dos Açores e do porto da Horta tem de reconhecer-se uma importância apenas compreensível quando nos apercebemos de que a história da indústria baleeira dos Estados Unidos da América pode, verdadeiramente, merecer uma leitura que a credencia como a última grande aventura no quadro das realizações que modelaram o Atlântico, ajudando a afirmar uma perspectiva historiográfica inovadora que alguns, em afirmação não isenta de controvérsia, situam no quadro da construção de uma multifacetada “Civilização Atlântica”⁷.

CAPÍTULO 1

O Estado da Questão

BALEEIROS DOS AÇORES NA FROTA AMERICANA – UM RECONHECIMENTO ADIADO

Uma certa cristalização de pontos de vista elaborada em torno de algumas ideias assentes numa historiografia herdada de autores como António Lourenço da Silveira Macedo e de Marcelino Lima, aparentemente não alicerçada em fontes sólidas no que respeita a alguns factos e acontecimentos que lhes eram mais familiares, tem autorizado a formulação de generalizações que acabam por dar lugar a alguma falta de rigor e, até, a uma desfocagem relativamente ao contributo dos Açores na construção da história da actividade baleeira dos Estados Unidos da América. É bem provável que a familiaridade daqueles autores com a frequência do porto da Horta pelos navios baleeiros americanos observada como algo de vulgar, não os estimulasse no sentido de uma atenção mais objectiva. Afinal este, como sempre sucede, um dos inconvenientes da falta de distanciamento temporal que prejudica uma mais adequada e precisa avaliação.

De facto, quando se assume de forma acrítica que o arquipélago desempenhou um papel relevante no sucesso da indústria da “caça” à baleia levada a cabo pela frota *yankee*, desde as últimas décadas do século XVIII, mas sobretudo no século XIX, fica por conhecer-se, com um mínimo de rigor, qual a real dimensão desse contributo. É verdade que o artigo de João Afonso *Baleação pelos Açores na dinâmica Atlântica desde o século XVIII*¹ e a sua obra maior editada em 1998, *Mar de baleias e de baleeiros*², fazem referência à importância do contributo do baleeiro açoriano para o sucesso da indústria baleeira dos Estados Unidos. A afirmação é tanto mais merecedora de destaque quanto a historiografia americana, até há bem pouco tempo, quase ignora esta participação, limitando-se a um registo de circunstância relativamente à presença de baleeiros das ilhas dos Açores, e também de Cabo Verde, a bordo dos navios da frota americana. Isto mesmo é sublinhado por João Afonso, ao considerar o distanciamento que a história americana dedicada a este sector tem manifestado³. Vai mesmo mais longe, ao afirmar que

“O Portugal baleeiro, pelos Açores e por açorianos, não tem passado em termos suficientemente explícitos para a história baleeira mundial”⁴.

Todavia, num estilo que é peculiar na sua escrita e tendo privilegiado, por vezes, uma narrativa de recorte literário de inquestionável elegância, João Afonso terá valorizado menos

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

alguns aspectos interessantes, como sejam, por exemplo, os que têm a ver com a história económica e que serão reveladores de realidades menos abordadas. Por outro lado, o discurso de João Afonso faz uma abordagem que, de forma deliberada, não tem a preocupação de separar a baleação oceânica da baleação “sedentária” praticada nas ilhas a partir de meados do século XIX. O seu livro, afinal, como reconhece, é uma celebração deste todo inseparável a que, feliz e apropriadamente, deu por título *Mar de Baleias e de Baleeiros*.

No tocante a contributos mais recentes, refira-se o louvável esforço levado a cabo por João Gomes Vieira⁵ o qual, todavia, para além de uma opção privilegiando a componente iconográfica, não acrescenta muito ao conhecimento sobre o contributo açoriano para a baleação dos Estados Unidos da América e sobre o qual João Afonso tem claramente a primazia. Acrescenta, isso sim, conhecimento do maior interesse sobre a participação mais tardia do baleeiro de Cabo Verde a bordo dos navios americanos, partilhando aventuras e agruras com os açorianos numa longa e sofrida errância pelos quatro cantos do planeta.

Os protagonistas, tanto no que tem a ver com os açorianos que se faziam ao mar nos navios da frota baleeira americana em escala pelas ilhas, como no que respeita à importância relativa que algumas delas assumiram na história da indústria baleeira dos Estados Unidos da América, timidamente recordados na historiografia americana, merecem diversa avaliação quanto aos méritos e aos créditos que àqueles e a estas, terá de reconhecer-se⁶.

A verdade é que alguma bibliografia de língua portuguesa, fixando abordagens genéricas e divagando num quadro geográfico e temporal difuso, terá aligeirado um tanto a leitura do sentido e do significado da participação açoriana na indústria baleeira americana. É indispensável sublinhar, para que se ganhe uma perspectiva clara da grandeza do envolvimento açoriano em toda a sua plenitude, que o arranque da emigração açoriana para os Estados Unidos – uma outra componente da afirmação da ousadia das gentes das ilhas – está intimamente associado à indústria baleeira americana⁷. Em ambas as circunstâncias, naturalmente com valorações distintas, haverá que enaltecer a fortaleza de espírito desta gente de forte ténpera, devolvendo ao baleeiro açoriano em particular, que fez desse embarque aventureiro a bordo de centenas de navios, passaporte para alcançar o seu sustento e esperança de desafogo, a dignidade do seu firme carácter e da sua enorme coragem física e moral.

Apesar destas considerações, dir-se-á que já muito foi dito e escrito sobre o envolvimento dos Açores e dos açorianos na história da actividade baleeira dos Estados Unidos da América. Porém, bem pouco será quando nos apercebemos da real dimensão desse contributo que só pode apreciar-se num plano de uma imensa grandeza, sugerindo mesmo contornos de epopeia. Atrever-nos-íamos mesmo, numa perspetivação mais ampla, a considerar que estes portugueses dos Açores como que deram continuidade à história da expansão portuguesa de Quinhentos, desbravando outros caminhos e ajudando a erguer a história do Novo Mundo que a Ocidente fez surgir a nação Americana e afirmar-se a outra margem do Atlântico.

Estas considerações ganham ainda mais sentido enquanto afirmação de um protagonismo que a historiografia americana refere escassamente sendo que, quando o faz, a maioria das vezes avalia de forma depreciativa o carácter do baleeiro açoriano que, com maior frequência desde começos do século XIX, se alistou nos navios da frota baleeira *yankee*. Mesmo em obras recentes é surpreendente esta ausência de objectividade⁸.

Porque, na verdade, o envolvimento açoriano na “caça” à baleia desenvolvida pelos Estados Unidos, com ênfase especial para o período que medeia entre o final da Guerra de 1812 e o final da Guerra da Secessão⁹, alcançou uma tal importância e dimensão, que o mínimo que pode afirmar-se é que estamos, com certeza, também em presença de um capítulo da nossa história insular que configura a realização de um feito digno de ser enaltecido. O arrojo e a enorme capacidade de sacrifício da juventude de algumas ilhas açorianas, levando à renúncia da condição íntima de pertença a uma família e a uma pequena comunidade, típica das gentes insulares, e à ruptura desses laços, num distanciamento medido na lonjura de oceanos e continentes e imaginado numa escala temporal em que a ausência podia prolongar-se por longos quatro anos, na espera de um reencontro, quantas vezes contrariado pela morte ou pela fatalidade que o malogro de um projecto frustrava. E isto é tanto mais extraordinário, quanto se sabe que não está em causa apenas o feito isolado de uns quantos jovens que se afoitavam a embarcar “de salto”, mas sim um verdadeiro peregrinar de muitas centenas de açorianos que no rolar de mais de um século, persistentemente, quase sempre na hierarquia mais modesta da tripulação que se acomodava, sem apelo, “before the mast”¹⁰ – ou, menos frequentemente, como “trancadores” ou oficiais de menor graduação – arrostaram com tormentas nas rotas de todos os mares ou no desterro dramático do desembarque forçado e, quantas vezes, refugiados no expediente da deserção de uma qualquer barca baleeira quando a violência dos capitães, acrescentando à dureza da faina e do trato, implicava o recurso à fuga, não raro na desolação de terra inóspita numa estadia tantas vezes sem regresso. E esta debandada, desde bem cedo, assumiu proporção apreciável, como se pode depreender de ofício datado de 1839 da lavra do Capitão do Porto da Horta¹¹.

Pedro da Silveira, poeta açoriano nascido na ilha das Flores, ali mesmo à beira do “Canal da América”¹² e à vista das velas que vinham de Leste, apercebeu de forma genial esta realidade que burilou nos versos magníficos do seu poema “Romance”:

“Tio Antonho Cristove conte
aquele caso da viagem...
(.....)
Nas horas longas da vigia
Antonho Cristove subiu aos mastros.
Trancou baleias em todos os mares
- nas águas frias do Ártico,
no mar quente do Pacífico ...
(.....)

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

... e ficaram marcadas no seu corpo
raivas de capitães americanos,
de capitães açorianos,
de capitães de Cabo Verde ...

A ilha sempre dentro em si
e a esperança de voltar ...
(.....)
Ti Antonho Cristove conta a sua vida
e os seus olhos descorados
olham ainda para o mar
num jeito de quem navega”¹³.

É para esta gente que, da forma mais veemente, é preciso reclamar lugar de eleição na construção de uma relação persistente e duradoura unindo estas ilhas ao continente americano que confere sentido a uma história comum que tem de ser devidamente valorizada.

AS ORIGENS E OS PRECONCEITOS

Não é tarefa simples determinar quando começou a verificar-se, com alguma regularidade, o embarque de açorianos aproveitando a frequência das águas do arquipélago por navios baleeiros vindos da costa americana. Sendo em geral aceite que a descoberta de cachalotes nas águas açorianas pela frota de Nantucket, recuará ao ano de 1765¹⁴, é improvável que nessa época mais recuada, em que a tonelagem das embarcações atingia valores bem modestos, se verificasse já o embarque de açorianos em número expressivo, até porque as viagens tinham curta duração e as equipagens estariam completas à partida dos Estados Unidos. Apesar de tudo, de acordo com a estatística compilada pela “United States Commission of Fish and Fisheries”, relativa aos tempos coloniais da América inglesa, naquele remoto ano de 1765 a frota baleeira já totalizava 101 navios registando uma produção de 11.512 barris¹⁵.

O certo é que nas ilhas açorianas desde cedo os navios de Nantucket arrecadariam quantidades apreciáveis de óleo¹⁶.

Num exercício um tanto especulativo, sem esquecer as informações que nos dão conta da presença de baleeiros açorianos a bordo de navios americanos em datas tão remotas como o ano de 1808¹⁷, temos de ter em conta as condições políticas posteriores à declaração da independência dos E.U.A. De facto, os anos que se seguiram à Guerra da Revolução, implicaram uma forte redução da frota em consequência da destruição de muitas embarcações¹⁸. De uma frota de 150 navios quando a guerra teve início, Nantucket chegou ao seu termo com apenas 30 dessas embarcações¹⁹. Seguir-se-ia um longo período de recuperação e, entrados no século XIX, os Estados Unidos passariam por um período de dificuldades no que toca ao seu relacionamento com a Inglaterra, levando a uma série de restrições no trato comercial entre os dois países, culminando com a Guerra de 1812 cujo termo, pela via da

diplomacia, apenas se verificou em 1815 com o Tratado de Ghent. De novo sujeita a um período de recuperação, a frota baleeira apenas ganharia alento no final da década e, neste quadro, já com o porto de New Bedford a ocupar posição dianteira como capital baleeira dos E.U.A.

Entrava-se na chamada “Época de Ouro” da indústria baleeira Americana a prolongar-se pela década de 50²⁰. Neste quadro de estabilidade, que se manteria até à Guerra da Secessão, é muito plausível que a procura de tripulantes tenha ocorrido com frequência e de um modo quase rotineiro a partir da década de 20 do século XIX.



Navios baleeiros no porto de New Bedford.

Num contexto de dificuldades impostas por um sistema social polarizado numa elite insular minoritária e detentora da riqueza fundiária a que acrescia uma população abundante na disputa de recursos escassos, a gente mais jovem das ilhas tinha razões para desejar partir em busca de uma vida mais desafogada. As exigências do serviço militar,

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

sobretudo os recrutamentos ordenados pela coroa após a fixação da corte no Brasil no ano de 1808 e a prática de uma política expansionista na zona do Prata, constituiriam uma razão adicional para levar muitos jovens a embarcarem na aventura da baleação americana, movidos pelo anseio de, no termo de uma longa viagem de três ou quatro anos, chegar aos Estados Unidos da América aonde os familiares se lhes reuniriam para uma vida nova e promissora.

Quem eram estes jovens que de um dia para o outro, pela calada da noite em qualquer recanto da costa mais retirado de vistas indesejáveis, se afoitavam a defrontar os desafios de uma profissão duríssima a que eram estranhos, embarcando num qualquer navio da frota baleeira *yankee* e arrostando com o perigo dos mares e tempestades até ao limite mais remoto de todos os oceanos em busca de baleias? Provavelmente os jovens mais vigorosos entre a gente açoriana que, sobretudo nas ilhas das Flores, Faial, Pico, S. Jorge e Graciosa, consumiam o seu ânimo e a sua força no amanho de terras e vinhedos na espera incerta de uma colheita em que ao dízimo, rendas e encargos caberia uma boa parte. E gente, de um modo geral, ordeira, temente a Deus, conformada, simples e iletrada em que a maior ambição era garantir sustento e sobrevivência para si e para os seus.

Estranha-se, por isso, que em diversa bibliografia americana os açorianos, frequentemente associados por esses autores aos cabo-verdeanos e aos nativos das ilhas dos Mares do Sul, sejam apresentados com recurso a abundante adjectivação, como gente pouco recomendável, contrastando com os virtuosos naturais da Nova Inglaterra²¹. É isso mesmo que Foster Rhea Dulles, citando J. R. Brown, afirma ao considerar que os portugueses não passam de rufiões amontoados no ambiente escuro e bafiento dos alojamentos da proa. Mas o que Brown de facto afirma, faz do “fo’c’sle”, como se popularizou no trato coloquial da marinhagem, um local cujas características tinham a ver com a própria origem étnica de quem o habitava:

“It would be difficult to give any idea of our fore-castle. In wet weather, when most of the hands were below, cursing, smoking, singing, and spinning yarns, it was a perfect Bedlam. Think of three or four Portuguese, a couple of Irishmen, and five or six rough Americans, in a hole about sixteen feet wide, and as many, perhaps, from the bulk-heads to the fore-peak [...]. It would seem like exaggeration to say, that I have seen in Kentucky pig-sties not half so filthy, and in every respect preferable to this miserable hole: such, however, is the fact.

In this loathsome den, the Portuguese were in their element, revelling in filth, beating harsh discord on an old viola, jabbering in their native language, smoking, cursing, and blackguarding”²².

Hohman consegue recorrer a uma linguagem ainda mais áspera, ao considerar que à medida que os Americanos de boa condição abandonavam o “fore-castle”, eram substituídos

“...by criminal or lascivious adventurers, by a motley collection of South Sea Islanders known as Kanakas, by cross-breed negroes and Portuguese from the Azores and Cape Verdes, and all the outcasts and renegades from all the Merchant services of both the Old World and the New”²³.

Não faz sentido que o apreço manifestado por alguns autores relativamente aos homens que embarcavam a bordo dos navios baleeiros, apenas autorize uma leitura restrita aos de naturalidade americana. A este propósito, são ajustadas as palavras de Mary Chipman ao afirmar, em referência a uma viagem iniciada em 1856 – já quando os açorianos formavam importante contingente no conjunto das tripulações dos navios baleeiros, que

“[...] The courage and the determination of the men who sailed them and the privation and isolation which they voluntarily endured are unparalleled in American history even in the better publicized exploits of the frontier scouts and pioneer settlers”²⁴.

Assim, recomenda-se ao leitor que não se fixe apenas nos “virtuosos cidadãos da Nova Inglaterra”. Como se faz idêntica recomendação para o uso de reservas na leitura de uma afirmação de John Frost que parece excluir todos aqueles que não foram portadores da herança genética transmitida pela gente que o *Mayflower* fez desembarcar nos idos de 1620. Diz aquele autor:

“The American spirit has found no more brilliant fields for the display of hardihood and enterprise than whaling affords. The dangers to be encountered in the pursuit are recommendations rather than objections in the eyes of the bold and persevering seamen of New England”²⁵.

Que espírito americano é este? Apurado através de que critérios de filtragem étnica? E quem eram estes “persevering seamen of New England”? Quem eram estes “yankee whalemens” aos quais Hyatt Verrill também se refere como “the bravest, most adventurous and hardiest”²⁶?

Certamente que o preconceito e uma visão racista do “outro” subjaz ao modo como o baleeiro açoriano é muitas vezes retratado nos escritos de origem anglo-saxónica sobre a actividade baleeira²⁷. Esta visão transparece na própria literatura de natureza mais geral²⁸. Bastará, neste particular, uma breve leitura das páginas de Mark Twain no seu *The Innocents Abroad*, e não apenas as que dedicou ao Faial e aos faialenses a propósito da sua brevíssima estadia na cidade da Horta em 1867 quando era passageiro a bordo do *Quaker City*²⁹.

Por fim, não se pense que a fuga dos “persevering seamen of New England” foi coisa tardia. Atentemos nas considerações do mesmo Elmo P. Hohman que dirigiu aos baleeiros de outras proveniências, que não os de origem *yankee*, palavras tão brutais como as que acima se citam:

“ More and more the intelligent and ambitious young American refused to go to sea, even in New England, and least of all on a whaler. This drift away from the sea began as early as the thirties, was greatly accelerated during the fifties by the lure of California gold, and was completed during Civil War”³⁰.

Afinal, se é certo que a história da baleação Americana ocupa todo o século XIX, prolongando-se ainda até 1927, o crescente contributo dos “intrusos” terá sido uma constante

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

desde bem cedo. Ou essa gente pouco recomendável não estava a bordo dos navios que justificaram o apreço orgulhosamente manifestado por Eric Jay Dolin quando afirma, em obra bem recente:

“Thousands of American ships manned by tens of thousands of men killed hundreds of thousands of whales, which were processed into products and profits that in turn created great fortunes and spurred the formation and growth of the nation”³¹

Exige-se um balanço mais objectivo e imparcial que tenha em conta a abrangência das vertentes que a participação açoriana abarca. Stuart Frank no prefácio do livro de João Gomes Vieira aproximou-se de uma visão que abre perspectivas mais ajustadas a uma análise intelectualmente honesta. Ficam as suas justas considerações:

“For more than two centuries Americans and the people of the Azores have enjoyed a special, uniquely affectionate relationship that has contributed immeasurably to the well being, aesthetic diversity, and cultural effervescence of both”³².

E para concluir, recorremos a outro testemunho insuspeito, na pessoa do actual Presidente do New Bedford Whaling Museum, James Russell, em afirmação fundada em mais larga visão e certamente bem ponderada:

“The largely Quaker merchant-financiers, who dominated the industry, practiced a conveniently egalitarian system of employment that tended to accept able participants, regardless of race, creed, or gender. The prevailing atmosphere of tolerance made New Bedford a refuge for escaped slaves and a destination for immigrants. By the early 1800s, the region’s hundreds of whaleships set forth on lengthy voyages that took them around the world”³³.

UMA PRESENÇA QUE SE AFIRMA E CONSOLIDA

A leitura de alguma literatura baleeira de língua inglesa e a consulta de algumas obras consideradas como clássicos na historiografia norte-americana sobre o tema da baleação *yankee*, apresenta, como acima já se deixou referido, uma visão negativa sobre o perfil do açoriano enquanto elemento integrante das tripulações dos navios da frota baleeira dos Estados Unidos. É tão desfavorável a visão oferecida por aqueles autores, formulada, aliás, em termos preempatórios, que quase desencoraja qualquer intenção orientada para a valorização do esforço da gente destas ilhas dos Açores para o sucesso da indústria baleeira americana.

O reconhecimento da simples presença de açorianos a bordo dos navios baleeiros foi testemunhada desde que a actividade começou a merecer a atenção de americanos com vista ao registo do seu historial. Sem exprimir a esse propósito qualquer juízo de valor quanto ao carácter dos baleeiros açorianos, Starbuck, em obra de 1877, dá conta dessa presença nestes termos:

Capítulo 1 – O Estado da Questão

“Formerly the crews were composed almost wholly of Americans, but latterly they were largely made up of Portuguese shipped at the Azores, a mongrel set shipped anywhere along the western coast of South America, and Kanakas shipped at the Pacific islands”³⁴.

Sem o propósito de escrever história, Herman Melville na sua incontornável obra *Moby-Dick*, editada pela primeira vez em 1851, um quarto de século antes de Starbuck, já havia constatado o facto, afirmando que

“As for the residue of the Pequod’s company, be it said, that at present day not one in two of the many thousand men before the mast employed in the American whale fishery, are Americans born, though pretty nearly all the officers are. [...]. No small number of these whaling seamen belong to the Azores, where the outward bound Nantucket whalers frequently touch to augment their crews from the hardy peasants of those rocky shores”³⁵.

Hyatt Verril, relativamente a Starbuck, também é menos avaro no juízo emitido, embora tome como referência temporal uma época mais tardia em que a presença dos ilhéus era já muito evidente. Escreve assim:

“But the whalemens who ship on the few whaling vessels that sail from New Bedford to-day are mainly men of a different sort – Portuguese from the Azores or the Cape Verde Islands – many of them nearly full-blooded negroes and black as ebony, but hard working, industrious and good whalers.

These men «know the ropes», they are well able to look out for themselves, and are far too experienced, too wise and too «canny», as a Scotchman would say, to be misled, robbed or cheated by the sharpest shark or outfitter that ever disgraced New Bedford’s waterfront with his presence.

Even the captains of to-day are mostly Portuguese and many of the vessels are Portuguese-owned, for the natives of the Western Islands are satisfied with smaller profits, can live more cheaply, and are more thrifty than their American predecessors”³⁶.

Num dos clássicos da bibliografia baleeira da lavra de Ashley, coisa idêntica a Starbuck lá deixou, ainda que repassada de um tom menos simpático:

“ But beginning with the decline of the fishery and its attendant loss of glamour, the youth of the country turned elsewhere and the character of crews changed. For some time it was the custom to recruit at the Azores and the Sandwich Islands, and these islands furnished large numbers of men. [...]. As it became more difficult to secure crews, the agents became less particular. After engaging enough whalemens to man the boats, they filled up with anything that was available”³⁷.

Na obra mais recente em que a história da actividade baleeira americana foi abordada, sendo embora trabalho de inquestionável interesse para uma visão global sobre o tema, a aparição dos açorianos é referida a propósito do *Panorama* de Russel e Purrington que às duas ilhas do canal do Faial e Pico dedicaram dois monumentais quadros muito expressivos

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

do ponto de vista da baleação³⁸. No entanto, sob a inspiração da invulgar pintura daqueles artistas, Samuel Eliot Morison foi menos contido na apreciação ao baleeiro açoriano, afirmando

“ [...] but they were a profitable place of call [the Azores], to get rid of «greenhorns» who couldn't take it, and sign on Azoreans. These men were excellent sailors, who were willing to work their way to New Bedford (after three years at sea) just for the ride”³⁹.

Longos anos teriam de decorrer para que séria e aprofundada investigação histórica permitisse a elaboração de obra condigna reflectindo a verdadeira dimensão da participação da gente das ilhas portuguesas dos Açores e de Cabo Verde no desenvolvimento da actividade baleeira dos Estados Unidos.

SUBITAMENTE, NO VERÃO DE 2010

Por mais que se estranhe o recurso a este título com ressonâncias de um clássico do cinema, a verdade é que foi mesmo no Verão do ano de 2010 que ocorreram dois factos notáveis, os quais, estou certo, irão ter forte impacto na mudança daquela visão reveladora de um inaceitável deficit quanto à avaliação do contributo dos açorianos na história da indústria baleeira dos EUA.

Numa muito louvável iniciativa do “New Bedford Whaling Museum”, foi inaugurada a “Azorean Whaleman Gallery” que se constitui numa mostra permanente de apreciável dimensão, integrada no espaço do museu e apresentando elucidativo conteúdo documental, na qual fica patente a grandeza do significado da participação do baleeiro açoriano e também do cabo-verdeano. Como já afirmámos, é um admirável tributo que retrata, com criterioso uso de recursos ao nível das peças e da iconografia expostas, o que representou, de facto, a presença tão significativa do baleeiro das ilhas dos Açores e de Cabo-Verde, que o respeito pela verdade e objectividade históricas não podiam ter omitido durante tanto tempo.

Num plano diverso mas numa feliz coincidência com a iniciativa anterior, o “Center for Portuguese Studies and Culture” da “University of Massachusetts”, Dartmouth, editou um livro notável da autoria do Professor Donald Warrin que inflecte, de um modo radical, a leitura redutora de que até agora se dispunha⁴⁰. *So ends this day. The Portuguese in American Whaling. 1765-1927*, assim se intitula este magistral trabalho, é o resultado de uma investigação longa e profunda de um historiador americano apostado na busca da verdade quanto à real dimensão do envolvimento do baleeiro português das ilhas dos Açores e de Cabo Verde, estas últimas então parte do antigo Ultramar Português. Com o irrefutável testemunho proporcionado pelo recurso a abundante acervo de fontes primárias, Donald Warrin afirma, de forma límpida, a grandeza e a enorme importância desta gente simples mas corajosa, oferecendo ao leitor uma narrativa fascinante em que o relato objectivo se deixa embrenhar nos meandros mais obscuros de uma aventura quase irreal, deparando nas mais inóspitas paragens do globo com açorianos cujo perfil traz ao espírito a lembrança de personagens arrancadas aos mais ousados episódios da gesta épica da expansão portuguesa. Em recente

recensão deste livro, que é certamente a mais importante obra alguma vez publicada sobre o numeroso embarque de açorianos na história da baleação dos EUA, coloquei, nos termos que seguem, esta interrogação:

“... se o protagonismo dos baleeiros portugueses dos Açores e de Cabo-Verde na história da baleação americana, à qual não é possível recusar a marca distinta de um empreendimento verdadeiramente épico, não representa para nós como que um prolongamento ou um capítulo em jeito de adenda, na prossecução da grande aventura do desbravamento dos Oceanos que os portugueses realizaram desde Quatrocentos”⁴¹.

Este livro é, também, um convite a uma reflexão sobre a interrogação que deixo.

Referidos estes dois acontecimentos, consubstanciados numa exposição permanente e numa edição, aquela e esta merecedoras do maior reconhecimento face à excepcional qualidade que tem de conceder-se-lhes, parece que estamos de facto a assistir a uma viragem clara em que se perspectiva uma nova abordagem quanto aos créditos a que o baleeiro dos Açores tem direito.

Certamente com um sentido bem diverso daquele que a visão mais redutora de Hyatt Verril tem implícita, vem a propósito recordar uma das suas afirmações:

“ Few of us realize how much we owe the whalers, the prominent part they played in our history, the prosperity and the wealth they brought to the infant Republic, or the influence their rough and ready lives had upon the civilization, exploration and commerce of the globe. [...]. No sea was too broad for the whalers to cross; no land too remote, too wild or too forbidding for them to visit. The crushing ice-floes of the Arctic, the vast desolation of the Antarctic, the uncharted reefs of the Pacific or the cannibals of Polynesia held no terrors for the weather-beaten whalemens of New Bedford or Nantucket”⁴².

É claro que Hyatt Verril poderá não ter pensado neles, mas muitos açorianos andaram por aquelas paragens, navegaram aqueles mares e de rosto curtido pela maresia ou crestado pelo frio dos gelos, passadas as tormentas e os medos que o desconhecido impõe, mesmo aos mais corajosos, voltavam de quando em vez às pedras negras das suas ilhas, ostentando na orelha a argola reluzente do ouro a atestar a passagem do Horn, qual certificado de bravura. Os açorianos foram parte inseparável desta odisseia.

No prefácio do livro de Donald Warrin, timidamente, Stuart M. Frank sempre deixa escapar este velado reparo:

“The critical role of Portuguese Islanders in this American whaling milieu is also frequently underestimated”⁴³.

Afinal, Donald Warrin foi bem mais longe do que o autor do prefácio da sua obra sugere.

Provavelmente com objectivo diverso das duas iniciativas acima mencionadas, mas numa atitude consonante e que reflectirá já esta mudança na forma de encarar o baleeiro

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

açoriano embarcado na frota americana, o “New Bedford Whaling Museum” organizou e expôs em várias ilhas do Arquipélago dos Açores no Verão de 2011, uma exposição que intitulou apenas “Exposição sobre Baleação”, a qual, em quinze posters, apresenta uma composição equilibrada de imagens muito expressivas, articuladas com um texto bem construído, em que se transmite uma mensagem que traduz com verdade o significado histórico que temos vindo a sublinhar.

CAPÍTULO 2

O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira *Yankee*

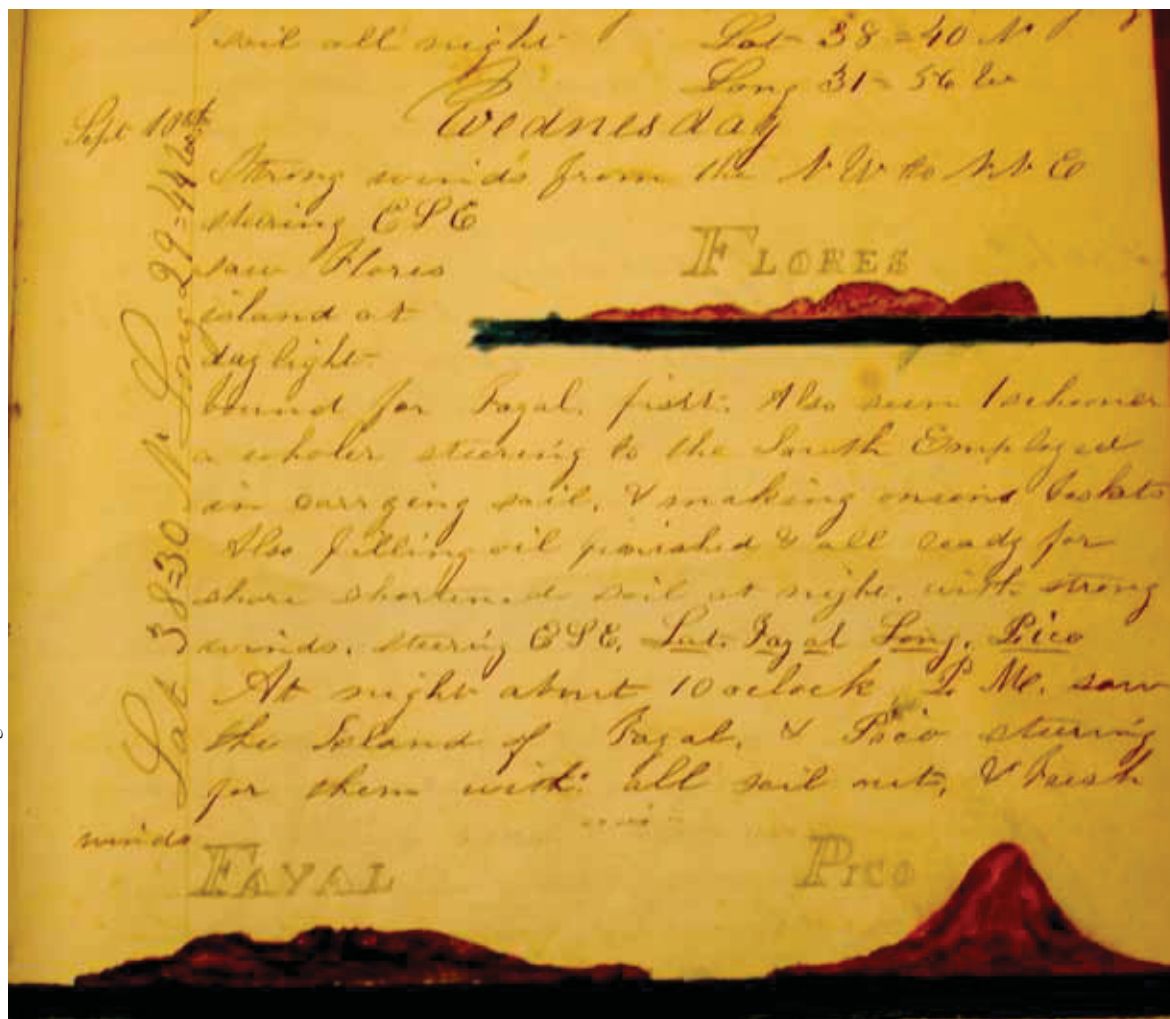
Diversos poderão ser os factores explicativos da preferência dos armadores e capitães dos navios da frota baleeira dos Estados Unidos da América pelo porto da Horta, embora as razões essenciais desta escolha possam ter variado ao longo do período que decorre de meados do século XVIII, quando a zona de “caça” dos Açores começa a ser frequentada, até ao ocaso da actividade já no final da década de 20 do século XX. Como se pode constatar no detalhe do mapa reproduzido, os principais bancos de “pesca” de cachalotes, além dos que se situavam ao longo da costa do Brasil e da Guiana, localizavam-se nas Antilhas, Cabo Verde e Açores e ainda próximo dos bancos da Terra Nova¹.



Detalhe de um mapa em que se destacam os “bancos de pesca” de cetáceos do Atlântico incluindo os que circundam o Arquipélago dos Açores.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quando a actividade se desenvolve e a frequência das águas açorianas passa a ser rotineira, a simples leitura dos diários de bordo revela uma prática comum quanto à rota percorrida pelos navios da frota americana dedicada à caça à baleia em que as ilhas das Flores e Corvo, Pico e Faial, constituem como que um verdadeiro triângulo estratégico na movimentação dos navios baleeiros.



Fragmento do diário de bordo da barca *Chili* em viagem de 1856-60.

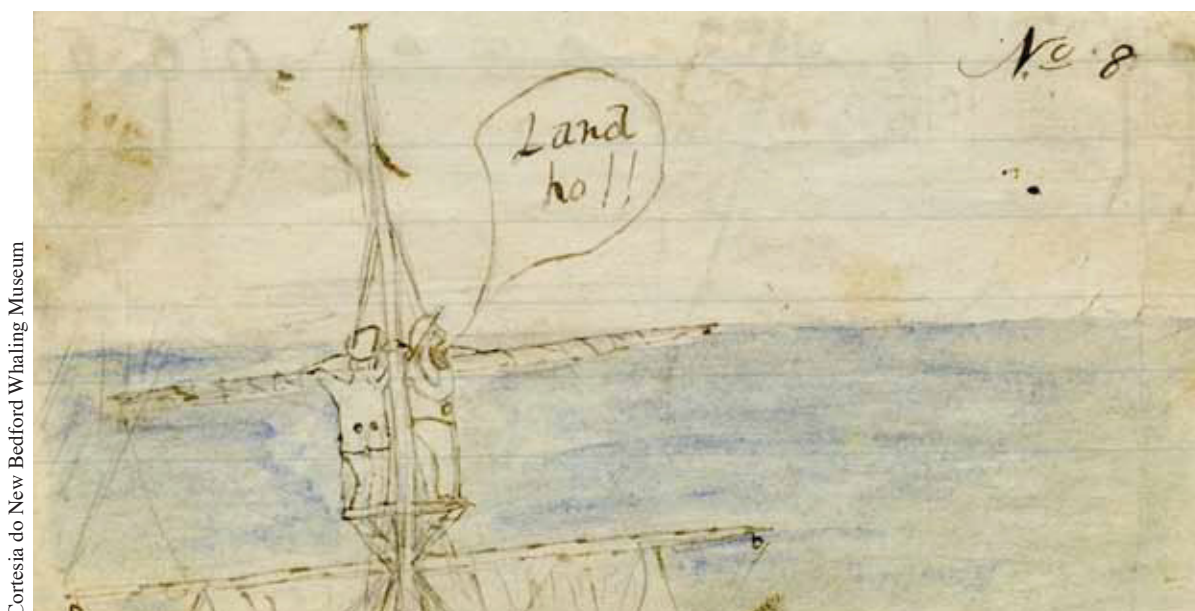
Como esclarece sem lugar a dúvidas o extenso relatório da “United States Commission of Fish and Fisheries”, que temos vindo a citar,

“The usual course of sperm and right whale ships when sailing in the spring or summer is to look the ground over as far as the Western Islands, touch there and get recruits and ship oil, if they have any;

Capítulo 2 – O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira Yankee

then run down and sight the Cape Verde, and sometimes touch there for refreshments and ship men if needed, which is quite often done at the Azores or Western Islands”².

Em qualquer caso, a mais determinante das razões explicativas da escala açoriana, será sem dúvida a localização do arquipélago, e da ilha do Faial em particular, no contexto das condições de navegação então prevaletentes a que se devem associar os factores condicionantes da tecnologia de navegação disponível na época. O facto de as ilhas das Flores e Corvo não disporem de condições de abrigo seguro e também a inexistência de capacidade de apoio logístico adequada, terão limitado as suas oportunidades. Eram de facto as ilhas que primeiro surgiam no horizonte quando os navios vindos dos portos da costa da Nova Inglaterra demandavam o Arquipélago dos Açores, fazendo soar o brado de “Land Ho!” entusiasticamente exclamado pelo vigia de turno.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Aguarela executada a bordo da barca *Sea Ranger*, sob o comando do Cap. Charles Allen no ano de 1869. Os vigias anunciam “Terra à Vista!”, divisando-se ao fundo as ilhas das Flores e do Corvo.

Porém, uma maior vitalidade proporcionada por um desenvolvimento económico e social mais pujantes, potenciado pela excelência das qualidades da baía faialense, fez do porto da Horta a escolha natural de toda a navegação que atravessava o Atlântico, sobretudo após o século XVII quando a escala de Angra perde a relevância de outrora.

Um recente estudo incidindo especificamente sobre a indústria baleeira americana no quadro da navegação transatlântica no período acima referido, sublinha exactamente os factores que fizeram do porto da Horta escala privilegiada da frota dedicada à “caça à baleia”, quando os veleiros iniciavam a sua longa viagem pelo Atlântico sulcando os mares ao sabor

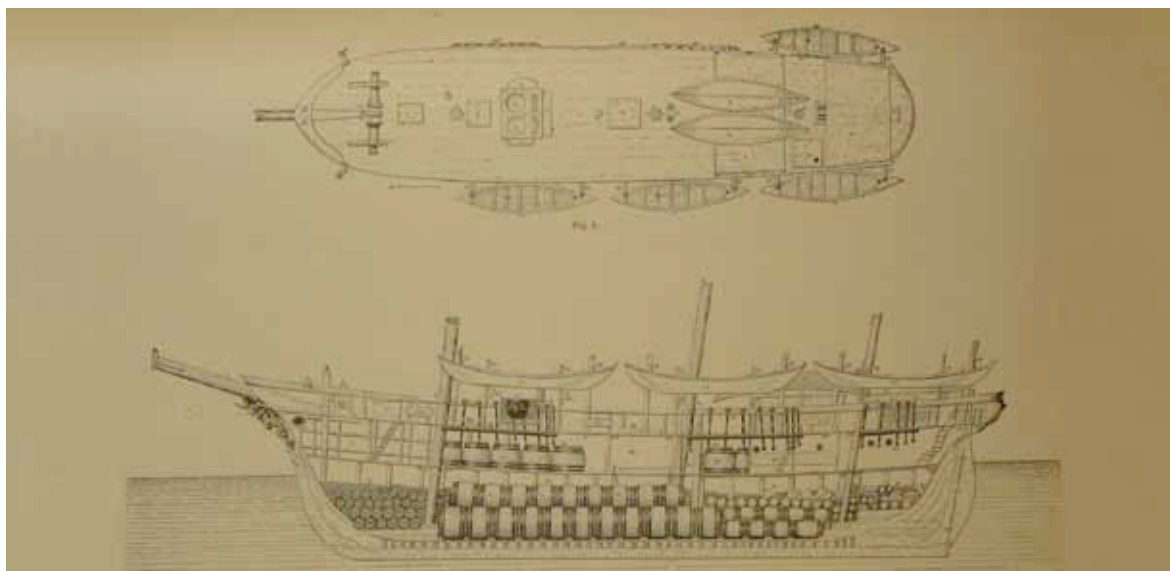
A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

do *Gulf Stream*, detendo-se primeiro nos Açores e seguindo para Sul rumo a Cabo Verde, Tristão da Cunha, Santa Helena e Brasil, antes de se aventurarem, como era mais frequente, na passagem do Cabo Horn a caminho do Pacífico³.

A existência de uma representação consular dos Estados Unidos da América na ilha do Faial poderá ter constituído motivo de acréscimo e de reforço da procura, mas não parece que tenha sido factor decisivo. É apenas em 1790 que o Presidente dos Estados Unidos da América nomeia John Street como Vice-Cônsul no Faial e o primeiro Cônsul para os Açores, John Bass Dabney, só se estabelece no Faial em 1806, pelo que faz todo o sentido considerar que foram as condições naturais proporcionadas pelo porto da Horta o factor que pesou de forma decisiva na afluência à ilha do Faial⁴. Sublinhe-se, que a procura dos mares das ilhas dos Açores pela frota baleeira se inicia em 1765, ainda no período da América colonial sob domínio britânico. Se é certo que as primeiras incursões nos bancos da área dos Açores poderiam fazer parte de uma busca deliberada na diversificação de zonas de pesca, com o tempo parece legítimo pensar-se que a par da logística a frequência destas águas seria rentável. Os autores de uma obra dedicada ao estudo da economia da operação baleeira dos Estados Unidos defendem esta ideia

“Leaving aside luck (perhaps the most important factor), the productivity of a whaling venture was strongly influenced by the choices of its agent as he planned the voyage.. The first was the ground to be hunted”⁵.

Depois, como defendem aqueles autores, vinha a escolha do tipo de navio e a sua tonelagem, em que a maioria eram galeras e barcas.

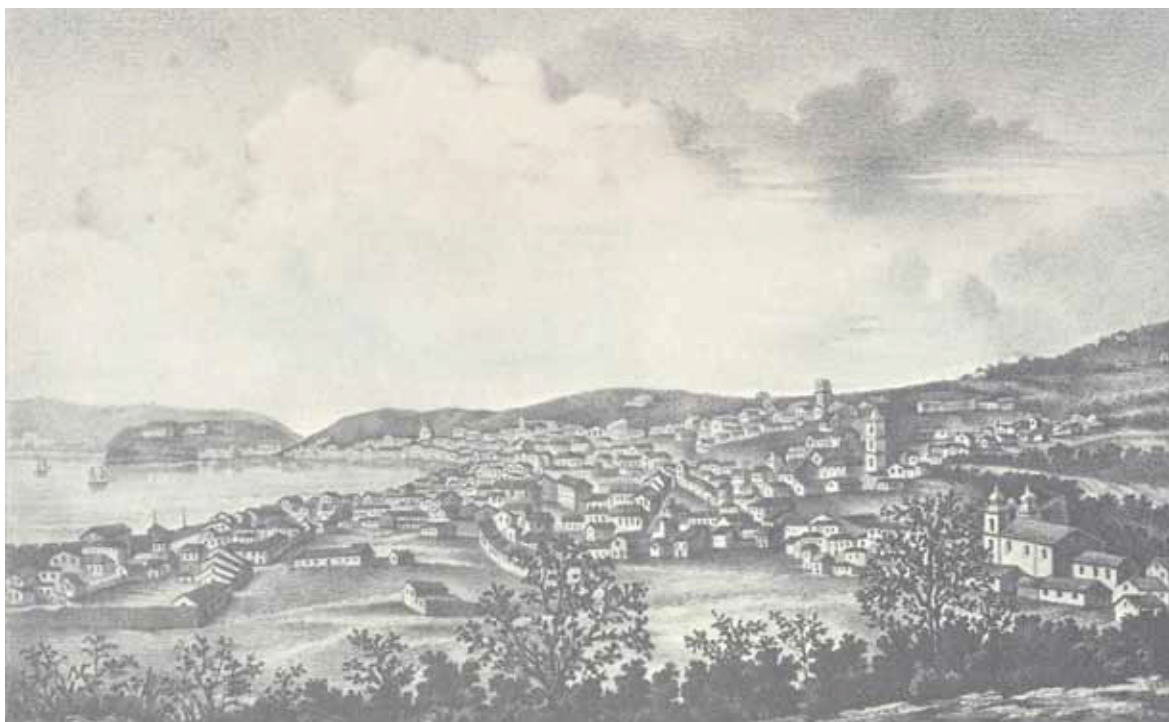


Vista do convés e plano de um corte da barca *Alice Knowles*. Em destaque a estiva dos cascos e dos mantimentos.

Capítulo 2 – O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira *Yankee*

Mas importa destacar a sua ideia de que o Atlântico era zona de grande importância, sendo que, na contabilização das saídas de New Bedford entre 1789 e 1927, de um total de 4.731 viagens, 2.135 se destinaram ao Pacífico, ocupando o topo da lista, e logo a seguir, o Atlântico com 1.514, em que num vasto grupo dos chamados “whaling grounds” se incluíam as “Western Islands”⁶.

Seria longa a lista das fontes a que poderíamos recorrer no sentido de comprovar, através dos testemunhos que a literatura especializada nos oferece, a omnipresença das referências à ilha do Faial como escala privilegiada dos navios baleeiros em cruzeiro pelo Atlântico Norte. Porém, antes de abordarmos a questão da sua relevância pela via mais eloquente que é a dos números que as estatísticas nos proporcionam, será certamente interessante referir alguns aspectos que comprovam a importância da ilha do Faial e do porto da Horta neste contexto da indústria baleeira americana.



Vista da Cidade da Horta e da sua baía em gravura de meados do Século XIX.

Refira-se, entretanto, independentemente da actividade baleeira, que a cartografia dedicada aos Açores, concede lugar destacado à ilha do Faial quando se trata de individualizar informações, rumos e instruções à navegação demandando a baía da Horta. Mesmo os guias náuticos de finais do século XVIII e de começos do século XIX, não deixavam de incluir dados com assinalável detalhe, a comprovar uma importância certamente justificada pela procura do porto faialense⁷.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Note-se, porém, que no âmbito mais restrito da sua valia para a indústria baleeira, alguns factos constituem como que sinais de uma relevância algo desproporcionada em relação à sua efectiva importância num plano de avaliação mais alargado em que o Faial, como as demais ilhas, são pouco mais do que irrelevantes. É sempre útil a este propósito, recordar a afirmação lapidar de Bentley Duncan logo no início da sua obra:

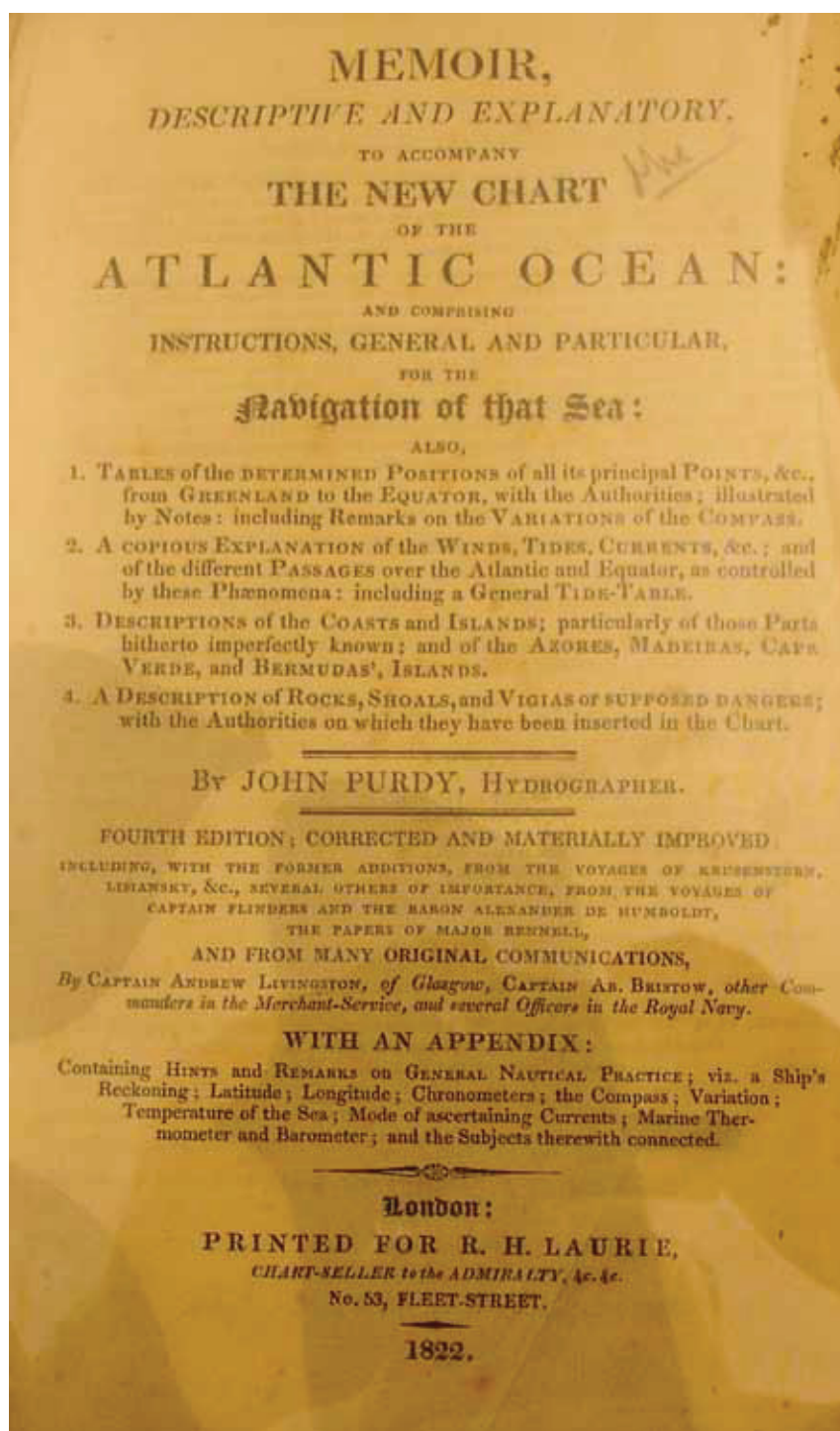
“Small islands situated in the midst of the seas and oceans, remote from the continental land masses, often possess a high importance in communications, navigation, and strategy – an importance out of all relation to their size and resources. Mere location endows such islands with crucial advantages. The Azores, for instance, strategically located in the central North Atlantic, have supplied long-distance shipping with vital services for five hundred years”⁸.

No que respeita à ilha do Faial, a atestar de algum modo o que se afirma, deixamos apenas umas poucas referências que se nos afiguram elucidativas. Um primeiro exemplo pode ser apontado recorrendo a uma descrição pormenorizada da ilha do Faial e do seu porto, inserida num guia náutico de 1822 para o Oceano Atlântico, cuja folha de rosto a seguir se reproduz, no qual se inclui um perfil da própria ilha com dados que remetem para leituras da bússola⁹.

Um segundo exemplo leva-nos a transcrever uma entrada em importante edição de meados do século XIX, um dicionário geográfico, o *Lippincott's Pronouncing Gazetteer*, onde a ilha do Faial mereceu lugar, provavelmente por via dos seus préstimos à navegação e, em concreto de um modo destacado, ao seu significado como escala da frota baleeira:

“FAYAL – fî-âl/, one of the Azores or Western Islands, in the N. Atlantic Ocean; lat. (W. point) 38° 35'36" N., lon. 28° 50' 30" W. Area 27,520 acres, of which it is estimated that 10,020 acres are under cultivation. In its centre is a mountain rising about 3000 feet. The soil is remarkably fertile. The island produces annually about 12,000 quarters of Indian corn, 4000 of wheat, 2000 of potatoes and onions, 200 pipes of wine, and 17,000 boxes of oranges. The principal exports are oranges and wine. The imports are manufactures, cotton twist, and flax, chiefly from England, colonial produce from Brazil and Portugal, tea, tobacco, and soap from the latter. Fayal has, besides, a considerable transit trade. About 170 American whalers touch at the island every year, and land the oil of such fish as they have caught on their outward voyage. This oil is afterwards shipped for the American market, and amounts in value to between 10,000 *l.* and 50,000 *l.* annually. Fayal has a good bay opposite to Pico. Opposite the town of Horta, in the bay of that name, is the best anchorage in the Azores. The chief town is Villa Orta, on the S.E. side of the island. Pop. 25,900”¹⁰.

Num plano diferente, agora no domínio da iconografia, salientamos apenas dois registos que reputamos de muito significativos quanto à importância que a Horta alcançou, também pela repercussão que a sua frequentada baía terá alcançado como porto de acolhimento de centenas de navios baleiros. Referimo-nos a duas representações do porto da Horta em dois



Folha de rosto de um guia náutico da autoria de John Purdy em edição de 1822 na qual se inclui notícia das ilhas dos Açores, com a representação dos perfis das ilhas do Faial e Pico.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

“panoramas” nos quais os autores fixaram imagens – certamente as que valorizaram como entre as mais notáveis num longo roteiro pelos quatro cantos do mundo – e que autorizam uma leitura que tem a ver com o seu mérito no quadro da actividade baleeira americana em redor do globo. Uma primeira representação é a que consta do célebre “panorama” da autoria de Purrington e Russel pintado em 1847-8. Samuel Eliot Morison, a propósito desta série de imagens fixadas numa tela de cerca de um quarto de milha, considera que

“It is not too much to say that the Purrington-Russel Panorama is a pictorial counterpart to Herman Melville’s classic *Moby-Dick*”¹¹.

A segunda representação tem a ver também com a Horta, numa versão de um outro “panorama”, que jamais vimos ser citado, mas que destaca igualmente a cidade da Horta num conjunto de cinco pinturas em torno do tema da baleação¹².



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Representação da cidade da Horta em fragmento do monumental *Panorama* executado por Caleb Purrington e Benjamim Russel em 1847-8, que os autores designaram por *A Whaling Voyage Round the World*. A afluência de navios baleeiros à baía da Horta ressalta neste quadro cujo simbolismo é assinalável.

Ao contrário do “panorama” de Purrington e Russel, no segundo, cuja autoria se deve ao celebrado artista de temas náuticos Charles S. Raleigh e executado entre 1878 e 1880, as imagens, num conjunto provável de vinte e duas, não se destinavam a apresentar um roteiro de viagem perante os espectadores, desenrolando uma extensa tela, sendo constituído por painéis individualizados, entre os quais a cidade da Horta, que se dispunham para observação como numa vulgar exposição¹³.

Facto igualmente assinalável quando buscamos testemunhos que atestem a atenção que as ilhas despertavam do outro lado do Atlântico, reside certamente no facto da imprensa americana da costa Leste inserir noticiário dando conta de aspectos aparentemente triviais,

Capítulo 2 – O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira *Yankee*



Panorâmica da cidade da Horta num painel de outro *Panorama* da autoria de Charles Raleigh, executado entre 1878 e 1880, atestando a importância concedida àquela cidade no tratamento de temas baleeiros.

cujo interesse só será explicável face à frequência regular das ilhas por navios das praças americanas da Nova Inglaterra ou se nessas comunidades residir um número significativo de naturais das ilhas açorianas, ali chegadas por via da imigração. Damos alguns exemplos:

“FOR THE WESTERN AND CAPE VERDE ISLANDS.-

The brig Lucy Atwood, Capt. Paddock, sailed from this port, yesterday, for the above named islands with a cargo consisting mostly of corn, flour and bread. Mr. J. W. Nickerson, of this city, of the late firm of Thornton & Nickerson, goes out as supercargo”¹⁴.

Outra notícia refere especificamente o Faial e em matéria que tem a ver com a actividade baleeira:

“IMMIGRATION

The Portuguese brig Melheiro arrived at this port on Friday last, from the Western Islands, with sixty-two Portuguese passengers, who come here mostly for the purpose of enlisting in the whaling and coasting service. A portion of the number, however, intend to go to California. The brig has a cargo of salt for Norfolk, from which port she will take cargo of provisions to Fayal, where prices range very high on account of the drought, &c.”¹⁵.

Nem as situações de calamidade ocorridas nestas ilhas remotas escapavam aos interesses editoriais:

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

“ THE FAMINE AT THE AZORES

Mr. Wm. Poole writes from Fayal as follows to the *New York Journal of Commerce*:

«Famine is stalking through their streets, and throughout the islands; and unless speedy assistance is rendered them, it is feared large numbers must perish. Our excellent consul, Mr Dabney, has done and is doing all in his power to alleviate the sufferings in Fayal, and distributes 100 bushels of corn, besides money, every week, from his own private resources but this reaches but a small number of the suffering. [...]»¹⁶.

E em nota mais agradável a dar conta dos prodígios de navegabilidade dos navios da Casa Dabney & Sons¹⁷, temos esta notícia de carácter mais sensacionalista:

“SHORTEST PASSAGES

We some weeks since noticed the passage of bark Azor, hence to Fayal, having left February 10, at noon, and anchoring at Fayal before 8 A.M. on the 21st, which was declared by competent judges to be the shortest ever made. It has been claimed that the bark Io, belonging to the same owners, and sent to the same consignment, had made the passage in a fraction over ten days; but it was undoubtedly a few hours longer than that of the Azor. This fleet bark has now made a still shorter passage, having sailed from Boston April 15, at 2 P.M. and arrived off Fayal on the 25th at 10 ½ A.M., but being to leeward did not anchor until 2 P. M., just 10 days, without deducting the difference in the longitude of the two places. The Azor has made two entire voyages from Fayal and back between January 5 and April 25, 1858. [...]»¹⁸.

Certamente mais importante para os navios da frota baleeira eram as notícias a informar sobre as perspectivas relativas às colheitas, já que a abundância de produtos disponíveis para satisfazer o refresco encomendado pelos capitães era de capital importância para o bem-estar das tripulações:

“FROM FAYAL

Our correspondent writes from Fayal under date of June 14, that the weather had continued fine. The late potato crop looked well, and promised to be abundant. The corn and wheat crops also promise well»¹⁹.

E não recorremos a qualquer transcrição do jornal da indústria baleeira editado em New Bedford semanalmente entre 1843 e 1914, o *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*, já que ao longo deste trabalho o citaremos a propósito dos temas a desenvolver.

Note-se, entretanto, que as referências aos Açores e ao Faial em particular, são quase permanentes²⁰.

O significado dos exemplos que aqui ficam pode, certamente, permitir uma leitura subjectiva e susceptível de não suportar uma interpretação valorativa como a que propomos.

Capítulo 2 – O Porto da Horta – Escala Atlântica da Frota Baleeira Yankee

WHALEMEN'S SHIPPING LIST, AND MERCHANT'S TRANSCRIPT.

Published by
HENRY LINDBEEY,
No. 6 North Water-street.

Terms:
ONE DOLLAR PER YEAR,
PAYABLE IN ADVANCE.

VOL. I. NEW BEDFORD, TUESDAY MORNING, APRIL 18, 1843. NO. 6.

VESSEL'S NAME	TON	MATTERS	AGENTS	SAILED	WHERE BOUND	DATE AND PLACE OF LAST REPORT	COL.
New-Bedford	119		C. W. Morgan	In port			
Abigail	125		I Howland & Co	In port			
Adeline	126	Wood	James B Richmond	June 5, 41	New Holland	July 29, off New Holland	300 mds
Adrian	141	Connell	Pope & Morgan	May 27, 42	Atlantic	July 15, at Tombha	500 sp 25 WT
Alexander	141	Dunnin	J. A. Parker	Aug 27, 42	Pacific	Dec 25, '42, at Tahitianna	500 sp
America	119		I Howland & Co	In port			
Ameribot	119	Regard	J. A. Parker & Son	Oct 25, 42	Indian Ocean	Nov 25, at Porto Praga, C de Verdes	clean
Ann Alexander	112	Taber	George Howland	Oct 25, 41	Pacific	Sept 12, at Tombha	100 sp
Archer	122	Rickerson	Taber & Rickerson	July 28, 41	Pacific	Nov 6, at Tombha	500 stated
Ariosa	114	Davis	Wm R Hodgson	July 11, 41	Pacific	Sept 20, on Abrethwa Banks	500 sp
Aversch	105	Michell	J. A. Parker & Son	Aug 1, 40	Pacific	July 28 off New Holland	1000 sp
Balmes	101	Mosbacher	J. & J. Howland	Nov 15, 41	Pacific	Sept at Canton	110 sp
Ben Parker	112	Worick	Charles R. Tucker	Nov 17, 39	Pacific	Nov 17, '42, at Oahu	1000 sp
Bogusa, brig	153	Pelzer	I H Bartlett	June 7, 42	Atlantic	Spoke no date, lat 25, lon 62	500 stated
Bonah	114		Alexander Gibbs	In port			
Burday	121		James Arnold			In merchant service irregularly	
Brighton	128	Cox	G. R. Tucker	Aug 7, 41	Indian Ocean	Nov 15, '42, spoken	17 sp
Briganza	120		Pope & Morgan	In port			
Brown, bark	112	Taber	James Allen	Dec 25, 41	Pacific	Off Massachusetts Nov 13	not stated
Calba	121	Norton	Henry Taber & Co	Nov 1, 42	Pacific	Nov 29, spoken, lat 11 N lon 23	clean
Camelia	122	Harding	James Arnold	Dec 24, 42	Pacific		
California	100	Lawrence	I Howland & Co	May 23, 41	Pacific	Oct 15, '42, at Tombha	100 sp
Canada	141	Tiptum	Stuart Rickerson	Jan 1, 43	S. W Coast		
Cassina	114	McKenzie	Patrick B Seabury	Dec 17, 42	S. W Coast	Jan 16, at St Michaels	clean
Chas. Drew	204	Lepay	Wm Gifford	July 14, 42	Pacific	Oct 1, spoken	1 ft wh
Canton	120	Hider	I Perry & Tillinghast	Nov 25, 41	Pacific		
Canton, bark	200	Luas	Charles R. Tucker	Nov 9, 41	Pacific	March 12, spoken lat 52 S lon 70 W	clean
Canton Packet	77	Swanson	I H Bartlett	Dec 12, 41	Pacific	July 11, at Leunhook	100 sp
C. W. Morgan	111	Norton	C. W. Morgan	Sept 8, 41	Pacific	Sept at Tombha	100 sp
Charles	126	Garber	Samuel Hodgman	Aug 22, 41	Pacific	Spoke on date & age	500 sp
Chase, bark	152	West	Stuart Rickerson	Dec 31, 42	Atlantic	March 11, '42, at Grand Cayman	clean
Chs Frederick	117	Allen	J. A. Parker & Son	June 26, 41	Pacific	July 27, at Cape de Verdes	clean
China	176		In port				
China	120	Taber	Leonor Kalkuck	Aug 26, 42	Indian Ocean	Sept 15, at Feral	clean
Copia	112	Taber	N. W. Coast	Nov 1, 42	S. W Coast		
Corinthian	101	Pudlock	George Howland	Aug 11, 39	Pacific	Nov 27, lat 21 33, lon 64 30	1000 sp
Cortice	102	Hammont	George Howland	June 26, 42	Pacific		
Count	101	Marchant	Russell & Haskell	Oct 4, 42	Pacific	Jan 8, '43, on coast Chili	clean
Cherokee, bark	161	Adams	Hathaway & Luce	Dec 15, 40	S. W Coast	Dec 25, '42, at Tahitianna, 18 tons	100 sp
Claret, bark	122	Daker	Pope & Morgan	Dec 7, 41	South Atlantic	Nov 7, Abrethwa Banks	150 sp
Cora, bark	120	Daker	I H Bartlett	Sept 2, 41	Pacific	Oct 10, '42, at Tombha	100 sp
Couper	112	Norton	C. W. Morgan	Oct 9, 41	New Holland	Sept 18, no place	1000 mds
Cornelia, bark	111	Dewall	Leonor Kalkuck	May 17, 42	South Atlantic	Jan 21, 43 spoken 1 rd on board	200 sp
CS's Packet, bk	111	Sandall	Leri L. Crane	Feb 26, 42	Atlantic	Nov 12, lat 30 1 8, lon 42	1 ft wh
Cual	111	Devane	N. Leonard & Perkins	Oct 14, 39	Pacific	Mich. 45 old in Pernambuco 19 line	1000 sp
Cual	111	Seabury	James Allen	Nov 16, 43	Pacific	Jan 11, spoke lat 23 40 S lon 15 02 W	clean
Cuba, bark	112	Pratt	Wm R Hodgman	May 31, 41	Pacific	June 18, at sea	110 sp
Dartmouth	124	Wimpany	I Howland, Jr & Co	Oct 27, 39	Pacific	Aug 21, '42, at Paita,	120 sp
Dorchester, bk	111	Phinney	T & A R Nye	Oct 27, 39	Pacific	May 20, at sea	100 sp
Dresser	111	Lawton	Joseph Donah & Co	May 1, 42	Indian Ocean	Dec 2, '42, spoken	100 sp
Dugan, bark	116	Clerk	Pope & Rickerson	June 23, 42	Indian Ocean	Nov 15, '42, spoken	50 sp
Eames, bark	111	Ball	David Tripp	April 14, 42	Pacific	Oct 16, '42, at Tombha	10 sp
Elizabeth	111	Eastham	T & A R Nye	July 4, 42	Atlantic	Sept 6, at St Jago	clean
Endeavor, bark	111	Weeks	Henry Cannon	June 7, 41	New Holland	Oct 1, at King George's Sound	150 sp 350 wh
Enterprise	111	Post	Alfred Gibbs	June 25, 41	Indian Ocean	June 27, off New Holland	500 sp 100 wh
Esperanza	112	Badley	Lawrence Grinnell	Oct 29, 42	Indian Ocean		
Eagle	111	Cudia	Irish Perry	May 26, 41	Pacific	Oct 25, sailed fm Valparaiso	clean
Emeline, brig	111	Ward	Barton Rickerson	Sept 3, 40	Pacific	Sept at Tombha	1200 sp
Ernsford	111	Marchant	Russell & Haskell	July 11, 41	Atlantic	Nov 15, sailed from St Thomas	clean
Exeter, bark	120	Fisher	Russell & Haskell	Dec 28, 39	Pacific	Oct 30 at Oahu, some other in crates	1700 sp
Falcon	120		Wilson & Rickerson	Nov 2, 39	Pacific	Mich 9, '42 old in Pernambuco 19 line	1100 sp
Falcon	120		In port				
Falcon	120	Hathaway	S B Howard	Sept 1, 42	Indian Ocean	Dec 12, at Cape Town to wit 12th	clean
Ferdia	111	Cambridgeham	E O Jones	Sept 14, 41	New Holland	July 29, off New Holland	500 sp 1000 wh
Ferona	111	Christian	James Arnold	Dec 22, 39	Pacific	April 25, sailed from Tahiti	1300 sp
Ferona, bk	111	Hossey	Gideon Allen	Sept 1, 40	Pacific	Nov 17, at Oahu	1100 sp
Frs. Henrietta	111		C. W. Morgan	In port			
Franca, bark	111	Beells	J. A. Parker & Son	July 16, 38	Pacific	Dec 25, '42, at Tahitianna	900 sp
Franke	111		J. D. Thompson	In port			
Garland, bark	111	Scranton	Wm Gifford	June 21, 42	Pacific	Dec 4, '42, at St Joseph Bay,	clean
Gen Pike	111		George Howland	In port			
Gen Howland	111	Cushman	George Howland	May 26, 42	Pacific	Nov 2, '42, at Tahiti	not stated
George	111	Cox	J. A. Parker & Son	Dec 26, 38	Pacific	Nov 17, at Oahu, bound home	1100 sp
Had. Howland	111	Cox	I Howland, Jr & Co	Oct 27, 42	Pacific	Jan 11, '43, lat 55 28 S lon 174 W	110 sp
Geo & Susan	111	Howland	Geo Howland	Dec 17, 41	Pacific	Oct 15, '42 at Tombha	200 sp
Geo & Martha	111	Smalley	Russell & Haskell	Dec 14, 42	Indian Ocean	Mich 7, '43, spoken lat 8 18 S, lon 27 27	clean

Página do semanário da indústria baleeira, *Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript* publicado em New Bedford entre 1843 e 1914. O Faial teve direito a notícia em, praticamente, todas as edições deste jornal.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Todavia, numa época de um limitado uso de suportes e meios de divulgação, afigura-se-nos que a concessão deste destaque a tão pequena parcela de um arquipélago perdido a meio do oceano Atlântico, não pode deixar de se entender como um verdadeiro certificado de mérito e o reconhecimento de uma notoriedade apreciável.

her D Cook	In port				
mas Brown	In port				
t & Sherry	Sept 27, 41	Crozette Isl	Nov 28, '42, at Bay of Islands		220 sp 2180 wh
rd & Sleight	In port				
rd & Howell	July 8, 41	N W Coast	Oct, sailed from Oahu for home		full
G Howell	May 21, 41	New Zealand	No date & c spoken		100 sp 1400 wh
G Howell	Oct 1, 41	Indian Ocean	Oct 26, at Anjier		200 sp 1400 wh
ing Cooper	July 12, 41	New Zealand	July, at Cloudy Bay		700 bbls]
ing Cooper	Sept 1, 42	Crozette Isl			clean
les T Dering	July 14, 42	South Seas	Aug 3, at Fayal		200 sp 3600 wh
rd & Sleight	Dec 21, 40	N W Coast	Nov '42, at Maui		clean
B Hunting & Co	Aug 2, 42	Crozette Isl	Sept 6, at Fayal		wanting 2 whs
ommeden	June 16, 41	New Zealand	Oct 30, '42, off New Zealand		
B Hunting & Co	Sept 2, 42	Crozette Isl			clean
r D Cook	Oct 11, 42	South Seas	Oct 18, lat 1 36 n lon 57 w		
r D Cook	Aug 20, 42	South Atlantic			
G Howell	Oct 7, 42	Crozette Isl			
G Howell	Nov 17, 41	South Atlantic	Aug 1, off St Helena		450 sp
B Hunting & Co	June 1, 41	New Zealand	Oct 12, spoken		130 sp 2000 wh
es T Dering	Aug 28, 42	South Seas	Nov 18 '42, off Tristan		clean
B Hunting & Co	June 30, 42	Indian Ocean	July 21, at Fayal		clean
G Howell	July 6, 41	New Zealand	Nov 8, '42 heard from		200 sp 2100 wh
r D Cook	July 30, 42	Indian Ocean	Aug 24, at Fayal		clean
B Hunting & Co	Aug 2, 42	Crozette Isl	Sept 4, at Fayal		clean
rd & Howell	June 20, 42	South Seas	July 14, at Fayal		clean
rd & Sleight	July 10, 41	N.w Zealand	Nov 8, '42 heard from		2500 bbls
& Sherry	June 29, 42	South Seas	Aug 4, at Cape d'Verds		clean
mas Brown	In port				
rd & Sleight	July 14, 41	New Zealand	July 19, at Bay of Islands		2000 bbls
ing Cooper	Sept 27, 42	Crozette Isl			
Budd	Oct 7, 42	Crozette Isl	Dec 26 '42, spoken, lat 29 40S lon 271		clean
ing Cooper	June 2, 41	New Zealand	Mch 8, sld fm Pernambuco for home		2000 wh
fail	In port				
B Hunting & Co	Dec 6, 41	N W Coast	Sept 26, '42, at Oahu		1000 wh
H Jones	Aug 13, 42	South Atlantic			
H Jones	Aug 3, 41	Indian Ocean	March 24, sailed from Table Bay		250 bbls

Fragmento de uma página do *Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript* da qual constam várias referências à posição de navios em escala pelo Faial dando conta dos progressos no que respeita à produção de óleo.

CAPÍTULO 3

A Frequência da Baía da Horta

A EXPRESSÃO QUANTITATIVA DO MOVIMENTO BALEEIRO

Permanece na tradição, que as gerações que viveram no primeiro quartel do passado século XX acolheram ainda num horizonte de relativa proximidade em relação à época da escala dos navios americanos empenhados na “caça à baleia”, a ideia de uma Horta a transbordar com centenas de embarcações arvorando o pavilhão das “stars and stripes”, refrescando e baldeando incontáveis barris de “azeite de baleia” que os navios da Casa Dabney, ou por ela fretados, carregavam com destino aos portos da Costa Leste dos EUA.



Baía da Horta com parte da doca já construída, tendo a obra sido iniciada em 1876. Uma vista do porto certamente obtida em finais do século XIX com significativa presença de veleiros, incluindo navios baleeiros.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Com a moderação a que a realidade dos números obriga, e que os registos do movimento do porto da Horta comprovam, torna-se necessário ter em conta os seus dados de modo a fundamentar a realidade e evitar os exageros ou imprecisões resultantes de uma generalização desajustada. O número de embarcações em escala dependia, naturalmente, do ritmo a que se processavam as saídas dos portos americanos. Tratando-se de viagens que na época mais florescente da indústria se prolongavam, muitas vezes, por quatro anos, durante os quais a frota se dispersava por todos os oceanos, resulta daí alguma irregularidade na frequência com que demandavam o porto da Horta. Sublinhe-se, todavia, que não é pelo facto de se dar conta da verdadeira dimensão do movimento de navios baleeiros na baía faialense que esta deixa de ser, com toda a justiça, uma escala de grande importância no quadro da logística da frota baleeira americana.

MAPA Nº 290

American Vessels arrived at Fayal commencing 1st July 1832 and ending 30th June 1833

Vessel Name	Master Name	Crew Name	Owner Residence	Port of Origin	Destination	Days on Voyage	Days on Return	Date of Departure
24	300	Steffen	Rand	B. Jensen	New London	27	New London	Molt. 21 st July 1832
25	300	Brown	Thomas	John Coffin	New Bedford	22	New Bedford	24 th July 1832
26	370	Robert	W. Smith	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
27	311	Henry	Thomas	John Coffin	New Bedford	22	New Bedford	24 th July 1832
28	367	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	20	New Bedford	24 th July 1832
29	312	James	Thomas	John Coffin	New Bedford	23	New Bedford	24 th July 1832
30	332	A. A.	Thomas	John Coffin	New Bedford	26	New Bedford	24 th July 1832
31	380	A. A.	Thomas	John Coffin	New Bedford	26	New Bedford	24 th July 1832
32	307	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
33	307	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	23	New Bedford	24 th July 1832
34	325	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	26	New Bedford	24 th July 1832
35	337	J. H.	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
36	330	J. H.	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
37	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
38	345	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
39	343	J. H.	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
40	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
41	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
42	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
43	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
44	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
45	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
46	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
47	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
48	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
49	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832
50	350	John	Thomas	John Coffin	New Bedford	21	New Bedford	24 th July 1832

Totally were whaling they called her without anchoring Fayal 10th July 1833

John W. Dabney
James W. Dabney

Mapa consular com o movimento de navios americanos no porto da Horta entre 1 de Julho de 1832 e 30 de Junho de 1833, correspondente à transcrição que consta do Quadro 3 do Anexo III.

Capítulo 3 – A Frequência da Baía da Horta

Os quadros que se apresentam a seguir baseiam-se em fontes diversas e preenchem um pequeno período quando consideramos que as balizas temporais poderiam abarcar os anos que decorrem entre 1765 e 1927. Cingir-nos-emos apenas ao século XIX e fazemos notar que estas estatísticas omitem o número de embarcações que navegavam ao largo das ilhas, designadamente entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge, mas sem ancorar. Qual a dimensão quantitativa que isto representaria, é facto que ignoramos, mas é admissível que o seu número não fosse irrelevante, como se pode depreender da nota (4) inserta nas Observações ao Quadro I que abaixo consta, dando conta de que escalaram a ilha 82 navios sem ancorar, num período em que as escalas efectivas apenas somam 14 navios baleeiros.

Para a organização da informação quantitativa que os quadros a seguir resumem, abrangendo o período entre 1828 e 1854, utilizámos como principal fonte a informação colhida nos mapas remetidos pelo consulado dos EUA no Faial para o Departamento de Estado, cujos dados se compilaram nos quadros 1 a 41 do Anexo III¹.

Para os anos compreendidos entre 1858 a 1866, recorreremos à informação registada nas *Consultas da Junta Geral do Distrito da Horta* e nos *Relatórios dos Governadores Civis*. Para a confirmação de alguns dados em dúvida usaram-se as compilações de dados estatísticos coligidos por Yolanda Corsépius².

Quadro I
Movimento de Navios Americanos no Porto da Horta entre 1828 e 1833

PERÍODO	TOTAL DE NAVIOS DOS EUA	NAVIOS BALEEIROS	N.º TRIPULANTES	OBS.
30 Jun. 1828 a 30 Jun. 1829	25	16	362	(1)
30 Jun. 1829 a 30 Jun. 1830	42	30	n/a	(2)
30 Jun. 1831 a 30 Jun. 1832	79	67	1.708	(1) (3)
1 Jul. 1832 a 30 Jun. 1833	21	14	362	(1) (4)
30 Jun. 1833 a 31 Dez.1833	76	73	1.838	(1)

Fonte: Quadros 1, 2, 3, 4 do Anexo III

Observações:

- (1) Tripulantes de todas as nacionalidades.
- (2) Conforme nota do cônsul americano, 20 navios terão refrescado nas Flores e 16 em S. Jorge.
- (3) Nota do cônsul indica que os navios baleeiros não lançam ferro salvo por razões justificadas.
- (4) Nota do cônsul refere que escalaram 82 navios sem ancorar.

Para os anos que se seguem, os mapas organizados pelo consulado seguem um outro tipo de formulário, pelo que se justifica uma apresentação diferente.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quadro II
Movimento de Navios Americanos no Porto da Horta entre 1834 e 1854

ANOS	NAVIOS DOS EUA	NAVIOS BALEEIROS	% NAVIOS BALEEIROS	TRIP. À CHEGADA		TRIP. À PARTIDA		NOTAS
				EUA	ESTRANG.	EUA	ESTRANG.	
1834	94	24						(1)
1835	101	90	89,1	1.890	340	n/a	n/a	(2)
1836	159	150	94,3	3.146	610	n/a	n/a	
1837	141	131	92,9	2.757	512	2.726	645	(3)
1838	140	131	93,6	2.590	518	2.556	602	(3)
1839	177	161	90,9	3.348	569	2.668	507	(4)
1840	167	149	89,2	2.950	519	2.881	620	(3)
1841	190	178	93,7	3.810	500	412	89	(5)
1842	155	128	82,6	2.689	454	n/a	n/a	
1843	133	119	89,5	2.567	478	2.539	559	(3)
1844	153	139	90,8	3.113	537	3.072	736	
1845	76	63	82,9	1.399	254	1.337	353	
1846	57	32	56,1	638	116	628	159	
1847	11	2		41	8	40	11	(6)
1848	46	35	76,1	740	180	704	235	(3)
1849	10	1		25	3	25	5	(6)
1850	53	42	79,2	906	170	812	96	
1851	76	58	76,3	1.256	250	1.165	233	
1852	70	52	74,2	1.029	228	965	346	(3)
1853	86	47	54,7	950	229	884	303	(7)
1854	84	57	67,9	1.111	262	1.032	380	(3)

Fonte: Quadros 5 a 42 do Anexo III

Observações:

- (1) Entre 1 Jan. e 30 Jun. 1834 entraram 24 navios baleeiros. O mapa está quase ilegível não permitindo a obtenção dos restantes dados.
- (2) Movimento respeitante apenas ao período de 1 de Julho a 31 de Dezembro.
- (3) Nestes dois primeiros anos em que é possível avaliar a importância relativa do número de tripulantes estrangeiros, verifica-se que a percentagem à chegada é de 18,6 % e à partida é de 23,6%. Para o ano de 1837 é de 20,0 % e de 23,6 %, respectivamente, para o ano de 1838. No ano de 1840 as percentagens revelam valores próximos, com 17,6% e 21,5%, respectivamente. A partir de 1843 é visível o aumento da percentagem dos tripulantes estrangeiros à partida, com 22,0, 24,0, 26,4 e 25,3, entre os anos de 1843 e 1846, sendo ainda de 33,4 % no ano de 1848, de 35,9% no ano de 1852 e em 1854 alcançaria o valor de 36,8%.
- (4) O registo dos tripulantes à partida respeita apenas ao período de 1 Julho a 31 de Dezembro, aliás o mais significativo do ponto de vista da actividade baleeira.
- (5) Os tripulantes à partida respeitam apenas ao período de 1 de Janeiro a 30 de Junho.
- (6) Dados disponíveis apenas para o período de 1 de Janeiro a 30 de Junho, o menos representativo para o sector da baleação.
- (7) Parcelas em falta nas colunas de tripulantes à partida da Horta.

Capítulo 3 – A Frequência da Baía da Horta

Quando confrontamos estes números com as sínteses organizadas nas compilações de Yolanda Corsépius, constatamos a existência de discrepâncias. Os dados coligidos para o período entre 1845 e 1850, apresentam valores muito superiores aos do consulado. Todavia, estamos em crer que as listas produzidas pelo consulado serão mais credíveis, ainda que o brusco decréscimo verificado a partir de 1845 nos cause alguma estranheza³.

Os dados do quadro anterior podem completar-se para mais alguns anos subsequentes, recorrendo ao jornal *O Fayalense* e aos relatórios dos Governadores Cívicos e às consultas da Junta Geral do distrito da Horta, ainda que numa grelha mais simples quanto à natureza da informação disponível.

Quadro III
Movimento dos Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta entre 1857 e 1866

ANOS	NAVIOS DOS EUA EM ESCALA	TRIPULANTES	PASSAGEIROS	NAVIOS BALEEIROS	NOTAS
1857	136	3.339	123	115	4
1858	98	2.369	69	88	5
1860	106	2.893	39	99	6
1861				65	7
1862				69	8
1863	111			50	9
1866	120			104	10

Da leitura de alguma correspondência consular originada pelo fornecedor de vestuário ao consulado dos EUA, George S. Oliver, membro da família Dabney, destinado a apoiar os marinheiros em dificuldades que desembarcavam na Horta por motivos vários, constituindo encargo do consulado, podemos adicionar a estas estatísticas a informação do número de navios americanos que escalaram a Horta em 1868 e em 1870¹¹:

	<u>Ano de 1868</u>	<u>Ano de 1870</u>
Total de navios americanos	87	43
Total de navios baleeiros	78	29

A partir dos anos 70, como se deduz também da correspondência consular acima mencionada, o claro declínio na actividade baleeira agrava-se de forma progressiva, embora seja necessário aguardar pelo ano de 1927 para que a viagem frustrada da escuna *John R. Manta*, sob o comando do florentino Joseph F. Edwards, coloque um ponto final na indústria baleeira dos EUA¹².

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Navios baleeiros americanos no porto da Horta em fotografia do atelier da Foto Goulart com data provável de 1910.

A interpretação de alguns dados registados nos quadros que acima constam não se revela tarefa fácil, nomeadamente quanto às variações anuais. Por um lado, desconhecemos se os números envolvem, ou não, navios em fim de viagem já a caminho do porto de origem. Isto impede que possamos comparar, de forma exacta, as embarcações entradas no porto da Horta com os números das partidas das várias praças americanas. Por exemplo, pelos quadros organizados por Starbuck, sabemos que no ano de 1844 saíram dos Estados Unidos 286 navios. Quer isto dizer que, se admitirmos que os navios entrados no porto da Horta no mesmo ano correspondem a navios em escala na primeira fase da viagem, significa que cerca de 50% da frota iniciando a viagem teria passado pela ilha do Faial, sendo que o número ainda poderá ser mais elevado se tivermos em conta os navios que não lançam âncora e que poderão ter ido fazer refresco e aguada noutra ilha sem intervenção de qualquer agente. Nestes termos, importa ter em conta que a forte variação no volume das entradas de navios requer cuidadosa análise de modo a evitar interpretações deturpadas e só a determinação exacta dos ritmos de saídas e de regressos permitiria tirar conclusões inequívocas.

Por fim uma breve nota para sublinhar que, não obstante este trabalho incidir exclusivamente sobre a actividade baleeira americana, não significa que a Horta não fosse escalada por navios baleeiros de outras nacionalidades, facto habitualmente ignorado. É o cônsul Charles W. Dabney que o refere claramente em carta de 1 de Março de 1836 para o

Secretário de Estado americano, informando que em 100 navios baleeiros frequentando as águas dos Açores, 96 são americanos, 3 ingleses e 1 francês¹³.

AOS PRIMEIROS SINAIS DA PRIMAVERA...

No primeiro arranque de uma viagem que poderia prolongar-se por mais de três ou quatro anos, enquanto não surgiram dificuldades crescentes associadas à descoberta do petróleo na Pennsylvania em 1859 e ao final da Guerra da Secessão (1861-1865), a escala açoriana não foi mera escala accidental¹⁴. Na fase inicial da viagem, ao mesmo tempo que se adestravam marinheiros em estreia nas lides da baleação – os chamados “green hands” – os Açores, e de um modo particular a ilha das Flores numa primeira visão da terra e, depois, o acolhedor porto da Horta na ilha do Faial, surgiam como escala com uma função que bem poderíamos designar de “multiusos”. Aqui se prodigalizava tudo o que habitualmente uma localidade portuária estrategicamente situada podia facultar, desde o frescor e aguada até à reparação naval e à prestação de serviços de assistência diversa que a presença do cônsul americano garantia com préstimo e eficácia. A somar a tudo isto, o próprio arquipélago oferecia possibilidades de “pesca” cujo produto, com vantagens para o armador que podia arrecadar alguns fundos a amortizar pesado investimento que o chamado “outfitting” implicava, era baldeado nas ilhas em quantidades bem significativas.

Tudo isto e mais o recrutamento de tripulantes ilhéus que um início de viagem intencionalmente já deficitário relativamente aos homens embarcados ou a reposição de algumas deserções ou desembarques acertados de mútuo acordo, ou forçados com recurso a expedientes vários, permitia recompor para prosseguimento de uma viagem em geral muito longa.

A leitura da documentação do consulado dos EUA nos Açores com sede na Horta, por intervenção dos Dabney em sucessão quase dinástica no exercício do cargo consular, no período que decorre de 1806 a 1892, oferece em referências dispersas, mas em grande número, relatos de situações e episódios da mais variada índole envolvendo a escala dos navios da frota baleeira americana.

A escala de um navio baleeiro podia constituir, por vezes, acontecimento sem qualquer registo digno de nota, limitando-se a uma breve aproximação à baía da Horta para uma fugaz operação de obtenção de frescos, reduzindo o contacto com a terra ao envio de um bote e ao desembarque de um oficial ou do próprio capitão para realizar os negócios que houvesse a tratar. Evitar encargos portuários e manter conveniente distância da costa como forma de dissuadir qualquer veleidade por parte de tripulantes desejosos de pôr fim a uma viagem há pouco iniciada, desertando, seria uma das razões para adiar o mais possível uma visita mais demorada após a campanha nos mares das ilhas e antes de rumar para Sul.

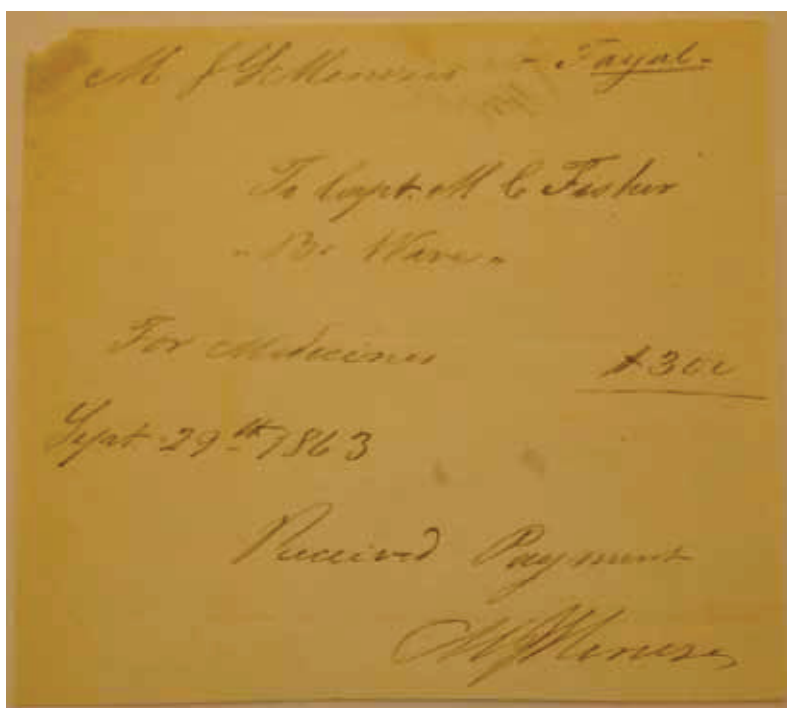
Em regra, aos primeiros sinais primaveris, até ao mês de Outubro ou Novembro, quando alguma vela no horizonte anunciava a chegada de umas largas dezenas de navios da frota baleeira americana às águas do Faial, a ilha animava-se na expectativa de uma escala por mais breve que fosse. Claro que, para lá das taxas e impostos que a Fazenda arrecadava,

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

eram os senhores Dabney – cônsules e *shipchandlers* – os grandes beneficiados desta visita ciclicamente renovada.

Provavelmente muitos dos capitães que aqui chegavam veriam nesta associação diplomático-mercantil a garantia de um desembarço facilitado e expedito, seja no cumprimento de formalidades muito burocratizadas, seja na obtenção de víveres ou, eventualmente, na reparação ou substituição de palamenta danificada por alguma borrasca. O facto é que a Casa Dabney dispunha de condições para a resolução dos problemas com que a navegação da época se podia deparar, como atesta ofício do Capitão do Porto da Horta, datado de 1856, informando o Major General da Armada em Lisboa que o cônsul americano dispunha de todo o equipamento para prover a navegação que aportava ao Faial, incluindo os víveres necessários¹⁵.

Cortesia do New Bedford Whaling Museum



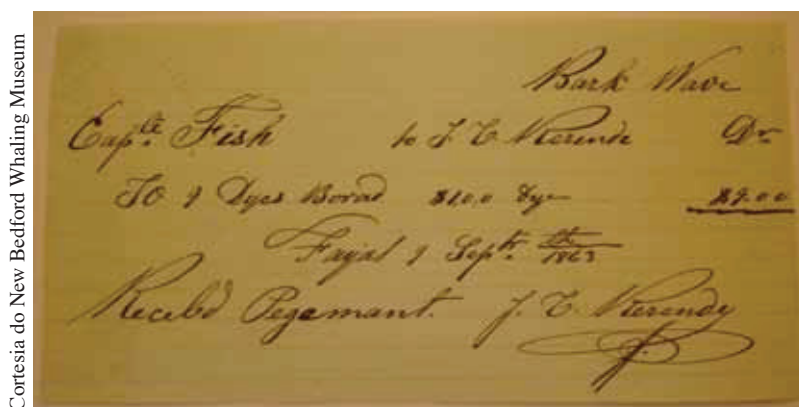
Factura datada de 1863 emitida por um particular pelo fornecimento de medicamentos para a barca americana *Wave*.

Mas toda a ilha recebia a sua quota-parte de benefícios, mesmo que em parcela pouco mais do que insignificante.

Jornaleiros e vendilhões; marinhagem ocupada na carga e descarga de barris de “azeite de baleia” em baldeação para os portos dos Estados Unidos; alfaiates e lojistas na esperança de encomendas destinadas ao socorro de desertores ou de desembarcados para

Capítulo 3 – A Frequência da Baía da Horta

repatriamento; taberneiros na expectativa de uma clientela sedenta e desordeira que ao fim de noites de estúrdia por locandas e bordéis, se alojava por casas de família ou por pensões de fama duvidosa.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Factura de 1863 emitida por J. C. Rezende relativa ao alojamento de tripulante da barca americana *Wave*.

E se a pequena comunidade entrava eventualmente em sobressalto em alturas de maior concentração da marinhagem desordeira, os pequenos lucros derramados pelos modestos donos de tendas ou as oportunidades de um negócio duvidoso, muitas vezes a simples compra do próprio vestuário de um tripulante mais apostado em compensar longas privações de consumo de álcool impostas a bordo, do que no prudente recato do corpo, mesmo com risco da intervenção de alguma autoridade, apresentavam-se compensadores num tempo de escassez generalizada de recursos. Ao tratar da criminalidade no distrito da Horta, boas razões teria o governador civil Santa Rita ao desabafar em relatório nesta toada menos tolerante:

“... há contudo ocasiões em que se torna sensível na cidade da Horta quando à sua baía concorrem muitos navios com grandes tripulações, e especialmente as americanas, que nem sempre são compostas de homens pacíficos”¹⁶.

Para que fique uma ideia, apenas no que respeita ao refresco, quanto aos valores globais que podia atingir anualmente, refira-se que o cônsul Charles Dabney em relatório sobre o movimento da navegação e do comércio entre os EUA e os Açores, informava que as transações entre as ilhas e a América poderiam situar-se na ordem dos US\$ 80.000,00 anuais, a que havia que acrescentar US\$ 20.000,00 dos fornecimentos para os navios baleeiros. Ele próprio adiantava ser um valor da maior relevância. Estava-se em 1836¹⁷.

CAPÍTULO 4

O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

O TRANSBORDO DE ÓLEO DE CETÁCEO

Não creio ser possível determinar desde quando a simples frequência dos mares das ilhas dos Açores, que se verificou a partir de meados da década de Sessenta do século XVIII, deu lugar à escala dos navios baleeiros de forma planeada e com propósitos que não fossem apenas os de vir a estas paragens em busca de cachalotes, regressando à origem depois de breve demora em função do êxito da campanha. A pequena tonelagem das embarcações, sobretudo de Nantucket, e a técnica rudimentar de conservação, ainda não dava lugar às longas viagens que a evolução dos processos permitiu, quando os navios se transformaram em verdadeiras fábricas de processamento e fabrico de óleo.

Donald Warrin assinala a presença de baleeiros portugueses a bordo destes navios desde data muito precoce, sem no entanto identificar a sua terra de origem. Todavia, nada nos permite comprovar que a frequência dos portos das ilhas, em época mais recuada, fosse uma prática comum. Quando compulsamos a correspondência oficial do primeiro cônsul dos EUA nos Açores, John Bass Dabney, sediado na Horta, não vislumbramos indicação alguma indiciando a escala de navios baleeiros¹. O que é estranho, porquanto andavam por aí e à vista das costas das ilhas...

A mesma ausência de informação pode constatar-se relativamente aos anos da vigência do mandato consular de John B. Dabney, entre 1806 e 1826, quando folheamos as páginas dos *Anais da Família Dabney no Faial*². A este propósito, será elucidativo referir que em carta de 1853 publicada em jornal de S. Miguel, respondendo a acusações de monopolista que lhe foram dirigidas, Charles William Dabney, que sucedeu a John Bass Dabney no cargo consular e filho deste último, deixa esta informação bem precisa:

“O meu pai morreu em 1826. Até esse momento nenhuma atenção tinha sido dada a esse ramo e éramos visitados por escassa meia dúzia de navios, mais ou menos. No ano seguinte comecei a dar alguma atenção a esta matéria e, como resultado das medidas que adoptei, poucos anos mais tarde éramos visitados por cento e sessenta e nove navios num só ano (os mesmos navios aportavam várias vezes, talvez, no mesmo Verão)”³.

Recorrendo a fontes que não cita, Florêncio Terra, em afirmações que se articulam com a citação anterior, faculta informação interessante a este respeito, dando conta da eficácia da

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

propaganda de Charles W. Dabney, dizendo que logo em 1827 aportaram à Horta 6 navios baleeiros americanos, em 1828 chegaram 15, em 1829 o seu número totalizou 37 e ainda em 1830 e 1831, deram entrada na Horta, respectivamente, 64 e 87. Salta depois para o ano de 1839 em que a entrada de navios baleeiros se cifra em 169, para alcançar os 180 no ano de 1841⁴.

Um artigo publicado no jornal *O Fayalense* parece confirmar o que Charles W. Dabney afirma acima, corroborando ainda alguns dados dos quadros estatísticos apresentados:

“ Os depósitos de azeite feitos pelas baleeiras dos Estados Unidos da América começaram no porto da Horta em 1809, sendo a maior quantidade depositada no ano de 1866. A afluência dos navios baleeiros data de 1830, e o maior número deles entrado neste porto foi em 1841. [...] Em 1866 entraram no nosso porto 106 navios baleeiros”⁵.

As duas informações precedentes, sem contrariarem a frequência das águas dos Açores desde data remota, parecem apontar claramente para uma intensificação da frequência, nomeadamente no que toca à escala dos portos, desde começos dos anos trinta. Correspondência do governador militar Diogo Tomás de Ruxleben, datada de 1825, tratava junto do capitão-general do problema do contrabando de tabaco junto às costas da ilha do Pico, numa prática que envolvia mais do que um navio baleeiro americano⁶. Aliás, em correspondência dirigida ao mesmo magistrado, o governador militar preconizava tomar-se a iniciativa de estabelecer nas ilhas da comarca a actividade baleeira, certamente à vista do movimento dos navios americanos que andariam por estas águas⁷.

Já no que respeita ao uso do porto da Horta como local de baldeação do óleo produzido, para transporte com destino aos Estados Unidos, as informações são escassas. No entanto, a prática de derreter a bordo remonta ao ano de 1743⁸ e pelos anos 70 seria já generalizada⁹.

Assim sendo, à maior afluência de navios na transição do final dos anos vinte para a década de trinta, como acima se assinala, corresponde certamente uma mais assídua prática desta importante operação de transbordo no porto faialense. Entre os registos de entrada de carga na Alfândega do porto de Boston, temos notícias da chegada de “azeite de baleia” cuja origem poderá ser a do Arquipélago dos Açores:

Quadro IV
Óleo de Cetáceos Descarregado em Boston em 1829 e 1830

DATAS	CONSIGNATÁRIO	NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	BARRIS
14.07.1829	H. Barker	Parthian	Daniel Flanders	Oceano Atlântico	300 (1)
25.08.1829	Joe Davis	Mexico	Joe Davis	Atlântico	220 (1)
“	“	“	“	“	50 (2)
27-08-1829	Pacham & Howland	Thomas Winston	Benjamim Seabury	Western Islands	650 (1) 25 (2)

Continua na página seguinte

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

Continuação da página anterior

DATAS	CONSIGNATÁRIO	NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	BARRIS
16.06.1830	H. Barker	Parthian Granville	Manter	Atlântico	330 (1)
25.08.1830	J.W.Mayhew	Almy Jonathan	Mayhew	Western Islands	150 (1) 20 (2)
31-08.1830	Geo Tyson	Aurora	Leonard West	Western Islands	430 (1)
06.11.1830	P. W. Pacham	Mentor	Samuel Lake	Western Islands	335 (1)

Fonte: New Bedford Whaling Museum Research Library, *Custom Import Book*, B 83/8 Vol. 1.

Observações:

- (1) Sperm oil
- (2) Blackfish oil

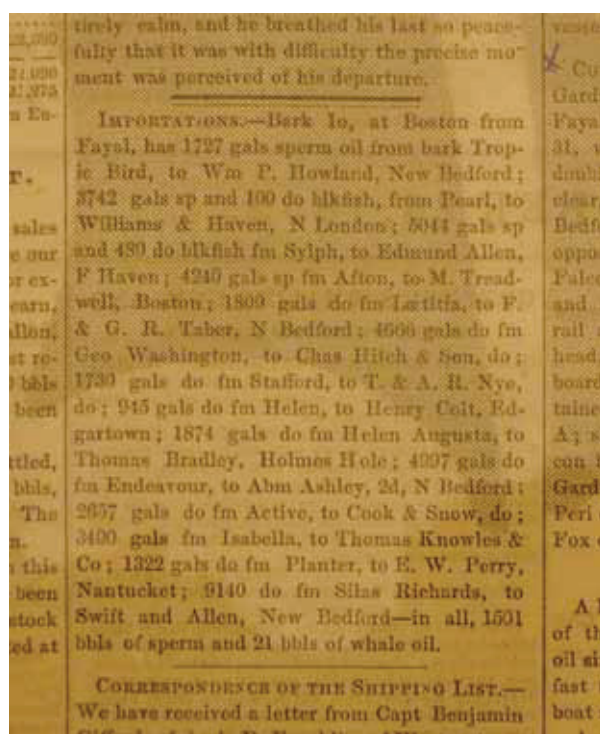
A designação de origem “Oceano Atlântico” sendo vaga e imprecisa, pode não corresponder exactamente a óleo embarcado nas ilhas dos Açores. Porém, a designação “Western Islands”, refere-se, inequivocamente, ao arquipélago açoriano. Entretanto, em abono desta prática, em época não muito afastada daquela a que acima nos referimos, ou seja em 1836, nas instruções da firma Christopher Mitchell & Co. de Nantucket, para o Capitão Elisha H. Fisher do navio *Maria*, considera-se que não terá necessidade de escalar nenhum porto antes de chegar ao Cabo Horn, excepto se tiver a sorte de armazenar óleo na viagem até aos Açores ou Cabo Verde, situação em que então procederá à descarga desse óleo para baldeação com destino à origem¹⁰.

No entanto, a consulta, mesmo avulsa, da imprensa americana especializada, permite obter informação que autoriza pensar-se que esta actividade de baldeação de óleo no porto da Horta fez de facto passar uma boa parte da riqueza dos armadores baleeiros da Nova Inglaterra por aquele porto. E este óleo era do mais valioso, já que os cachalotes que se derretiam nos Açores produziam o óleo de espermacete contrastando com o menos rentável obtido a partir das “baleias de barba”¹¹. Dulles disse-o de um modo ainda mais expressivo, ainda que referindo-se ao Pacífico, ao afirmar que abundantes cardumes de grandes cachalotes eram os mais valiosos cetáceos e o mais apreciado prémio que um baleeiro podia receber¹². O mesmo autor dá-nos alguns valores de referência, informando que em 1838 o preço por galão era de 83 cêntimos e de 32 cêntimos para o óleo de espermacete e para o óleo de baleia, respectivamente, enquanto que em 1848 estes mesmos valores seriam de US\$ 1,00 e de 33 cêntimos para os mesmos tipos de óleo¹³. Note-se, de passagem, que o óleo não era o único produto a obter dos cetáceos, mas igualmente o osso e o raríssimo âmbar, ambos usados em inúmeras aplicações¹⁴.

Como afirmou Francisco Gomes,

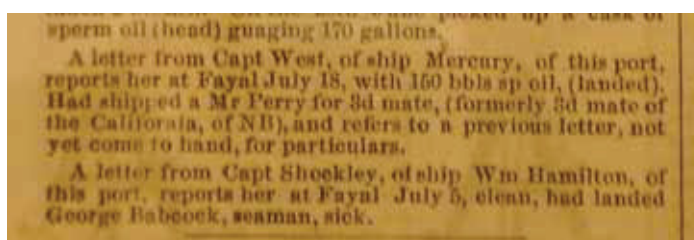
“valiam fortunas os milhares de cascos e barris de óleo de baleia que os Dabneys [...] viram descarregar na Horta, para trasfega, pela frota baleeira americana”¹⁵.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Notícia publicada na edição de 28 de Outubro de 1852 do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* informando ter chegado a New Bedford, proveniente da ilha do Faial, o navio *Io* com um carregamento de óleo de baleia, indicando o navio, o armador e a respectiva praça.

A consulta de frequentes notícias publicadas no semanário da indústria baleeira publicado em New Bedford a partir de 1843, como a que acima se reproduz, oferece-nos informação bem elucidativa sobre o movimento de transbordo de óleo no porto da Horta.



Notícias publicadas na edição de 29 de Agosto de 1848 do *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* com informações sobre desembarque de óleo de baleia no Faial, dando ainda conta de movimentos de tripulantes por motivo de substituição e de doença.

A partir de algumas das muitas notícias desta natureza, organizamos alguns quadros esclarecedores que nos dão conta das escalas entre períodos precisos com a indicação do

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

desembarque de óleo para transbordo. No caso a seguir trata-se de óleo com destino a Boston transportado pelo *Harbinger* da Casa Dabney & Sons:

Quadro V
Escalas no Porto da Horta entre 7 de Setembro e 9 de Outubro de 1846 e
Desembarque de Óleo para Transbordo

DIA	MÊS	NAVIO	CAPITÃO	PRAÇA	BARRIS
7	Setembro	Maine	Netcher	Fairhaven	80
“	“	Splendid	Baylies	Edgartown	-
10	“	California	Fisher	New Bedford	-
15	“	Quito	Chase	Sippican	70
16	“	Carolina	Carey	New Bedford	20
“	“	Atkins Adams	Lane	Fairhaven	15
17	“	Waverly	Crowell	New Bedford	-
19	“	Uncas	Gelett	“	-
“	“	Chas Drew	Coffin	“	-
“	“	Troy	Easterbrook	Bristol	-
21	“	Elizabeth	Flanders	Mattapoisett	75
“	“	Harvest	Lakey	Fairhaven	80
“	“	Wolga	Luce	“	-
23	“	Noble	Howes	Sag Harbor	-
24	“	Maria	Coffin	New Bedford	20
25	“	Rowena	Adams	Fall River	-
“	“	Pilgrim	Pettis	Somerset	50
3	Outubro	Cícero	Howland	New Bedford	45
4	“	Braganza	Devol	“	35
6	“	Emily Morgan	Ewar	“	-
7	“	Jasper	Pope	“	-
“	“	Franklin	Tillson	Provincetown	50
“	“	Chas Frederick	Barnes	New Bedford	-
8	“	Vesper	Clark	New London	95
“	“	Newton	Hale	New Bedford	-
9	“	St Peter	Simmons	“	-
Total de barris embarcados na Horta com destino a Boston					635

Fonte: *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*, 3 Novembro 1846, p. 139.

Os resultados de uma viagem eram avaliados em função do número de barris de óleo.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

No entanto, na literatura especializada, nomeadamente nas notícias do jornal citado, usava-se muitas vezes a indicação do número de cascos descarregados. Esse tipo de barril, com formas variáveis, continha quantidades de óleo que eram determinadas por um medidor. Por exemplo, noutra notícia da mesma página, informa-se que o *Harbinger* transportou para Boston o óleo da barca *Elizabeth* da praça de Mattapoissett, num total de 15 cascos a que correspondem 75 barris, destinados à firma R. L. Barstow. Trata-se do mesmo óleo indicado no quadro anterior. Para que se perceba que a medição era de facto variável, refira-se que o brigue *Quito*, que desembarcou na Horta 70 barris, de acordo com o quadro já referido, consta da notícia que estamos a tratar e relativa ao *Harbinger*, como tendo desembarcado em Boston para a firma J. S. Bates da praça de Sippican, os mesmos 15 cascos da barca *Elizabeth*¹⁶.

Pelo quadro anterior chegamos a um total de 635 barris, certamente uma quantidade interessante. Todavia, os valores podiam alcançar cifras bem mais expressivas. A barca *Chusan*, chegada a Boston em finais de 1847, transportou do Faial um total de 1755 barris de óleo, praticamente o triplo da quantidade trazida pelo *Harbinger*¹⁷.

Um outro exemplo a ilustrar esta operação que não deixaria de ser rendosa para os vários interesses faialenses envolvidos, como veremos:

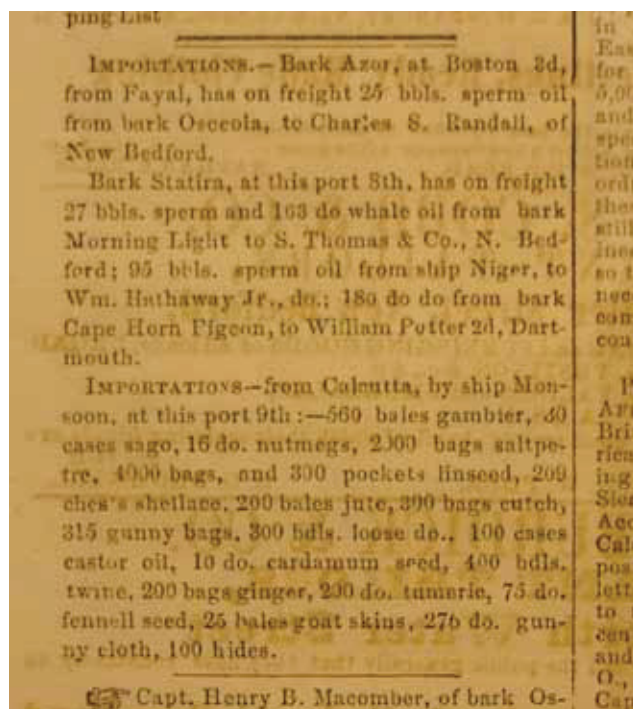
Quadro VI Movimento de Importação de Óleo Transportado para Boston na Barca *Io da Casa Dabney & Sons* em Outubro de 1852

NAVIO	ARMADOR	PRAÇA	GALÕES
Tropic Bird	Wm P. Howland	New Bedford	1.727
Pearl	William & Haven	New London	3.842
Sylph	Edmund Allen	Fairhaven	5.524
Afton	M. Treadwell	Boston	4.240
Laetitia	F. & G. R. Taber	New Bedford	1.800
Geo Washington	Chas Hitch & Son	New Bedford	4.666
Stafford	T. & A. R. Nye	New Bedford	1.730
Helen	Henry Colt	Edgartown	945
Helen Augusta	Thomas Bradley	Holmes Hole	1.874
Endeavour	Abm Ashley 2nd	New Bedford	4.997
Active	Cook & Snow	New Bedford	2.657
Isabella	Thomas Knowles		3.400
Planter	E. W. Perry	Nantucket	1.322
Silas Richards	Swift and Allen	New Bedford	9.140
Total de óleo em galões			47.864

Fonte: *Whalemens's Shipping List, and Merchant's Transcript*, 26 Outubro 1852.

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

A notícia remata com o registo de que aquele quantitativo corresponde a 1.522 barris de óleo, como o total transportado pelo *Io*¹⁸. Para completar este panorama e ainda de acordo com o mesmo jornal em edição anterior, notícia de 18 de Novembro de 1851 informa que até à data foram embarcados do Faial 3.000 barris de óleo, completando na campanha do ano um total de 5.200 barris.



Notícia de importação de óleo de baleia transbordado no Faial. *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*, 21 Outubro 1856.

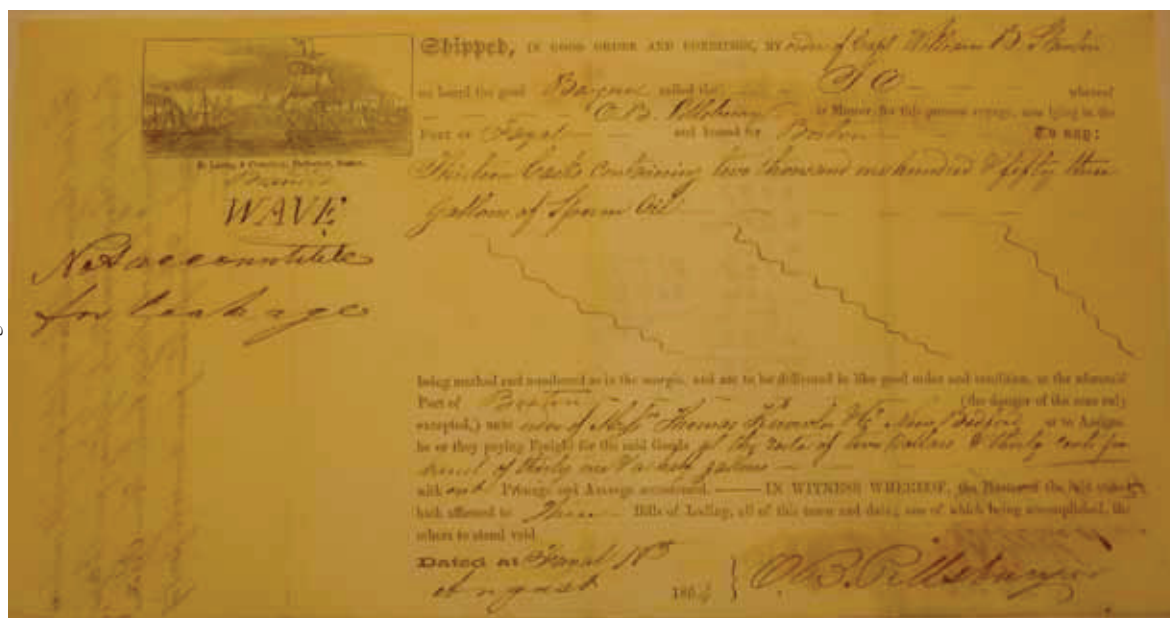
Este movimento no porto da Horta seria certamente do maior interesse e não correspondia a uma actividade exercida em função da navegação que ocasionalmente escalava o porto a caminho da América. Fretavam-se navios com este objectivo específico de carregar o óleo depositado na Horta pelos navios baleeiros em resultado da primeira parte da viagem após a partida dos portos dos EUA¹⁹.

Antes de quaisquer considerações no sentido de uma avaliação do impacto desta actividade na economia local, perceber-se-á que o transbordo do óleo mobilizaria uma variedade de interesses. Desde logo o consulado e as entidades portuárias ligadas à ancoragem, guarda a bordo, alfândega, a que se juntam os serviços de transporte entre a terra e os navios obrigando a recorrer a uma multidão de braços que a descarga e a carga implicariam. Depois, indirectamente, vinha o abastecimento dos próprios navios e mais os pequenos gastos que a permanência de tripulantes em terra ocasionava. Mas disto ocupar-nos-emos separadamente.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Não sendo possível proceder a um cálculo quanto ao valor que esta actividade representaria em termos globais ao longo de cada ano, alguns documentos avulsos permitem aperceber a importância que este negócio teria para a economia da ilha. Referimo-nos aos conhecimentos de embarque de que se reproduzirão alguns exemplares e a respeito dos quais se darão algumas explicações.

Os impressos dos conhecimentos de embarque, com uma apresentação atraente e por vezes ornados com pequenas gravuras alusivas à actividade marítima, incluíam também no verso um recibo ou indicações explicativas sobre o embarque e suas despesas²⁰. Eram como que contratos de transporte entre um armador e um consignatário para que o primeiro, sob condições explícitas, conduzisse uma dada mercadoria a um destino acordado.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

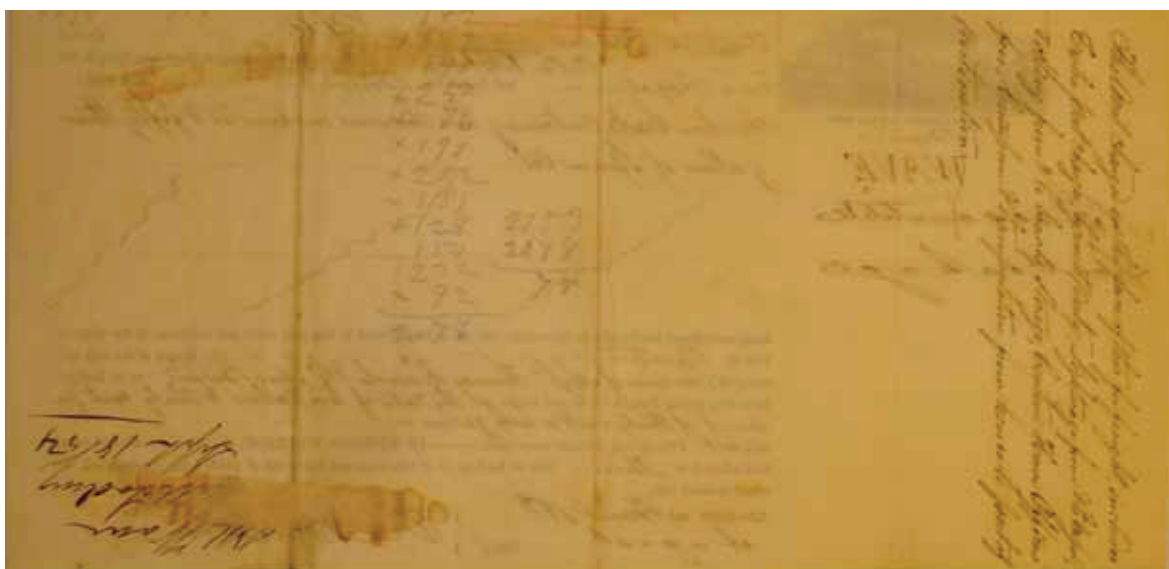
Conhecimento de Embarque de 1854 relativo a 13 cascos de óleo de baleia da barca *Wave*.

No documento reproduzido acima temos um conhecimento de embarque emitido no Faial e datado de 18 de Agosto de 1854, respeitante a 13 cascos contendo 2.153 galões de óleo de espermacete com destino a Boston. O embarque desta carga está contratado entre o Capitão William B. Stanton, comandante da barca baleeira *Wave*, e o Capitão O. B. Pillsburg da barca *Io*, fixando-se o preço de 2 dólares e 30 cêntimos por barril de 31 ½ galões a pagar em ouro no destino.

Pela anotação constante do verso, fica a saber-se que o preço estabelecido, além do transporte para o destino, inclui os encargos portuários, direitos de baldeação, transporte para descarga do navio baleeiro e carga para o navio mercante, manuseamento na praia, emolumentos aos oficiais da Alfândega e comissões. Em anexo a este processo, temos um

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

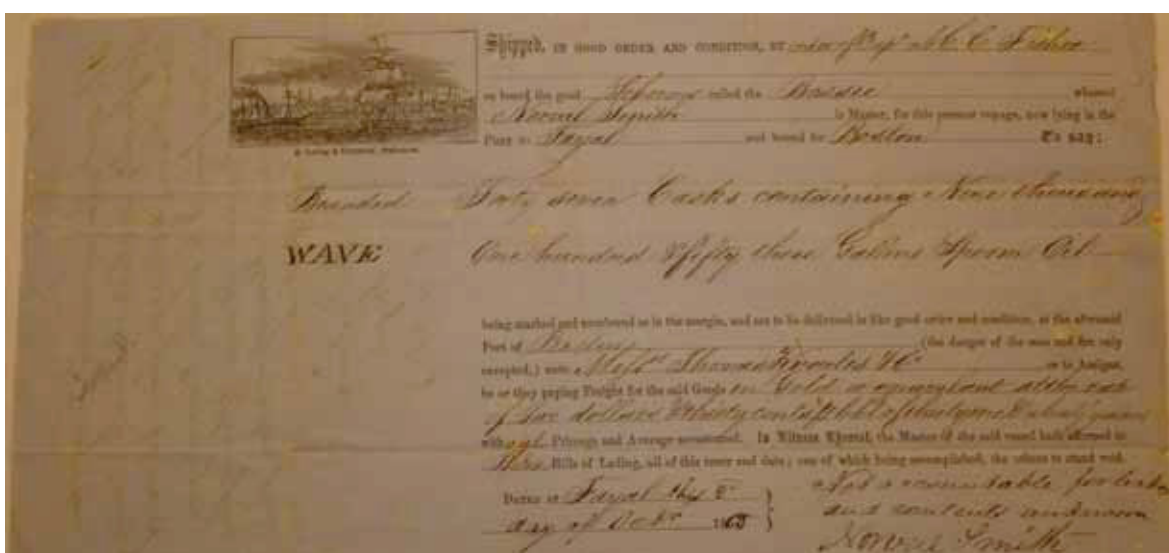
Cortesia do New Bedford Whaling Museum



Verso do Conhecimento de Embarque de 13 cascos de óleo de baleia descarregado no Faial pela barca americana *Wave*.

recibo passado pela Casa Dabney, com assinatura de John P. Dabney, a acusar a recepção dos 13 cascos mencionados no documento acima. Este recibo, emitido no Faial a 29 de Julho de 1854, permite ter uma ideia quanto ao tempo de armazenagem a cargo da firma Dabney e neste documento já se antecipavam as condições e encargos envolvidos. Note-se que o armador da barca *Io* na qual o óleo iria ser transportado do Faial para Boston, era a firma Dabney.

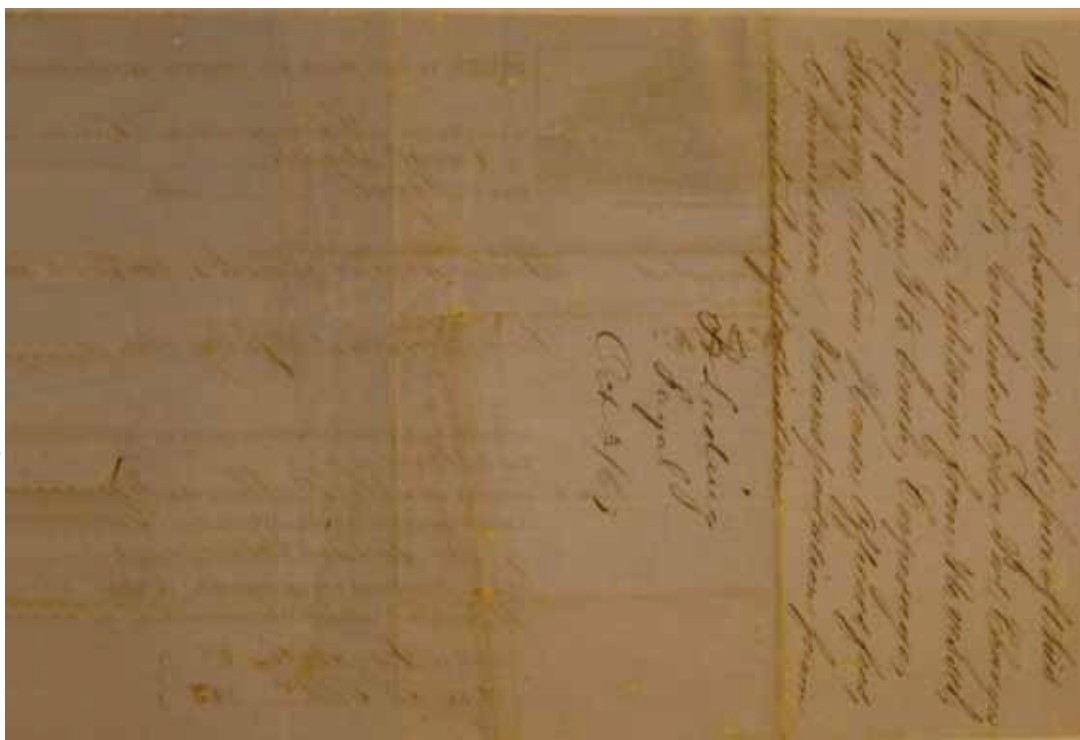
Cortesia do New Bedford Whaling Museum



Conhecimento de Embarque para transporte de 47 cascos de óleo de baleia da barca *Wave*.

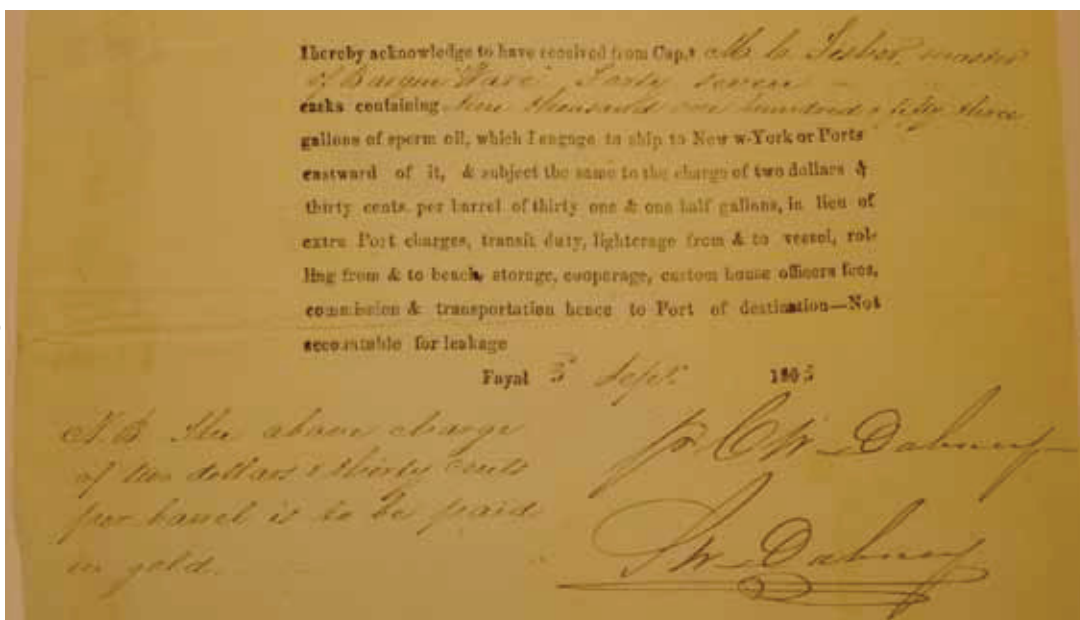
A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Cortesia do New Bedford Whaling Museum



Verso do Conhecimento de Embarque relativo a 47 cascos de óleo de baleia.

Cortesia do New Bedford Whaling Museum



Recibo emitido pela Casa Dabney detalhando as condições contratuais e a natureza dos encargos envolvidos no transbordo e transporte.

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

No conhecimento de embarque anterior, fica a saber-se um pouco mais sobre estas operações de baldeação de óleo no porto da Horta. Temos de novo uma partida de óleo da responsabilidade da mesma barca *Wave*, agora sob o comando do Capitão M. C. Fisher. Trata-se de um embarque datado de 3 de Outubro de 1863, relativo a 47 cascos contendo 9.153 galões de óleo de espermacete destinado à firma Thomas Knowles & Co., transportados na escuna *Bessie* sob o comando do Capitão Norval Smith com destino a Boston.

No verso anotam-se os dizeres habituais quanto às despesas que o frete de 2,30 US\$/barril de 31 ½ galões inclui.

Como já se deixou explicado em nota, a medida de avaliação da produção de óleo era expressa em barris de 31 ½ galões. Todavia, o armazenamento e transporte era feito em cascos, pelo que à chegada aos portos de destino, o medidor recorria a um padrão devidamente aferido para medir a quantidade de óleo em cada casco e, então, registar o equivalente número de barris produzidos.

Galles of Oil shipped Off Bk. Lanch

No	Galles	No	Galles	No	Galles
No 1	256 ²⁶²	No 9	230 ²²⁶	No 17	307 ³⁰²
" 2	282 ²⁷⁰	" 10	261 ²⁶⁶	" 18	307 ³⁰⁹
" 3	213 ²¹²	" 11	181 ¹⁷⁹	" 19	254 ²⁵⁷
" 4	307 ³⁰⁷	" 12	306 ³⁰¹	" 20	229 ²³¹
" 5	228 ²²⁷	" 13	234 ²³²	" 21	308 ³⁰⁶
" 6	280 ²⁸⁹	" 14	208 ²¹³	" 22	310 ³¹⁰
" 7	109 ¹⁰⁹	" 15	307 ³⁰⁸	" 23	122 ¹²⁷
" 8	230 ²²²	" 16	191 ¹⁸⁵	" 24	228 ²²⁹
				" 25	254 ²⁵⁷
				" 26	305 ³⁰⁶
				" 27	309 ³⁰⁵
				" 28	209 ²¹²
				" 29	308 ³⁰⁴
				" 30	129 ¹²⁷

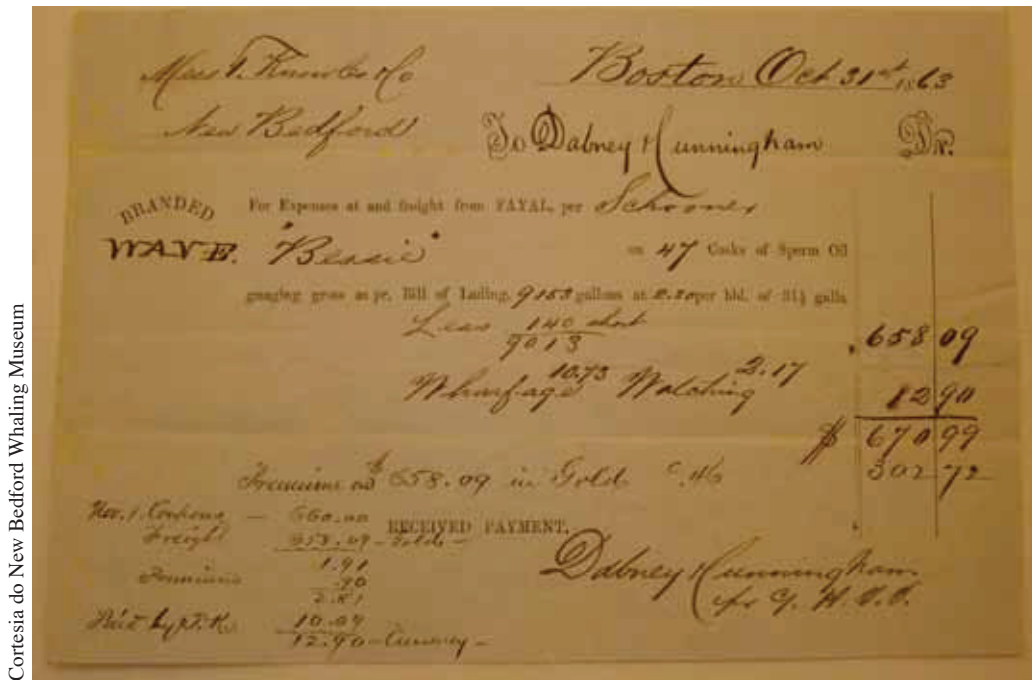
Branded on each Head Bk. Wave

Marked " " " J. K. 860

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Exemplar de um registo da medição do conteúdo dos cascos de óleo, convertendo-os em barris e recorrendo à intervenção de um medidor qualificado.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Documento contabilístico emitido após chegada e desembarque do óleo creditando a firma Dabney & Cunningham.

Para concluir a análise que temos vindo a fazer sobre estes documentos, debruçemo-nos sobre um último exemplar que permitirá acrescentar importante informação aos dados já apresentados.

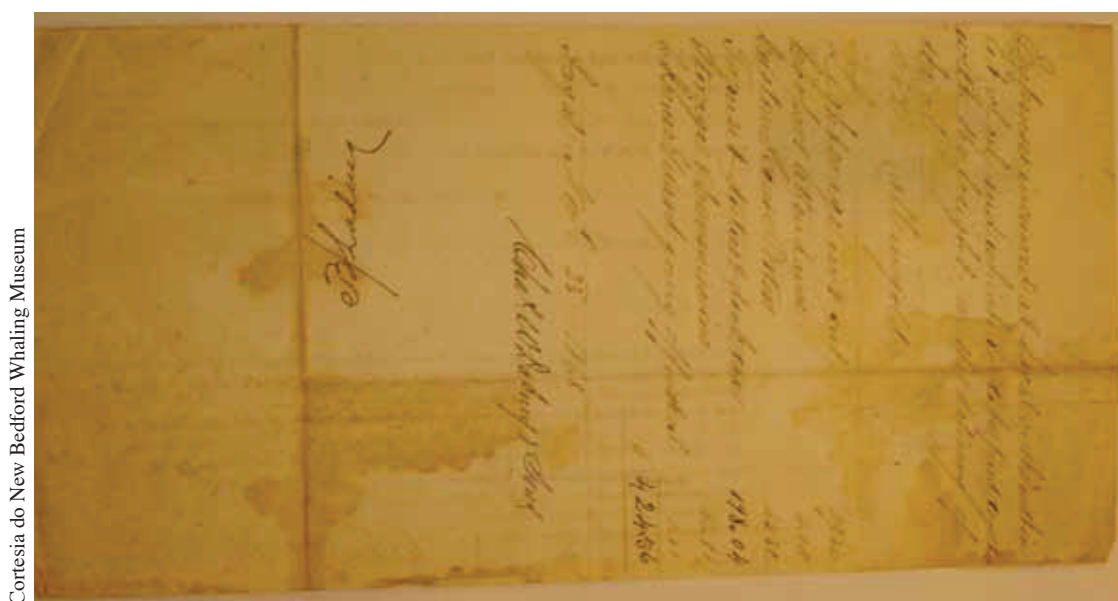


Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Exemplar de um conhecimento de embarque de 23 de Novembro de 1868 respeitante a 64 cascos de óleo de baleia baldeado na Horta pela barca baleeira Wave.

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

Este exemplar, que envolve de novo a barca *Wave*, mas passados 5 anos e desta feita tendo por comandante o Cap. E. Cannon 2nd, com data de 23 de Novembro de 1868 e assinatura da Casa Dabney & Sons, mostra-nos um conhecimento de embarque de 64 cascos contendo 11.557 galões de óleo de espermacete com destino à firma Thomas Knowles & Co., no qual se contrata um frete de 1,25 US\$/barril mais despesas. Trata-se de uma alteração em relação aos anteriores contratos, mas que nos permite tomar conhecimento de informação da maior importância do ponto de vista da nossa análise.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Verso do Conhecimento de Embarque com detalhe relativo à repartição das despesas envolvidas no embarque e outras operações para transbordo.

No verso do impresso constam as despesas a pagar pelos serviços prestados na ilha do Faial:

- Barcos para descarga e carga	29,36
- Assistência de tanoeiro	4,04
- Funcionários da Alfândega	45,32
- Direitos de baldeação e taxas portuárias	198,04
- Armazenagem e comissões	146,80
- Guarda da Alfândega para acompanhar o óleo	<u>1,00</u>
	US\$ 424,56

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Documento respeitante ao transporte do óleo de baleia após chegada ao armador no destino, Thomas Knowles & Co.

Entretanto, pelo recibo emitido no destino, fica a saber-se que o frete total pelo transporte dos 64 cascos de óleo importou em US\$ 458,61 (11.557 galões a 1,25 US\$/ barril de 31 ½ galões) ficando as restantes despesas em 424.56, ou seja 48% do total. Estes valores dão-nos uma ideia quanto ao contributo que o transbordo de “óleo de baleia” daria à economia faialense, sendo notório que a Casa Dabney & Sons, só à conta de armazenagem e comissões, arrecadaria uma boa parte dos proveitos. Os encargos com as autoridades portuárias e alfandegárias, reservariam para si uns 57,5 % das despesas cobradas no Faial e, para os pequenos prestadores de serviços com barcos e serviços de tanoaria, restavam cerca de 8%. Uma repartição de benefícios que os tempos de um liberalismo ainda muito marcado pela herança próxima do Antigo Regime certamente explicará.

Passando desta perspectiva de análise baseada num único navio, ao carregamento total de um embarque e tomando o exemplo dos 47.864 galões do Quadro VI transportados pela barca *Io* em Outubro de 1852, chegamos a um valor total de US\$ 3.493,00, valor bem expressivo como se pode concluir da aplicação de um câmbio de \$823 Réis por dólar americano, ou seja, mais de dois contos e oitocentos mil réis²¹. Os 48% acima calculados como podendo constituir a parte retida na ilha do Faial para remunerar serviços prestados, eram para a época uma quantia avultada.

Para o armador – nos casos tratados envolvendo a barca *Wave* da firma Thomas Knowles & Co. – a chegada de óleo, pouco tempo decorrido depois do início da viagem, permitia antecipar a obtenção de fundos para amortização dos investimentos aplicados

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

no chamado “outfitting”²². Aliás, a remessa regular de óleo procedendo à sua frequente baldeação nos portos da rota percorrida pelo navio, era uma prática vulgar em função do maior ou menor êxito da “pesca”. Os *Dennis Wood Abstracts*, disponíveis na New Bedford Whaling Museum Research Library, apresentam registos da progressão da rota dos navios baleeiros, permitindo aperceber os resultados da “pesca” e a expedição de óleo a partir dos vários portos de escala²³.

Sendo certo que a actividade da frota baleeira entra em acentuado declínio após a Guerra da Secessão, até ao final do 1.º quartel do século XX os navios baleeiros continuarão a escalar o porto faialense. Ainda em 1884 um jornal local noticiava que a barca baleeira *John Carver* baldeara para o navio *Verónica*, 280 barris de azeite de baleia. Curiosamente, a notícia acrescentava que a barca *John Carver* se “conservara sobre vela”²⁴. Um sintoma dos tempos e da necessidade de escapar às pesadas alcavalas que o fisco zelosamente não se descuidava de arrecadar.

A “AGUADA”, O “REFRESCO” E OUTRAS PROVISÕES E SERVIÇOS

Prestação provavelmente mais aparatosa e mobilizadora de recursos da terra, o transbordo de “óleo de baleia” não esgotava a variedade dos serviços prestados em favor dos navios e tripulações.

Não obstante a chegada aos Açores ocorrer poucas semanas após a partida da Costa Leste dos EUA, a aquisição de água e de frescos era uma prática habitual e o primeiro encontro com as ilhas dos Açores fazia-se, em geral, à vista das ilhas das Flores e Corvo. Pairar ao largo na proximidade destas ilhas e mandar um bote a terra para obtenção de frescos, e até permitir a algum tripulante uma breve visita a familiares, era frequente. O documento a seguir reproduzido corresponde ao fornecimento de um “refresco” para bordo da barca *Wave* em viagem sob o comando do Cap. E. B. Handy.

Pela factura/recibo emitida por James McKay Jr. verificamos que o fornecimento compreendia sobretudo produtos agrícolas, com destaque para as batatas, abóboras e cebolas e também aves de capoeira e porcos, a que acrescia a cobrança de encargos com a Alfândega, despesas portuárias, o aluguer de uma embarcação para transporte e despesas de despacho consular. McKay, sendo cidadão inglês, era agente consular em representação do cônsul Dabney.

Mas era principalmente no porto da Horta, certamente com o favorecimento de uma situação particular em que o exercício do cargo consular em representação dos EUA era assegurado pelo maior negociante da ilha, que se concentravam as operações de reabastecimento dos navios da frota baleeira. Para além do estatuto consular que lhes facilitaria o desempenho dos negócios, os Dabney dominavam a totalidade dos serviços que um qualquer navio sulcando estes mares pudesse necessitar. Além de armadores e de proprietários de um estaleiro bem apetrechado, a que se juntava capacidade de armazenagem, tanto para mercadorias e depósito para tratamento e guarda de vinhos do Pico destinados à exportação, os Dabney eram, por excelência, *shipchangers*. Na simplicidade do vocábulo e do que ele implica numa linha de simples agenciamento de navios, os Dabney interiorizaram a função como um ofício

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

To the Consular Agent in Flores		By James McKay Jr.	
43 1/2 Bushels Potatoes @ 60			\$25.50
Weight of 2			1.25
1000 Onions @ 12			12.00
5 Rice			11.00
30 Eggs			3.00
20 Fruits & Vegetables			4.32
1 Box Raisins			2.58
54 Cucumbers			1.50
Onions & Beans			1.50
72 Butte & by at 20			1.50
12 Tomatoes			1.00
100 Green Beans			1.00
Apples			2.00
Butter House fee			5.25
Port Port			1.00
General Carting & Unloading			3.00
Boat Hire			3.25
Total			\$23.08
Paid by Consular Agent			
at Flores Aug. 23 rd 1866			
James McKay Jr.			

Uma factura de fornecimentos embarcados pelo agente consular na ilha das Flores, James McKay Jr., em 23 de Agosto de 1866

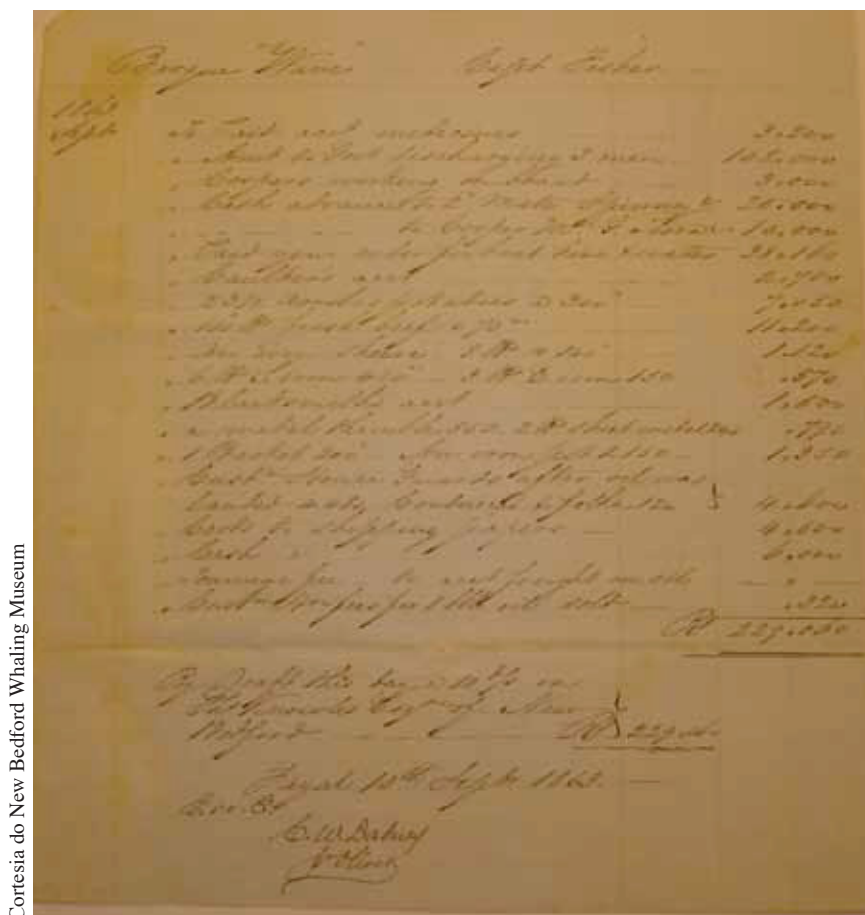
em que o predomínio dos interesses e dos negócios caminhava, numa equilibrada proporção de talento e de sentido de hospitalidade, de par com a arte de bem receber, não só para com aqueles que de nada necessitavam mas, sobretudo, a disponibilidade em acolher os que se deparavam com o infortúnio, tantas vezes imposto aos navegantes surpreendidos por uma tempestade ou por um naufrágio.

A sua presença no porto da Horta durante algumas décadas, provavelmente até ao final da década de Sessenta do século XIX, altura em que a Casa Bensaúde concorre no Faial com os interesses da firma Dabney & Sons, imprimiu uma marca distinta que prestigiou aquele porto e o promoveu à escala do Atlântico²⁵.

A multiplicidade dos serviços prestados à navegação, em particular à frota baleeira americana, pode bem ilustrar-se recorrendo à documentação comercial emitida pela Casa Dabney, sendo de notar que os bens e serviços a que os documentos se referem, não

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

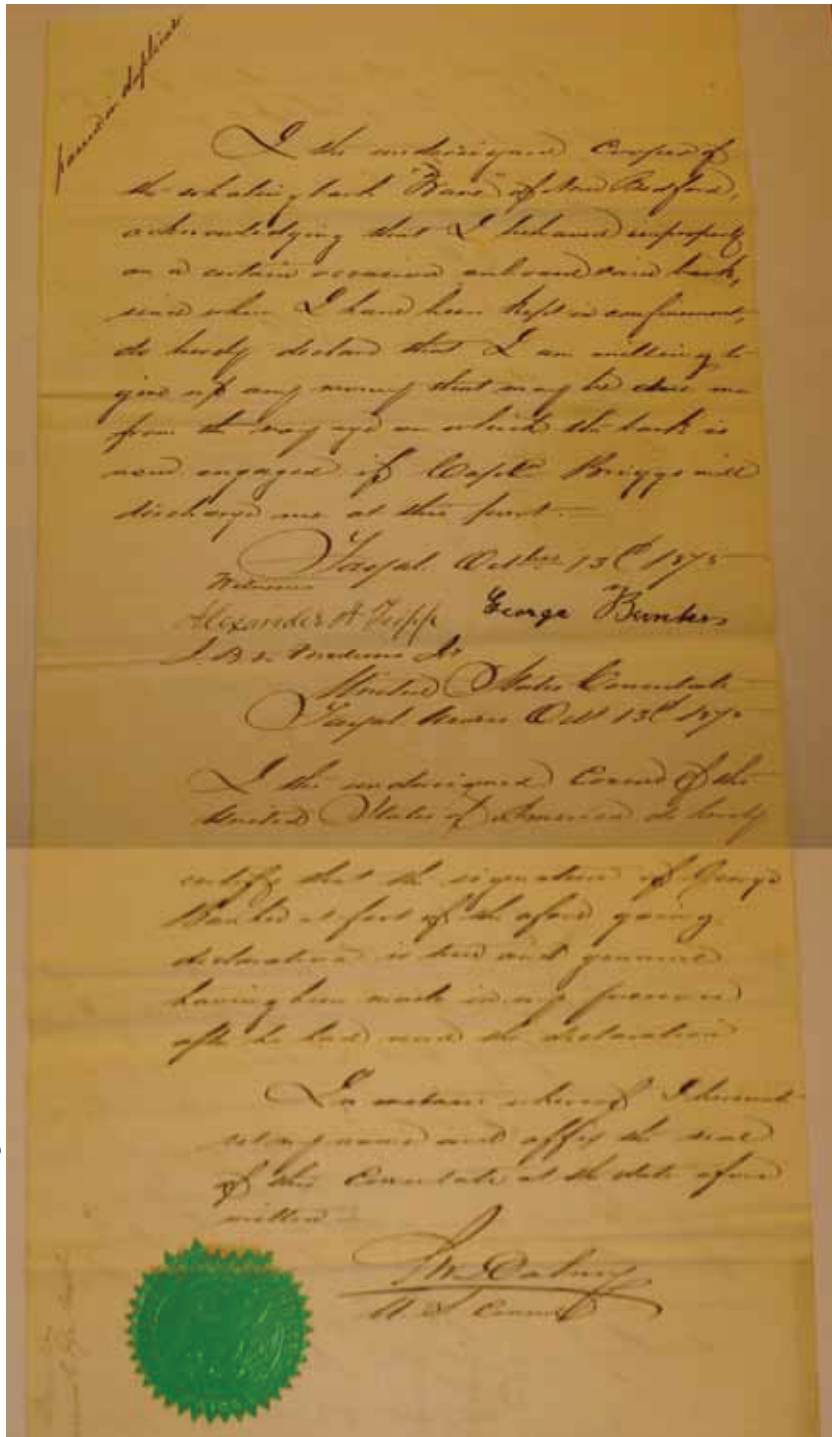
respeitam necessariamente à fase inicial da viagem, podendo mesmo ter lugar no troço do regresso.



Factura de fornecimento de provisões, prestação de serviços diversos, trabalho de oficiais mecânicos e de encargos portuários à barca baleeira *Wave* no porto da Horta em 10 de Setembro de 1863.

Nesta factura datada de Setembro de 1863, emitida com assinatura de George Oliver pela Casa Dabney e a pagar pela firma Thomas Knowles de New Bedford, temos uma variedade de fornecimentos que englobam, além de alguns frescos, medicamentos, água, materiais e peças em ferro, um cesto e um caldeiro. Porém, a maior parte da factura respeita a serviços prestados, como sejam trabalhos executados por um tanoeiro a bordo do navio, e também por um ferreiro e por um calafate. Os pagamentos abrangem ainda a Alfândega, guardas, taxas de tonelagem e taxas de embarque. Por fim, duas quantias significativas têm a ver com adiantamentos monetários a um oficial e a um tanoeiro, sendo o montante mais elevado de 108\$000 réis devido ao pagamento da compensação legal pela rescisão de contrato com tripulantes²⁶.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Certificado consular emitido por Samuel W. Dabney para legalizar um acordo entre o comandante e um tripulante com vista ao cancelamento da matrícula desta a bordo

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial

Um outro documento comprova a diversidade de produtos e serviços que a Casa Dabney assegurava na cidade da Horta e dos quais retiraria folgados proventos.

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Barge Wave Capt Courtney		
481	Charge of To the Master bringing aboard to account	2.00
	Provisions and Boatmaning	11.00
	John Dabney Boat charges	6.25
	Duty on provisions	4.25
	Subsistence of crew	3.50
	Boatman's house of expenses Barge & Boat	10.25
Sept 4	Boat	31.00
	Spinning tobacco scale & frame	1.75
	Boat	20.00
	sent to Gov for purchasing 2 men	72.00
	Boatman's for 2 months	4.00
	Boatman's	2.00
	Boatman's 2 months	2.00
	Boatman's boat	23.75
	150 lbs water	23.50
	20 lb sheet metal 2360	10.00
	37 lb copper nails 2120	7.00
	25 lb copper nails 2400	1.50
	2 lb pitch	4.00
	stack of 40 lbs pitch per	3.00
	20 lb of pitch 2750	2.50
	Blacksmith's work	2.50
	12 lb of oil 1.200 33 lb boat 770	21.70
	Boat charges - charged to oil	—
	Boatman's fee (charged to oil)	—
	Boatman's work of Smith after	3.00
	oil was brought	—
	Boatman's (charged to oil)	—
	Boatman's (charged to oil)	—
	By and refunded from	26.00
	John Dabney	22.75
		<u>243.62</u>

By Draft on the Merchants & Co
 of the City of Boston
 Royal Dept 13th 1861
 John Dabney

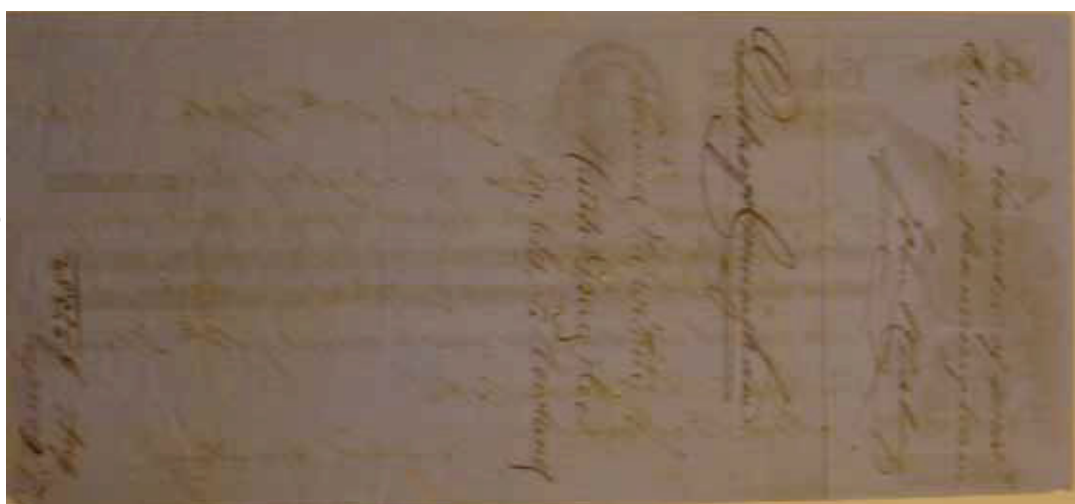
Factura de 1861 da Casa Dabney por diversos fornecimentos, encargos portuários e serviços prestados à barca baleeira americana Wave.

Como se verifica, o documento apresenta de facto uma longa lista de prestação de serviços à barca Wave, agora sob comando do Cap. Courtney, como são os encargos portuários

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

envolvendo a intervenção do piloto, a ancoragem e saída do navio; taxas de embarque de provisões, taxas de embarque e de tonelagem, guardas da Alfândega e a abertura dos selos do tabaco. De novo temos encargos com calafate e ferreiro, mais os materiais usados por estes artífices como por exemplo, o breu, a estopa, chapa e pregos. Como na anterior factura, incluem-se pagamentos de compensação a tripulantes desembarcados.

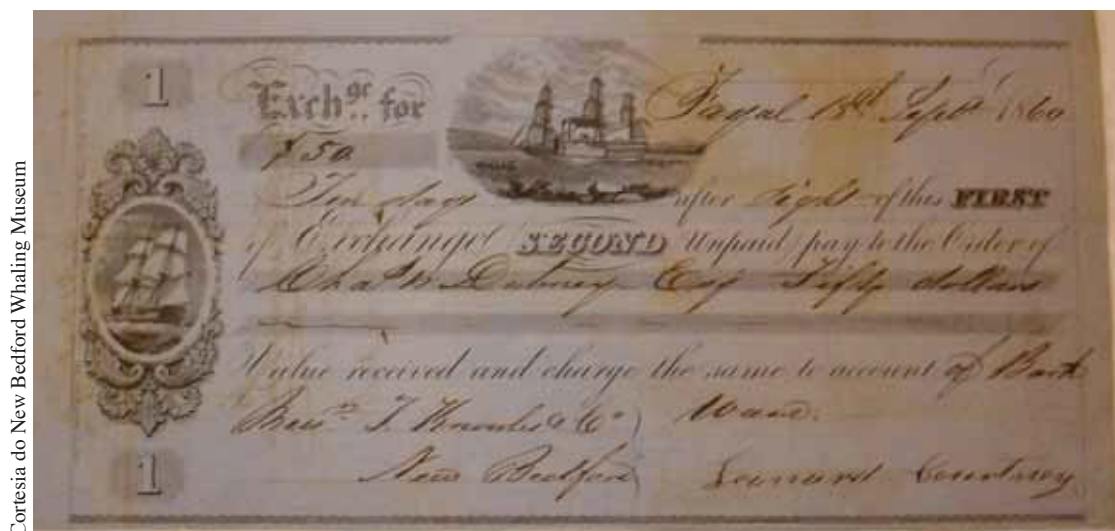
Como se calculará, a prestação destes serviços pela Casa Dabney, ou por qualquer outro agente a exercer esta função de *shipchandler*, processava-se numa base de confiança assente nas práticas comerciais ao tempo, em que os pagamentos eram garantidos pela emissão de letras devidamente aceites.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

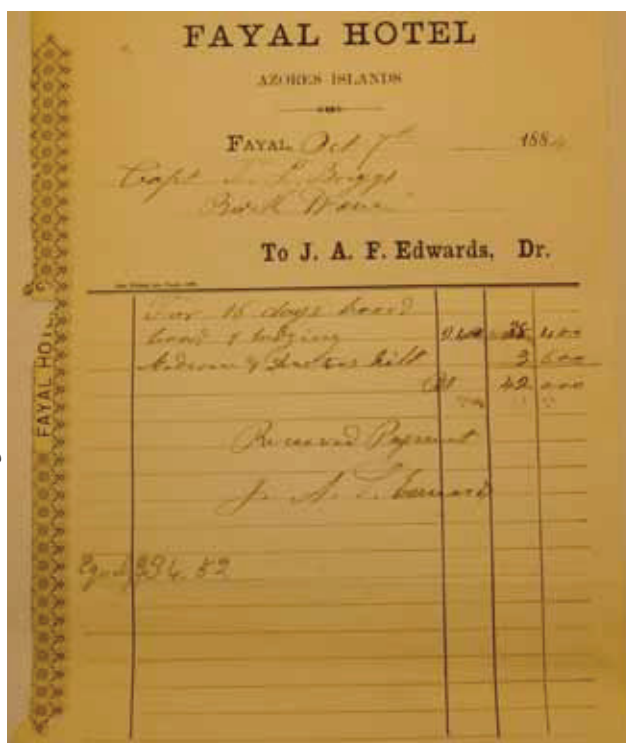
Letra de câmbio sacada no Faial pelo Cap. Leonard Courtney da barca *Wave* sobre a Casa Dabney em 18 de Setembro de 1860. Endossada no verso à firma Dabney & Cunningham.

Capítulo 4 – O Impacto Económico das Escalas de Navios Baleeiros no Faial



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Letra de câmbio sacada no Faial pelo Cap. Leonard Courtney da barca *Wave* sobre a Casa Dabney.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Factura do Fayal Hotel, propriedade de J.A.F. Edwards, datada de 1884, em nome do comandante da barca *Wave*, por alojamento e despesas médicas.

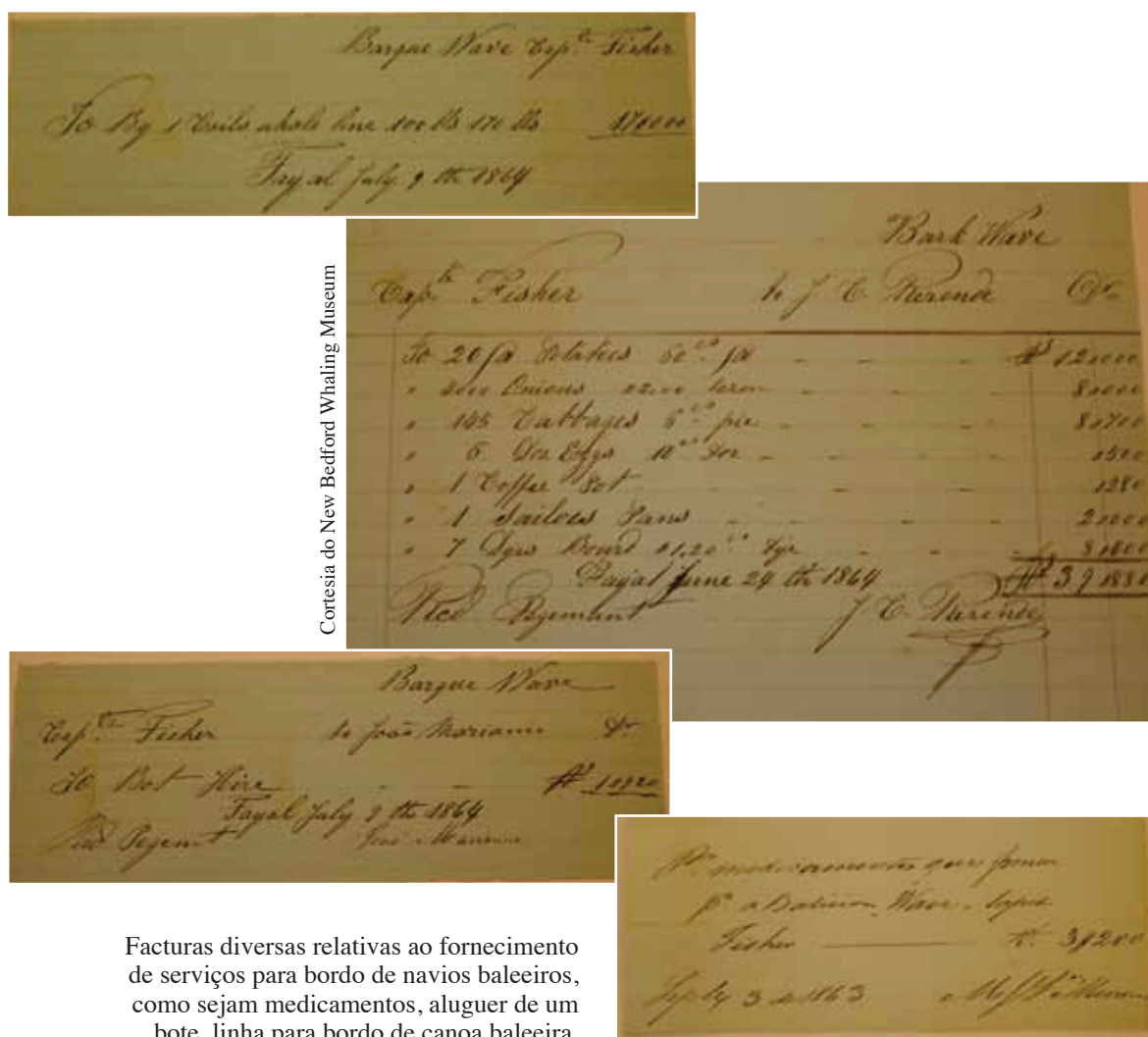
Por fim, já para um período mais tardio, fica um exemplar de uma factura do Fayal Hotel, datada de 1884, na qual se misturam serviços específicos próprios de um estabelecimento hoteleiro, facturando alojamento, mas igualmente o fornecimento de serviços médicos.

A leitura da documentação que temos vindo a comentar, sendo elucidativa, corresponde no entanto a uma parcela ínfima daquele que seria o volume dos fornecimentos à navegação e apenas no que tem a ver com os navios baleeiros. Todavia, pelas estatísticas sobre o movimento do porto da Horta, pode imaginar-se que esta actividade teria, de facto, um impacto de extraordinário alcance na economia da ilha. Isto não ilude, naturalmente, a conclusão de que o grosso dos gastos reverteria, muitas vezes, a favor das entidades oficiais ligadas ao porto e ao fisco e, na parte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

retida pelos agentes económicos, seria certamente a Casa Dabney a grande beneficiária e, provavelmente, seria através desta que muitos dos artífices e pequenos fornecedores seriam contratados e remunerados. Alguns deles, como os calafates e os tanoeiros, seriam mesmo trabalhadores do estaleiro e armazéns dos Dabney.

A amostragem documental que a seguir se apresenta ilustra a variedade da prestação de serviços que os pequenos comerciantes asseguravam à navegação que se acolhia à baía da Horta.



Facturas diversas relativas ao fornecimento de serviços para bordo de navios baleeiros, como sejam medicamentos, aluguer de um bote, linha para bordo de canoa baleeira.

O aspecto rudimentar da facturacção é revelador de que, de facto, se tratará de pequenos serviços, ainda que os valores envolvidos pudessem revestir-se do maior interesse para uma pequena comunidade para a qual a navegação e as actividades ligadas ao seu porto dariam certamente contributo insubstituível.

CAPÍTULO 5

O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

DESERTORES, MARGINAIS E REPATRIADOS

A posição privilegiada do porto da Horta nas mais importantes rotas da navegação, conjugada com as condições de abrigo da sua baía aconchegada pelas ilhas do Pico e de S. Jorge, determinou desde época remota a procura como escala da navegação transatlântica. Foi assim com as naus do Oriente em pleno período da Expansão Portuguesa; foi assim com o desenvolvimento das relações com o Novo Mundo e, sobretudo após o século XVIII, o porto da Horta ganhou projecção assinalável com a intensificação do comércio transatlântico a que depois se juntaram as rotas da “pesca à baleia” em relação às quais ganhou o estatuto de verdadeira provedoria da frota baleeira americana, como já temos afirmado¹. Era reconhecido como um dos destinos de eleição para o reabastecimento e para o transbordo de óleo no Atlântico Norte, ao mesmo nível que Barbados, Bermuda e Praia em Cabo Verde, e como parte integrante de uma teia essencial na logística da frota *yankee*².

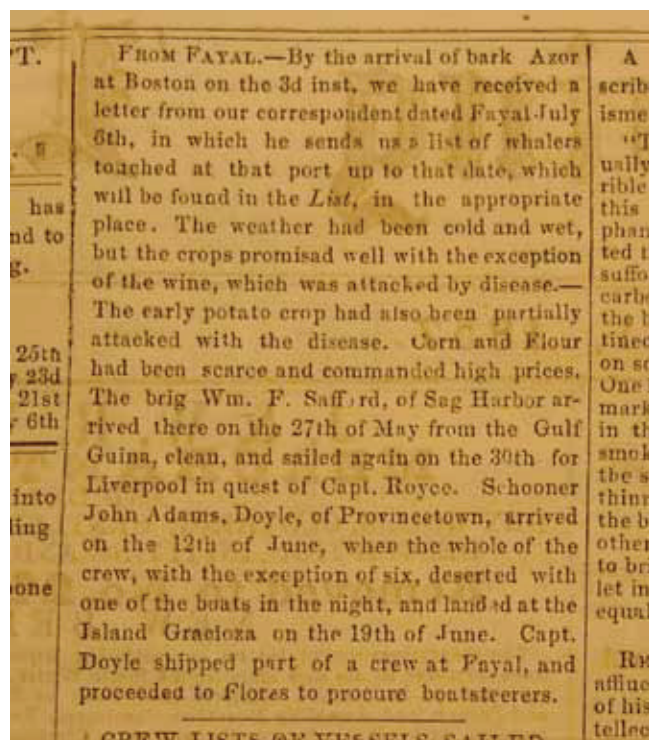
Não se estranhará, por isso, que o porto da Horta se tenha tornado lugar de desembarque e de embarque de uma multidão imensa de gente das mais variadas proveniências, avultando a marinhagem buliçosa e desordeira que no pequeno burgo faialense encontrava espaço de liberdade e de tolerância ao fim de longos dias, semanas, por vezes ao fim de meses, de navegação ronceira e desconfortável. Esta ideia resulta bem clara nesta afirmação generalizável e aplicável aos Açores:

“Cramped quarters, bad food, tropical heat and Artic cold, boredom, the slop chest – it is no wonder that desertion was a major problem in the whaling fleet”³.

Quando observamos o fenómeno em presença da documentação disponível, ficamos surpreendidos ao constatar que os portos das ilhas não eram só uma espécie de depósito com abundante reserva de mão de obra disponível para embarcar, legal ou clandestinamente, na aventura de uma viagem de anos, a servir de passaporte para alcançar os Estados Unidos da América. Na vila da Horta, que a munificência de D. Pedro, com muita honra e pouco proveito, elevaria a cidade em 1833, à turbulência da gente anónima e da marinhagem que deambulava por ruas e travessas na decorrência de naufrágios, desembarques forçados ou de longas permanências que a inesperada escala de um navio, talvez com água aberta ou, simplesmente, por inapelável declaração oficial de incapacidade para navegar, somavam-se

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

os indesejáveis que por incompetência própria, ou por intolerância dos capitães, desembarcavam de forma definitiva. A eles se juntavam desertores para quem a rigorosa disciplina a bordo e os riscos da “pesca”, mais o insuportável desconforto do “forecastle”, ou o tratamento, invariavelmente selvático infligido pelos capitães, tornavam o desembarque, muitas vezes em condições da mais abjecta miséria, na libertação de um pesadelo.



Notícia da deserção de parte dos tripulantes da escuna *John Adams* sob o comando do Cap. Doyle, de acordo com a edição de 11 de Agosto de 1857 do *Whalemens Shipping List and Merchant's Transcript*. Os desertores foram desembarcar na Graciosa e a notícia acrescenta que o navio recrutou tripulantes no Faial, seguindo para as Flores para contratar arpoadores.

A tradicional alocação que cada comandante fazia a toda a tripulação no primeiro dia de navegação, não deixava dúvidas relativamente ao rigor e severidade impostos quanto ao comportamento a bordo do navio, nomeadamente sobre os deveres que a cada um cabia assegurar⁴. A corroborar esta ideia, atentemos na seguinte citação:

“Unquestionably there were times when men were forced to desert to save their lives from the impositions and severity of brutal captains [...]”⁵.

De facto, para muitos daqueles que embarcavam pela primeira vez, a dureza do dia a dia, logo na primeira fase da viagem que os trazia até aos Açores, mostrava uma realidade

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

bem mais adversa e desencorajante do que teriam imaginado, de que não estava ausente o próprio antagonismo que a aglomeração de umas duas dezenas de homens acabava por gerar, como se ilustra nesta declaração de mais de uma dezena de tripulantes presente ao comandante da barca *H. H. Crapo*, que julgamos tratar-se da barca *Henry H. Crapo* sob comando do Cap. Jenkins Spooner neste ano de 1853⁶:

“On board Bark H H Crapo

March 26 1853

This is to certify that the crew in the forecastle of the Bark H H Crapo are dissatisfied with one Richard Salvage foremast hand of said bark on account of causing trouble both fore and aft and we do not wish to go another cruise with him for we have been [?]

Henry Parsons

George A Macomber

William Monson Glenney

John Daniels

Peter Warren

William Perley

Joseph Francis

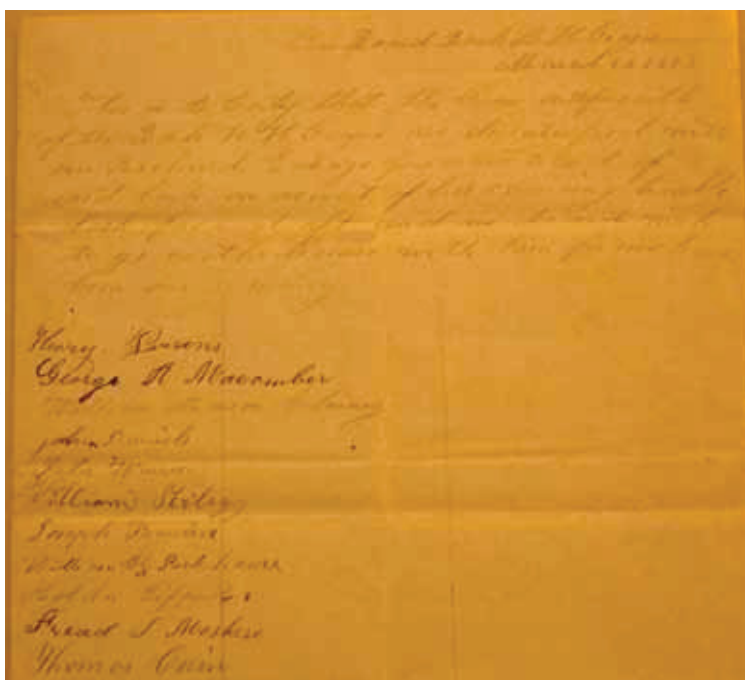
William H. Picham

Holder Gifford

Fread S Moshere

Thomas Cain”.

Cortesia do New Bedford Whaling Museum



Petição dos tripulantes do “forecastle” da barca *Henry H. Crapo*, acima transcrita, em que pedem para que Richard Salvage não seja matriculado a bordo do navio em próxima viagem.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

11592 Consulate of the United States
Faial, Azores, October 9, 1884

Marcelo Lobo-Camêdo
Assistant Secretary of State
Washington

Sir

I have to inform you that on the 21st day of August Captain Joseph Thompson of the whaling boat "Sea Queen" of New Bedford left two deserters at this place without reporting them, and a few days later on the neighboring island of Pico left four more men in a similar manner.

The vessel did not anchor, and the men state that they went ashore in the ship's boat on duty, and took the opportunity to desert.

The men are all citizens of the United States, and allege as a reason for deserting the quality and insufficiency of the food given onboard.

I have the honor to be Sir
Your obedient servant
S. W. Dabney
Consul of the U. S.

Não se tratará certamente de um motim, acto da maior gravidade a bordo de um qualquer navio, mas de um protesto contra alguém que seria causador de problemas por todo o navio. Entre os signatários conta-se um Joseph Francis cujo nome bem poderá assentar nalgum jovem embarcado nas "Western Islands".

Retomando a problemática da deserção, também deverá ter-se presente que as razões poderiam ser bem mais prosaicas, como o simples entendimento de que a comida de bordo era de má qualidade e insuficiente, como relata o cônsul Samuel Wyllys Dabney em 9 de Outubro de 1884 a propósito da deserção de 5 tripulantes do navio baleeiro *Sea Queen*, Cap. Joseph Thompson, tendo ficado dois no Faial e três no Pico⁸.

Carta do cônsul Samuel W. Dabney datada de 9 de Outubro de 1884 sobre o caso de desertores devido à má qualidade e insuficiência da comida a bordo.

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

Aliás, o cônsul Samuel W. Dabney considerava que o tratamento dos baleeiros, não só tinha a ver com uma alimentação de má qualidade, como se revelava cruel⁹.

Sobre a adversidade que a vários níveis estava sujeito o trabalho do simples baleeiro, a par destes aspectos havia todo um conjunto de condições gravosas que faziam de uma viagem de “pesca à baleia” uma experiência penosa¹⁰. Penosa e, por vezes, pouco proveitosa¹¹.

Como se imaginará, esta turba informe e ociosa, atingia por vezes números inusitados a causar preocupação aos cônsules, em especial ao cônsul americano sobre o qual recaía o maior número de solicitações.

Uma primeira ideia pode colher-se do Quadro I do Anexo II, o qual contém a “Lista de marinheiros americanos desembarcados na Horta entre 1 de Janeiro e 30 de Novembro de 1834”. A lista abrange 22 nomes e a verificação dos navios a que pertencem permite concluir que apenas 2 dos navios indicados não serão navios baleeiros.

Ainda para termos uma primeira ideia do que o repatriamento podia envolver, retiramos do Documento 2 do mesmo Anexo II dados que esclarecem quanto aos encargos, neste caso para uma situação ocorrida no ano de 1845.

O fretamento da escuna *Amizade* para o percurso do Faial a Boston, com regresso pela Terra Nova, para repatriar cidadãos americanos em situação de carência, orçava na quantia de 1:620\$000 réis a que acrescem despesas de 686\$180 réis e despesas portuárias calculadas em 250\$000 réis. Para equilibrar a despesa em que o consulado teria de incorrer, a conta mostra uma quantia recebida de um capitão, certamente compensação por desembarque, mais o quantitativo das passagens pelo valor oficial estipulado, num total de 1:600\$000 réis. Provavelmente com a intenção de reduzir os custos, além de uma partida de vinho para Boston pagando 261\$000 réis, o navio regressava pela Terra Nova para transportar 1.100 quintais de peixe, presumivelmente de bacalhau, que pagaram um frete de 550\$000 réis. Na verdade um criterioso exercício em termos de economia de transporte marítimo visando, naturalmente, desagravar custos da responsabilidade do consulado. Porém, as responsabilidades não terminam aqui. No Anexo II que temos vindo a citar, no Documento 3, transcreve-se a lista de materiais de construção para preparar a escuna *Amizade* para receber e alojar os 40 marinheiros em causa, e ainda os géneros alimentícios e o equipamento necessário para cuidar da alimentação. A lista indica ainda as despesas de mão-de-obra dos carpinteiros, bem como os transportes de tudo o que havia a embarcar. O total soma 686\$180 réis.

Compreende-se, à vista destes volumosos encargos, que se repetiam várias vezes ao ano, que o facto dos capitães evitarem o pagamento das compensações a que a lei obrigava, e que ajudariam a suportar os encargos, suscitava frequentes conflitos com o consulado e não menos frequentes queixas do cônsul para o Departamento de Estado em Washington. Veja-se, como exemplo, a correspondência de Charles W. Dabney para o Secretário de Estado em 9 de Agosto de 1841, alertando para os problemas causados pelo facto dos capitães dos navios baleeiros se furtarem ao pagamento de salários que a lei estipulava¹².

Como se compreende, o consulado tudo diligenciava para evitar as deserções já que os encargos de repatriamento, nestas situações, pesavam de modo muito gravoso no seu orçamento e, em última análise, sobre o governo.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Wave Capt. Courtney	
To Seal Charges	6,350
Seal Oil	5,000
25 Sealers	1,500
Provisions	2,000
Expenses for discharge of crew	36,000
Expenses for crew	500
2 Boatage	2,000
By draft on T. Knowles & Co. 5000	53,600
Cash	3,600
	<u>57,200</u>

Says 18th Sept 1860.
T. Dabney

Factura respeitante à barca *Wave*, datada de 18 de Setembro de 1860, na qual se inclui uma quantia destinada a compensação monetária pelo desembarque de um tripulante.

No documento anterior, respeitante a uma factura emitida sobre a firma Thomas Knowles & Co. respeitante à barca *Wave*, sob o comando do Cap. Courtney, além de fornecimentos de frescos, estão facturadas despesas de 36\$000 réis pelo fim de contrato com um tripulante, e com um custo de \$500 réis pela emissão do respectivo certificado consular.

As situações de desembarque por decisão do comandante ou por acordo mútuo, e as que respeitavam a desertores, eram frequentes e, porventura, as que mais preocupações e exigências criavam ao Consulado Americano na Horta, podendo resultar de uma grande variedade de situações e ocorrências. A correspondência consular é muito esclarecedora a este propósito e recorrendo à mesma daremos conta de diversos casos.

Através de um protesto exarado no consulado a 12 de Setembro de 1837 pelo Cap. Frederick A. Stall do navio americano *Nile* da praça de New Bedford, então no ancoradouro da Horta, tomamos conhecimento de um caso que configura uma situação de motim, liderada por um tripulante de nome Henry Treat, ao qual se juntaram John Hall, Thomas Orwitt, Jacob Waters e Warren Baker. Seriam desembarcados e presos no Castelo de Santa Cruz¹³. Cerca de um ano depois, em carta de 29 de Agosto de 1838 para o Secretário de Estado John Forsyth, o cônsul Charles William Dabney dá conhecimento da prisão de John Thompson,

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

um trancador do brigue *Charleston Packet* de New Bedford, sob o comando do Cap. Freeman Daggett, que será repatriado para julgamento¹⁴. As situações relatadas, vistas isoladamente, poderiam inculcar a ideia de se estar em presença de números relativamente pequenos. Porém, em carta datada de 31 do mesmo mês para o mesmo governante, Charles William Dabney informava ter ao cuidado do consulado um número considerável de marinheiros incapacitados, com origem em navios baleeiros, dos quais havia embarcado 24 a bordo do *Harbinger* com destino a Boston, mas no Faial permaneciam uns quantos doentes que não estavam em condições de viajar¹⁵. Estes números, e só no que toca a baleeiros, não causarão surpresa se tivermos em conta os navios naufragados e aqueles que, de vez em quando, eram condenados no porto da Horta por declaração de falta de condições de navegabilidade. Apenas como exemplo, referimos carta de 20 de Novembro de 1847 do cônsul no Faial para o Secretário de Estado James Buchanan em que aquele informa remeter registo e lista de tripulantes do *Atlantic*, da praça de Mystic, naufragado a 23 de Setembro no Faial. A carta tem um interesse acrescido dada a natureza do seu conteúdo. Informa o cônsul:

“Um tão grande número de gente ociosa (alguns permanecem aqui há quatro meses e muitos deles são indivíduos dissolutos e de má conduta) tem causado grande incómodo nesta comunidade, apesar de todas as diligências para os manter na ordem, pelo que o dia da sua partida é visto antecipadamente com grande ansiedade”¹⁶.

Isto não impedia que o cônsul não revelasse um sentido humanitário para com os desertores em particular, lamentando o facto de muitos deles serem aliciados para embarcarem num navio baleeiro para uma viagem de anos. Confessa mesmo ao Secretário de Estado I. M. Clayton em carta de 16 de Novembro de 1849, que não obstante promover para que sejam presos e devolvidos aos respectivos navios – o que é difícil porque muitos navios não lançam âncora – não os abandona e provê ao seu sustento e alojamento. Na mesma carta fica a saber-se que além dos repatriados que o *Harbinger* transporta, ficam ainda 15 no Faial para viagem posterior¹⁷.

Entre a variedade das situações a que aludimos, incluíam-se as mais insólitas, como revela o protesto exarado a 3 de Outubro de 1848 pelo Cap. Thomas H. Norton, do navio *Menkar* de New Bedford. O protesto visava os tripulantes George E. Green, Harry Leeff e John Coltor, por fogo posto a bordo enquanto, junto às Flores, se abasteciam. Foram postos a ferros e desembarcados no Faial¹⁸.

A concentração de marinheiros no porto da Horta não correspondia a uma situação fortuita; tinha a ver com um problema frequente e que se tornou rotineiro com o passar dos anos. Numa esclarecedora carta de 31 de Outubro de 1865, enviada por John P. Dabney, em exercício de funções consulares, para o Secretário de Estado Adjunto, C. A. Seward, queixa-se da presença na Horta de grande número de marinheiros e informa que o Cap. Silveira do navio *Acaso* aceitou com relutância transportar 20, por serem considerados gente muito conflituosa, acabando por levar apenas 16. Informa ainda que nos navios *Alexander Mac Neil* e *Rebecca Shepard* mandará outros 21, mas ainda ficam 26 para

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

posterior oportunidade de viagem¹⁹. Esta ideia de uma gente desordeira e causadora de incomodidade social, perpassava frequentemente na correspondência do consulado. Veja-se, por exemplo, a carta de 15 de Abril de 1868 para o Secretário de Estado Adjunto F. W. Seward, na qual, ao mesmo tempo que informa ter enviado 11 marinheiros pela barca *Fredonia*, adianta nunca ter experimentado tanta dificuldade em obter transporte para repatriamento. Sublinha, entretanto, casos recentes de rejeição pelo comandante do navio *Evarista*, acrescentando que “o resultado foi que os mais dissolutos foram deixados aqui e as desordens e a destruição de vestuário praticada, excedeu tudo o que até então sucedera”²⁰. A situação de desordem causada pelos marinheiros retidos no Faial, o seu comportamento perturbador do sossego de uma pequena comunidade portuária e as suas práticas de moralidade reprovável, com excessos de consumo de álcool, prostituição dando origem à propagação de doenças venéreas em escala assinalável, estão bem documentadas na carta de 13 de Julho de 1870 do cônsul J. C. Cover, com fugaz passagem pelo Consulado dos EUA nos Açores, ao dirigir-se ao Secretário de Estado Adjunto C. Bancroft Davis²¹. Detalhe demonstrativo da indisciplina e do ambiente de anarquia que devia grassar nos meios que a marinhagem frequentava, encontra-se ilustrado na referência à venda de roupas pelos marinheiros, “para obter dinheiro para bebida e mulheres” voltando a confrontar o consulado com o pedido de novo vestuário²². No dizer do cônsul Cover, por vezes ficavam praticamente nus²³.

O caso do fornecimento das roupas aos marinheiros carenciados atingia proporções invulgares. Não se estranhará que a prestação deste serviço estivesse a cargo do genro do cônsul Dabney, o Senhor George S. Oliver, que mantinha o negócio havia já nove anos e o qual envolvia vendas anuais na ordem dos US\$ 2.000 a US\$ 3.500, embora este valor variasse de ano para ano²⁴.

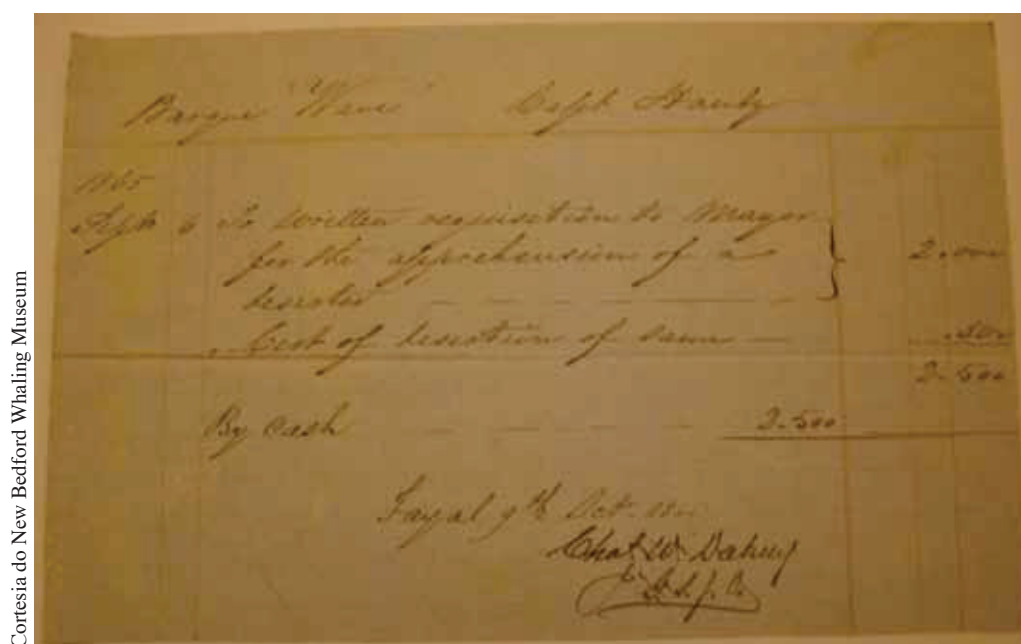
Outras ocorrências mais estranhas podiam verificar-se, muitas vezes explicáveis pelo facto de os capitães simplesmente abandonarem tripulantes tidos por indesejáveis, que uma vez em contacto com o consulado ficavam numa situação que podia configurar casos de deserção, evitando que os capitães adiantassem os três meses de remunerações previstas na lei²⁵. É o caso dos tripulantes da barca *Adeline Gibbs*, sob comando do Cap. Babcock, da praça de New Bedford, Hugh Champlin, Daniel W. Laws, Charles Bisbee, Cha.s F. Bartlett e Cha.s C. Kiser, deixados na Horta de forma ilegal, segundo alega o consulado. Curiosamente, segundo o conteúdo da carta de Charles W. Dabney, a situação seria premeditada porque o capitão do navio já tinha contratado naturais da ilha²⁶. Este, algumas vezes, um expediente para reduzir os custos da viagem ao criar as condições para a não remuneração do tempo em que haviam permanecido a bordo.

No que toca às deserções, ainda em 1888, no porto da Horta, apesar do declínio acentuado na frequência de navios baleeiros, o cônsul Samuel Wyllys Dabney, em carta de 28 de Janeiro para o Secretário de Estado Adjunto George L. Rives, informava estarem registados no trimestre anterior 81 homens e dez deles ainda estavam a aguardar transporte. Refere ainda terem sido apoiados muitos desertores estrangeiros e americanos, sublinhando que de um só navio desertaram 18 tripulantes. Baixos preços do óleo e fraca

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

produção ao fim de três meses de viagem, dera lugar a que os homens, inexperientes e ainda mal adaptados, estivessem já em situação de débito²⁷. O cônsul alegava ainda ser muito difícil prender os desertores devido ao facto de serem protegidos pela gente do campo²⁸.

Os desertores eram sempre um embaraço e um encargo para o cônsul e as diligências de busca por parte das autoridades para regressarem aos navios onde se encontravam matriculados, davam lugar a despesas que os Senhores Dabney não se esqueciam de debitar, como pode verificar-se no documento que se reproduz.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Factura da Casa Dabney datada de 1865 debitando os encargos associados a um caso de deserção.

O documento respeita à barca *Wave* sob o comando do Cap. Handy e factura os custos pela emissão de um requerimento ao Presidente da Câmara pedindo diligências para prender um desertor e para a emissão do respectivo certificado.

Refira-se que as situações de deserção assumiam por vezes uma dimensão que deveria causar sério embaraço aos comandantes. Ao compulsarmos o diário de bordo da barca *Andrew Hicks*, sob o comando do Cap. Edward Hicks, verificamos que o responsável pela manutenção do diário, à margem dos registos dos dias 14 a 16 de Agosto de 1881, anotou “10 deserters all Portuguese one Boat Steerer”, “One deserter to day Boat Steerer”²⁹.

Da análise elaborada, ficam elementos bastantes para aperceber que em torno da actividade baleeira e da frequência dos navios pelas paragens açorianas, resultariam situações directamente relacionadas com a disciplina vigente a bordo dos navios da frota baleeira americana, provocando o abandono dos mesmos e o acolhimento junto do

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Consulado Americano. Naturalmente que estas baixas no efectivo do pessoal a bordo dos navios implicava o reembarque de substitutos. Muitas vezes gente das ilhas, frequentemente indocumentada, outras vezes com recurso aos homens que, em situações as mais diversas, se encontravam na ilha a aguardar repatriamento e que entendiam regressar ou prosseguir a aventura de uma viagem de “pesca à Baleia”.

Na ilha do Faial, em qualquer caso, a par da desordem provocada e do sobressalto que causariam às populações, sempre ficariam umas moedas para pagar os pequenos serviços de um taberneiro ou de um quarto de pensão manhosa, mais os favores de algumas mulheres de “vida fácil” que a má condição sanitária tornava pouco recomendáveis. Para o Consulado Americano as arrelias costumadas, certamente compensadas pelo facto de os titulares, na sua dupla condição de mercadores, *ship chandlers* e armadores, facturarem o que lhes era devido pelo zelo e pelo préstimo e que não deveriam ser quantias de negligenciar. Em todo o caso a imprensa faialense, mesmo já nos adiantados de 1885, não deixava de recordar os desacatos causados pelos baleeiros à solta pelas ruas. A propósito de uma ideia suscitada na Câmara Municipal da Horta para aumentar o número de oficiais de diligências, o articulista interpelava o município nestes termos:

“Mais oficiais de diligências para quê? Ainda no Verão e no tempo em que o nosso porto era frequentado por vinte ou trinta baleeiras, que sempre desembarcavam alguns tripulantes desordeiros que precisavam do estadulho da autoridade para entrarem na ordem e... na cadeia, compreendia-se; mas no inverno e actualmente?”³⁰.

A DEBANDADA DA JUVENTUDE NAS ROTAS DA BALEAÇÃO

Ao longo do presente trabalho ficou já claro que o embarque de jovens açorianos nos navios baleeiros teve início bem precocemente. É óbvio que esta mobilidade teria um impacto nas comunidades e nas ilhas de origem. No entanto, os lamentos das autoridades não verberavam esta fuga de braços por razões associadas a um eventual prejuízo para a agricultura ou, em geral, para a economia insular. Em muitas ocasiões o fenómeno da emigração era mais um pretexto argumentativo para as autoridades reivindicarem obras públicas, em que avultava a necessidade de construção da doca da Horta, como meio de deter a emigração. Mas a leitura dos relatórios dos governadores civis e das consultas redigidas pela Junta Geral do distrito da Horta insiste até à exaustão numa fundamentação exclusivamente centrada na problemática da fuga dos mancebos ao serviço militar, alegando uma quase atávica aversão ao alistamento na tropa.

Temos alguma dificuldade em aderir a esta tese. Por um lado, os tempos em curso na época a que respeita esta documentação eram pacíficos, por outro, a ideia também propalada de um forte apego à terra para se furtarem ao cumprimento do serviço militar, não faz qualquer sentido uma vez que a escolha dos jovens, optando pelo embarque nos navios baleeiros representava, de facto, um corte abrupto com o seu lugar de origem, partindo para uma aventura de anos e em condições duríssimas que certamente não ignorariam. Nathaniel Taylor dá uma explicação bem menos rebuscada, reduzindo a questão, com razão, julgamos nós, e

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

como sucede normalmente com o fenómeno emigratório, a termos muito pragmáticos. Para os jovens e para os pais, o alistamento podia significar uma partida definitiva em condições monetárias desfavoráveis; partir num navio baleeiro poderia ser uma solução permitindo mais tarde um regresso após reunir um razoável pecúlio do qual a família poderia beneficiar. Tão simples quanto isto³¹. Ernesto Rebelo, em interessante conto sobre as lides da baleação de um faialense que passou por esta experiência, deixa clara esta ideia de ser possível, tal como testemunha o “tio Roque”, embarcar a bordo de um navio como o fizera ele próprio, e voltar em cinco anos “remediado”³².

O certo é que foi no contacto com as embarcações vindas até ao arquipélago na busca de cachalotes, que mergulham as raízes da emigração com destino aos Estados Unidos da América³³. Ao contrário da ideia de que esta emigração ganha alguma expressão a meados do século XIX, é nosso entendimento que o fenómeno tem raízes mais recuadas.

A leitura das consequências que esta variável demográfica implica é multifacetada e, não raro, associam-se-lhe factores de natureza adversa para a terra de origem. A dar crédito aos testemunhos dos governadores civis, contidos na documentação de meados do século XIX, quase poderia admitir-se que os problemas da economia nas ilhas do Faial e Pico – como sejam a ruína dos vinhedos do Pico desde 1852 e a crónica carência de cereais e da batata, esta também em crise já desde os anos 40 – encontraria nesta emigração uma forma de equilíbrio. Sublinhe-se que a apreciação do fenómeno não pode apenas fazer-se em função daqueles que embarcavam *por alto*³⁴. A partida dos familiares, naturalmente, engrossava esta torrente humana que fez de cidades como New Bedford, morada de eleição de uma ampla comunidade açoriana.

A verdade é que os governadores civis, manifestando embora as suas preocupações pela dificuldade em lidarem com a falta dos mancebos nos recrutamentos militares, exprimiam também a ideia de que a emigração para os Estados Unidos, contrariamente à que se processava para o Brasil, induzia nas ilhas efeitos benéficos porque causava a entrada de capitais e ainda os que regressavam importavam hábitos de conforto e de modernidade.

Qual a expressão deste fluxo de jovens que desde cedo, ainda no arranque do século XIX, decidiram tomar o rumo incerto de uma viagem longa e tormentosa em que o objectivo único era chegar à América? O conhecimento do enorme peso da componente clandestina no volume das saídas com destino aos EUA, impede inteiramente um cálculo fiável. Quanto a esta matéria o relatório do governador A. J. Vieira Santa Rita, defendendo a introdução de uma disciplina para os estudos de Náutica, afirmava o seguinte:

“As baleeiras americanas, que frequentam este porto no Verão, fazem uma matrícula considerável de marinheiros entre os mancebos das ilhas deste distrito, não sendo inferior a 120 os que saem anualmente só do porto da Horta. São de ordinário homens afoitos, que chegam pela sua destreza e habilidade a adquirir uma boa posição na marinha de pesca daquela nação, e obteriam incontestavelmente muitas mais capitánias e pilotagens do que hoje obtêm, se porventura a sua educação primaria lhes proporcionasse os meios de se adiantarem. Ultimamente deu-se um facto bastante significativo: 4 ou 5 navios americanos que estavam na baía da Horta, tinham todos capitães ou pilotos naturais deste distrito”³⁵.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

No mesmo relatório, nos dados sobre a população para aquele ano, refere a ida de 90 pessoas para as baleeiras, que serão certamente detentores de passaporte, e de 322 para os EUA. Adianta, entretanto, que para as baleeiras foram menos 86³⁶. Estes números podem ser complementados com informação incluída no Relatório do Governo Civil de 1856, apontando para o seguinte movimento de embarques realizados de forma legal:

Quadro VII Movimento de Embarques Destinados aos Navios Baleeiros 1854-1856

ANOS	NAVIOS BALEEIROS	
	DISTRITO DA HORTA	OUTROS DISTRITOS
1854	89	46
1855	74	35
1856	111	37
Total	274	118

Fonte: *Relatórios sobre o estado da Administração Pública nos Districtos Administrativos do Continente Reino e Ilhas Adjacentes em 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857.

De um modo que não se ajusta com a informação precedente, refere-se no relatório de 1857 que de Janeiro de 1854 a Dezembro de 1856, saíram 492 mancebos e que, em 1857, saíram 176, não incluindo os das Flores que, segundo refere, são clandestinos. Julgamos que se tratará de um erro na soma dos totais acima indicados.

Na Consulta da Junta Geral do ano de 1860, corrobora-se a ideia que acima defendemos, afirmando-se que a emigração para os EUA tem vindo a aumentar e que já se equipara à que se destina ao Brasil³⁷. Estava-se em 1860, década em relação à qual alguns autores, erradamente, situam o arranque da emigração para a América do Norte.

Nos relatórios de 1859 e de 1860 podem apurar-se os seguintes números:

Quadro VIII Movimento de Embarques Destinados aos Navios Baleeiros 1854-1856

ANOS	DA HORTA		DAS FLORES	
	EUA	NAVIOS BALEEIROS	EUA	NAVIOS BALEEIROS
1859	336	123	78	-
1860	311	148	-	-

Fonte: *Relatórios sobre o estado da Administração Pública nos Districtos Administrativos do Continente Reino e Ilhas Adjacentes em 1859*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1860. Id. para 1860.

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

A informação que se disponibiliza pretende somente facultar uma ideia quanto à mobilidade da gente destas ilhas, seguramente gente jovem, processada de forma legal ou clandestina, bem como dos fluxos normais de emigração que lhe estavam associados. Também nesta componente da emigração a quota de clandestinos seria considerável. Já em 1888, um jornal faialense noticiava que a população da ilha era de 24.774 habitantes e que emigraram 701 pessoas das quais 475 do sexo masculino e 226 do sexo feminino, “além dos clandestinos que serão o dobro”³⁸. Esta era uma convicção que perpassava com frequência pela documentação e a dimensão do problema era de tal magnitude que o mesmo jornal, decorrido menos de um mês, tornava a denunciar a questão afirmando que:

“... a espantosa e constante emigração legal e clandestina, que vemos todos os dias e que a continuar em tão larga escala, em poucos anos ficarão despovoadas as quatro ilhas que formam o distrito da Horta”³⁹.

Qualquer tentativa de confrontar estes números com as estatísticas americanas esbarra com dificuldades praticamente intransponíveis. Desde logo, os dados relativos a Portugal para o período de 1820 a 1910 estão consolidados, não desagregando regiões de origem, ou seja, incluem entradas originárias de Cabo Verde e Açores⁴⁰. Depois, o que deverá alterar substancialmente a realidade, apresentam informação só para as pessoas que tenham um estatuto legal de residência permanente. Sobretudo esta última condicionante explicará a fraca expressão dos números, como a seguir resumimos e apenas para o período de 1820 a 1879:

Quadro IX Número de Portugueses que Obtiveram o Estatuto de Residência Permanente nos Estados Unidos

ANOS					
1820-1829	1830-1839	1840-1849	1850-1859	1860-1869	1870-1879
177	820	196	1.299	2.083	13.971

Fonte: Office of Immigration Statistics, *2009 Yearbook of Immigration Statistics*, U.S. Department of Homeland Security, 2010, Table 2, p. 6.

Não será exercício simples a identificação das razões que explicam os números, em particular, por exemplo, os que se indicam para a década de 1840-1849, um dos períodos de maior pujança da história da actividade baleeira, ou o salto brusco dos números da década de 60 para a década de 70. Joel Serrão, ao tratar da imigração portuguesa nos EUA, também não oferece qualquer comentário útil para o esclarecimento da questão⁴¹.

Sem que se pretenda emitir juízo valorativo quanto ao impacto da actividade baleeira americana, parece que neste domínio da mobilidade humana que desencadeou, residirá, porventura, um dos aspectos mais ricos de consequências para os Açores, designadamente

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

no plano das relações com os EUA. Douglas Wheeler bem podia ter enfatizado um pouco mais a relevância da participação açoriana na actividade baleeira americana e seu impacto na consolidação da ideia que desenvolveu numa perspectiva de uma história comum⁴².

Em qualquer caso, perante as inúmeras dificuldades e face ao sofrimento que a vida de baleeiro implicava a bordo destes navios da frota *yankee*, é surpreendente a persistência com que os jovens das ilhas procuravam alistar-se arrostando com perigos e riscos de não pequena monta. Tudo bem diferente da propaganda destinada a aliciar a matrícula a bordo por parte dos mais incautos, como se pode apreciar pelos termos deste anúncio

“Whale-men Wanted!
Landsmen Wanted! One thousand stout
young men wanted for the fleet of whale-ships, now
fitting out for the North and South Pacific Fisheries.
Extra chances given to Coopers, Carpenters, and Blacksmiths.
None but industrious young men, with good
recommendations, taken. Such will have superior
chances for advancement.
Outfits furnished to each individual, before pro-
ceeding to sea.
Persons desirous of availing themselves of the present
splendid opportunity of seeing the world, and at
the same time acquiring a profitable business,
will do well to make early application to
the undersigned”⁴³.

Na verdade, à vista do que se sabe quanto aos rigores das lides a bordo de um navio baleeiro e à escassez dos proveitos alcançados, este será mesmo um caso que, em linguagem dos nossos dias, classificaríamos de publicidade enganosa. O testemunho de William Whitecar é bem claro a este propósito, demonstrando a verdadeira cilada em que os menos experientes incorriam ao embarcarem e à exploração a que ficavam sujeitos, chegando por vezes ao final de uma viagem em situação de dívida e obrigados a um reembarque por mais três ou quatro anos⁴⁴.

UM POSTO DE SOCORROS PARA A NAVEGAÇÃO ATLÂNTICA E TAMBÉM ÚLTIMA MORADA PARA OS MENOS AFORTUNADOS

Em viagens de muito longa duração como eram as que os navios baleeiros realizavam e numa profissão de alto risco, em particular para os homens que se empenhavam directamente na “caça”, os acidentes não eram raros e o desembarque no primeiro porto em rota podia, por vezes, representar a diferença entre sobreviver ou morrer. Não era raro, também, que a morte surpreendesse algum em plena faina, como não são raros os casos em que a terra

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

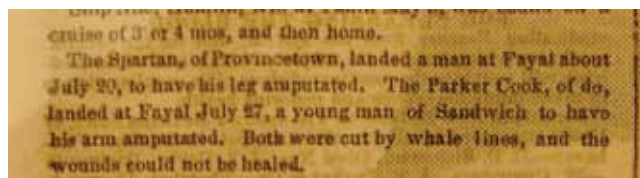
de acolhimento, na esperança de cura para males vários, acabasse por ser lugar de última morada. Sobre as contingências da profissão e nas condições em que a actividade baleeira decorria, o próprio cônsul americano nos Açores já sugerira ao Secretário de Estado Van Buren que os navios baleeiros tivessem a bordo um cirurgião uma vez que ocorriam mortes a bordo, por vezes sem motivo grave⁴⁵.

A ilha do Faial, na sua função de provedoria, como já a designámos, serviu muitas vezes de escala utilitária e de emergência na dispensa de cuidados de saúde aos tripulantes de navios da frota baleeira cruzando o Atlântico, mas também, o destino derradeiro de uma viagem que o infortúnio abreviaria dramaticamente.

Mesmo com um hospital de sumarríssimos recursos e a disponibilidade atenta de um só médico – o Dr. Davis – foram numerosos os marinheiros que nele encontraram alívio para os seus padecimentos. Desde 1836 que o hospital estava instalado no antigo Convento dos Franciscanos, lamentando-se o cônsul Dabney pelo facto de não dispor de um espaço para recreio ao ar livre, pelo que os doentes tinham de vir para as ruas da Horta, embebedando-se e comprometendo a sua recuperação⁴⁶. Segundo uma estatística publicada pelo jornal *Atlântico*, o movimento do hospital da Horta, no mês de Janeiro de 1864, no que respeita a estrangeiros, foi o seguinte, embora se desconheça se eram baleeiros: permaneciam no estabelecimento 7 doentes, deram entrada 4, tiveram alta 10 e manteve-se internado 1⁴⁷.

O semanário *Whalemen's Shipping List and Merchant's Transcript*, era pródigo em notícias desta natureza. Por exemplo na edição de 29 de Agosto de 1848, faz-se referência a várias cartas recebidas na redacção, uma das quais enviada pelo Cap. Shockley da galera *William Hamilton* de New Bedford, informando que a 5 de Julho estava no Faial, “clean” – quer dizer, sem qualquer resultado de “pesca” – tendo desembarcado o marinheiro George Babcock por motivo de doença⁴⁸.

Entre as muitas notícias também se inclui o desembarque por motivo de doença por parte de oficiais. A edição do *Whalemen's Shipping List* de 3 de Novembro de 1857 informava que o navio *San Francisco* se encontrava no Faial e que o Cap. Omey havia regressado por motivo de doença. Mais graves do que uma simples doença que a documentação que vimos referindo não identifica, seriam casos como o do marinheiro do navio *Spartan*, de Provincetown, desembarcado no Faial a 20 de Julho de 1850 para amputar uma perna ou o desembarque de um jovem das Sandwich Islands que desembarcaria do navio *Parker Cook* a 27 de Julho para idêntica operação, desta feita para amputação de um braço.



Notícia na edição de 8 de Outubro de 1850 do *Whalemen's Shipping List and Merchant's Transcript* sobre o desembarque no Faial de marinheiros do navio *Spartan* para amputação de membros.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Em ambos os casos a situação resultou de membros atingidos pelas linhas tensas ligando o arpão ao bote na fuga do animal ferido⁴⁹. Idênticos exemplos podem ser referenciados nos ofícios do cônsul Dabney, como por exemplo ofício de 1838 a dar conta de o *Harbinger* que levava 24 repatriados, mas que ainda ficavam alguns na Horta pelo facto do seu estado de saúde não permitir a realização da viagem⁵⁰. Ou ainda a comunicar ao Secretário de Estado, no ano seguinte, que o Cap. Luther Little do navio *Grand Pike* desembarcara 2 doentes, não tendo pago o adiantamento de 3 salários como estabelecia a lei⁵¹.

A par do infortúnio causado pelos desastres ou de simples doença, ocorria, como se disse, a própria morte já em terra firme.

Uma análise da correspondência consular endereçada aos Secretários de Estado em Washington também nos proporciona um razoável conhecimento sobre o desfecho de alguns casos mal sucedidos em que a medicina se mostrava impotente para dar a desejada cura. No ano de 1840 Charles W. Dabney oficiava ao Secretário de Estado a dar conhecimento da morte do baleeiro Robert Earl⁵². Em 1842 informava da morte de William Fraga ocorrida no hospital da Horta a 27 de Setembro, adiantando que Moses Phelps permanecia no mesmo hospital em perigo de vida⁵³. No ano de 1845 o cônsul teria de comunicar novas ocorrências, entre elas a de Thomas Read, tripulante do navio *Jefferson* que morreu a 25 de Janeiro e Horace Barnes da barca *Washington*, no dia 27 de Setembro⁵⁴. Decorridos 3 anos, é a vez de Frederick Dabney informar o Departamento de Estado sobre a morte de um baleeiro espanhol, Joseph Morales, do navio *Dartmouth* da praça de New Bedford, falecido no hospital da Horta a 29 de Julho de 1848, a 11 de Agosto William H. Mulikan da barca *Barclay* e a 25 de Agosto John Owen da barca *Catherwood*⁵⁵. Ainda no mesmo ano, a 15 de Dezembro morria no hospital da Horta, Evi Sayer do navio baleeiro *Lalla Rookh*⁵⁶. E a tragédia de uma vida que chegava ao seu termo de forma inesperada, podia mesmo suceder nas águas calmas da baía faialense em circunstâncias que só a imaginação pode explicar, como a de um marinheiro do brigue *Mexico* da praça de New Bedford que na noite de 17 de Setembro de 1851 se lançou ao mar, desaparecendo⁵⁷.

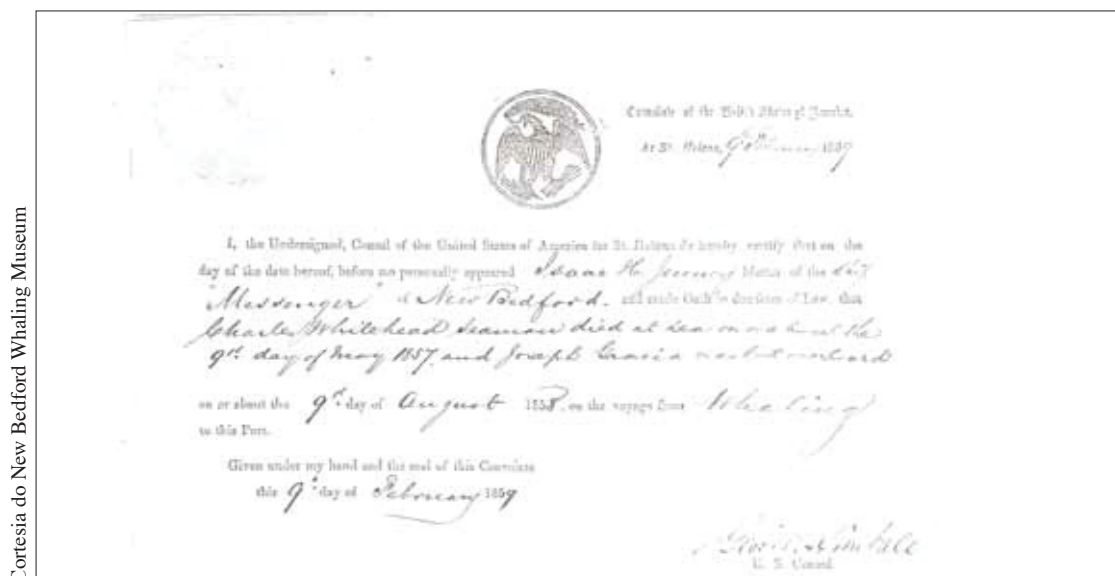
As notícias de mortos não eram apenas aquelas que diziam respeito aos que terminavam os seus dias no Faial; uma notícia do *Whalemens' Shipping List* de 3 de Novembro de 1857, dá a conhecer o conteúdo de uma carta de 26 de Setembro do Cap. Hager da galera *Young Hector* de New Bedford, informando a perda de um homem que caíra pela borda do navio, de nome Antone. Um nome que soa a outros nomes que ao longo deste trabalho se encontram identificados com as ilhas dos Açores.

A morte acontecia por vezes no termo de actos que se podem imaginar de verdadeiro desespero. Ilustra esta afirmação a deserção de 3 marinheiros do navio *Rescue*, da praça de New Bedford, dois dos quais sobreviveram ao nadarem para terra⁵⁸.

E os dramas humanos aconteciam igualmente em lugares longínquos, certamente a causar aos familiares a maior angústia, que o distanciamento e o saber que apenas o mar imenso lhes servira de sepultura, agravava da forma mais pungente.

Transcrevemos uma carta comunicando a morte de um trancador, cuja naturalidade não podemos garantir que seja dos Açores, como muitas outras que familiares terão recebido a dar notícias tão indesejadas:

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Documento emitido pelo cônsul dos EUA na ilha de Santa Helena relativo à morte de dois baleeiros no ano de 1857, nomeadamente um de nome José Gracia.

“ At sea, on bord bk Amazon, Nov. 28th, 1857.

Pedro de Faria, Senor

It is my painful duty to inform you, of the unfortunate death of your son Antonio Pedro who sailed from America in this ship in the capacity of boatsteerer. He was taken down in the line while fast to a sperm whale, last Saturday. I am not able to write your language, but I presume you can find some one who can read English to interpret this for you and shall forward it by the first opportunity. Your son has some \$200 due to his account in the ship, and I am informed about \$1000 in a Bank in New Bedford. If I can be of any assistance to you in settling his affairs and forwarding to you the proceeds, you may command my service. My address is N.º 28 Shearman St. New Bedford Mass USA.

The agent of the ship is Nathan Church Fairhaven. Your son was one of my best men and his loss is deeply felt by every man in the ship. Sincerely sympathising is the sorrow, which this communication must cause you I subscribe myself.

Yours respectfully

Robert D. Eldridge

Captain of the American Bk. Amazon”⁵⁹.

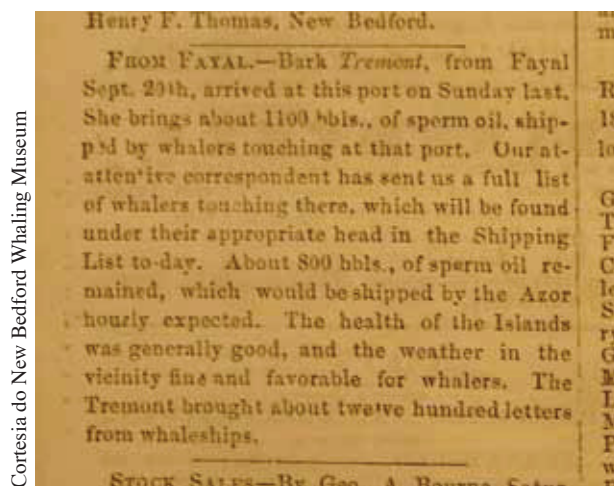
HORTA – EXTENSÃO DO «EXCHANGE NEWS ROOM» DE NEW BEDFORD

Na diversidade de funções que a escala faialense proporcionava aos tripulantes de navios da frota baleeira, incluía-se a missão de receber e distribuir correspondência.

Uma notícia publicada no semanário *Whalemen’s Shipping List, and Merchant’s Transcript* na edição de 26 de Julho de 1853, informa que a barca *Io* parte de Boston para o

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Faial no dia 28 levando uma mala de correio e fica a saber-se que estará disponível no chamado “Exchange News Room” nas instalações do jornal até às 14.00 horas da véspera. Outra notícia constante do mesmo semanário, datada de 21 de Outubro de 1856, informa os leitores do jornal da chegada no dia 20 da barca *Tremont*, vinda do Faial, que além de um carregamento de 1.100 barris de óleo, transportou 1.200 cartas com origem nos navios baleeiros.



Notícia de 21 de Outubro de 1856 do jornal *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript* na qual é referida a chegada de mil e duzentas cartas expedidas por tripulantes de navios baleeiros em escala pelo Faial.

Imagina-se quão importante era esta troca de correspondência, quer de um ponto de vista pessoal, quer numa perspectiva dos interesses dos armadores aos quais os comandantes dos navios tinham possibilidade de fazer relato sobre os progressos ou sobre os desaires ocorridos nesta primeira fase da viagem depois de partirem dos EUA. A carta que a seguir se transcreve, onde se coloca alguma da pontuação inexistente, tipifica o que podiam ser estes relatos e que terá sido enviada da ilha do Faial. O que se segue é do comandante da barca *Wave*, Elisha B. Handy⁶⁰:

“ Near Fayal Oct 4th 1865

Thos Knowles & Co.

Messrs. The season is over and I have not got any oil. All I can say about it is this. On the 13 of July in the Lat 47° 30 N & Long 29-00 quite late in the afternoon we saw a large sperm whale. Lowered the boats and Mr Robinson with Mr. Briggs struck with two irons the whale took the line. I saw him to the windward once afterwards. I carried sail through the night and worked the ship to windward a little after daylight in the morning we saw whales to leeward, lowered the boats and soon Mr Cannon with Portuge boatsteer went the entire length of one and missed getting fast the whales went out of sight to windward. The weather good. At 5 P.M. saw them coming to leeward lowered the boats & Mr Briggs got fast to another large one. They worked handsomely on him & killed him. It was dark when he turned up dead. The weather now looking bad & the barometer down at 9 P.M. took the line to the ship. It is

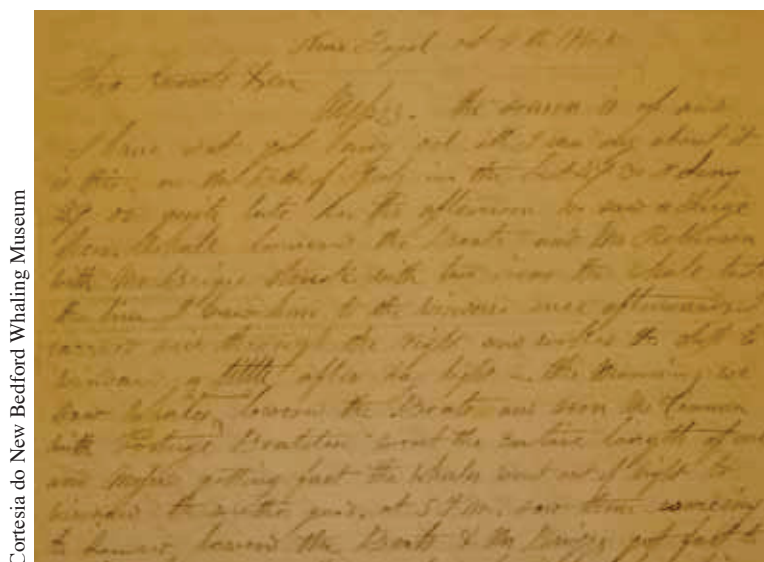
Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

now very dark and raining quite hard and blowing very fresh. We got the whale very near to the ship & the lines [?]. Mr Briggs struck him again but the wind and sea increasingly very fast that the boat could not keep [fast] to the whale. The sea breaking over the boat furiously we barely succeeded in saving the boat & men. We had a heavy gale the next day but after that the weather was quite good. I cruised over the ground for one week but saw nothing since that time. I have cruised from the above Lat & Long to the Lat 36° 30'' N the Long 41 30 & to the North and East 6 all about and have not seen a whale till two days ago (off Flores) they had seen something before we saw them. They were very shy and the boats could not get near them. My officers & men I am pleased with thus far. But my boatsteers & steerage gang are bad (quiet men enough but behind the times in whaling). The cooper has been sick most of the time this season. If possible I shall ship a boatsteer at Fayal. I should stop but a few hours at this place & than start for the South. I shall water at Palmas or at [Gago]. The *Wave* sweats the same as she has for several voyages and the pumps are getting badly worn. I shall have to get a set of boxes or some [heavier leather] to make them work well. The provisions & stores are good enough and I think we shall be able to carry the *Wave* through without any more outlay. We may want a little bread which if we do I shall get it at Barbados next spring. I should like to hear from you at that place.

Yours Truly
Elisha B. Handy⁶¹.

Como se perceberá, a carta ilustra um tipo de correspondência utilitária que ao armador permitiria acompanhar a evolução da campanha bem como aperceber-se das dificuldades e problemas com o navio e com a tripulação.

A correspondência, mesmo com carácter oficial, podia envolver questões mais pessoais. A transcrição seguinte, a que também daremos alguma pontuação, dá disso exemplo.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Fragmento da carta de 4 de Outubro de 1865 transcrita acima e enviada pelo Cap. Elisha B. Handy para o armador Thomas Knowles & Co.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

“Off Fayal Sep. 4th, 60

Mr. Thornton Sir

A letter from me may come very unexpected and in the form of a request, may be unwelcome still I hope not. If it will not be asking too much will you please pay to Hall & Worth the sum of (89) eighty nine dollars to which amount I am indebted to them. They will not expect it until I have over that amount in the ship above all my other bills. All goes well with us here the only thing lacking apparently is the seeing whales. We had three men desert at Flores last week which were it not for their bills at home would be no loss. The *Huntress* got a large whale last Thursday & hoping we may soon add something to our [?].

I subscribe myself

Yours respect.

G. M. Wheeler

To J. R. Thornton Esq.

John R. Thornton Esq.

New Bedford

Mass. “62.

Pela referência feita ao navio, podemos conjecturar tratar-se de facto da barca *Huntress* na viagem que terá decorrido entre 1857 e 1861 sob o comando do Cap. William Allen, sabendo-se que este terá desembarcado temporariamente no decorrer da viagem.

Mr. Thornton, ao qual a carta é dirigida, poderá ser alguém ligado ao armador Cook & Snow, parecendo que as questões particulares tratadas na carta se misturam com pormenores associados à viagem e que um simples marinheiro não abordaria. Esta suposição não será absurda, já que G. M. Wheeler é o terceiro oficial do *Huntress*⁶³.

Outra carta dirigida a Mr. Thornton em 1851, esta datada do Faial e certamente remetida desta ilha, tem como signatário John M. Young. Trata-se seguramente da viagem da galera *Sophia Thornton* realizada entre 1851 e 1855 em que o autor da carta comandou o referido navio de que era armador J. R. Thornton⁶⁴. Fica a transcrição da carta, uma vez mais assinalando a pontuação:

“ Fayal August 14th 1851

Mr. Thornton

Dear Sir

I will give you a short scetch [sic] of my passage towards the Islands and the qualities of the ship as far as I have experienced. We made the I. of Flores July 28th at 5 A.M., 17 days from hence. We had most of the time light winds and a very unfavourable time to make a quick passage and I was under short sail several nightes [sic] previous to making the land, July 28. William [Serin] Boat Steerer cut three of his fingers off and the 4th one half off. I thought I had better make he best of my way towards Fayal and leave him under the Doct [sic] care but we had 2 days calm and 3 days light baffling winds from S to SE inconsequent. I could not lay my course for Fayal but fetched the I. of Graciosa the wind [?] round to

Capítulo 5 – O Impacto Social numa Pequena Comunidade Portuária

SW and [breezed] on to a strong breeze whitch [sic] brings the ship [ded] to leeward of Fayal. I [tucker] [tuched] ship and in 17 hours we beat the ship to the weather of the NW point of Fayal, the distance is about 60 mils [sic] and I [doubt weather] there is another ship that [?] the water that can do it in much les[sic] time. The ship sails well and marks well in every way and shape [thus far].

August 4th [!] I landed Manuel to make his friends a visit at Fayal and William [Serin] under the Doct care and sailed on a cruise the same day August 14 th. I am now at Fayal I have seen nothing that looks like a sperm whale since I left home. William [Serines] hand is [?] well and I shall take him on board. I shall dispatch my business as quick as possible and sail today my stop in the vicinity of thes [sic] Islands will be short unless I see something more inciting then what I have seen. Yours with respect

John M. Young”⁶⁵.

Para além do enquadramento em que a carta surge neste capítulo, a mesma ilustra uma das situações para as quais a Horta, inúmeras vezes, se mostrou útil como porto de acolhimento para doentes necessitando de assistência médica.

CAPÍTULO 6

Gente das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

DESTRINÇANDO IDENTIDADES

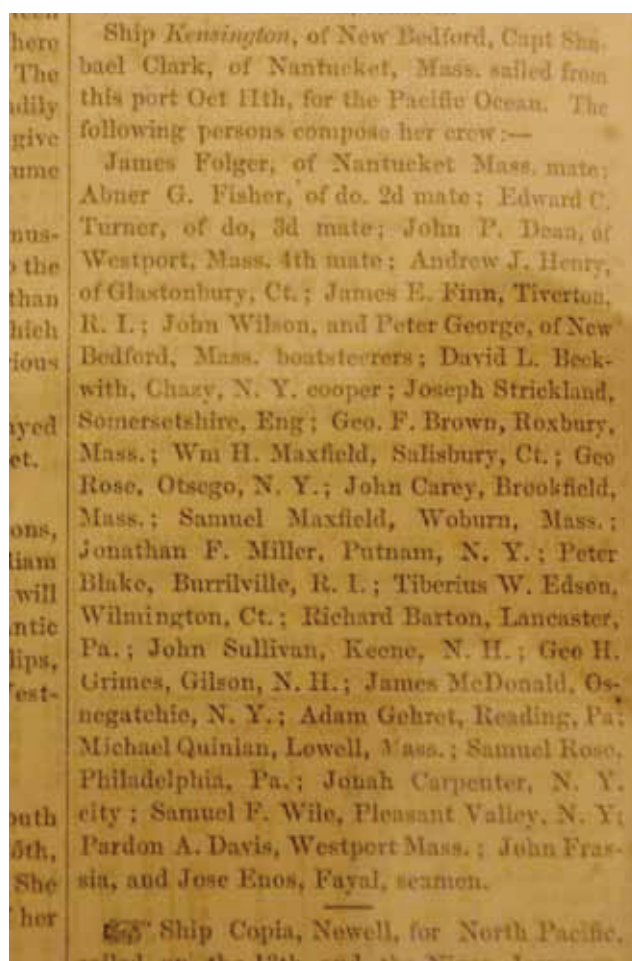
O registo integral do simples nome dos açorianos que desde os primórdios da incursão dos navios baleeiros de Nantucket pelos mares das Western Islands, decidiram um dia deixar a sua ilha de origem para embarcar na aventura incerta e arriscada de uma viagem de “pesca à baleia”, ocuparia apreciável número de volumes. Se às suas páginas juntassem nota explicativa ou merecido panegírico em louvor de feitos e sucessos, ou em lamento pungido a dar conta de medos e tragédias, ficar-se-ia sempre muito aquém da grandeza épica que terá de reconhecer-se ao baleeiro açoriano embarcado nas centenas de galeras, barcas, brigues e escunas sob a bandeira americana, lavrando oceanos em busca de sustento ou de riqueza. Não será por isso exagerada a ideia de João Afonso ao afirmar que pela presença portuguesa na história da baleação americana, pela mão dos açorianos, se reeditou de algum modo um capítulo da “ história trágico-marítima que os portugueses haviam escrito desde três séculos antes ...”¹.

Neste capítulo procurar-se-á dar uma ideia muito sumária da presença de gente açoriana a bordo dos navios da frota de New Bedford e de outros portos da Costa Leste dos Estados Unidos². João Afonso, na obra que temos citado, já deu a este role imenso, contributo muito amplo³. Numa abordagem mais específica, recorreremos a uma fonte preciosa, como são as listas de tripulantes registados para uma dada viagem.

Importa ressaltar que estes registos, como, aliás, outras fontes onde se procede à inscrição dos nomes dos tripulantes, como sejam, por exemplo, os “Whalemen’s Shipping Paper”, induzem muitas vezes em erro⁴. Na verdade, a análise desta documentação surpreende com frequência, seja pela inexactidão ou omissão de dados caracterizadores da pessoa, seja pela deturpação dos nomes ou ainda devido à sua americanização resultante da adopção arbitrária de uma grafia fiel à sonoridade apreendida por quem tinha a função de escriturar o documento. A estas situações, temos que juntar a opção feita por gente dos Açores de nomes inteiramente diferentes dos de origem, escolhendo nomes americanos e impedindo completamente qualquer hipótese de identificação sobre a sua verdadeira origem. Veja-se o caso da lista de tripulantes transcrita no Apêndice B da obra dedicada ao diário de Mary Chipman Lawrence, de que se transcrevem apenas os nomes de tripulantes do navio baleeiro *Addison*, identificados como açorianos e respectivas anotações⁵:

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

NOMES	NATURALIDADE	FUNÇÃO A BORDO
Narcisco Manuel (or Manuel Francis)	Azores (?)	Trancador
Antone Jacinto	São Jorge, Azores	Trancador
William Harding (Paul Joseph da Sylveira or “Joe Portuguese”)	(Pico, Azores)	Marinheiro
James Wilson (John Joseph, or “Cisco”)	Newark, N.J. (Azores?)	“Green Hand”
Francis Finley (Antone Jacinto, or “Boy Antone”)	Lewiston, Me. (Azores ?)	“Green Hand”
James Haight (Francis Lavarez, or Vara)	Exeter, N.Y. (São Jorge, Azores)	“Green Hand”
William S. Weeks (John Cardosa de Leamas)	Tisbury, Mass. (Flores, Azores)	“Green Hand”
Charles Granger (John H. Noya)	(Flores, Azores)	Marinheiro
John de Freitas	Pico, Azores	Marinheiro



Uma observação atenta da lista, leva a admitir que outros açorianos poderão ter-se alistado, uma vez que no espaço destinado a indicar a origem, nada consta. São eles: Antone Lewis, John White, John Martin, Andrew Sylva, Joseph Enos e Joe Sylva, apelidos que transpostos para português dariam, respectivamente, Luís, Branco, Martins, Silva, Inácio e Silva⁶.

Lista de tripulantes da galera *Kensington* da qual constam nomes de açorianos, conforme edição de 1 de Junho de 1852 do *Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript*.

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

A viagem do *Addison* teve início a 25 de Novembro de 1856 sob o comando do Cap. Samuel Lawrence com destino ao Pacífico e terminaria em New Bedford a 14 de Junho de 1860⁷. É curioso notar que os tripulantes que constam do quadro acima iniciaram a viagem em New Bedford, excepto os dois últimos que passaram a integrar a tripulação apenas em Novembro de 1859, já na fase final da campanha mas, provavelmente, ainda longe dos Açores já que a época de inverno não era propícia à “caça” do cachalote. Relativamente aos nomes de tripulantes com possível naturalidade açoriana, apenas 3 terão iniciado a viagem na origem, tendo os restantes sido alistados no seu decurso.

Para que se tenha uma ideia da mobilidade geográfica dos baleeiros, a consulta de algumas listas de tripulantes constantes do “Whalemen’s Shipping Paper” é reveladora⁸. Trata-se de um documento específico para a actividade baleeira que corresponde aos “Articles of Agreement”, que estabeleciam as condições acordadas entre o armador, o comandante, oficiais e os restantes tripulantes alistados, nomeadamente a percentagem do produto da “pesca” que cada um recebia consoante a sua categoria a bordo – a chamada “lay”, ou parte proporcional do produto da pesca. Aquilo a que na actividade piscatória se designa em Portugal por “soldada”.

Analisando o “Whalemen’s Shipping Paper” da barca *Wave*, cuja partida de New Bedford deveria ter-se dado a 28 de Julho, como consta do registo da tripulação no porto⁹, mas que de facto terá tido início no dia 15 de Agosto de 1856 a dar crédito a Starbuck¹⁰, verificamos um grande número de aditamentos com particular interesse na perspectiva que abordamos. Recordemos antes que na lista de registo do porto de New Bedford, a barca *Wave*, sob o comando do Cap. Leonard W. Hill, embarcara uma tripulação de 21 homens, entre eles Francis Fratus, José Sílvia, Joseph Fratus, presumivelmente naturais dos Açores. Quando nos debruçamos sobre o “Whalemen’s Shipping Paper” correspondente à mesma viagem com data prevista de 28 de Julho de 1856, confirma-se que, de facto, o navio embarcou 21 homens. Situação que o registo do porto não revela, o Francis Frates é 3.º oficial e trancador cabendo-lhe nos termos do acordo uma soldada de 1/50, o José Sylvia é marinheiro com uma soldada de 1/140 e o Joseph Frates não tem experiência e receberá 1/160. Estes e os restantes tripulantes assinaram o contracto entre Junho e Julho de 1856. Outro “Whalemen’s Shipping Paper”, aparentemente igual e da mesma data, acrescenta 11 nomes, entre eles Manuel Francis, trancador, com uma soldada de 1/75, Joseph Sílvia, marinheiro com 1/130 e Joseph Francis, marinheiro com 1/150. Segue-se uma nota datada de 14 de Agosto, de New Bedford, certificando que os 11 embarcam no lugar de Tilton, Howland, Heath, Silva, Hill, Higgs, Ryerson, Chandler, Cunningham, Smellback e Isaac. Estes nomes estavam incluídos, de facto, no registo de tripulantes do porto de New Bedford. Conforme documento datado de 22 de Setembro de 1857, em Paita, no Peru, embarcaram 5 homens, entre eles Francisco Frates promovido de 3.º oficial a 2.º oficial com a melhoria de uma soldada de 1/50 para 1/30. Não é possível garantir se se trata do mesmo que se alistou inicialmente. Anexo a este “Whalemen’s Shipping Paper” alterado, temos vários certificados consulares emitidos em Talcahuano, no Chile, verificando-se por eles que a 13 de Março de 1858 desembarcou John Bunter e Frank Perez devidamente

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

abonados dos 3 meses de salários extra no valor de US\$36,00 cada um, excepto o último, provavelmente por causa que lhe seria imputável. Assina o documento o cônsul americano William Crosby. Mas no mesmo dia embarcaram 12 homens. Certamente para reposição, conforme certificado de 14 de Março de 1859, embarcam 17 homens entre eles James Rose, Manoel Joaquim e Aparício Miranda. Mas um outro certificado do dia seguinte mostra o desembarque de James Pedro, James Rose, Manuel Joseph, Manuel Joaquim e Manuel Antone.

Outro certificado, agora datado de 29 de Fevereiro de 1860, refere-se ao desembarque de Francis Frates, William William, James Rose, Manuel Joaquim, Harry Smith, John Kellog, George Cusac, Goodwin, George Baptiste, Peter Hill, John Smith, James Johnson, José Vileneuve, James Pedro. Só Francis Frates recebeu o abono de desembarque o que indicia uma situação regularizada. Por fim, a 16 de Março de 1860 embarcaram 15 homens para uma viagem¹¹.

Deste confuso roteiro, por vezes dissonante quanto a alguns dados que parecem não se ajustar, podemos na verdade apreciar a extraordinária mobilidade destes homens, sendo difícil descortinar quais as motivações desta enorme errância por paragens tão estranhas e longínquas.

Não obstante as dúvidas que manifestamos, uma carta do comandante da barca *Wave*, Cap. Leonard W. Hill escrita a 16 de Março de 1858 de Talcahuano, Chile, dá a saber ao armador Thomas Knowles & Co. que, além de ter substituído um oficial por considerá-lo incapaz, informa que a maioria dos homens desertou naquele porto, o que obrigou a substituições¹². Nesta mesma carta, um pouco a despropósito, o comandante rejeita uma acusação que admite poder ter chegado ao conhecimento do armador, alegando alcoolismo. Claro que o Cap. Leonard W. Hill clama que a bordo do seu navio não há, e jamais haverá uma gota de álcool. A verdade é que a bordo da barca *Wave* jamais voltaria a assumir o comando, sendo certo que o seu nome também não se encontra associado ao comando de qualquer outro navio da frota baleeira americana¹³. O que é certo é que todo este movimento de homens, alguns levados à deserção, não parece normal. Em qualquer caso algumas idas e vindas seriam conduzidas dentro das normas, como se pode deduzir de uma conta certificada pelo consulado em Talcahuano, com a regularização da viagem de alguns dos tripulantes que acima mencionamos, a saber, James Rose, James Pedro, Manuel Joaquim, Manuel Antone e Manuel Joseph. Num porto de escala tão frequentado, é provável que não tardasse muito a reembarcarem na busca de outros rumos¹⁴. Sem dúvida, a ver pelos nomes, os açorianos também andavam por lá.

Relativamente às simples listas de registo de tripulantes, vamos referir alguns exemplos mencionando nomes claramente portugueses, em que está omissa a sua origem. Em muitos casos indica-se “Azores” e “Western Islands”, mas a mera inscrição do nome e o facto de ser um nome português, não significa que pertença a um açoriano, podendo tratar-se de um baleeiro de Cabo Verde no período em que este arquipélago era colónia portuguesa.

As páginas dos livros do *New Bedford Port Society Seamen's Register* que utilizaremos, apresentam o seguinte formulário:

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

N.º da Página

NOME DO NAVIO E RESPECTIVA PRAÇA, NOME DO CAPITÃO E DESTINO DA VIAGEM						
NOMES	NATURALIDADE	CARACTERÍSTICAS				OBSERVAÇÕES
		IDADE	ALTURA	COR	CABELO	

Na caracterização, a altura é definida em pés e polegadas; a cor era indicada por L-Light, D-Dark, B-Black ou Brown e Y-Yellow. A cor do cabelo definia-se pelas letras L-Light, D-Dark, B-Black, W-Wolly e S-Sandy. Nas observações eram feitas anotações sobre o regresso, a eventual morte, o abandono do navio e o local etc.

O ordenamento na disposição dos nomes dos tripulantes, começava pelo comandante seguindo-se a indicação dos nomes pela ordem de entrada.

Não procederemos à transcrição integral de listas de tripulantes, mas apenas daremos informação sobre nomes portugueses incluídos nalgumas delas, acrescentando dados complementares quando constem dos documentos.

A lista seguinte integra 21 tripulantes e é encabeçada pelo Cap. Joseph Seabury, de Tiverton, e além dos americanos, inclui 1 inglês, 2 chilenos e dois açorianos como a seguir se indica e sobre os quais, como sucedia com frequência, não são dadas informações particulares:

<i>Zoroaster</i> de New Bedford, Joseph Seabury com destino ao Oceano Atlântico						
NOMES	NATURALIDADE					OBS.
		IDADE	ALTURA	COR	COR DO CABELO	
Joseph Sylva	Fayal					
Francisco Dozoza	Fayal					

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1841, fl. 4.

Certamente que estamos em presença de um José Silva e de um Francisco de Sousa. A viagem do brigue *Zoroaster* terá sido breve, já que, tendo partido de New Bedford a 4 de Março, regressou a 12 de Novembro com 380 barris de óleo de espermacete e 14 de óleo de baleia¹⁵. Este navio esteve na Horta a 23 de Setembro de 1842 como pode verificar-se no Anexo III, e os restantes navios a que respeitam as listas de tripulantes que utilizamos, terão alguma vez escalado a Horta numa das suas várias viagens.

O quadro seguinte respeita a uma lista com um total de 25 tripulantes, sendo 20 americanos e os restantes portugueses de origem não identificada, provavelmente açorianos, com exclusão do último que poderá ser natural de Cabo Verde, como se explicará:

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

<i>Elizabeth</i> de New Bedford, Henry F. Eastham, IO [Oceano Índico]							OBS.
NOMES	NATURALIDADE					COR DO CABELO	
		IDADE	ALTURA		COR		
Francis Jose							
Felippe Lucas							
Manuel A Nunes							
Manuel Jone							
Antone Francis							

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1841, fl. 33.

A viagem, com destino final para o Índico, respeita a uma galera com o nome indicado, com partida de New Bedford a 7 de Junho de 1841 e regresso a 6 de Maio de 1844¹⁶. No registo constam várias anotações, desde alguns tripulantes que abandonaram o navio, a mortes e regressos noutros navios. Sobre o Antone Francis consta uma anotação “Left at Brava”, ou seja, terá desembarcado em Cabo Verde, podendo admitir-se que será esta a sua naturalidade.

Nesta questão das nacionalidades, por vezes encontramos a revelação dos lugares de proveniência, da maneira mais inesperada, como na canção da escuna *Varnum H. Hill*, que João Afonso transcreve a partir de um trabalho de Stuart M. Frank:

“(…)
 There is Manuel and two Johns
 Making three in all
 They are the Valiant Portugues
 From the island of Fayal
 (…)”¹⁷.

Segue-se uma lista relativa a uma viagem realizada pela galera *Junior* sob o comando do Cap. Hathaway, com um total de 32 tripulantes. Destes, 29 tripulantes serão americanos e os restantes 3 são açorianos como se indica:

<i>Ship Junior</i> , New Bedford, Cap. Jabez S. Hathaway							OBS.
NOMES	NATURALIDADE					COR DO CABELO	
		IDADE	ALTURA		COR		
George Morse	Fayal	25	5	7	D	B	
Manuel Rodericks	Pico	24	5	8	D	B	
Antone Phillip	Fayal	21	5	8	D	B	

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1841, fl. 71.

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

George Morse poderá corresponder a um Jorge Morais e o jovem de nome Rodericks certamente será Rodrigues. O primeiro, segundo as anotações, terá desertado em Calio, situação que se verificou com mais 10 tripulantes¹⁸. Quanto aos outros dois são dados como tendo regressado. Esclareça-se que esta frequente ocorrência de deserções, as mais das vezes associada aos rigores do trato a bordo, para alguns, insuportáveis, de uma viagem de “pesca à baleia”, nem sempre resultava dessa situação. Antes sucedia pelo abandono deliberado em busca de oportunidades, muitas vezes numa situação de marginalidade que o espírito aventureiro e ousado de alguns levava a fixarem-se em terras longínquas na busca de proveitos, nomeadamente na intermediação de negócios entre os navios baleeiros e as comunidades indígenas. Também nesta aventura participaram açorianos, seja nas paragens geladas do Alaska seja nos confins dos Mares do Sul, como mostra admiravelmente Donald Warrin¹⁹.

Voltando aos registo de tripulações, noutra lista ainda de 1841, temos uma viagem do navio *Metacom* de New Bedford, Cap. Joseph Reynolds e mais 30 tripulantes, 23 dos quais americanos.

<i>Metacom</i> , New Bedford, Cap. Joseph Reynolds						
NOMES	NATURALIDADE					OBS.
		IDADE	ALTURA	COR	COR DO CABELO	
James Billy	Fayal	22				
Manuel Peirara						
Manuel Jose						
Frances Lopes						
Joseph Maria						
Manuel Frances						
John P. Cadosa						

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1841, fl. 96.

Sublinhe-se que estamos apenas a analisar listas de navios originados em New Bedford, entre dezenas de portos de onde partiam navios para a “pesca à baleia”²⁰. Só de Buzards Bay, além de New Bedford, partiam navios de Fairhaven, Dartmouth, Rochester, Acushnet, Wareham, Westport, Mattapoisett, Sippican e Marion²¹. Por outro lado, muitos navios recrutavam tripulantes nas ilhas dos Açores, completando aqui as tripulações com novatos sem experiência, os chamados “green hands”, pelo que as listas de tripulações na origem, não reflectiam o volume da presença de açorianos matriculados a bordo. Exemplo disto poderá ilustrar-se com a lista de tripulantes da galera *Huntress*, de New Bedford, Cap. Charles S. Taber, em viagem de 1841 para o Índico, cuja relação apenas inclui um tripulante de nome John Brass, eventualmente um Braz, natural das “Western Isles” com idade de 25 anos. No entanto, nas anotações respeitantes ao regresso, enumera 4 tripulantes de nome Souares, Paul Mendez, Manuel Roderick e Manuel Jackson, todos naturais das “Western Isles”. No quadro

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

estatístico que se mostra no Capítulo 3 sobre o movimento de navios baleeiros entrados no porto da Horta, esta circunstância está bem evidenciada como pode concluir-se dos números de tripulantes americanos e estrangeiros contabilizados à chegada e à partida. Como se depreende, a diferença poderá por vezes ser bastante acentuada. Se tomarmos por exemplo o caso do ano de 1845, verificamos que a diferença entre o total dos tripulantes americanos chegados à Horta e o número dos que partiram, é de 62. Poderão ser tripulantes desertores, outros aos quais foi dada baixa na tripulação – os designados “discharged” – com emissão dos respectivos certificados consulares, ou doentes hospitalizados ou, algumas vezes, criminosos ou amotinados desembarcados para repatriamento sob prisão. Tudo isto ocorria no Faial e a

45.

Bark Kathleen of New Bedford		(A. B. Co.)	
William Allen			
John Grinnell	Westport	33	L S
Benjamin Tucker ed	Sartmouth	32	S S
William Mc Gurr	Boston	36	" "
William T. Bulte	Sartmouth	25	L S
John King			
Francis Lopes			
James White			
Jose Francisco Lopes			
Manuel Joachim			
John Josey			
John Brightman	Westport	26	S S
Manuel Francisco			
James M. Dusstly	Boston	30	L S
Jacob Kordiler	Darussia Germany	23	" Br
Leonard S. Harvey	Saenton	24	S S
Francis Early	Scuttate	23	18 " "
Henry Blackmer	Plymouth Mich	21	" Br
Thomas Mc Kirowan	Syracuse N.Y.	22	" S
Jacob Chis	Salina	" 24	" "
Henry Church	"	" 24	" Br
John Randolph Hocum	Paulina	" 21	L "
David Smith	Norwalk	62	21 " L
Jacob Brindle	North Belville N.Y.	20	" "
George Mc Clalland	Norwalk	65	23 " Br

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Lista de tripulantes da barca *Kathleen* da praça de New Bedford, ano de 1855.

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

correspondência consular já citada neste trabalho ilustra-o abundantemente. Contabilizando os números de tripulantes estrangeiros, deparamos com uma situação inversa, ou seja, para o ano considerado, temos 254 tripulantes estrangeiros à chegada e à partida embarcaram 353, uma diferença de mais 99, apurando-se um saldo de 37. Neste caso a explicação pode igualmente ser muito diversa, como sejam açorianos munidos de passaporte embarcando numa situação de legalidade ou, então, tripulantes de diversas nacionalidades retidos na Horta ao cuidado do consulado que, em acordo com os comandantes dos navios baleeiros de passagem, se realistavam. Isto não impedia que pela calada da noite, num qualquer recanto da costa das ilhas, outros jovens se aventurassem a tomar lugar a bordo na penosa viagem em demanda do sonho americano. A este propósito remetemos o leitor para o diário de Caleb F. Hunt que se transcreve no Anexo I, bem elucidativo sobre estes episódios da clandestinidade açoriana na história da baleação.

Entretanto, à medida que decorriam os anos, a presença de açorianos a bordo dos navios tornava-se mais notória.

Na lista que consta acima, temos o registo elaborado para a barca *Kathleen* da praça de New Bedford, Cap. William Allen, em viagem para os oceanos Atlântico e Índico²². Quer Judith Navas Lund quer Alexander Starbuck, nas obras que temos vindo a citar, identificam o comandante como William Almy e não William Allen.

Destacamos os tripulantes cuja naturalidade será, provavelmente, açoriana e para os quais, como era habitual, não são registadas nem idade nem sinais particulares:

Barca <i>Kathleen</i> , de New Bedford, Oceanos Atlântico e Índico						
NOMES	NATURALIDADE					OBS.
		IDADE	ALTURA	COR	COR DO CABELO	
John King						
Francis Lopes						
James White						
José Francisco Lopes						
Manuel Joachim						
John Josey						
Manuel Francisco						

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1855, fl. 45.

O nome John King, por mais estranho que pareça, encontra-se muito amiúde em listas de tripulantes, correspondendo a uma grafia que o nome próprio Joaquim, pela sonoridade com que é pronunciado, facilmente induz quem o escreve a transformar um popularíssimo Joaquim num pomposo e sonante Joe ou John King²³.

No quadro seguinte extraem-se os nomes dos açorianos a bordo da barca *Sarah*, anotando-se uma situação pouco vulgar, em que Joseph Candedo, certamente Cândido, está

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

registado como segundo oficial. Aliás, pela idade de 43 anos, seria já homem experimentado nas lides da baleação.

Barca <i>Sarah</i> , de Mattapoissett, Oceano Atlântico						
NOMES	NATURALIDADE					OBS.
		IDADE	ALTURA	COR	COR DO CABELO	
Joseph Candedo	Fayal	43		D	D	
Joseph Frazer	Pico (Azores)	40		D	D	
Joseph Cardo	Azores	25		D	D	
John Joseph	Azores	24		D	D	
Antonio Joseph	Azores	26		D	D	
Frank Pashado	Azores	28		D	D	
Joseph [Saribrine]	Azores	30		D	D	

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1861, fl. 8.

Presumimos que o nome Frazer poderá corresponder a Freitas, o Cardo tenha perdido a sílaba para dar Cardoso e o Pashado será, porventura, Machado. O nome Saribrine, a estar correcta a transcrição, é-nos desconhecido. Repare-se que nesta lista, tal como na anterior, numa tripulação, respectivamente de 25 e 22 tripulantes, 7 eram açorianos, ou seja, cerca de um terço.

Para dar exemplo da promoção de açorianos a oficiais, adiantaremos que em viagem realizada em data próxima desta efectuada pela barca *Sarah*, a escuna *Roswell King* de Fairhaven, em viagem para o Atlântico, tinha como segundo oficial Manuel Fratus, dado como natural de Fairhaven e com idade de 38 anos. Que este Fratus seja Freitas e que a residência seja Fairhaven, não temos dúvidas; atrevemo-nos no entanto a pensar que as raízes mergulharão mais para Leste. Refira-se, entretanto, que na mesma tripulação também embarcou outro Manuel Fratus, sem indicação do local de naturalidade, como era prática quando se tratava de registar açorianos, mais um Joseph M Francis de West Troy, um Joseph Thomas de Lowell, Manuel António Miranda de Westfield, um David Rose de Auburn e um Frank Sylvia de Philadelphia, cuja ascendência americana é mais que duvidosa. Acresce a esta tripulação, aqui sem lugar a dúvidas já que o escriba não omitiu a naturalidade, um Joseph Enos da ilha das Flores, um Antonio Bodge e um Manuel José, estes ambos do Fayal²⁴. Aqui temos mais um Enos, herdeiro de um plebeu mas certamente honrado Inácio, pronunciado à moda de S. Miguel, “Inóce”, e um Bodge que é de certeza Borges. Como provavelmente um Joseph Hammond da tripulação da barca *Emigrant* de Bristol, será um José Armando à mistura com outros companheiros com os nomes de Emanuel Joseph, um John Joseph, um Joseph Antone e um Matthew Gill, sendo que no mesmo navio um dos trancadores se chamava Manuel e era natural de Portugal²⁵.

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

Com abundante contributo de gente açoriana, ficam os dados relevantes da Barca *Robert Morrison* em viagem de 4 de Junho de 1861 para o Atlântico e Índico, com mais um açoriano como segundo oficial.

Barca <i>Robert Morrison</i> , Cap. Crary B. Waite, Oceanos Atlântico e Índico							OBS.
NOMES	NATALIDADE					COR DO CABELO	
		IDADE	ALTURA		COR		
Joseph Francis	Pico, New Bedford	25			D	B	
Lorenzo Joachim							
Manuel Sílvia							
Charles Sílvia							
Joseph Thomas							
José Santos							
Manuel Vincent							
Charles Reivers							
Manuel Sílvia							

Fonte: *New Bedford Port Society Seamen's Register*, Ano de 1861, fl. 22.

E para culminar esta amostragem em que, de modo crescente, se acentua a presença açoriana a bordo de navios da frota baleeira americana, reproduz-se a lista de tripulantes da barca *Cícero* de New Bedford, tendo por comandante o Cap. Henry Clay. Respeita a uma viagem para o Atlântico, iniciada a 9 de Maio de 1870 e terminada a 24 de Outubro de 1873 com o resultado de 284 barris de óleo de espermacete e 85 de óleo de baleia. No decorrer da viagem baldeou 691 barris de óleo de espermacete, 290 de baleia e 1.300 libras de osso. Das notas à margem na obra de Starbuck fica a saber-se que o 3.º oficial J. F. Mendousa – Joseph F. Mendosa na listagem – morreu fulminado no seu bote enquanto perseguia uma baleia.

Esta lista de 24 tripulantes contém diversas situações a merecer destaque. Desde logo o capitão, Henry Clay, que ao contrário do que se possa concluir, é um açoriano da ilha das Flores²⁶. A revelação é, sem dúvida, surpreendente, mas Pat Amaral desfaz qualquer equívoco ao informar que Henry Clay, nascido nas Flores como Acquille Rodrigues em 1836, terá chegado aos Estados Unidos no período de maior popularidade do estadista americano e que o facto de ter tido uma juventude modesta e depois um percurso de vida de grande sucesso, o teria levado à escolha do nome²⁷. E agora vejamos a composição da tripulação: 10 florentinos, 5 jorgenses, 2 faialenses, 1 picoense, 3 tripulantes das ilhas de Cabo Verde, 1 das Society Islands e um de Bourbon, lugar que não identifico. Temos, assim, 19 tripulantes das ilhas dos Açores.

Este fenómeno de transformação de antropónimos não era raro e ganhava por vezes contornos de grande imaginação, como é o caso de Jorge A. M. Silva, jorgense, filho de António A. M. Silva e de Faustina A. Pereira, que a dada altura de uma vida passada no mar,

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Bark Cicero, New Bedford, May, May 9th 1870, Atlantic

Joseph Thompson	Fayal	39	5-4	L	Bl
Lawrence Joseph	Flores	32	5-12	Ok	Bl
Joseph & Mandroza	"	42	5-6	"	"
William & Murway	Fayal	29	5-7	L	Br
Manuel Antonio	Flores	22	5-2	Ok	Bl
Antonio Joaquim	Cape De Nord	28	5-4	"	"
Antonio Francis	Flores	36	6-3	"	Ok
Jules Fernando Bernay	Cape De Nord	24	5-2	"	Bl
Joseph & Gomez	Flores	18	5-4	"	Br
Antonio Joseph	St Georges	25	5-2	"	Bl
John Silvia	Pico	27	5-5	"	"
Benjamin Franklin	St Georges	23	5-5	L	Br
Frank Antonio	Flores	19	5-12	L	"
Frank Lewis	"	19	5-4	"	"
Manuel Lorenzo	"	16	5-4	L	"
Manuel Enos	St Georges	16	5-6	"	"
Joseph Enos	"	20	5-2	Ok	Bl
Manuel Cordova	Pico	21	5-6	"	"
John Bonnard	Cape De Nord	22	5-6	"	"
John Frates	Flores	24	5-6	"	"
John Rowly	Society Islands	24	5-10	"	"
Manuel L. Silva	St Georges	30	5-6	L	Br
Joseph Auguste	Bourbon	18	5-2	Bl	Embly

New Bedford Port Society Seamen's Register, 1870

Lista da tripulação da barca *Cicero* da praça de New Bedford. 1870.

chegando ao comando de navios baleeiros, evoluiu para George A. M. Silva, fixando depois a sua identidade num elegantíssimo e imaginativo George Brier, como resultado da tradução para o inglês do seu modesto Silva de origem²⁸. Afinal, nada de estranho se recordarmos que o fenómeno até observará um processo evolutivo análogo ao verificado com o flamengo Van der Hagen que nos primórdios do povoamento das ilhas dos Açores andou pela ilha natal do nosso George e que deu origem, também por tradução literal, à abundante linhagem dos Silveira.

Uma última lista analisada respeita à barca *William and Henry*, Cap. Daniel B. Greene. O navio partiu de Fairhaven a 10 de Maio de 1870 e foi condenado no Faial em Novembro de 1871²⁹. Esta lista tem a particularidade de proceder à naturalização maciça de prováveis açorianos em cidadãos de New Bedford. De facto, no espaço destinado à indicação do local de naturalidade, encontramos adiante de 22 portuguêsíssimos nomes, de um total de 30 – alguns de evidência menos clara mas que o são provavelmente – “New Bedford”. Talvez um excesso de pragmatismo para simplificação burocrática.

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

COLHENDO O «SABER DE EXPERIÊNCIA FEITO» – UM LEGADO

Já longe no tempo e certamente esquecido daqueles que detinham poder e cabedais, a chamada de atenção do 1.º Capitão-General dos Açores, D. Antão Almada, contida no apelo que consta da sua carta de 1768, para que nestas ilhas se criassem condições para a “pescaria das baleias”, apenas terá tido como resposta o silêncio da corte³⁰.

Decorrido mais de meio século, em 1825, o Governador Militar da comarca da Horta, Diogo Tomás de Ruxleben, insistiria na ideia de se promover a “pesca das baleias” nos Açores³¹. Também não consta que os seus alvites tivessem sensibilizado alguém, até porque os tempos não eram propícios a iniciativas desta natureza, a exigir largos cabedais.

Em data não muito afastada, com a autoridade que lhe advinha de uma permanência de algumas semanas na ilha do Faial no ano de 1831, aquando da preparação da expedição de D. Pedro, e dando-se a circunstância de ter privado com os Dabney de quem terá colhido informação segura, o Capitão Boid retoma o tema em termos que não deixam lugar a dúvidas, quanto à convicção de que a “pesca à baleia” traria bons proveitos a quem nela investisse. Na descrição sobre a ilha do Faial, ao mesmo tempo que faz a apologia das qualidades do seu porto e referindo o facto de possuir estaleiros e condições para o aprovisionamento das embarcações que demandavam a baía, enaltece a procura já existente nestes termos bem expressivos:

“Horta already possesses a compact little naval arsenal established by our officers whilst there; and for the purposes of commercial vessels there are two or three private yards well supplied with marine stores, and through whose agents every facility is given for procuring provisions, fresh stock, and vegetables, for which there is an immense demand in consequence of the numerous American whalers that annually visit Fayal, and give to Horta a degree of activity that does not belong to any of the other islands”³².

Depois de dar conta de se ter encontrado com vários capitães de navios baleeiros em casa do cônsul Dabney nesse mesmo ano de 1831, e de se aperceber da dimensão desta actividade exercida em regime de monopólio pelos Americanos, atingindo o número de navios nestas águas, anualmente, 60 a 80, procedendo ao transbordo de óleo no porto da Horta, Boid lança este repto:

“How comes it that Portugal will not encourage the pursuit of this trade, and thus, by giving employment to her commercial marine, lay the foundation of other political resources important to her condition? [...]. Why do not the islanders themselves follow the pursuit rather than tamely see it monopolized by foreigners?”³³.

Nesta época – estava-se na década de 30 do século XIX – quando a frequência dos mares das ilhas por navios baleeiros americanos começava a ganhar expressão de forma crescente e à medida que as elites mais abonadas se aperceberam das potencialidades do negócio, conhecedoras, ou não, das razões que Boid revela nas citações apresentadas, é natural que um acréscimo de interesse pela actividade surgisse nas ilhas e o Faial, naturalmente, estaria em posição privilegiada. Pode admitir-se até que, independentemente da racionalidade

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

subjacente a uma qualquer iniciativa no sentido de dar corpo a um projecto visando criar uma empresa de “pesca à baleia”, esta surgisse de um simples efeito de “contágio”. Mesmo assim, teria de se esperar cerca de duas décadas para que a iniciativa se concretizasse. Uma vez mais, seriam os Dabney a lançar mãos ao projecto, com o brigue americano *Harbinger*, sua propriedade, iniciando a actividade na época de 1849³⁴. Este navio daria continuidade à operação nas épocas de 1850 e 1851, sendo depois substituído pelo navio português *Pomona* para as campanhas dos anos de 1852 a 1854. Sucede-lhe o *Argo* em 1856. O brigue *Cidade da Horta* e o patacho americano *Water Witch* fazem a campanha de 1857 e são estes navios que constituem a novidade neste sector de actividade. O *Cidade da Horta* era propriedade de uma sociedade de capitais faialenses e florentinos, enquanto que o *Water Witch* é pertença de capitais do Pico, embora seja posteriormente adquirido pelos Dabney³⁵. Nos anos de 1860 e 1861, iniciam também a operação a barca americana *Hope*, também da Casa Dabney, e a barca portuguesa *Firmeza*. Entenda-se que eram todos navios envolvendo portugueses que, por razões de fiscalidade, mantinham os navios embandeirados com pavilhão americano. O jornal *O Fayalense* informava que os resultados “devem reputar-se de satisfatórios”, sendo o mais bem sucedido o *Water Witch*. O quadro seguinte reproduz na íntegra os dados divulgados pelo jornal:

Quadro X
Produto da Pesca pelos Navios Baleeiros Estacionados na Horta e Descarregado no Mesmo Porto entre 1849 e 1860

ANOS	NAVIOS	NAC.	QUANTIDADES LIT/KG		VALORES RÉIS		TOTAL
			ÓLEO	BARBA	ÓLEO	BARBA	
1849	<i>Harbinger</i>	Am.	28.600	-	6:138\$400	-	6:138\$400
1850	“	“	19.802	-	4:250\$800	-	4:250\$800
1851	“	“	18.802	-	4:036\$000	-	4:036\$000
1852	<i>Pomona</i>	Port.	4.175	-	896\$000	-	896\$000
1853	“	“	11.389	-	2:444\$000	-	2:444\$000
1854	“	“	16.857	-	3:617\$500	-	3:617\$500
1856	<i>Argo</i>	Port.	3.696	-	799\$500	-	799\$500
1857	“	“	14.166	-	3:040\$000	-	3:040\$000
1858	“	“	21.692	-	4:455\$000	-	4:455\$000
1858	<i>Cidade da Horta</i>	“	14.161	-	3:325\$000	-	3:325\$000
1858	<i>Water Witch</i>	Am.	33.761	745	4:333\$500	1:200\$000	5:533\$500
1859	“	“	67.877	1.167	14:500\$000	2:000\$000	16:500\$000
1859	<i>Cidade da Horta</i>	Port.	34.862	963	4:176\$000	1:760\$000	5:936\$000
1859	<i>Argo</i>	“	417	-	71\$600	-	71\$600

Continua na página seguinte

Capítulo 6 – Gentes das Ilhas a Bordo dos Navios dos Portos do Leste Americano

Continuação da página anterior

ANOS	NAVIOS	NAC.	QUANTIDADES LIT/KG		VALORES RÉIS		TOTAL
			ÓLEO	BARBA	ÓLEO	BARBA	
1860	<i>Cidade da Horta</i>	“	22.506	-	5:730\$000	-	5:730\$000
1860	<i>Water Witch</i>	Am.	69.349	1620	13:140\$000	2:590\$000	15:730\$000
Totais			403.375	4.195	79:516\$300	7:550\$000	87:066\$300

Fonte: Jornal *O Fayalense* de 28 de Abril de 1861.

Entre as razões que levaram à desistência das empresas armadoras, avultarão, como sugere o governador Santa Rita, a total falta de incentivos e o desinteresse das instâncias oficiais. Em qualquer caso, com excepção do navio *Walter Witch*, os demais terão tido resultados não muito encorajadores.

Por menos relevante que este episódio do envolvimento de armações açorianas na “off shore whaling” possa revelar-se, sobretudo no plano dos resultados da sua exploração, não deixa de constituir um capítulo interessante na história faialense do período em causa, fruto afinal de uma contacto de décadas que a gente do Faial viveu de forma tão próxima³⁶. Todavia, esta familiaridade com a actividade baleeira americana, daria os seus frutos e conduziria a projectos mais duradouros, como se comprovaria com a constituição de armações baleeiras nos Açores, vocacionadas para a chamada “shore whaling”. A partir das primeiras experiências encetadas no Pico e Faial, a prática artesanal da “caça à baleia” alastraria às restantes ilhas, apresentando particularidades específicas que o engenho dos artífices açorianos foi capaz de introduzir. A adaptação dos botes utilizados a bordo dos navios americanos, constitui exemplo de uma arte de construção naval levada a um extremo de excelência, ao conceber uma embarcação original de uma beleza magnífica³⁷. Para Robert Clarke, seguindo de perto a afirmação de Ashley, em que este considera que o bote baleeiro *yankee* seria “the most perfect water craft that has ever floated”, o bote baleeiro dos Açores iguala ou mesmo desafia a extraordinária elegância da embarcação que lhe deu origem³⁸.

O legado de mais de um século de experiência não só não se perdeu, como permitiu através do baleeiro açoriano dar continuidade, em termos de grande originalidade, a um interessante capítulo da nossa história³⁹.

CAPÍTULO 7

Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilícitudes

NOS MEANDROS DA MARGINALIDADE

Os interesses da fiscalidade régia relativamente a artigos de consumo generalizado como o sabão e o tabaco, levariam a coroa portuguesa a estancar a circulação e o comércio destes produtos. Em causa, certamente, não estaria o zelo dos monarcas relativamente à salvaguarda da saúde dos súbditos, mas apenas a arrecadação de rendas para engrossar os proventos da Fazenda Real. Posteriormente, o despacho de tabaco seria regulamentado e aplicado pelas Alfandegas, gerando inúmeras situações de intervenção conflituosa, como veremos. As autoridades mantinham-se atentas a estas actividades lesivas da Fazenda, como pode depreender-se de carta do Fiscal do Conto de 28 de Setembro de 1844 para o governador civil do distrito da Horta. O caso em apreço, pelas características descritas, configuraria verdadeira organização criminosa em que a presença de gente armada podia ser entendida como caracterizando um acto de uma gravidade apreciável. O Fiscal do Conto relata um caso em que um barco foi surpreendido atracado a um navio baleeiro fora do Monte da Guia para receber tabaco, levando a bordo gente armada¹. O problema deveria de facto assumir uma dimensão considerável porquanto, de novo a 28 de Janeiro de 1845, o Administrador do Contrato do Tabaco, Sabão e Pólvora na ilha do Faial levava de novo o assunto ao governador civil, alertando que estava de novo a aproximar-se a estação do ano em que “estes mares costumam ser frequentados por um grande número de Navios Baleeiros, os quais vêm todos bem fornecidos de tabacos”. Pedia medidas para “coibir tão escandaloso tráfico”². O problema revelava efectivamente contornos gravosos já que, correspondência do mesmo administrador, fazia considerações veladas a situações de omissão por parte de autoridades, nomeadamente no concelho das Lajes do Pico³.

Entre os artigos que compunham a panóplia de fornecimentos a assegurar no início de cada viagem – o chamado “outfitting” – incluía-se o indispensável tabaco que integrava o rendoso “slop chest”, uma versão ambulante instalada a bordo, ou uma espécie de armazém geral de artigos que cada baleeiro ia consumindo ao longo da viagem e que o capitão anotava com zeloso rigor a débito de cada tripulante, engrossando os seus próprios proveitos ou os do armador⁴. Tal era a dimensão das ilegalidades cometidas, que o próprio Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda, em correspondência de 18 de Abril de 1850, para o Governador Civil da Horta, dá conhecimento do envio de fiscais para reforço da fiscalização, “em consequência da grande quantidade de contrabando de tabaco e sabão que quase publicamente girava nas ilhas do Faial, Pico, S. Jorge e Graciosa”⁵.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

A abundância do cobiçado tabaco a bordo dos navios baleeiros e os constrangimentos a que os ilhéus estavam sujeitos quanto ao seu consumo local por via do estanco, a que acrescia a pobreza das populações, fizeram do contrabando, em particular do contrabando de tabaco, processado entre os navios da frota americana e as gentes das costas mais recônditas das ilhas, motivo de episódios e histórias acidentadas dignas de novela⁶. E isto teria lugar desde tempos bem precoces, como se pode deduzir do officio do Juiz de Fora da ilha do Pico, do ano de 1825, que abaixo se transcreve:

“Chegando ao meu conhecimento os boatos que se espalharão nesta Ilha, de que em alguns lugares da costa da jurisdição desta Villa tinham sido praticados diversos e graves insultos pelos botes ou lanchas d’alguns navios Americanos empregados na pesca das baleias, procedi ao necessário exame de tais factos para sobre elles poder informar a V. Ex.a com a precisa individuação.

Do summario de tes // temunhos a que procedi sobre esta matéria, resulta que ella he um pouco menos grave do que tinha figurado, por quanto apenas tiverão lugar os seguintes acontecimentos.

No dia 18 do mez passado aportou ao lugar de Santa Cruz das Ribeiras, distante uma legoa desta Villa, um bote d’um navio que estava defronte do dito lugar, e trazia o bote seis homens, pouco mais ou menos, com // duas espingardas e duas pistolas, carregadas. A tripulação deste bote não manifestou por factos intenção alguma hostil, antes procedeo mui civilmente com os habitantes; suspeitou-se porem que vinha como em desforra de se ter alguns dias antes feito apreensão num pouco de tabaco de contrabando que se achava em outro bote Americano: não se pôde saber se o segundo bote //era do mesmo navio que o primeiro, e igualmente se ficou ignorando o nome do navio, assim como o do Capitão. Parece/mas não he liquido/ que no dito bote armado vinha algum tabaco de contrabando; he porem certo que a tripulação não deixou em terra porção alguma de tal género.

No dia 29 do mesmo mez de Julho aportou ao lugar da Calheta, na extremidade do Sul desta Ilha, um bote pertencente tão bem a um navio Americano que se achava defronte da costa. O Guarda do Real Contracto do Tabaco naquelle lugar deo a devida busca ao bote e seus marinheiros, e por achar algum contrabando, apreendeu este e o bote e seus aparelhos. Posto tudo na possível segurança, fez o Capitão do navio / que tinha vindo // no bote / um sinal para aquelle, e logo appareceu na costa outro bote com gente armada, a qual conduzio p.a bordo a reboque o primeiro bote e tudo o que lhe pertencia, menos os aparelhos e contrabando, por estarem mais distantes. Esta gente não maltratou habitante algum, nem poderia faze-lo, por que todos fugirão. Não se soube // o nome do navio nem o do Capitão.

Isto he o que me consta não so pelo summario, mas pelas averiguações extrajudiciais eu tenho feito.

Não remetto já o summario a V. Ex.a por que apenas ante hontem o pude concluir e não houve ainda tempo para tirar delle o traslado [?] no respectivo Cartório; // e alem disso pareceo-me necessário perguntar ao Fiscal do real Contracto do Tabaco nesta Comarca, se quer tão bem outro traslado, o qual deve ser tirado do original. [Removidos] estes embarços, levarei o dito summario à presença de V. Ex.a. Deus Guarde a V. Ex.a muitos annos. Villa das Lagens. 13 d’Agosto de 1825.

Ill.mo e Ex.mo Sr. Manoel Vieira d’Albuquerque e Tovar, Governador e Capitão General destas Ilhas.

Leonel Tavares Cabral

Juiz de Fora da Ilha do Pico”⁷.

Capítulo 7 – Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilicitudes

Transcrita na íntegra, dá-se este documento à contemplação do leitor, já que além de ilustrar de forma tão elucidativa um episódio a que este capítulo respeita, aponta igualmente para uma época bem recuada no historial da baleação americana no arquipélago.

Porém, nestas voltas do contrabando do tabaco, que às vezes apenas se deviam resumir a incidentes mal explicados em torno de recontros azarentos entre tripulações de navios empenhadas em acrescentar algum dinheiro ao magro salário, um caso que a pesquisa realizada nos deparou, respeitante à barca baleeira *Mary Frazier*, teria desfecho mais sério e dramático. Aliás, Donald Warrin dá-nos do caso um apontamento a propósito, a que apenas acrescentaremos alguns dados que a correspondência consular permite aditar⁸.

A história tem o seu início quando a *Mary Frazier*, Cap. Joshua G. Lapham, é apresada pela canhoneira *Açor* sob o comando de Amaro Azevedo Gomes, em Outubro de 1888 (e não em 1887, como refere Warrin), por fuga ao fisco relativamente a 100 libras de tabaco⁹. O caso vai a julgamento e em 12 de Novembro é-lhe aplicada uma multa de 210\$000 réis, sendo que o cônsul Samuel Wyllys Dabney aconselha o recurso. Entretanto, na ilha das Flores, decorria outro julgamento envolvendo o mesmo navio por ter vendido tabaco no anterior mês de Setembro. No desenvolvimento dos processos e tendo perdido o recurso, o Cap. Lapham acaba por perder o navio. Samuel W. Dabney dá conhecimento de todo o processo à embaixada em Lisboa, alegando abuso de autoridade¹⁰. Novo recurso para a corte em Lisboa em Dezembro de 1888, sendo advogado João José da Graça, o introdutor da imprensa na ilha do Faial em 1857. O caso das Flores é arquivado, mas a multa de 210\$000 réis é confirmada. O navio fica livre, mas na visita do Cap. Latham a bordo este verifica ter sido roubado, pedindo a intervenção das autoridades. O navio, após sete meses de imobilização no porto da Horta, parte a 11 de Maio de 1889¹¹. Todavia, as desventuras da *Mary Frazier* não haviam terminado. Em 30 de Maio de 1889, encontrando-se ancorada nas Flores, foi abandonada no decorrer de uma tempestade. Além da perda de cinco homens o navio afundou-se¹².

Entre estes casos tão distanciados no tempo, inúmeros episódios terão ocorrido. Sobre alguns deles a correspondência consular dá-nos relato esclarecedor.

No período intercalar em que a função consular foi exercida por J. C. Cover, chegado à Horta a 23 de Janeiro de 1870 para substituir Charles William Dabney, encontramos diversas situações. Em correspondência de 1 de Fevereiro de 1872, Cover refere a existência de contrabando de tabaco e de jóias para os EUA, sobretudo nas ilhas de S. Miguel e Faial, estimando que anualmente desembarcam mais de 100 carregamentos de tabaco de contrabando¹³. Já no consulado de Samuel Wyllys Dabney, encontramos correspondência de 14 de Fevereiro de 1879 dirigida ao Secretário de Estado Adjunto Seward, relativa a um dos vários casos de contornos duvidosos em que o apuramento de responsabilidades seria inconclusivo. Trata-se de presumível contrabando de tabaco envolvendo um tripulante da escuna baleeira *Lizzie P. Simmons*, que seria preso, apesar da defesa do comandante junto da Alfandega alegando tratar-se de tabaco que o Cap. Lance W. Buddington não manifestara mas que se destinava a ser consumido pela tripulação¹⁴.

Samuel W. Dabney insurge-se contra esta situação, informando o governo nos EUA de que se trata de situações que resultam do facto do tabaco não estar manifestado a bordo dos

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

navios por se destinar ao consumo dos tripulantes e que a severidade dos oficiais da Alfandega se deve à circunstância de beneficiarem de percentagens na cobrança de multas¹⁵.

Interessante notar que na memória das gentes de algumas localidades dos Açores, porventura daquelas que mais resguardadas ficavam das vistas de observadores indesejados, as transações do cobiçado tabaco feitas à revelia de guardas ou delatores, ainda perduram no imaginário popular, como reflectem estudos e ficção da lavra de autores açorianos. Citemos um desses estudiosos em trabalho destinado a fixar memórias da freguesia da Piedade do Pico:

“ Decididos a tudo, começaram por ir em navios de vela, desses que por volta da meia-noite se aproximavam da terra, onde deixavam o contrabando de panos e tabaco, com grande arrelia dos guardas fiscais, embarcando depois os rapazes *por alto*”¹⁶.

A prática, ou alegada prática de contrabando de tabaco não esgotava o role de ilícitos praticados por estas bandas por parte de muitos navios baleeiros. Numa perspectiva das autoridades portuguesas, mais relevante do que o contrabando de tabaco, seria o embarque de jovens açorianos para se alistarem a bordo dos navios de forma indocumentada. Tratava-se de uma circunstância que colocava o cônsul americano em situação embaraçosa. De um lado, o conhecimento que tinha do interesse dos comandantes dos navios baleeiros que partiam dos portos de origem com tripulações reduzidas, com intenção de as completarem nas ilhas dos Açores ou devido a deserções que aqui tinham lugar. Mesmo de forma indocumentada, como refere Samuel W. Dabney em carta de 20 de Maio de 1879 com considerações sobre o alistamento de jovens a bordo dos navios baleeiros, mas reprovando os casos irregulares como aquele que aponta, em que o navio *David Webster* tinha a bordo jovens, dando-se a circunstância de nem estarem registados no navio. Apesar da recomendação do cônsul para os desembarcar antes de ancorar, o navio seria inspeccionado dias depois e encontrados dois deles¹⁷.

Também surgiam casos de serviço de transporte marítimo inter-ilhas, prática igualmente vedada aos navios baleeiros. Surgiam mesmo situações envolvendo navios estrangeiros que não andavam à “pesca à baleia”, que efectuavam transporte marítimo inter-ilhas. É o caso do navio *Benjamim & Wright*, Cap. Harding, de Boston, que é alvo de uma queixa do governador de Angra, José Maria da Silva Leal, por ter aportado às Velas, ilha de S. Jorge, no dia 1 de Junho de 1860, desembarcando passageiros recebidos na Calheta, alguns em idade de recrutamento. Esta menção à condição de mancebos, indicia que o receio poderia estar associado a uma eventual fuga para os navios baleeiros¹⁸. Estas queixas eram recorrentes como pode constatar-se pela correspondência do governador de Angra em 1861, agora Jácome de Bruges, denunciando casos muito comuns de transporte de passageiros clandestinos, com indicação dos portos da Calheta e Santa Cruz da Graciosa¹⁹.


Bem mais precocemente foi o próprio capitão-general Manuel Vieira de Albuquerque Tovar a alertar em 12 de Setembro de 1825 o vice-cônsul americano em Angra para os casos de navios baleeiros que, na época em que frequentavam as águas açorianas, embarcavam clandestinos o que era contra o a lei²⁰. No caso vertente, tratava-se de um episódio que tinha a ver com o navio baleeiro *Triton*, Cap. Albert, sendo no entanto, conforme informa o vice-cônsul em Angra, Guilherme Riggs, alguém que estaria a bordo daquele navio havia já 4 anos²¹.

Capítulo 7 – Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilícitudes

Em capítulo anterior, incidindo sobretudo no impacto que a estadia prolongada de baleeiros na Horta podia implicar, aludimos já a vários casos e situações que determinavam este desembarque, como eram as deserções e a detenção de marinheiros pela prática de crimes diversos.

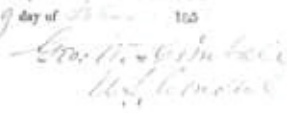
Acrescentaremos apenas alguns exemplos que a correspondência consular nos faculta.

Em relatório elaborado por Charles W. Dabney para o Secretário de Estado Davis, o cônsul transmite as suas preocupações quanto à acumulação de marinheiros no Faial e às dificuldades de transporte para os repatriar. Em complemento da informação menciona a existência de 12 desertores do navio *Almira* os quais haviam demandado a ilha da Graciosa²². Apesar do navio ter aportado à Horta, o comandante não os recebeu, facto que desde logo implicava que ficassem à margem da lei e sujeitos a posterior julgamento²³. Aliás, não sucediam apenas casos de desembarque, mas igualmente o reembarque de marinheiros devidamente atestados pelos consulados nos locais onde tinham lugar.


 Consulate of the U. S. America,
 At St. Helena, 9 February 1859

I, GEORGE W. KIMBALL, Consul of the United States of America for St. Helena, do hereby certify that the Seamen or Mariners hereinafter named, have been duly stopped at this Port, before me, upon the terms and conditions set opposite their names, respectively, viz:

Names of Seamen or Mariners	Stations	Age	Height		Country to which they belong	Pay or Share of Oil or Cargo	Monthly Wages	Advance Wages	Voyage
			ft.	in.					
João Ignácio - <i>Quarta</i>		17	5	2 3/4	Portugal	1/200 ⁰⁰			
Manuel Ignácio - <i>5^a</i>		21	5	0 1/2	— 5 ^a	1/100 ⁰⁰			
Manuel da Silva - <i>5^a</i>		22	5	2 1/2	— 5 ^a	1/100 ⁰⁰			

Given under my hand and Seal of Office this
 9 day of February 1859

 G. W. Kimball

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Reembarque de tripulantes portugueses certificado pelo consulado dos EUA em Santa Helena em 1859.

Entretanto, as arrelias do cônsul no Faial iam muito para além da simples administração de uma situação de infracção da lei. No caso vertente, coloria o seu relato com detalhes que visavam os comportamentos mais inusitados, como a venda de roupas fornecidos pelo consulado, prática a que já fizemos menção, mas o cônsul aponta até o caso de venda de roupa de companheiros e, numa ocasião, a venda da própria cama, das respectivas roupas e a camisa. Subjacente, naturalmente, o alcoolismo.²⁴

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Contudo, no plano dos comportamentos ilícitos, contam-se certamente a insubordinação e o envolvimento em motins ocorridos a bordo. O relato de Charles W. Dabney refere actos frequentes de insubordinação e concretiza o que sucedeu com o tripulante James Thompson do navio *Charleston Packet*²⁵.

Particularmente grave, terá sido o caso acontecido com a barca *Mexico*, de Westport, que após ter estado ancorada no porto da Horta para refresco e descanso da tripulação, partiu a 24 de Setembro de 1852, sendo contudo arrastada pela maré sofrendo avarias. Vários marinheiros recusaram-se a trabalhar quando o navio estava pronto a partir, sendo que as diligências do cônsul nenhum resultado alcançaram, acabando por ser forçado a promover a sua prisão no Castelo²⁶.

Apesar de graves estes casos, davam-se acontecimentos mais sérios a bordo, acabando por envolver homicídios. O cônsul Dabney em carta de 4 de Agosto de 1864, remete circunstanciado relatório levando ao conhecimento do Secretário de Estado Seward o conflito a bordo do navio baleeiro *Roscius*, Cap. Honeywell, da praça de New Bedford, no qual José Bento de Deus, aliás Joseph Bent, e José Vieira de Melo, aliás John Silva Smith, um, carpinteiro e o outro trancador, tendo resultado na morte do último. Seriam entregues ao cônsul na Horta para seguirem para os EUA no brigue *Theodorus* para julgamento²⁷. Ocorrência idêntica pela sua natureza, teve lugar a bordo do navio baleeiro *Milton*, Cap. Grant, de New Bedford. Estando o navio ancorado na Horta a 15 de Setembro de 1865, Adolfo Medina, apoiado por John Denson, esfaqueou o marinheiro Albert Peterson, o qual foi hospitalizado. Os dois primeiros seriam presos e enviados para os EUA para julgamento, uma vez que o caso teve lugar a bordo de navio estrangeiro²⁸.

Em matéria de acontecimentos associados a motins, ficou célebre a história do motim do navio baleeiro *Pedro Varela*, tendo ao comando o Cap. António C. Corvelo, natural da ilha das Flores. Este motim, acontecido nas proximidades dos Açores, em que o navio aportou à Horta para desembarcar os amotinados, recebeu mais tarde ampla atenção em livro e na imprensa, devido aos contornos verdadeiramente insólitos em torno dos factos envolvidos²⁹.

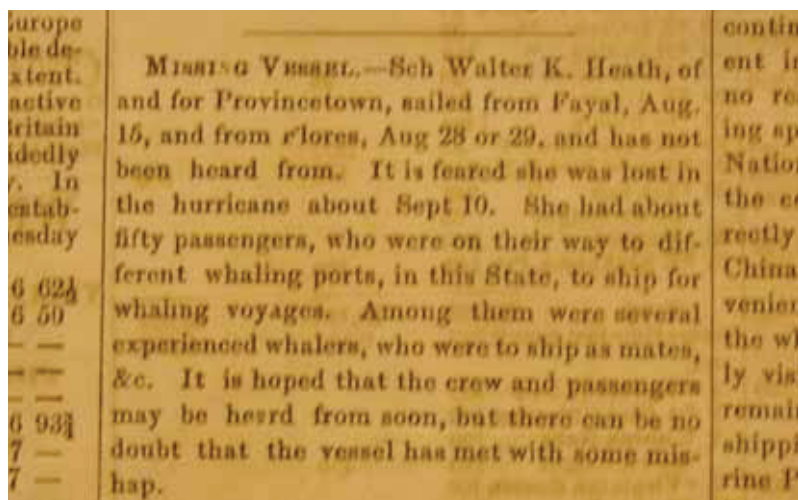
NAUFRÁGIOS, CONDENAÇÕES E AS DEPREDações DO ALABAMA

A navegação à vista das costas das ilhas e com tempo adverso ou apenas bastando um simples descuido, oferecia perigos. A própria baía da ilha do Faial, apesar de abrigada em relação aos ventos de quase todas as quadrantes, não o era quando sopravam com intensidade do lado Sueste. Muitos foram os temporais que causaram a perda de navios ao longo do período de navegação à vela, sobretudo enquanto a Horta não dispôs de uma doca, cuja construção apenas teria início a 20 de Março de 1876³⁰.

Os navios baleeiros americanos não escaparam a esta tragédia.

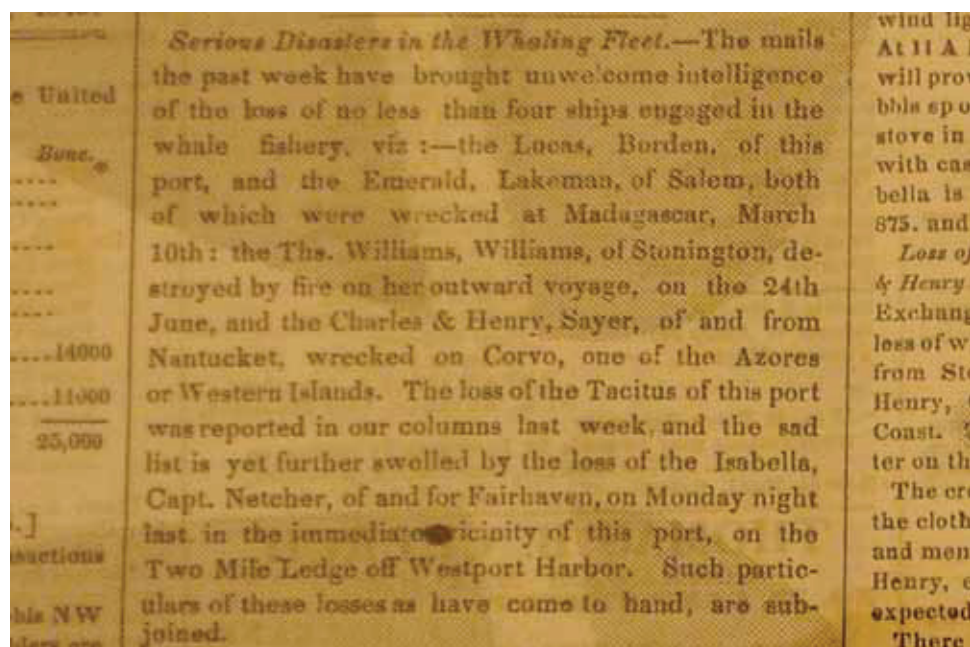
Em carta de 31 de Dezembro de 1836 para o Secretário de Estado, o cônsul Dabney informa-o que o navio *Elizabeth*, de New Bedford, naufragou a 17 de Setembro junto à costa do Pico quando perseguia uma baleia. Como mandavam as normas, remetia os “Mediterranean Papers” do navio, acrescentando que ainda fora possível salvar parte dos mantimentos³¹.

Capítulo 7 – Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilicitudes



Notícia na edição do *Whalemens' Shipping List, and Merchant's Transcript* de 22 de Novembro de 1853 sobre provável naufrágio de uma escuna transportando baleeiros para o porto de Provincetown.

Numa mesma carta consular para o Secretário de Estado James Buchanan, datada de 18 de Julho de 1845, temos a comunicação de dois desastres fatais. A 11 de Julho o incêndio do navio *Thomas Williams*, salvando-se a tripulação que foi para a Graciosa vindo depois para o Faial, e o naufrágio de outro navio baleeiro, o *Charles & Therry*, que deu à costa no Corvo.



Notícia da perda do navio *Charles & Henry* junto à ilha do Corvo.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

FROM FAYAL.

Touched at Fayal Sept 6, Geo & Mary, NL; 10th, Moczyuma, NB; 13th, Champion, do and landed 50 bbls oil; 17th, Tuscany, SH; 18th, Messenger, NB, landed 80 bbls, (reported 90 when she touched at Cape Verds, Oct 12); 23d, Jefferson, NL, landed 75 bbls; Atlantic, Mystic, "Lost in the Bay," (so reported); Dr Franklin, of Westport, landed 60 bbls; Dryade, NB; 26th, Vesta, Edgartown, landed 100 bbls; 27th, Italy, SH, landed 63 bbls; Barclay, Westport, landed 130 bbls; Gov Troup, NB, landed 50 bbls; Tenedos, NL, landed 100 bbls; 28th, Brighton, NB; Neva, Greenport, landed 32 bbls; 29th, Olympia, NB, landed 80 bbls; Albion, FH; Lucy Ann, Greenport; Roanoke, of do; Virginia, NB; Hope, (No 2) do; Midas, do; Erie, FH; Mexico, of Westport, landed 210 bbls; Ocmulgee, of Tisbury, landed 15 bbls; 4th, St. George; NB, landed four bbls; 7th, Panama, SH; 10th; Alto, NB; President, Nant, landed 20 bbls; "Sylph," do, landed 140 (so reported; the Sylph, of Fairhaven has been reported sailed Sept 16, without having taken anything since leaving 576 at Fayal, Aug. 15.)

Whale ship Atlantic, Kenney, of and from Mystic, Aug. 16, for Indian Ocean and N W Coast, is reported Sept 23, in a list of vessels touched at Fayal, "Lost in the Bay." In the absence of any particulars or other information, it is hoped that the brief remark is intended to apply to some of her boats, or perhaps a whale she may have killed.

**WHALERS IN PORT.
NEW BEDFORD.**

PASSENGER—In ship Joseph Maxwell, at Fairhaven, from Rio Janeiro, Cupt. Harris, late of ship Ceres of New London, condemned at R.

Whale ship Atlantic, Kenney, of and from Mystic, Conn, Aug 16, was carried ashore in the Bay of Fayal, by a strong tide Sept 23. We understand that her masts were out, and that the hull would be broken up, but have no further particulars as to her loss. British ship Glenarm was carried ashore at the same time. The danger is said to be in anchoring too near the shore. The Atlantic was a small ship of 291 tons.

Bark Com Perry, of New London, has been withdrawn from the whaling business, and will be broken up.

A letter from Mr Dabney, dated Fayal, Oct 12, states that ship Sylph, Gardner, Fairhaven, touched at that port Oct 2d, and landed 150 bbls sp oil, making with parcels previously landed, 540 bbls.

Bark Chusan, which sailed fm Boston Oct 9, for Fayal, would return direct to Boston, and is expected by her agents about 1st Dec.

**MAIL STEAMERS.
FROM HAYVE FOR NEW YORK**

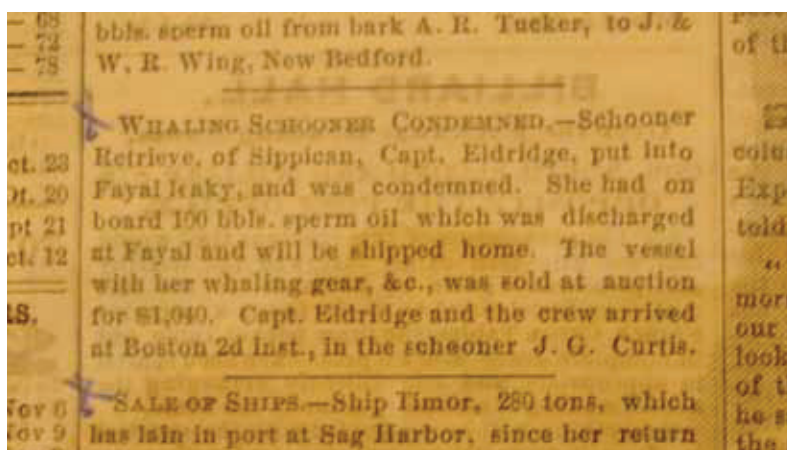
Notícia da perda de navios no Faial, conforme edições de 23 de Novembro de 1847 e de 30 de Novembro do mesmo ano no *Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript*.

Capítulo 7 – Episódios Trágicos, Contrabandos e Outras Ilicitudes

Como era habitual, os seus 22 tripulantes também viriam para a Horta para posterior repatriamento. Desabafava o cônsul que, mesmo descontando já os que conseguira embarcar, ainda se acumulavam na Horta 63 tripulantes mais os dois capitães. A situação atingira tal gravidade, que o cônsul se viu obrigado a fretar a escuna *Amizade* para levar 40 para Boston, ou seja, o máximo permitido³². Um outro caso com desfecho trágico, está documentado na carta do consulado para o governo dos EUA informando que o navio baleeiro *Atlantic*, da praça de Mystic, naufragou no Faial a 23 de Setembro de 1847³³.

As contrariedades também podiam resultar de circunstâncias de outra índole. É o que pode exemplificar-se com um navio baleeiro assaltado na proximidade do Faial por um navio pirata, como relata o cônsul Charles W. Dabney em carta de 31 de Julho de 1828 para o Secretário de Estado³⁴.

Entre as relativamente frequentes condenações de navios por falta de condições de navegabilidade ocorridas no porto da Horta com navios de vária proveniência, também se assinalam condenações de navios baleeiros, como por exemplo a barca *Midas* condenada nas Flores, cujos tripulantes viriam aguardar na Horta oportunidade de repatriamento, como informa o cônsul Charles Dabney em carta de 28 de Janeiro de 1879³⁵.



Notícia de 5 de Novembro de 1861 do jornal *Whalemens' Shipping List, and Merchant's Transcript* informando ter sido condenado na Horta um navio baleeiro por falta de condições de navegabilidade.

Num plano invulgar, não deverá ficar por referir o episódio dramático acontecido com a galera *Union* sob comando do Cap. Edward Gardner a cerca de 600 milhas da ilha das Flores no dia 1 de Outubro de 1807 quando, em viagem de Nantucket destinada à costa do Brasil, chocou violentamente com um cachalote, partindo algum taboado do costado de estibordo. Tornou-se impossível salvar o navio, pelo que a tripulação o abandonou em três dos botes baleeiros. Só no dia 8 de Outubro avistariam a ilha das Flores, já numa situação em que as provisões estariam esgotadas. Sete dias e oito noites de angústia que a longa estadia na ilha faria certamente esquecer, já que apenas regressariam aos EUA no dia 27 de Janeiro de 1808³⁶.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Não nos contornos envolvendo tragédia e mistério, que tornaram quase lendária a aventura vivida pelos tripulantes do navio baleeiro *Essex* no ano de 1820, nas águas do Pacífico, a história de pesadelo também vivida pelos homens da galera *Union* pode bem considerar-se como uma versão antecipada, ainda que com final feliz, daquele episódio insólito de um cetáceo enfurecido contra o navio ameaçador, que a narrativa de Melville, posteriormente, parece retomar em ficção admirável³⁷.

No entanto, nos anais da história da indústria baleeira americana, a depredação levada a cabo pelo navio confederado *Alabama* nas proximidades da ilha das Flores, ilustra, porventura, um dos seus mais trágicos episódios numa hierarquia de desastres apenas superada pelas duas gigantescas tragédias do bloqueamento de um considerável número de navios nos gelos do Ártico acontecidas em 1871 com a perda de 33 navios, mas sem perda de vidas, e em 1876, com a perda de 12 navios, mas registando-se apenas 3 sobreviventes³⁸.

Com o *Alabama*, em plena Guerra da Secessão, o objectivo do Cap. Raphael Semmes era essencialmente o de causar o maior dano possível à economia do Norte³⁹. Logo que completou o armamento na ilha Terceira e se abasteceu de carvão e de provisões, rumou à ilha das Flores na espera de navios da União, em especial os navios da frota baleeira que no mês de Agosto de 1862 ainda se mantinham activos nestas águas⁴⁰.

A correspondência consular contém em detalhe informação sobre os enormes danos causados à frota baleeira, bem como todas as diligências conducentes à formulação dos inquéritos subsequentes, e ao transporte dos tripulantes e passageiros para o porto da Horta para serem depois repatriados. Um enorme e exigente esforço que pesou sobre as entidades consulares, tanto das Flores por parte de James McKay Jr. como do cônsul Dabney na Horta, obrigando à mobilização de recursos e de apoios desproporcionados em relação às disponibilidades que as ilhas podiam oferecer.

Pela correspondência consular, a primeira intervenção de Charles W. Dabney a propósito das destruições causadas pelo *Alabama*, tem data de 18 de Setembro de 1862 e é dirigida ao Secretário de Estado, informando-o da chegada a 13 ao porto da Horta, do brigue baleeiro *Eschel*, Cap. Robertson, de New Bedford, vindo das Flores, comunicando notícias da destruição de sete navios baleeiros americanos.

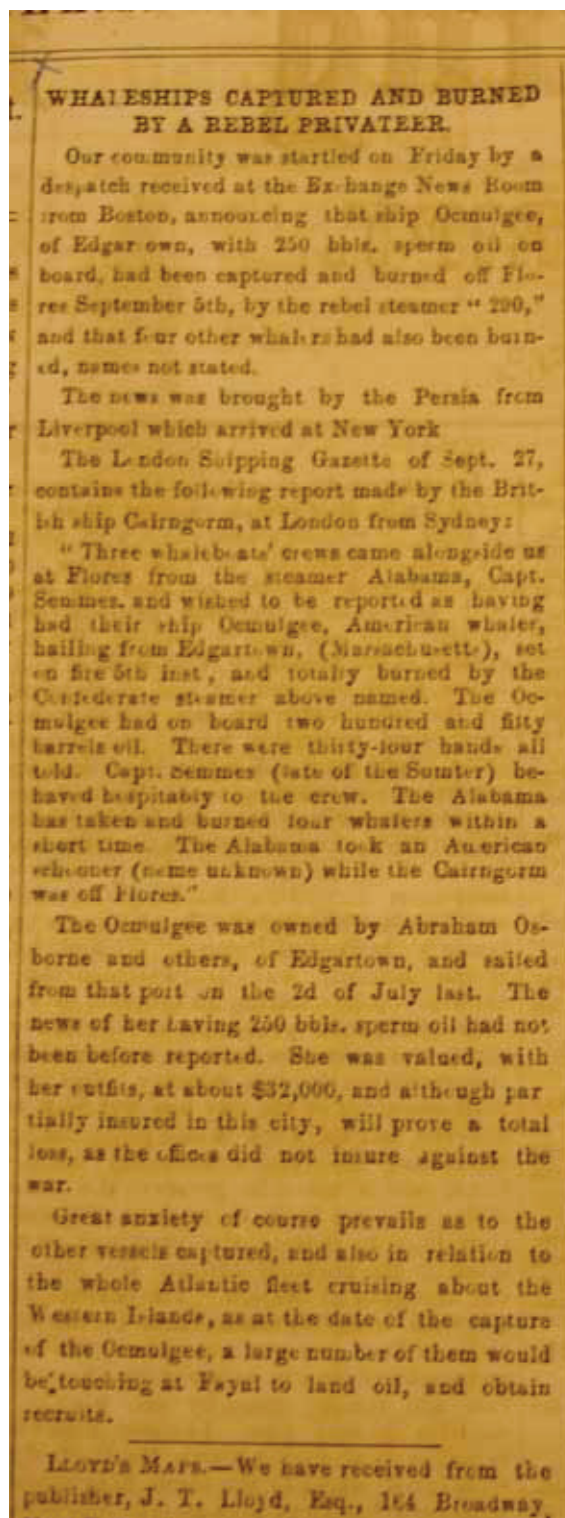
Tendo em consideração estar-se em plena época de “pesca”, recomenda a vinda dos navios de guerra da União, *Tuscarora* e *Kearsarge*⁴¹. A devastação da responsabilidade do *Alabama* incluiu os seguintes navios: *Ocmulgee*, *Ocean Rover*, *Alert*, *Weather Gauge*, *Starlight*, *Altamaha*, *Benjamim Tucker*, *Courser*, *Virgínia* e *Elisha Dunbar*⁴². Pela mesma correspondência fica a saber-se que a Horta, por intervenção do cônsul Dabney, para além de dificultar os abastecimentos de carvão à navegação apoiando a causa dos Confederados, terá sido como que uma base de informação a que o capitão do navio *Kearsarge* recorreu no sentido de tentar localizar o *Alabama*. Viria de facto a afundá-lo ao largo do porto francês de Cherbourg⁴³.

A primeira notícia da tragédia surgiu no *Whalemen's Shipping List and Merchant's Transcript*, que aqui se reproduz, e logo no dia seguinte noutros jornais de natureza noticiosa

mais geral, como o *Daily Evening Standard* de New Bedford⁴⁴.

De forma proporcionada à dimensão do acontecido, os dois últimos jornais traziam os títulos: “Whaleships destroyed by the privateer Alabama” e “The depredations of the privateer *Alabama*. List of whalers captured”. O primeiro dos artigos calculava um valor estimado das perdas, incluindo navios e suas cargas, num montante da ordem de US\$ 130.000,00. Dias depois o jornal *Republican Standard*, também editado em New Bedford, dedicava detalhado relato à forma como o *Alabama* destruíra os navios⁴⁵. O mesmo jornal publicou também a notícia da chegada dos oficiais e tripulantes dos navios afundados que a barca *Azor* e o brigue *Acaso* transportaram do Faial para a América⁴⁶.

Primeira notícia das depredações levadas a cabo pelo SS *Alabama*. Notícia da edição do *Whalemens' Shipping List, and Merchant's Transcript* na edição de 14 de Outubro de 1862.



A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Barca *Azor* da Casa Dabney que assegurou durante longos anos a ligação entre os EUA e a ilha do Faial.

A imprensa da Horta também daria cobertura noticiosa ao acontecimento, ainda que, de início, de forma imprecisa, transmitindo a ideia de que os “corsários”, como designa os navios confederados, seriam dois⁴⁷.

A conjugação das perdas causadas pelo *Alabama* e pelo *Shenandoah*, outro dos navios da marinha do Sul empenhado na penalização da economia do Norte, a que se junta o afundamento de vários navios baleeiros lastrados com pedra numa operação destinada ao bloqueio do porto de Charleston, na Carolina do Sul, pequena frota de 24 navios que ficou conhecida pela “Stone Fleet”, levariam ao desaparecimento de mais de oitenta unidades da frota baleeira. Num tempo em que se anunciavam já sinais de crise, seria um rude golpe na vitalidade da indústria baleeira dos EUA⁴⁸.

CAPÍTULO 8

“Viagens à Baleia” para lá do Horn e o Faial Sempre à Vista...

Ao fim de algum tempo em contacto com a documentação que constitui o magnífico acervo da “New Bedford Whaling Museum Research Library”, designadamente a que respeita às viagens de navios baleeiros, ganha força e consistência a ideia de que a ilha do Faial é uma realidade omnipresente na movimentação da frota¹. O manuseio cruzado de alguns instrumentos de trabalho, como são as obras de referência essenciais na tarefa de um qualquer investigador a trabalhar nesta área, e que serão referenciadas neste capítulo, comprova o que afirmamos.

Para ilustrar estas afirmações e aperceber, de facto, a relevância da ilha do Faial no mundo das “viagens à baleia” pelo Atlântico, partiremos de New Bedford na Barca *Sophia Thornton* na sua 1.^a viagem realizada entre 1851 e 1855. Uma das caixas de documentos identificada como “Thornton Business Records”, contém abundante material sobre as viagens deste navio².

Esta galera de 425 toneladas da praça de New Bedford, sob o comando do Cap. John M. Young, sendo J. R. Thornton a firma armadora, partiu de facto daquele porto a 11 Julho de 1851 e regressou à origem a 18 de Março de 1855, sendo o resultado da campanha de 30 barris de óleo de espermacete, 2.270 de baleia e 31.600 libras de osso. Acresce a este resultado, a produção obtida no decorrer da viagem, em que baldeou 160 barris de óleo de espermacete, 959 de óleo de baleia e 17.208 libras de osso³.

Para sabermos um pouco mais sobre este navio em viagem de estreia, o *Ship Registers de New Bedford* revela que esta galera foi registada em New Bedford a 9 de Julho de 1851. Foi construída em Bath, Me. no mesmo ano, tendo 423 toneladas e 126 pés. Os proprietários eram John R. Thornton com 6/32, Dennis Wood com 6/32, William Nye 6/32, Paul Spooner 4/32, Elisha Thornton Jr. 2/32 e outros. Possuía duas cobertas e três mastros⁴. A personalidade mais representativa como armador era John R. Thornton, e é este nome que consta, por exemplo, dos registos de Starbuck. John Russel Thornton, de seu nome completo (1808-1893), foi farmacêutico, mercador e agente no negócio da baleia em New Bedford, entre 1841-1894. Formou sociedade com Wood & Nye que eram sócios de vários navios. Em 1835 casou com Sophia Baxter Spooner (1786-1862)⁵.

O mapa consular constante do Quadro 36 do Anexo III, permite saber que o navio chegou à Horta a 4 de Agosto de 1851 com 28 tripulantes, sendo 5 estrangeiros, partindo no dia seguinte. Sabemos que o navio chegou primeiro à ilha das Flores a 28 de Julho em

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

17 dias de viagem e que terá havido movimentação de tripulantes, o que decorre de uma carta enviada pelo comandante ao armador a 14 de Agosto, a qual se encontra transcrita no capítulo 5. A consulta do registo de tripulantes, de New Bedford, confirma uma tripulação de 27 homens, além do comandante, incluindo-se na verdade 5 tripulantes sem indicação de local de naturalidade que presumimos serem açorianos, a saber, Leander Antoine, Masolino Joseph, John Gonsalves, Joseph L. Aguia e Manuel Joseph⁶. Não nos surpreenderíamos se o Masolino fosse de facto Marcelino e se o Aguia fosse Aguiar. Pelo conteúdo da carta do Cap. John Young, já citada, podemos admitir ser possível que o Manuel Joseph seja natural da ilha do Faial, correspondendo ao Manuel que o comandante permitiu desembarcar para visitar os amigos naquela ilha.

Entretanto, recorrendo a outra fonte, aos *Dennis Wood Abstracts*, podemos colher mais informação sobre o desempenho da *Sophia Thornton*. Para além da partida a 11 de Julho de 1855, como acima ficou claro, para uma viagem planeada para o Pacífico, dá conta da chegada ao Faial a 4 de Agosto e a indicação que esta compilação regista quanto ao resultado da safra até ao momento é que o navio se encontra “clean”, ou seja, até à altura não arpoou qualquer cetáceo, mas a 2 de Setembro ainda sulcaria águas nas paragens faialenses desembarcando no Faial 147 barris de óleo de espermacete.

A informação que se segue, leva-nos sem mais detalhes pelo meio, ao ano de 1852, e em 24 de Março o navio está já em Raratonga, nas Ilhas Cook⁷.

Sobre a produção de óleo que terá desembarcado na ilha do Faial, o Balanço Final (Settlement of Ship) da viagem oferece a seguinte informação:

- Venda de 4.420 galões de óleo de espermacete a US\$ 1,24, dando um total de US\$ 5.480,80. A dedução para encargos é de US\$ 20,00 ficando o montante reduzido a US\$ 5.460,80. Acrescem as despesas com o seguro do Faial no valor de US\$ 76,00 mais transporte US\$ 358,73 e US\$ 27,30 para comissões, dando um total de US\$ 462,03 de que resulta um valor líquido de US\$ 4.998,77. A juntar a este montante a conta indica um valor de US\$1.003,97 imputável a 3 anos, 4 meses e 5 dias de juros⁸.

Retomando ainda a carta do Cap. Young e as vicissitudes a que teria ficado sujeito um tripulante que teve de ser desembarcado na Horta para receber cuidados médicos, veja-se uma factura emitida pela Casa Dabney, assinada por John P. Dabney, facturando ao navio *Sophia Thornton*, além de taxas portuárias e da visita da Saúde, 4 dias de pensão de William Serene referido na mencionada carta, e os custos de assistência hospitalar, num total de 27\$180 réis⁹.

Prosseguindo a consulta de documentação pertinente para um mais exacto conhecimento desta campanha e da gente de bordo, debrucemo-nos um pouco sobre o “Whalemens Shipping Paper” desta viagem da *Sophia Thornton*. Como já se deixou explicado, tratava-se do contrato entre proprietário, comandante e restante tripulação. No caso concreto deste documento, o mesmo contém as datas em que os tripulantes se alistaram, constando da respectiva coluna datas que vão desde o dia 4 de Junho, nos casos do tanoeiro William Burrow e de um trancador de nome James Clark, ambos com as respectivas testemunhas, aparentemente alheias ao conjunto da tripulação, e a data mais tardia de 9 de Julho de 1851, do próprio comandante Young e também de um tripulante de nome João de Aguiar, que

Capítulo 8 – “Viagens à Baleia” para Lá do Horn e o Faial Sempre à Vista...

18.55 John Frates to Ship J. Thornton		
Oct 26th	For 1 Lin. Pol & Pan a 20 ^o	4 40
Nov 20/52	Cash at Bay of Islands	3 00
" 25	Old Sackel at Auction	2 50
Aug 1	Cash at Opoto	5 00
Sept 11	4 lbs of Tobacco a 25 ^o	1 00
" 8	1 1/2 shirt	2 90
Oct 2	2 lbs of Tobacco	2 50
" 21	1 Knife	2 30
Jan 19/57	3 lbs of Tobacco .25 ^o	1 00
April	Cash at Bay of Islands	6 70
"	6 lbs of Tobacco a 25 ^o	1 50
June 1	7 yds Cotton Cloth .20	1 40
July 20	6 " " " " " "	1 20
" 29	4 lbs Tobacco .25 ^o	1 00
Oct 10	5 " " " " " "	1 25
Nov 22	1 Pr of Thick Shoes	3 50
"	1 Fortel Glass	4 33
Jan 19/58	4 yds of Cotton Cloth a 20 ^o	4 80
" 21	4 lbs Tobacco .25 ^o	1 00
Nov 20	Cash at Bay of Islands	8 50
April 3	3 lbs of Tobacco a 25 ^o	4 75
July 20	5 " " (Pov) .20	1 00
"	4 yds of Cotton Cloth	4 80
Aug 3	3 " " " " " "	2 40
" 9	1 Pr Thick Pants	2 50
" 14	1 Doz Pipes	2 35
Sept 3	6 lbs of Tobacco a 11 ^o	3 40
Nov 15	Cash at Bay of Islands	3 30
Jan 20/59	" " " "	15 00
Feb 7	1 Pr of Thick Shoes (Cork)	3 00
Nov 15	3 lbs of Tobacco a 11 ^o	1 20
April 2	Cash at Bay of Islands	7 25
June 1	4 lbs of Tobacco a 11 ^o	1 60
"	2 Doz Pipes	2 50
"	Interest on Cash and Cash bills	66 952

Registo dos artigos levados à conta do «slop chest» em nome de John Frates, tripulante do navio *Sophia Thornton*, em 1855

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Ship Sophia Thornton Capt Young	
To Port Charges	12.080
Dr. Visit Heretic Department	2.400
Board of Wm. Sanna 12 days	1.200
Expenses of 6.550, 7.000, 550, 1.400	11.500
By Cash	<u>27.180</u>

Faial 14th August 1857
J. Dabney

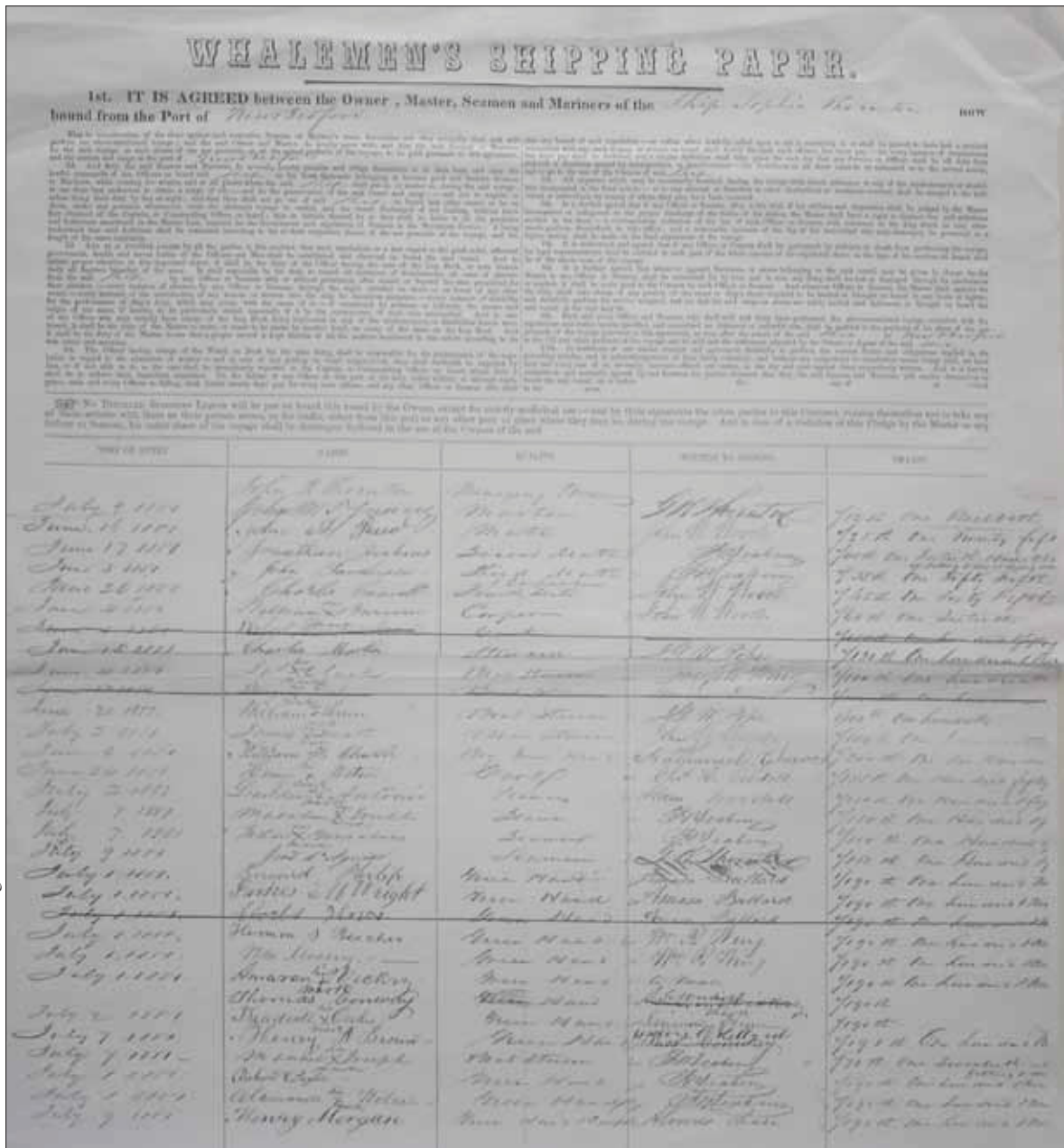
Factura relativa à prestação de serviços de saúde a um tripulante da galera *Sophia Thornton* no porto da Horta.

será o mesmo que acima constava apenas como Aguia. Os nomes dos tripulantes que antes adiantámos deverem ser açorianos, Leander Antoine, Masolino Joseph, John Gonsalves, Joseph L. Aguia e Manuel Joseph, eram todos marinheiros excepto Manuel Joseph que era trancador. Com excepção de João de Aguiar, os demais não estavam habilitados a escrever o nome. A condizer com as funções que iam desempenhar a bordo, todos receberiam uma soldada de 1/150, enquanto que ao trancador, como era normal na escala salarial em função da hierarquia de bordo, cabia uma soldada de 1/70. Aliás, outros trancadores a bordo deste mesmo navio, tinham menores soldadas, de 1/100, pelo que pode depreender-se que Manuel Joseph, o provável faialense como antes se considerou, seria certamente um bom profissional e experimentado na sua arte de trancar baleias. No conjunto da tripulação a soldada mais baixa de 1/200 cabe a um moço de cabine sem experiência. A melhor soldada, naturalmente, cabe ao comandante com 1/12. O tanoeiro tinha uma soldada de 1/60, próxima do 3.º oficial que acumulava com a função de carpinteiro com 1/55.

A consulta do Balanço da Viagem do *Sophia Thornton* permite apurar que aquela soldada do Manuel Joseph de 1/70 correspondeu a um valor de US\$ 1.271,27. Uma boa *share*. A média dos homens com soldadas entre 1/150 e 1/200, corresponderia a valores da ordem dos US\$ 444,94¹⁰.

Da análise que todo este processo permite, ficamos ainda a saber um pouco mais sobre os hipotéticos açorianos que integrariam a tripulação. Desta feita em razão de uma situação menos agradável. Um documento do consulado dos EUA em Pernambuco para o Secretário de Estado, datado de 7 de Setembro de 1856 remete documentação sobre os bens de John F. Gonsalves. Outro documento refere tratar-se de John F. Gonsalves que morreu naquele porto

Capítulo 8 – “Viagens à Baleia” para Lá do Horn e o Faial Sempre à Vista...



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Exemplar do Whalemens' Shipping Paper relativo à viagem da galera Sophia Thornton.

de Pernambuco a 2 de Fevereiro de 1855. Era-lhe devido um saldo de US\$ 376,21. Pelo documento fica a saber-se que o cônsul em Pernambuco, William Lilley, se disponibilizou para fazer todas as diligências para encontrar a mãe. Em nota do cônsul tudo ficaria mais claro: “She lives – or did – at Saint George, ten miles from Fayal”¹¹.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Ao seguir as deambulações desta gente açoriana até aos recantos mais remotos que a rota incerta de um navio baleeiro podia traçar na busca de cetáceos, interrogamo-nos sobre os limites até onde a levaria este peregrinar longo e aventureiro, algumas vezes abruptamente interrompido pela volta traiçoeira da linha tensa de um arpão, na correria desenfreada de uma canoa levada pelo ímpeto de um cachalote em agonia.

Donald Warrin foi no encalço dos baleeiros açorianos por locais inimagináveis, pelas ilhas dos Mares do Sul ou pela desolação dos gelos do Ártico onde casaram, traficaram ou, simplesmente, desertaram para se envolverem na busca de novos interesses ou para recomeçarem uma aventura, reembarcando sob outras bandeiras e entregues a outras tarefas de marinharia que os levassem a outras paragens¹².

Ao analisar uma base de dados australiana da qual constava registo de navios navegando com destino ao porto australiano de Sydney, contendo listagens de tripulantes e de passageiros, fomos surpreendidos com a presença de açorianos do Faial, do Pico e das Flores a bordo de navios, na sua maioria entregues à cabotagem entre portos da Austrália¹³.

Sublinhe-se que o levantamento respeita a uma cronologia que compreende os anos de 1856 a 1881, mas em que predominam registos de navios entrados em Sydney em torno dos anos 60 e 70 do século XIX.

Nos 39 navios com tripulantes do Faial – Fayal, conforme consta da entrada – temos 47 homens matriculados; nos 5 navios com picarotos temos 7 homens e nos 4 que admitiram florentinos a bordo temos 5 tripulantes. Numa verificação quanto à natureza da actividade, predominariam embarcações dedicadas ao transporte de passageiros e de mercadorias entre portos australianos, mas também navios de grande tonelagem empregues no longo curso. Apenas detectamos 5 navios baleeiros no total das listagens: o *Waverly*, Cap. W. M. Vinal, o *Onward*, Cap. Francis Conley, o *Australian*, Cap. Charles William, o *Onix*, Cap. Charles Huford e o *Prince of Denmark*, Cap. J. Dennett. Porém, com excepção do *Waverly*, da praça de New Bedford, os restantes serão navios baleeiros australianos, todos da praça de Sydney¹⁴.

A observação dos quadros permite aperceber que estes açorianos, na maioria, ocupariam a bordo posições de simples marinheiros nas suas várias graduações, fogueiros, camareiros, cozinheiros, trancadores e, mais raramente, oficiais, mestres e contra-mestres, encontrando-se ainda um tanoeiro e um estivador. E quem era esta gente? Lá encontramos de novo os Enos, vários Manuel e José e os Joaquins que entram nos registos com o pomposo Joseph King que as listas de tripulantes dos navios baleeiros americanos já haviam consagrado; e os Frazer e os Fratis que provavelmente seriam simplesmente Freitas, mais os Silver e o Dayge que será Dias ou, entre outros mais, um exótico Betank que nos inclinamos a julgar tratar-se de um nosso Bettencourt.

Mais difícil será apurar como chegavam a bordo destes navios a navegar águas nas distâncias dos antípodas, tão longe dos campanários e das eiras, das grotas e canadas cruzando cerrados que a pedra negra, as faias e o silvado dividiam para abrigar casa e parques haveres nas ilhas que deixavam para trás. Apenas um entre esta quase meia centena de navios é reconhecivelmente oriundo da mais familiar New Bedford. Não será atrevimento

Capítulo 8 – “Viagens à Baleia” para Lá do Horn e o Faial Sempre à Vista...

julgar que estes jovens açorianos que se tresmalharam por esses mares terão iniciado a sua aventura a bordo dos navios da frota baleeira, saltando de terra em terra quando a oportunidade surgiu ou quando o sofrimento da vida a bordo de um baleeiro se tornou penosa. Agora se perceberão melhor as informações deixadas por João Afonso no seu *Mar de Baleias e de Baleiros*, quando afirma que lá para a Tasmânia existia uma comunidade açoriana¹⁵.

Que afoiteza e que arrojo por parte de jovens na verdura dos seus 20 anos saídos de um recanto ignorado de uma ilha longínqua a meio do Atlântico!

Ah! Se o Pedro da Silveira tivesse sabido, estes seus versos teriam sido bem diferentes e mais impregnados de maresia:

“[.....]
Em toda a parte a marca dos teus passos:

de San Diego a Eureka,
de Red Bluffs a Sierras,
de Monterrey a Fresno...

Em toda a parte a marca dos teus passos:

nas campinas férteis do San Joaquin,
nas serranias de Nevada,
em Sonora, Bakersfield Oakland...

Em toda a parte a marca dos teus passos, pioneiro!”¹⁶.

Mas o espírito e a toada altiva de uma afirmação identitária que certifica em cada açoriano a condição de um homem do mundo, permanece nos belos versos deste poeta que também se exprimiu com elegância e originalidade sobre a coragem do baleeiro dos Açores.

CAPÍTULO 9

O Fayal em *Log-Books* e *Journals*

LAND HO!

Entre as fontes a privilegiar em qualquer pesquisa orientada para estes temas da história da indústria baleeira americana, contam-se os “log-books” e os “journals” – os diários de bordo e, em número bem mais reduzido, os diários pessoais. Em capítulo anterior tivemos já oportunidade de explicar a função específica de uns e de outros.

Só à conta da “New Bedford Whaling Museum Research Library”, conta-se um notável conjunto com mais de dois milhares de exemplares.

Na linguagem enxuta e, quantas vezes, rude, de um capitão ou de um oficial de navio baleeiro, para além do que mandava a *praxis* quanto às matérias incontornáveis a contemplar nos registos do diário de bordo, ficaram vezes incontáveis os desenhos ingénuos esboçando perfis das ilhas e inscrições a ilustrar textos ou garatujas assinalando uma ou mais ilhas dos Açores – as Flores, o Fayal e o Pico quase sempre como marcos de referência com reserva de espaço garantido em jeito de avença intransmissível – mais a incontida prosa emocionada de um recontro desejado ao fim de umas quantas semanas de maresia que os veteranos desejavam e mais ainda os enjoados novatos, os *green hands*, no anseio de pisar solo firme.

Quase sempre uma prosa descuidada que a linguagem náutica em parte preenchia, dando informações sobre o quotidiano do navio, como estas¹:

“Tuesday, August. 31 th [sic]

All day moderate breezes from the S. and a fine weather. Ship lying off and on at St.a Cruz Flores. Sold some casks and a Bomb Gun.

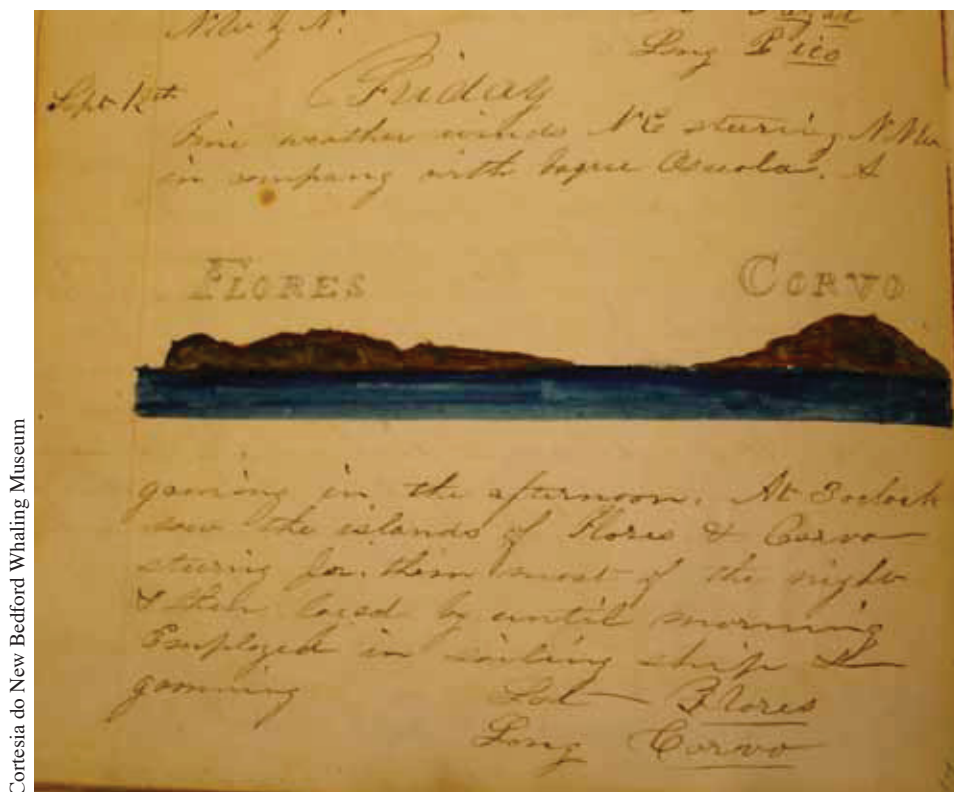
On board at night had a call for Tobacco, and sold about 500 lbs”².

ou como este já um pouco mais interessante:

“Saturday Sept 4th

Comes in light winds from the NE and fine weather. Ship by the wind to the ESE with all sail out cruising. Fayal in sight, Wind bearing NE at 9 A.M. Pico also in sight & one sail. At 12 M. spoke Bk. Rob.t Morrison, Mosher 5 ½ [?] 135 bbls sperm oil. Gammed with her until 8 P.M.”³.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Fragmento do diário de bordo da barca *Chili* em viagem de 1856-60.

Ou ainda este bem mais curioso quanto à natureza da informação:

“Comes in with strong breezes from the N and cloudy weather. Ship to SE of Pico cruising in toward the land. Saw two sails under the land, a Bark and a schooner. At sunset calm. Capt Mosher Bark Robert Morrisson came on board bring a Bale of damaged cotton. I receive the cotton for freight home and sales and am to receive one half of the net proceeds for my trouble”⁴.

E, por fim, sobre o que mais interessava:

“Remarks on board Monday Sept 13th

Comes in with moderate breezes from the NE and fine weather. Ship off the passage at Fayal working up for the city. At 10 A. M. went on shore with any boat. Lying off were Barks Europa, Baker 260 bbls, Mattapoisett 150 bbls, Robt. Morrison 150 do and Bark Morning Star Bolles 250 do. Lying at anchor were barks Tropic Bird 350 bbls, and Bark Kathleen 400 bbls”⁵.

Porém, os diários de bordo para tempos mais recuados podem mostrar-se mais reveladores quanto a alguns aspectos da vida de bordo e ao decurso da actividade ao longo

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

da campanha nos Açores, quando as velas enchiam de vida e colorido esses canais. Vejamos um exemplo em que ressaltam os rigores da disciplina imposta a bordo:

“Wednesday 28th

Off Fayal saw whales and lowered and chased them four hours and gave them up going to windward James Andrews of New Bedford got one. The Cooper was seized in the rigging and took fifteen lashes for going to sleep at the Mast head. Fisher one of the Boat steerers was sent before the mast to night”⁶.

Estes diários também são fonte de grande utilidade para o conhecimento de muitas situações envolvendo desembarques e deserções. A ilha do Faial era local de eleição para muitos, quer fossem naturais quer fossem estranhos às ilhas. O *keeper* do diário da barca *Tropic Bird* de New Bedford, Cap. Charles H. Hagar, escalou o Faial algumas vezes entre 5 de Agosto de 1862 e 31 de Julho de 1863 para desembarcar óleo para transbordo. Sabe-se que neste movimento o comandante concedia licenças aos turnos para desembarcarem. Natural, portanto, que alguns tripulantes aproveitassem para desertarem. De facto, em Novembro de 1862, uma entrada no diário dá-nos a saber que Charles H. Smith, de New Bedford, desertou no Faial e que Joseph Philips, natural desta ilha, também o fez. Claro que o comandante, como se lê na mesma entrada, não terá tido qualquer dificuldade em repor as falhas na tripulação⁷.

Regressando ao diário de bordo da barca *Kathleen*, para além deste detalhe um tanto agreste, no período em que esta barca vai permanecer em águas açorianas, oferece-nos variedade apreciável de detalhes. Pelo registo do dia 31 de Julho, Sábado, fica a saber-se que o comandante da *Kathleen* “gammed” – como se designavam as visitas que o capitão de um navio fazia a bordo de outro para conferenciar – com o Cap. James Andrews e que a “baleia” que este apanhou ao largo do Faial no dia 28 rendeu 40 barris de óleo e que o navio, deste modo, somava já 340 barris; que a 5 de Agosto avistou quatro velas ao largo do Faial, sendo que a barca *Lagrange* de Mattapoisett, Cap. Benings, já com uma viagem de 10 meses, tinha apenas 50 barris de óleo de espermacete⁸. O prosseguimento da leitura do diário de bordo, permite saber que a 12 de Agosto partiu do Faial para as Flores e avistou cinco velas, número que aumentou para doze no dia 16 na mesma zona. No dia 23 de Agosto está de novo entre o Faial e o Pico. O comandante foi a terra tendo trazido fruta variada para bordo. Ao largo do Faial uma dúzia de velas à vista e, entretanto, prática que não deveria ser estranha, já ao entardecer, um bote veio acostar ao navio para fazer negócio. Já em Setembro, no dia 2, rumou ao Faial para deixar correio e comprar hortícolas. Dá conta de que o *Sea Fox* e o *Cleora* estavam naquela ilha mais outros sete navios. Pelo diário percebe-se que a *Kathleen* permanece nas imediações da mesma ilha e no dia 22 de Setembro o comandante voltou a terra e desembarcaram-se 67 barris de óleo. O Navio *Leonardus* – julgamos tratar-se de *Leonidas* – da praça de Westport, também estava no Faial e Leander Smith era o imediato. Já tinha chegado aos 300 barris de óleo de espermacete. Acrescenta que o *Garland*, da praça de New Bedford e um outro navio cujo nome não é legível, estavam ancorados.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Pelo segundo oficial foi levado e trazido correio. Trass, o homem que tinha desertado nas Flores, foi encontrado no Faial.

Decorrido praticamente um ano, em 13 de Agosto de 1853, a barca *Kathleen* estava de novo em águas faialenses depois de ter feito escala na ilha de Santa Helena e outros portos e, passados poucos dias, a 17 de Agosto, descarregou 625 galões de óleo de espermacete e 1.500 libras de osso.

Daremos ainda um outro exemplo elucidativo da utilidade destas fontes essenciais e em que, de novo, o Faial surge como base logística da actividade onde se assiste a uma variedade de situações típicas da faina baleeira no porto da Horta enquanto centro da operação de centenas de navios da frota americana.

Desta feita recorremos ao *log-book* da barca *Hope*, de Boston, sob o comando do Cap. Albert Lewis numa viagem “à baleia” que decorreu entre 1861 e 1862⁹.

A 11 de Novembro de 1861 o navio está ancorado na Horta e em anotação à margem o encarregado da manutenção do diário registou que Joaquim Goularte voltou para bordo depois de ter estado ausente 11 dias para além do que a licença estipulava. Idêntica nota para o dia 12 de Novembro, permite saber que José da Rosa da Silva também excedeu a sua licença em 5 dias, sendo que Francisco da Costa cometera abuso de maior gravidade, ausentando-se 15 dias. Nada disto seria de espantar porque era uma prevaricação comum e frequente. O que é mais estranho é que Manoel Gracia se tenha ausentado 2 dias sem licença alguma, dando-se a circunstância de ser segundo oficial! Entretanto, a 20 de Novembro, a barca *Hope* está pronta para partir mas deixou Joaquim Alves Leite no hospital e anulou os registos de matrícula a bordo, desembarcando Manoel da Costa Nunes, Francisco Oliveira e Manoel Cardoso. Para culminar este quadro, Estolano Dias desertou. Pode adivinhar-se que as condições a bordo, o trato do comandante ou a disciplina exercida pela oficialidade – ou tudo junto! – não fossem agradáveis. O certo é que já em 1862, depois de estar em Cabo Verde e de regressar aos Açores, está à vista das Flores a 2 de Abril e a 8 do mesmo mês, pelas sete horas da manhã, está nas proximidades do Faial, navegando entre as ilhas do Grupo Central. A 8 de Maio ancorou no porto da Horta onde procedeu à descarga de óleo, a reparações e a “aguada”. Aqui, um dos turnos recebe licença de uma semana. Na página do diário relativa a 19 de Maio e dias seguintes, repete-se o vaivém de tripulantes, o que não deveria causar pequeno transtorno ao comandante e oficialidade: Manoel José da ilha do Pico ausente 4 dias e o mesmo ocorre com Manuel José, do Faial, embora com apenas 2 dias de ausência. Já José da Rosa da Silva seria mais comedido e apenas se manteve ausente 1 dia. Por razões facilmente imagináveis, Cândido Faria e António Cardoso foram trazidos para bordo pela polícia. Uma vez mais, como reincidente, o segundo oficial Manoel Gracia ausentou-se 3 dias contra ordens expressas recebidas. Provavelmente por esta razão, quando o navio regressa à Horta a 2 de Junho, aquele oficial seria desembarcado e substituído. A barca *Hope* aproveitaria para tomar provisões, nomeadamente carne, farinha, melão e vegetais, partindo de novo. Depois de cruzar na altura das Flores e Corvo, está à vista do Faial e do Pico a 9 de Setembro de 1862 e a 11 de Outubro lança âncora no porto da Horta¹⁰.

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

Apesar do decorrer do tempo e já numa época de acentuado declínio da actividade baleeira, as situações de indisciplina permaneciam. Parece, no entanto, que nos Açores, sobretudo no Faial e Pico, se teria constituído uma reserva de gente adestrada nas funções mais exigentes das tarefas a bordo dos navios baleeiros. Veja-se o exemplo da barca *Falcon*, de New Bedford, Cap. Pliny B. Handy empenhada numa viagem que teve início a 15 de Junho de 1887 com destino às “Western Islands”¹¹.

O navio, como habitualmente, frequentou as águas das ilhas das Flores e Corvo e a 21 de Agosto já está no canal Faial-Pico. É então referida uma situação algo anómala, mas indiciadora de que a disciplina a bordo continuava a não ser branda: William Lawson impede um trancador de ir para o alojamento a meio do navio – o *steerage* – onde era costume os trancadores, o tanoeiro e outros tripulantes mais qualificados terem o seu alojamento, castigando-o por estar embriagado e a causar desordem, mandando-o para o odiado *forecastle*. A par das operações de descarga de óleo, a vida de bordo decorria de modo irregular, nomeadamente com trancadores que são presos. Isto não impediu que fossem de imediato contratados três substitutos. A agravar a situação, poucos dias depois, o comandante manda desembarcar o segundo e o terceiro oficiais, W. F. Joseph e Manoel Domingo, matriculando a bordo Joseph Marshal. O navio continuaria a campanha até 8 de Julho de 1890, mesmo sabendo-se que pelo meio, além de um tripulante enviado para a prisão, fugiriam seis homens e ainda um dos mais essenciais artífices a bordo de um navio baleeiro – e dos mais bem remunerados – o tanoeiro¹².

Ficam exemplos reveladores sobre a riqueza da informação que os diários de bordo podiam acolher nas suas páginas. Uns poucos navios, um reduzido número de campanhas e num espaço circunscrito das águas destas ilhas, a desvendarem um mundo surpreendente e espectacular de enorme vitalidade, que o olhar das suas gentes, com maior frequência entre Maio e Outubro de cada ano, com curiosidade e, certamente, com prazer, viu desfilar no balanço ritmado da ondulação, de velas enfunadas a navegar por esses canais, ostentando a flâmula do armador e o pavilhão da “terra d’América”¹³.

O FAIAL NA INTIMIDADE DOS DIÁRIOS

O DIÁRIO DE CALEB F. HUNT

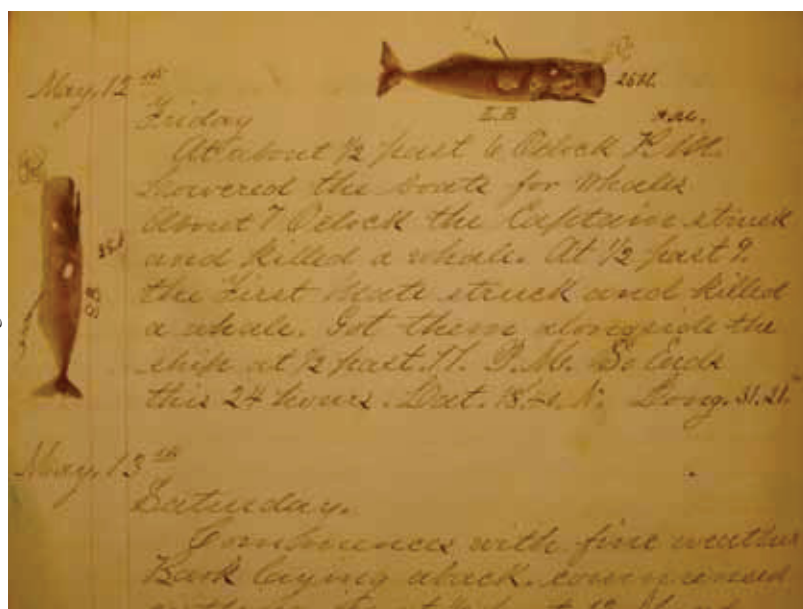
Sem prejuízo de uma abordagem mais detalhada quanto a alguns aspectos acima mencionados, que a seu tempo iremos contemplar, o elevado interesse documental de alguns diários, nomeadamente os de carácter pessoal, que se transcrevem em anexo, justificam que aos mesmos dediquemos comentário mais detalhado.

Começaremos pelo diário de Caleb F. Hunt embarcado a bordo de um navio baleeiro, provavelmente na condição de passageiro, tendo chegado à Horta em Setembro de 1865.

Os diários de bordo, habitualmente referidos na literatura especializada como *log-books*, constituem importante fonte primária para o conhecimento da actividade da frota

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

baleeira espelhando, ainda que de modo sucinto, o dia-a-dia da operação de cada navio¹⁴. Detalhes da navegação e progresso da rota, da “pesca” e da produção de óleo; situações sobre o desempenho do pessoal e da disciplina de bordo; escalas e operações de abastecimento de víveres; consumo de provisões embarcadas, desembarque de óleo em portos da rota para baldeação para os Estados Unidos – tudo o que havia de relevante se registava no diário de bordo, documento por vezes ilustrado com esboços e desenhos alusivos, tanto aos locais de passagem, como à ilustração de outros navios encontrados.



Cortesia do New Bedford Whaling Museum

Exemplo de ilustrações inscritas nas páginas dos log-books dos navios baleeiros.

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

Reconheça-se que, por vezes, o responsável pela manutenção do diário de bordo, se revelava algo avaro nas palavras, limitando-se quase só a dar conta dos detalhes técnicos da navegação.

Todavia, os diários pessoais, tanto da autoria de tripulantes como da lavra de pessoas embarcadas como passageiros – facto não raro – revestem-se por vezes de um interesse que ultrapassa, pelo pormenor e variedade da narrativa, o registo mais técnico e lacónico do *log-book*¹⁵. O diário que agora nos ocupa, de um provável passageiro, de nome Caleb F. Hunt¹⁶, constitui um caso notável do ponto de vista do tema que nos ocupa.

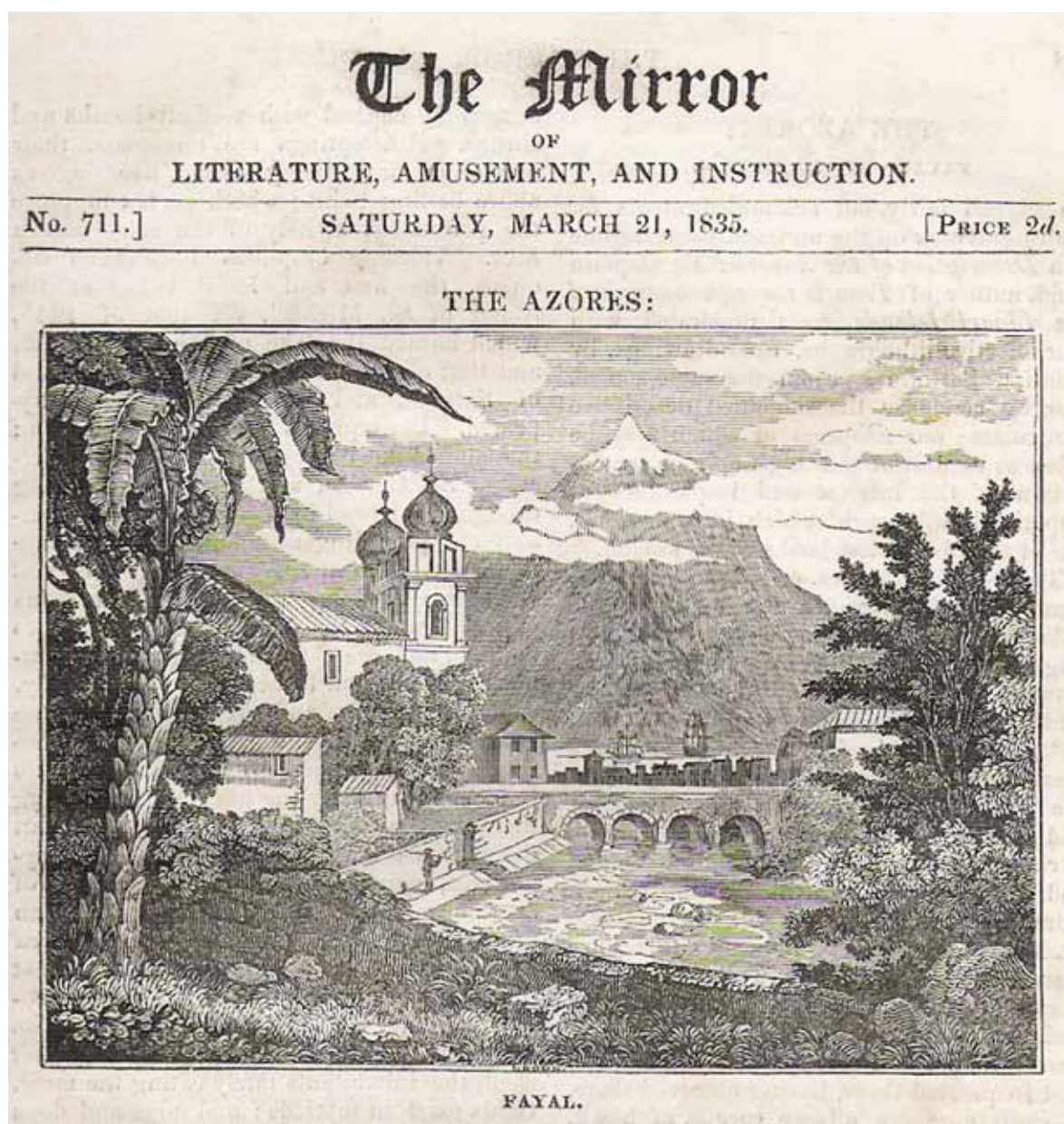
Embarcado em Provincetown a bordo da escuna *S.R. Sober* a 4 de Maio de 1865¹⁷, Caleb F. Hunt regista o seu encontro com os Açores a 12 de Setembro, altura em que o vigia exclama “Terra à Vista!”. Como era habitual, as ilhas das Flores e do Corvo faziam a sua incontornável aparição a comprovar a eficácia costumada dos *Westerlies* na sua cumplicidade com o *Gulf Stream*¹⁸. Entre os dias 12 e 24 de Setembro de 1865 Caleb F. Hunt esmerou-se na escrita do seu diário, deixando-nos um relato muito interessante sobre aspectos do quotidiano da vida de bordo, do porto e cidade da Horta, mais todo um conjunto de aspectos associados à actividade de um “navio baleeiro” em escala num qualquer porto, a que se somam episódios que extravasam a normalidade de uma estadia rotineira, ainda que pudessem suceder frequentemente¹⁹.

O facto é que a trama acidentada dos factos marginais que Caleb F. Hunt relata, completa a visão presumivelmente neutra de uma estadia que poderia decorrer sem particular historial merecedor de registo. E é por isso que o diário de Caleb F. Hunt se revela de grande valia para a caracterização da parafernália de factos anómalos e de incidentes que, vezes sem conta, uma escala típica de um navio baleeiro americano acolhido por breves dias ao porto da Horta na ilha do Faial, podia oferecer. De facto, este diário contém como que uma súmula de quase tudo o que podia acontecer quando a baía da Horta, no período áureo da história da indústria baleeira americana, abrigava os navios da sua frota, a que não falta o colorido da marinhagem em alvoroço, que a euforia causada pelo álcool levava a colocar em sobressalto. Este diário, certamente raro quanto ao seu conteúdo e no que toca especificamente à ilha do Faial, reveste-se de um valor fora do comum do ponto de vista do tema deste trabalho.

Caleb F. Hunt no seu diário dá conta da chegada ao arquipélago a 12 de Setembro de 1865, assinalando estar o navio à vista das ilhas das Flores e Corvo as quais, por regra, como já se referiu, surgiam como primeiro local de paragem e refresco, prosseguindo depois para o canal entre o Faial e o Pico, aportando à baía da primeira destas ilhas.

Para além do reabastecimento de provisões, fica a saber-se que a tripulação se ocupou de trabalhos de pintura do navio, enquanto o capitão, como sucedia habitualmente, desembarcou e permaneceu em terra no decorrer da estadia, ocupando-se de formalidades e cuidando do envio de “frescos” para bordo em que, quase sempre, se incluíam batatas e cebolas, além de água. Também como tarefa de rotina, o *S. R. Sober* procedeu ao desembarque de 65 barris de óleo os quais, provavelmente consignados à Casa Dabney & Sons em regime de baldeação, se destinavam a reembarcar para os Estados Unidos. O Senhor Hunt regista um apontamento

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Gravura publicada na edição de 21 de Março de 1835 do jornal britânico *The Mirror*, representando as ilhas do Faial e do Pico com navios à vela no canal.

que ilustra a intensa procura do porto faialense, referindo o facto de estarem ancorados no porto vários navios, portugueses e estrangeiros. Comprovando a presença a bordo de gente das ilhas, o autor do diário informa-nos sobre a ida ao Pico do cozinheiro de bordo, ausentando-se por três dias. Em seguida, como prática muitas vezes receada, ou mesmo

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

evitada, pelos capitães dos navios, o diário assinala o licenciamento por 24 horas para ida a terra, alternadamente, dos turnos de Estibordo e de Bombordo. Esta era uma situação que, como já se constatou, suscitava uma diversidade de problemas os quais, por sua vez, podiam dar lugar a intervenções de duvidosa legalidade. Na verdade, como revela o diário, a longa permanência no mar e o desregramento de comportamentos uma vez chegados a terra, deu ocasião a que alguns tripulantes se embriagassem e à conseqüente prisão de outros, enquanto a licença concedida seria, ainda para uns tantos, a oportunidade para desertarem. Para os habitantes da pequena comunidade faialense estas já não eram situações causadoras de surpresa, como não seria surpreendente o facto de um dos tripulantes regressado tardiamente a bordo do *S. R. Soper*, aí chegar quase sem vestuário. Como não se estranhará, o próprio autor do diário também beneficiaria desta visita e é interessante verificar, quando se conhece um pouco a literatura de viagens da primeira metade do século XIX, relativa à ilha do Faial, que Caleb Hunt se sente atraído pelos mesmos motivos que um outro qualquer visitante de passagem pela Horta. O mercado e a forma estranha como se fazia o comércio e se dispunham os produtos para venda merecem referência no diário, o mesmo acontecendo com a visita aos jardins da residência do cônsul americano.



Desenho dos jardins da residência Fredonia, datado de 1843-4, da autoria de Samuel Longfellow, preceptor dos filhos de Charles William Dabney.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Esta visita, aliás, a ver pela narrativa extasiada do autor do diário, não difere fundamentalmente dos relatos de inúmeras descrições deixadas por vários autores que se sentiram igualmente arrebatados pela exuberância dos jardins das residências dos Dabney.

Regressado a bordo e preparado para a partida, nem assim cessaram os motivos para que Caleb Hunt nos oferecesse informação do maior interesse para o conhecimento de situações insólitas as quais, nem por isso, poderiam ser consideradas raras. Não o eram de facto. Tripulantes desertores finalmente regressados e postos a ferros em regime de dieta limitada a água e biscoito – o detestado “hard tack”; desembarque de um tripulante por alegada incompetência e conseqüente substituição; a ida de uma equipagem a bordo de outro navio, provavelmente recém-chegado ao porto para dar e receber notícias, numa andança que a linguagem baleeira consagrou como “gamming” – a tudo isto acrescia, horas decorridas sobre a partida do navio e já em mar alto, o embarque de clandestinos que se alistavam para iniciar a aventureira viagem que os levaria, no final, a um qualquer porto da Nova Inglaterra para um recomeço de vida ou, simplesmente, reembarcar no mesmo ou noutra navio. Tudo isto ocorreu nestas horas derradeiras em que o *S. R. Soper* levantou ferro e se fez ao largo de velas ao vento desfraldando o pavilhão dos Estados Unidos da América.

Este, inquestionavelmente, um raro exemplar de um diário pessoal escrito a bordo de um navio baleeiro o qual concentra uma tal densidade informativa que bem pode considerar-se uma espécie de certificado quanto às valências e valias do porto da Horta enquanto protagonista activo de uma história, até agora, menos bem contada.

O DIÁRIO DE MRS. HARRIET C. ALLEN

Sem que a hierarquização adoptada ao tratar-se deste capítulo corresponda a qualquer critério qualitativo na avaliação do diário que agora se comenta, segue-se a apresentação do diário da Senhora Harriet C. Allen, esposa do Cap. David E. Allen, comandante da barca *Merlin*. Não tão invulgarmente como poderá pensar-se, a Senhora Allen havia embarcado em New Bedford e com ela os filhos Henry e Nellie. A viagem tem começo a 23 de Junho de 1868 e prolongar-se-ia até 3 de Abril de 1872, data em que aportaram de novo à capital baleeira. Haviam decorrido quase quatro anos!

Para além da particularidade do testemunho, partindo de alguém cuja presença a bordo de um navio baleeiro seria sempre apreciada como algo estranho, já que estava em causa a aceitação prolongada de condições de vida de especial dureza num ambiente dominado por gente rude empenhada numa labuta desagradável e de grande risco – o mais espantoso é que, quando a Senhora Allen chega à ilha das Flores no dia 10 de Agosto de 1868, fá-lo pela segunda vez.

O diário dá-nos, não só pormenores do desembarque de vários tripulantes naturais da ilha que vão ao encontro dos familiares – um deles, Joseph, 4.º oficial a bordo – mas regista ainda o reencontro da Senhora Allen, agora na companhia dos filhos, com as pessoas que havia encontrado 11 anos antes e junto da mesma casa!

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

Gozando alguns dias de tempo bonançoso, antecedendo um período mais longo de borrasca, alternarão idas a terra com estadas a bordo, entre os dias 10 de Agosto e 10 de Setembro. Enquanto o navio lançou botes ao mar para a caça e o comandante se dedicava aos negócios de bordo adquirindo produtos da terra para repor as provisões já consumidas, a Senhora Allen dá conta da sua ocupação em compras de artesanato, como cestos, meias tricotadas e flores, naturais e artificiais, mas provavelmente o mais notável do relato é o encontro com uma jovem que viveu 3 anos em New London – que seria agora a intérprete da gente baleeira nas Flores – e ainda com a madrasta de Josey, um jovem que fora moço de cabine a bordo da barca *Platina* e que agora, depois de ter perdido uma perna na Guerra da Secessão, regressara às Flores²⁰. Uma narrativa na verdade surpreendente, pela constatação de factos e situações a sugerir que, afinal, a amplidão do espaço Atlântico e as pequenas histórias a que tantas vezes deu lugar, podia, por vezes, caber na estreiteza de uma pequena freguesia debruçada nas costas de uma pequena ilha situada à beira do “Canal da América”.

E nesses dias o Manuel – um dos tripulantes que desembarcara, trouxe mãe e irmãs para que a Senhora Allen ficasse a conhecê-las. E também, para que o quadro ficasse completo e não desmerecesse em colorido e em pormenores, ficamos a saber que, numa das noites, um dos homens conseguiu com êxito passar algum tabaco de contrabando para terra e que dois dos tripulantes desertaram. Uma perda que o Cap. Allen compensaria alistando outros dois. Tudo a condizer com a tradição, proporcionando estas pequenas traficâncias no decorrer de escalas de navios baleeiros nas paragens açorianas.

Entretanto, para que não se pense que a escala nas Flores seria feita de uma total monotonia de um ponto de vista da sociabilidade, ficam descritos os encontros com outros capitães de navios baleeiros que nesta época propícia do ano se iam acercando da ilha; a entrega de jornais e de correspondência vinda de casa; os passeios e o convívio com o sacerdote da terra e com o agente consular – sobre tudo isto escreve a Senhora Allen a dar nota de que em meados do século, nestas ilhas dos Açores mais dadas à presença de navios da frota *yankee*, agora fora da ameaça do confederado *Alabama* que naquelas águas afundara uns quantos navios, se construíra ao longo de décadas, uma verdadeira teia de relações, de interesses, de cumplicidades e de afectos que nenhuma memória – de forma tão genuína como as páginas de um diário íntimo escrito por alguém que a literatura designou “the Captain’s best mate” – alguma vez registou.

Faial e Pico à vista no dia 11 de Setembro. O tempo agreste permitiu colocar a correspondência em dia e a chegada ao porto da Horta é a oportunidade para a remeter.

A rotina entre o navio e os desembarques repete-se na cidade faialense mas, desta feita, com direito a hotel. O Faial tinha hotel desde o ano de 1842, como rezam os *Anais da Família Dabney no Faial!* Ficamos a saber que o estabelecimento estava cheio e que a clientela era variada contando, não só com gente dos navios baleeiros, mas ainda com viajantes em trânsito para destinos europeus. O diário não deixou sem referência a presença do Cap. Burke, comandante do navio *Fredonia* da Casa Dabney & Sons, que ali permanecia com esposa e duas filhas. Uma nota verdadeiramente cosmopolita, confirmação, afinal, das muitas pequenas histórias e episódios que Roxana Dabney muito eloquentemente legou nos seus anais²¹.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»



Capitão Edmund Burke – um dos mais célebres capitães dos navios da Casa Dabney.

O diário faialense permite ainda um passeio citadino com referências várias e uma visita dominical pelo jardim público e o regresso a bordo para prosseguirem viagem, será ainda assinalado com as lembranças para as crianças, sob a forma de umas meias e de um casal de pombos trazido de terra pelo Cap. Allen.

As paragens florentinas e o remanso da baía da Horta eram, por excelência, o “meeting point” da frota americana no Atlântico – a oportunidade derradeira de retemperar a força e o ânimo antes de rumar para Sul.

O DIÁRIO DE FREDERICK CADY

Cronologicamente o mais antigo, e também o mais lacónico quanto à linguagem e aos detalhes, dado que se exigia terminologia técnica adequada ao registo de um diário de bordo, embora fazendo concessões na narrativa com menção de detalhes habitualmente ausentes dos *log-books*.

Capítulo 9 – O Fayal em “Log-Books” e “Journals”

20 de Junho de 1847 é a data da partida de Boston do navio baleeiro *Julian* sob o comando do Cap. Cyrus Taber. Começava mais uma longa viagem que, como centenas de outras, apenas terminaria no porto de origem cerca de quatro anos depois, a 8 de Maio de 1851. No espaço de tempo que corresponde ao cruzeiro do navio pelos Açores, manteve o diário Frederick Cady, um marinheiro sem experiência.

No navio, como sempre, tripulantes açorianos, incluindo um trancador de nome Joseph.

A riqueza da descrição quanto ao que mais interessava numa viagem desta natureza, proporciona-nos encontro com a presença de abundantes quantidades de cetáceos, a que não faltavam os golfinhos a animar o cenário. Este, como inspiradamente escreveu João Afonso, era mesmo um “mar de baleias e de baleeiros”. E também de navios, que muitos eram os que o escrivão tombou no seu diário, como estando à vista nas redondezas por onde navegavam. E também quando zarparam da Horta, dias mais tarde, permanecendo na baía faialense onde estava ancorado o vapor *Bremen* em viagem das “West Indies” para a Inglaterra com escala pelo porto da ilha do Faial.

Regressando a dias mais recuados no diário de Frederick, a 9 de Julho era anunciada como estando à vista a ilha das Flores, a tremular no meio de intenso nevoeiro. Já a 10, nas proximidades de Santa Cruz, um bote vai a terra com o comandante para o habitual refresco, paragem que é também oportunidade para a gente de terra vir junto à amurada do navio permutar do que têm na esperança, talvez, de algum tabaco ou de alguns artigos menos comuns por estas paragens. Ao anoitecer o navio faz-se de vela para o Faial, até porque a compra de batata não teve êxito. E para amenizar o correr arrastado das milhas a percorrer, à noite houve música e danças.

No dia 12 de Julho, pelas 7 horas da manhã, o Pico e o Faial à distância de 10 milhas. Duas horas passadas, já junto à cidade, a rotineira operação de arriar bote estava em curso, com o comandante em direcção a terra para as diligências habituais em que avultaria a preocupação da compra de batata. Não consta do diário, mas acrescentamos nós para utilidade e esclarecimento do leitor, que os anos 40 surpreenderam as ilhas do Grupo Central com uma severa e persistente crise no que toca às colheitas do tubérculo já tão arreigado nos hábitos de alimentação dos açorianos e, tão desejado quanto útil para afugentar doenças, indispensável na dieta dos marinheiros. Entretanto, como fazendo parte de uma coreografia ou de um ritual incontornável, a costumeira romaria dos barcos da terra na busca das oportunidades de troca de géneros e de artigos que a ilha produzia, por coisas diversas que os estranhos poderiam trazer do lado de lá do Atlântico. Apesar de frustrada a operação destinada a adquirir a preciosa batata, uma espécie de seguro de vida que a dieta alimentar a bordo deveria sempre assegurar, Frederick Cady teve licença para ir a terra. Frouxas e avaras as suas impressões deste estranho lugar, como se exprimiu, à medida que caminhou pelas suas ruas estreitas com casario de alvenaria, caiadas de branco imaculado e cobertas de telhados de barro, abrigando na parte baixa, e na zona mais frequentada da cidade, um nunca mais acabar de tabernas. Também não o diz no diário, mas completo a observação esclarecendo que porto de frequente escala de navios e de marinagem em geral sequiosa ao fim de semanas de lei-seca, não poderia dispensar tão providenciais estabelecimentos. O côsul Dabney, como

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

pode ler-se na sua muita correspondência e como já se deixou dito no capítulo 5, deu boa conta dos prejuízos e arrelias que a situação lhe causava. Inutilmente, diga-se.

Também não está escrito no diário, mas após comentar estes três excertos cuja leitura as transcrições constantes do Anexo I torna possível, apetece escrever, como o *keeper* de alguns diários muitas vezes fazia: *So ends this day*.

Ao contrário do que frequentemente ocorria a bordo dos navios baleeiros, fazê-mo-lo sem ameaça de borrasca e com a serenidade reconfortante de quem tem o privilégio de entrar na intimidade dos que antes de nós, com um afastamento de século e meio, conheceram terras dos Açores, dando-nos a visão do que viram e observaram. Um olhar descomprometido e, por isso, valioso.

CAPÍTULO 10

O Faial na Literatura Baleeira

NOTAS E IMPRESSÕES DE QUEM ANDOU PELAS *WESTERN ISLANDS*

Não iremos teorizar sobre géneros literários, nem nos importa sequer avaliar da existência, ou não, de um género que possa enquadrar-se, de forma individualizada e em termos de significativa representatividade, nomeadamente de um ponto de vista quantitativo, numa categoria merecedora da designação de “literatura baleeira”. O que nos interessa, de facto, é que encontramos um número razoável de obras impressas contendo narrativas que resultam do testemunho ou da visão de um qualquer tripulante ou viajante embarcado a bordo de navios baleeiros e, até, da autoria de esposas de capitães de navios baleeiros partilhando a dureza de um empreendimento talhado para resistentes de invulgar têmpera. Seleccionam-se aqui excertos de alguns livros e textos escritos por estes navegantes que o acaso, ou o propósito deliberado de fazer escala nas ilhas, trouxe até ao Faial de Oitocentos.

Não temos, naturalmente, a intenção de fazer menção exhaustiva de tudo o que interessaria trazer ao conhecimento do leitor nesta matéria, mas apenas a de oferecer amostragem comprovativa de uma relevância que acabaria por justificar esses relatos.

São narrativas quase sempre simples, muitas vezes apresentadas sob a forma de excertos de diário, algumas vezes trabalhadas de forma pouco hábil ou, até, a despertar desconfiança quanto à sua fidelidade. O que fica, no entanto, serve para caracterizar particularidades de uma realidade geográfica que era familiar aos marinheiros da época, revelando, por vezes, detalhes interessantes para o conhecimento do Faial no século XIX.

Como em qualquer vulgar reportagem de jornal ou livro de viagens dedicando algumas páginas às ilhas dos Açores nesta mesma época, é quase invariável um registo das primeiras impressões de quem avista terra verdejante, às vezes difusamente apercebida por entre cortinas de nevoeiro mais ou menos denso, ao fim de umas semanas de incomodidade causada pelo rolo de um veleiro ou, mesmo, pelo desconforto de uma tempestade indesejada.

Thomas Wentworth Higginson – que não era baleeiro nem tripulante de barcas ou galeras, mas apenas um viajante a bordo do navio dos Senhores Dabney com destino à ilha do Faial depois de terminada a Guerra Civil Americana – exprimiu este sentimento assim:

“Passam-se semanas numa solidão ininterrupta de céu e mar, em que nada parece sólido no universo à excepção do pouco de madeira pintada em que se flutua. Subitamente algo se ergue como

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

uma nuvem na distância e dizem-nos que é terra. [...] É uma coisa espantosa descobrirmos nós mesmos que realmente existe o outro lado do oceano”¹.

REPORTAGEM DE UMA VISITA BREVE – UMA ESPÉCIE DE ANTECIPAÇÃO DE TWAIN

Francis Allyn Olmsted, pessoa igualmente instruída mas tão inexperiente nas lides da navegação marítima como era Higginson, também decidiu, por razões de saúde, empreender uma viagem a bordo de um navio baleeiro². Parte de New London em 1839 a bordo da galera *North America*³.

Perante a visão do canal Faial-Pico ao ritmo que a navegação à vela permite, vai descrevendo, com detalhe e sensibilidade a paisagem e os aspectos mais notáveis do que vai observando. Sem deixar de referir as fragilidades do porto da Horta quando os ventos sopram do quadrante Sul, revela que apesar disso é o mais capaz do arquipélago. Assinala a presença de algumas embarcações menores, destacando entretanto um navio baleeiro americano da praça de Wilmington para fazer reparações no leme. Chega, entretanto, ao ancoradouro, desembarcando com o comandante e, apesar de reconhecer que à distância teria colhido impressão agradável da cidade, essa ideia, como se verá depois ao longo do passeio que descreve em detalhe, desvaneceu-se ao vaguear pelas ruas estreitas, calcetadas com grandes lajes e, ao observar o casario que teria aspecto sujo e descuidado, consideraria de forma pouco amável ser um estado a condizer com a população.



Desenho de populares do Faial em esboço de William T. Peters na obra de Nathaniel W. Taylor, *Life on a Whaler or Antarctic Adventures in the Isle of Desolation*, relato de uma viagem iniciada em 1851.

Capítulo 10 – O Faial na Literatura Baleeira

Constata a ausência de uma doca e verifica que o transporte de mercadorias para os navios se faz em lanchas de reduzida tonelagem. Colhendo uma impressão a que outros viajantes igualmente faziam reparo, surpreende-se com uma multidão andrajosa e barulhenta na altura do desembarque no cais, apercebendo-se então, verdadeiramente, de que estava em terra estranha. Tudo isto precedido da visita das autoridades. Faz notar, todavia, que a tripulação do bote seria sujeita a uma inspeção mais rigorosa, incluindo aos bolsos, na busca de contrabando, nomeadamente tabaco e sabão. Aliás, com algum sentido de humor, Olmstead comenta que bastaria reparar no aspecto dos homens para concluir que, quanto a sabão, não seria coisa com que lidariam habitualmente. Já no que toca a tabaco, com modos contrariados lá o entregaram depois de reterem o bastante para consumo. Como habitualmente, notamos nós, o irmão do cônsul Dabney aguardava-os e logo os convidaria para se dirigirem ao consulado ali próximo, após o que – satisfeita a curiosidade quanto às últimas notícias partilhadas com outros estrangeiros presentes – partiria com o comandante para uma volta pela cidade.



Fredonia – residência de Charles William Dabney na Horta e que era igualmente sede do consulado dos EUA nos Açores.

O nosso “turista” mostra ser de facto observador atento e a presença dos militares junto ao forte, certamente o Castelo de Santa Cruz, justificou a sua atenção, sobretudo o ar marcial dos soldados ostentando longas patilhas e negros bigodes, e os seus uniformes muito coloridos que descreve peça por peça. Qualquer que fosse o lugar aonde se dirigisse na

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

companhia do comandante, rodeava-os uma rapaziada maltrapilha. Para lá dos comentários muito críticos sobre a urbe faialense, completaremos a descrição com outros detalhes que não lhe escapam, como sejam os passeios estreitos que não permitem que duas pessoas se desloquem lado a lado.

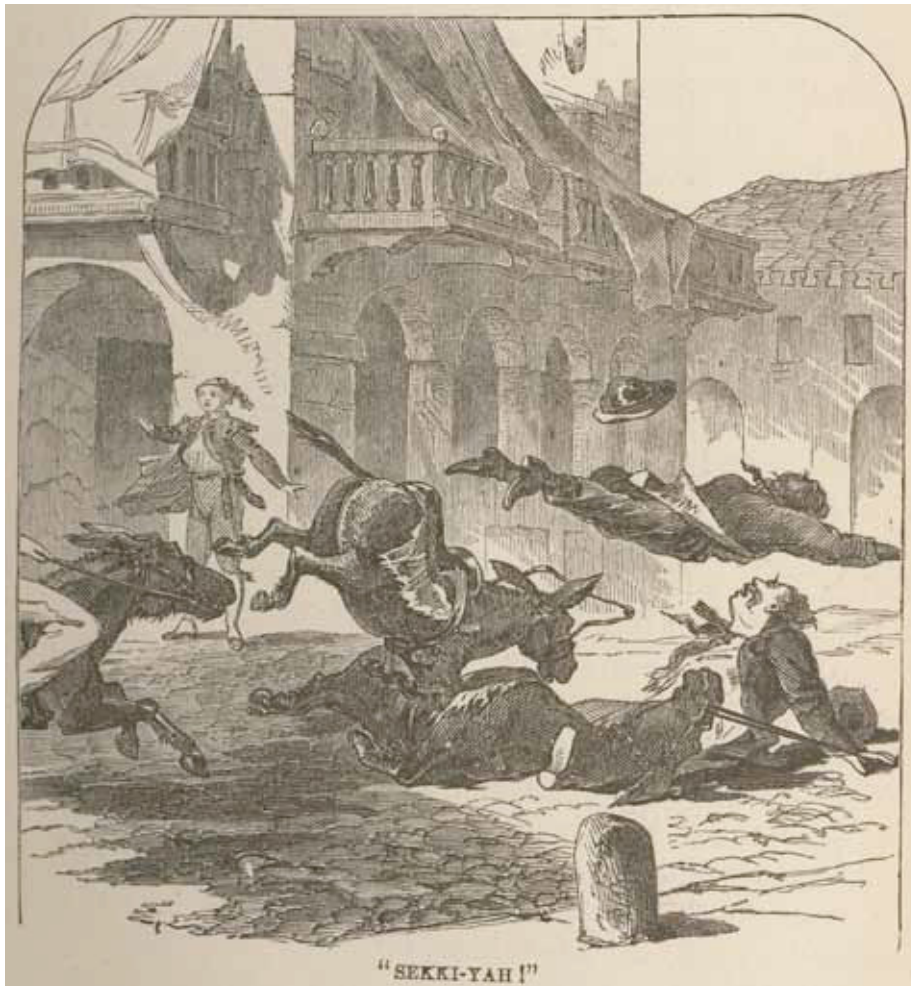
Perante um número apreciável de carregadores, seguindo pelo meio da rua, levando às costas cargas enormes, grandes pipas ou caixas, confessa a sua surpresa, já que para transportarem uma caixa de laranja foram precisos dois dos marinheiros. Talvez para moderar o chocante da narrativa, lá vai dizendo que o trabalho mais pesado fica para os carros de bois, não deixando de proporcionar ao leitor uma exacta descrição sobre a estrutura deste popular meio de transporte, confessando-se contudo mal impressionado com a crueldade dos homens no uso da aguilhada para estimular os animais. Prosseguindo com a sua apurada reportagem, aliás baseada em fonte segura como era o cônsul Charles William Dabney, observa e traça um verdadeiro retrato da tipologia arquitectónica local, com riqueza de pormenores, caracterizando a construção das casas caiadas de branco, detendo-se na forma particular das janelas protegidas por gelosias com pequenas grades basculantes por onde, a espaços, alguma senhora satisfazia a curiosidade mirando os passantes no recato do seu secreto observatório. De passagem, referirei que Samuel Longfellow fixou em desenhos executados com apreciável maestria as varandas e janelas das residências faialenses, tal como Olmstead as descreve, em época bem próxima da sua visita⁴.



Desenho do casario da Horta, destacando-se a tipologia das varandas. Trabalho datado de 1843-4, da autoria de Samuel Longfellow, preceptor dos filhos de Charles William Dabney.

Capítulo 10 – O Faial na Literatura Baleeira

Alargando a natureza da informação, a completar um autêntico retrato cidadão nas suas várias vertentes, fica registada a dimensão demográfica, quer do burgo faialense que situa na ordem das 5.000 pessoas, quer da totalidade da ilha com cerca de 28.000 habitantes. A visita prossegue depois com passagem pelo local do hospital localizado num antigo convento, que presumimos tratar-se do que pertenceu aos Franciscanos, persistindo o seu espírito crítico quanto à maneira como as adaptações foram executadas, acrescentando outros comentários ao chafariz ali próximo junto ao qual – em seu entender, muito ao jeito do que será típico em Portugal e Espanha – descansa pachorrentamente um burro. Na verdade, reconhecemos, neste século XIX faialense, coisa que nenhum viajante dado aos prazeres da escrita dispensará na composição das suas páginas, é uma multidão de jericos como ornamento inseparável da imagem cidadina.



Gravura associada à descrição da Horta e publicada na 1.^a edição do livro *Innocents Abroad* da autoria de Mark Twain que esteve naquela cidade em 1867 quando o vapor *Quaker City* escalou o seu porto.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Para que o cortejo da variedade etnográfica se complete, entra em cena pela pena de Olmstead o capote faialense, estranhando que o seu uso não tenha em conta as estações do ano. Lembra igualmente os chapéus usados pelas senhoras, completados por lenços brancos que considera graciosos embora exagerados. Para acrescentar às suas observações, não isentas de algum cinismo, porque lhe terão dito que no Faial havia mulheres bonitas, comenta este Francis Allyn que no dia 12 de Novembro não saíram à rua

O estudo dos costumes locais não deixou de parte os homens. Chamou-lhe a atenção, no que respeita aos populares, os seus chapéus de tecido ou de palha, mas não diferencia o modo de trajar das gentes mais abonadas do que se usa nos Estados Unidos.

O regresso ao consulado, como seria inevitável – para que se honre a tradição hospitaleira dos Dabney que a literatura de viagens deste período sempre evidencia – incluiu visita aos belos e amplos jardins da Fredonia. Era este, então, o edifício de residência e da sede do consulado na actual Rua Cônsul Dabney.

A descrição pormenorizada que Olmsted faz dos jardins atesta, sem dúvida, o tom empolgado que a sua beleza exótica lhe terá causado a par do chilreio da passada, detalhe que regista no seu relato. Curiosamente, ao mesmo tempo que se exprime estusiasticamente perante a beleza do conjunto dos jardins e do arvoredado envolvente, incluindo inúmeras fruteiras que enumera, não lhe escapou o enquadramento do conjunto contra o pano de fundo da montanha do Pico. E não deixou sem referência os opulentos armazéns na retaguarda do edifício, em particular os destinados ao vinho do Pico e os enormes tonéis para a sua conservação. A comprovar que o porto da Horta era de facto ponto de encontro das rotas da frota baleeira, no regresso ao consulado encontrariam o comandante do outro navio baleeiro, inteirando-se, por ele, de um triste acidente com a linha do arpão de que resultou a morte de um homem.

O dia não iria findar sem que o cônsul Dabney alargasse a sua generosidade de anfitrião, convidando os visitantes para jantar na residência da mãe⁵. Esta, certamente, a Bagatelle, primeira moradia dos Dabney, construída por John Bass Dabney. Ao menos esta oportunidade de se familiarizar com os Dabney e à vista da deferência que todos manifestavam cumprimentando o cônsul, fez com que Olmstead moderasse os rigores dos seus juízos, concedendo que, afinal, as pessoas eram muito educadas. Alice Baker, bastantes anos depois, também achou...⁶

O encontro com um dos filhos do cônsul, formado em Harvard – cremos tratar-se de Charles – deliciou o nosso Francis Allyn, o mesmo acontecendo com a magnífica paisagem que divisou do alto da residência, com o mar e o Pico ao fundo, em parte revestido de nuvens. E de novo o encanto dos jardins ainda mais belos do que os da casa do cônsul. No dizer do visitante um belo jantar e num ambiente em que algumas senhoras da família estavam presentes. Certamente um dia inesquecível.

Fica a saber-se, em aditamento à valiosa experiência pessoal deixada por Olmstead – valiosa certamente para os leitores que dela são beneficiários a uma distância de mais de



Vista da Bagatelle, a primeira residência da família Dabney construída na Horta em 1812 pelo 1.º Cônsul, John Bass Dabney.

século e meio – o que na ausência do comandante e dele próprio ocorreu. Era a logística rotineira do refresco e da aguada no cumprimento das ordens do comandante, com provisões chegadas a bordo na embarcação do cônsul. Batatas e frescos e frutas várias, mais ovos, aves e vinho. Sobre a variedade do que se embarcara Olmstead confessa achar tudo em preços bem mais em conta do que os praticados no país natal. E sobre a estadia do Faial mais não diria, a não ser que ao fim do dia o navio partiu. E tudo o mais é congeminação de manobra de navegação e observações que escapam aos objectivos deste capítulo.

Para que o subtítulo e a alusão a Twain não fiquem sem explicação, em apreciação que poderá até merecer discordância, diremos que esta autêntica reportagem de atento observador, que se reveste de incontestável interesse, parece antecipar, quer pelos objectos mercedores de atenção quer no que tem a ver com uma certa toada jocosa ao jeito de Mark Twain, as reportagens que este último, decorrido cerca de um quarto de século, escreveu a propósito da sua, também breve, estadia na Horta na ocasião da escala forçada do *Quaker City*⁷.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

SOBREVIVÊNCIAS RACISTAS NA EXPERIÊNCIA DE UM JORNALISTA-BALEEIRO

É mais uma vez de um viajante embarcado a bordo de um navio baleeiro que nos ocupamos. J. Ross Browne, que é dele que se trata, também não era baleeiro, mas jornalista de formação e irlandês de origem, tendo emigrado para os EUA aos 12 anos de idade. A sua experiência a bordo de um navio baleeiro, mas vestindo a pele de um tripulante integrado nas tarefas de bordo, inicia-se em Julho de 1842 e vai durar até Novembro de 1843, dela resultando um livro cuja primeira edição ocorreu em 1846⁸.

A propósito dessa espécie de “câmara dos horrores” que era o “forecastle”, já citámos este nosso viajante e importa não esquecer tratar-se de alguém movido por forte preconceito quanto aos portugueses que no seu navio ocupavam o castelo da proa, transparecendo, no entanto, um sentimento que não se cinge aos quatro que lá se alojavam...

Desta feita, também mostrando a impressão de agrado à vista do canal Faial-Pico e da sua beleza pitoresca, a chegada é feita depois de passagem pela ilha Terceira com navegação à vista da Graciosa e de S. Jorge. Ao referir-se ao Faial, percebendo-se certamente o sentido das suas palavras um tanto desfocadas quanto à realidade económica global do arquipélago, atribui-lhe a condição de principal centro comercial do arquipélago. A grande afluência da navegação ao porto faialense, como escreve, e a eventualidade de conhecer localmente a pujança do comércio do vinho do Pico embarcado pelo mesmo porto, poderão facilmente induzir a ideia da primazia comercial que Browne concede à cidade faialense. De um ponto de vista do comércio externo, como já defendemos, o vinho do Pico que pelo porto faialense se exportava, era de facto o mais importante produto de exportação das ilhas dos Açores; mas não só de vinho se fazia o comércio do arquipélago.

A Horta merece-lhe elogiosa referência perante a contemplação da paisagem emoldurada pelos montes da Guia e Espalamaca com o Pico em frente e surpreende-o o número de navios ancorados, mencionando uma fragata inglesa a vapor, um vapor americano, um navio de guerra português e vários navios baleeiros e mercantes, sublinhando com visível prazer a azáfama da carga e descarga dos botes junto à praia, mobilizando centenas de homens ocupados nessas tarefas.

Mas a estadia do navio não era mera visita de cortesia para regalo de Browne. Uma ocorrência na operação baleeira merece registo apropriado ao referir o desembarque de tripulantes por doença, aditando o essencial de um curioso episódio que seria comum na Horta de então. Um tal Smith desertara na Terceira e, para surpresa de Browne, quando alguns dias depois chegou ao Faial, Smith já aqui se encontrava devido às diligências do vice-cônsul naquela ilha, reencaminhando-o para o Faial num barco de pesca para futuro repatriamento. Com desgosto veria também o desembarque de outro homem com quem fizera amizade, deixando no seu livro uma pungente confissão de impotência perante o seu visível sofrimento e a perspectiva de ficar entregue a si próprio em terra estranha, num desespero que Browne apercebe de forma solidária. Este, certamente, o drama de tantos homens desembarcados dos navios baleeiros no porto da Horta ao longo da história da baleação americana. Para suprir a perda de tripulantes, o comandante alistaria três marinheiros portugueses e dois americanos. Uso e costume também comum nestas escalas.

Capítulo 10 – O Faial na Literatura Baleeira

Descreve então o desembarque no cais junto ao forte com a regulamentar visita das autoridades e as formalidades relativas às precauções sanitárias, tendo depois acontecido o encontro com o cônsul Dabney. Este, por certo, um ritual que um qualquer navio da mesma nacionalidade sempre observaria na chegada à ilha do Faial.

Embora o jornalista-baleeiro se desculpe por ter dado pouca atenção à visita da cidade por ter cuidado do amigo doente, ocupa-se contudo a dar lista dos direitos e taxas portuárias em vigor no porto da Horta. Coisa algo estranha nestes tratos literários, diga-se. Mesmo assim, quase numa descrição decalcada de Olmstead, o traje feminino, certamente o capote, que pensa ser desadequado, e o uso dos chapéus de palha, chamar-lhe-iam a atenção, bem como o uso de tecidos grosseiros por parte das classes mais pobres. Quanto à elite, critica os amplos chapéus das senhoras que cobrem, não só a cabeça, mas chegam aos ombros! E chegaria a hora da despedida do amigo e do Faial, para regressar à barca possuído de alguma tristeza que ao partir na manhã seguinte lhe causaria a sensação de total solidão. Como lamentável remate, aliás em consonância com a ostensiva deselegância de pontos de vista de pendor racista expressos em anteriores considerações por este jornalista excessivamente susceptível aos humores causados pela adversidade alheia, reedita mais uma tirada a denunciar falta de um mínimo de decência, manifestando a sua acrimónia nestes termos: “Surrounded by a crew of brutal and illeterate Portuguese, I felt that I was indeed alone”. Não estava; a intolerância e o mau humor seriam certamente excelentes companheiros de viagem.

NOTAS FAIALENSES VINDAS DO *FO'C'SLE*

As impressões de viagem, embora breves, provêm da experiência de Jacob A. Hazen, alguém que habitou longamente o espaço exíguo do *forecastle*, reunindo em livro notas de viagem que remontam ao ano de 1842⁹. Em informação exarada na obra de Kenneth R. Martin ficamos a saber que Hazen chegou ao Faial a bordo do navio baleeiro *Hudson* da praça de Sag Harbor, no ano de 1838¹⁰.

No decorrer de uma escala para obtenção de víveres, o autor captou e anotou impressões da breve visita autorizada pelo comandante. Para o visitante, sobre a cidade da Horta pouco haveria a dizer. Como outros navegantes em fugaz estadia, daria conta das casas construídas em pedra, raramente excedendo os dois andares, enquanto que as que ficam nos arredores pouco mais são do que cabanas. Os arruamentos mal pavimentados servem um comércio à volta do qual se amontoam caixas e fardos em tal profusão que até colocam em perigo as pessoas que passam. O capote feminino merece a sua atenção pelo exotismo do seu aspecto aos olhos de um americano, sublinhando o contraste com o trajar das pessoas do campo, bem mais sumário e rematando com o tradicional chapéu de palha. A abundância de clérigos, frades e freiras, bem como o modo reverencial como são tratados, ocupa algumas linhas da sua narrativa, mas maior espanto lhe causa o elevado número de pedintes de ambos os sexos, assediando os forasteiros na tentativa de receberem umas moedas. Faz notar que as pessoas transportam os produtos da terra, do campo para a cidade, carregando-os à cabeça, reparando não haver transportes e afirmando jamais ter visto cavalos ou mulas. Parecendo

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

seguir uma espécie de receituário obrigatório para todos aqueles que dedicaram algumas linhas ou páginas ao Faial, lá vem o desfile de larga quantidade de burros para uso dos mais desafogados.

Apesar da ausência de transportes, refere todavia os carros de bois e o modo como são construídos. Devido ao pouco movimento de visitantes, a cidade não dispõe de estalagens, embora um estrangeiro possa encontrar alguns sítios onde comer, ainda que em condições pouco confortáveis e um tipo de comida que ele descreve como contendo abundância de temperos. E depois desta rápida excursão, regressou sem mais delongas a bordo do navio, não sem que o companheiro que com ele tinha vindo a terra não soltasse uns impropérios e maldições por não lhe ter sido devolvido o seu tabaco. Porém, como remate deste relato um tanto sem graça, após a partida e já em plena noite, repetiu-se o episódio tantas vezes relatado, da aparição de uma luz na amurada a que se sucedia, passado algum tempo, a chegada de um bote vindo de terra. Desta vez, não seriam jovens na busca de uma oportunidade de embarque, mas sim contrabandistas permutando tabaco e cerveja por pipas de vinho içadas para bordo do navio. A partir de agora o navio fazia rumo a Cabo Verde e ao Atlântico Sul.

OUTRA DAS “CAPTAIN’S BEST MATE” NO FAIAL

Ao debruçar-me sobre o diário de Annie Holmes Ricketson, esposa do Cap. Daniel Ricketson, comandante do navio baleeiro *A.R. Tucker* na sua viagem de 1871-1874, peço de empréstimo a feliz expressão que serve de título ao diário de uma outra esposa de capitão de navio baleeiro – Mary Chipman Lawrence, que o acompanhou a bordo do *Addison* cerca de duas décadas antes¹¹.

O diário que agora se comenta oferece uma faceta algo diversa daquela que até este momento se procurou apresentar numa perspectiva vulgarmente designada pela visão “do outro”. Agora é o registo mais íntimo de uma situação que o tempo tornara cada vez mais frequente, a do embarque das esposas de capitães, partilhando da aventura e dos riscos e incómodos das longas viagens. A escala faialense tornara-se uma espécie de pausa reparadora para uns dias de repouso dispondo de um razoável conforto. Como se diz em interessante obra dedicada a este tema do embarque das esposas nos navios baleeiros, envolvendo o apreciável número de 36 mulheres:

“The Atlantic, of course, offered the Azores, which to whalemens were always the Western Islands, and the Cape Verdes”¹².

Neste diário ressaltam ainda os dramas e vicissitudes a que esta opção de vida as sujeitava.

Annie Holmes Ricketson partiu de New Bedford a 2 de Maio de 1871 sendo o primeiro destino do navio os Açores. Desde início, em escrita pouco cuidada quanto à ortografia, registou o dia-a-dia da sua viagem em diário e é a partir do seu relato que tecemos estes comentários¹³.

De uma breve escala no Corvo a 23 de Agosto e sem mais avisos, Annie surpreende-nos, já no dia 26 de Agosto, no hotel na Horta onde parece bem instalada com a vista agradável do porto e o vaivém dos navios, entregue à leitura de cartas que a aguardariam, trazidas por outro qualquer navio. Imaginamos que terá ficado no Hotel Faial na antiga Rua de S. Francisco em frente ao porto com a ilha do Pico ao fundo. O jantar – na época jantava-se pelas duas horas da tarde – terá sido agradável sendo servida sopa, carnes variadas e fruta. Um descanso no quarto que lhe fora destinado no segundo andar e uma leitura do resto das cartas ainda por ler, preencheram a tarde. Pelas sete horas da tarde uma descida para tomar chá e um regresso ao quarto para um desejado repouso. O dia 28 começa com a visita do Cap. Gifford e esposa ao hotel, partindo com eles para um passeio e visita aos jardins dos Dabney, que acharam muito belos. Regressada ao hotel teria novo encontro, desta feita com a esposa do Cap. Tabor, esta muito contrariada por não permanecer em terra. Apesar disso um convívio agradável, terminando com a abertura de encomenda vinda dos pais.

No dia 29 de Agosto prossegue o diário dando conta de uma indisposição e de uma visita do médico. Afinal a indisposição mais não seria que o nascimento de um bebé. A hospitalidade local manifestou-se na pessoa da Senhora Graham residente na Horta. As felicitações viriam no dia seguinte a par de uma felicidade que Annie Ricketson não esconde, sem imaginar que o seu bebé ainda nesse dia iria falecer. Quer o cônsul Dabney quer o Cap. Burke – supomos tratar-se do comandante dos navios da Casa Dabney ao longo de vários anos – acompanharam o Cap. Daniel Ricketson à sepultura.

Passados dias em que o diário nada regista, Annie retoma-o a 12 de Setembro com nova visita da Senhora Tabor, esta igualmente em condições que virão a tornar-se dramáticas. Nascera igualmente uma criança à Senhora Tabor a qual viria também a morrer a 19 do mesmo mês. Uma notável coincidência, lamentavelmente com desfecho trágico. Passados alguns dias ambas iriam a passeio em carro de cavalos. Oportunidade para observar algumas coisas sobre as quais manifesta estranheza, como a mulher que passa carregando um braçado de lenha.

Depreende-se que a barca *A. R. Tucker* teria partido permanecendo Annie no hotel, uma vez que na manhã de 3 de Outubro dá conta da inesperada chegada do navio que avista do quarto. Era a hora do reembarque após uma estadia para recuperar de um parto e, sobretudo, de um profundo desgosto.

Já a bordo, a 6 de Outubro, regista um detalhe de navegação em que o navio estaria a pairar na espera de embarcar homens. De facto, receberia mais quatro tripulantes já de madrugada, e quase perderia o tanoeiro que, embriagado, se atirou ao mar na tentativa de nadar para a costa da qual o navio já estava afastado umas quatro milhas. Felizmente para a barca *A. R. Tucker* e para a eficácia das operações de armazenagem do precioso óleo nos porões, um bote recolheu-lo-ia. Já em rota reencontraria, em acenar de lenços, à distância que as separavam as amuradas dos navios, a senhora Tabor a bordo da barca *General Scott* da praça de Fairhaven. Uma vez que o marido fora a bordo da barca *General Scott*, as duas trocaram jornais e livros, enviando-lhe também um chapéu de palha. O diário salta para 12 de Outubro já no porto de Tenerife. Curiosamente um outro Dabney fazia lá as honras do cargo consular dispensando atenções e cuidados aos Ricketson.

Conclusão

So ends this day.

Como acima já explicámos, a expressão era comum no vocabulário do *keeper* de um *log-book* a dar relato fiel do feito e do acontecido a bordo de um navio baleeiro e que servia como fórmula ritual para fechar a narrativa quando as ocorrências diárias do relato mais não exigiam. Por isso, nada de mais apropriado para assinalar o final das tarefas que permitiram oferecer ao leitor alguns capítulos desta história que nos é mais próxima e que é parte condigna da empolgante História da Baleação Americana.

A ideia de assim colocar ponto final, não tem qualquer originalidade. Foi naquela expressão tão corrente nos usos da escrituração dos diários de bordo, que Donald Warrin, em escolha feliz, encontrou título para o seu magnífico livro dedicado a repor crédito e verdade na história da baleação americana no que respeita aos baleeiros das ilhas dos Açores e de Cabo Verde. Ao título da sua obra recorri, não para começo de escrita encimando de forma apelativa título de capa a chamar as atenções para uma obra inovadora, como a que aquele académico ofereceu aos leitores que dela queiram usufruir, mas, ao contrário, para dar por findo o meu trabalho.

Para os navios que partiam de um porto do Massachusetts ou cercanias, ou das imediações Nova-iorquinas, ao *so ends this day* de um qualquer dia de navegação, haveria de surgir, quase invariavelmente, um dia em que as ilhas dos Açores surgiriam na lonjura enevoadada do horizonte.

Land Ho! Terra à Vista!

Certamente as Flores e o Corvo numa primeira aparição proporcionando breve encontro de refresco, seguindo-se a escassas milhas o avistamento da eminência sublime do Pico e, logo depois, os contornos familiares das costas do Faial abrindo os braços da sua baía acolhedora à chegada das dezenas de velas que em cada época de “pesca à baleia” demandavam este recanto privilegiado das “Western Islands”.

O que esta síntese de factos e acontecimentos procurou mostrar é que, ao longo de mais de século e meio, a ilha do Faial, também com participação muito activa e incontornável das ilhas das Flores e do Pico, a que as demais ilhas não são alheias em maior ou menor grau, fez inscrever de forma indelével o nome do Arquipélago dos Açores na História da Baleação dos Estados Unidos. Lamentavelmente a documentação não nos permite uma análise sistemática sobre o significado e o alcance da actividade, mas é admissível que pela relevância que

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

os testemunhos a que recorremos permite aperceber e pela longevidade do protagonismo assegurado pela ilha do Faial na actividade baleeira no Atlântico, este período constitua como que um “ciclo de ouro” no quadro da sua história económica e, de alguma forma, factor de compensação para o enorme desastre acontecido com a destruição irreversível dos vinhedos do “verdelho” do Pico a partir de 1852. Para os mercadores-diplomatas da família Dabney, o seu envolvimento no negócio da indústria baleeira terá ocupado parte expressiva da sua actividade, proporcionando à ilha do Faial e à sua gente um período de relativa prosperidade, tanto quanto podemos afirmá-lo em época de fortes constrangimentos característicos de uma sociedade de Antigo Regime, cujos sinais perduraram muito para além do seu termo e das referências cronológicas por que se queira optar. A forte emigração, tanto a que desde há muito se processava para o Brasil como a que, de forma progressiva se desenvolvia em direcção aos Estados Unidos, é o sinal iniludível das dificuldades que a sociedade faialense vivia. No entanto, esta constatação não pode impedir uma leitura favorável a uma avaliação do que a actividade baleeira representava para as ilhas, e para o Faial de um modo especial, situação que julgamos ficar evidenciada neste trabalho.

Na verdade o Faial, enquanto “provedoria” da frota baleeira, tinha um respeitável estatuto.

E o Cape Horn, ou “Capão” melhor dito, ou o Arctic Ocean – o popular “Ariouche” – ambos os lugares soletrados vezes sem conta em americano açorianizado¹ – não eram nomes mais sonantes que o desta mais pequena ilha do Fayal onde ficava a tal “maior cidade pequena do Mundo”², escala baleeira importante como qualquer Rarotonga das Cook já no Pacífico, ficando esta aqui mais próxima beirando as margens dos “Western Grounds” onde a sorte de uma campanha começava a desenhar-se, arrecadando uns quantos barris do precioso óleo de espermacete que os senhores Dabney baldeavam na *Io* ou na *Harbinger* a caminho do porto de Boston ou de New Bedford para ânimo dos armadores sequiosos de capital. O Fayal enfileirava na galeria selecta das ilhas de Cabo Verde e Santa Helena; dos portos da costa brasileira a caminho do Prata e chegando mais para Sul a derivar para as Falkland e a seguir depois na dobra do Horn com Punta Arenas já mesmo ali; e depois, talvez, Talcahuano, ou Paita ou ainda de volta para Lahaina ou as Marquesas ... ou subindo para a estreiteza do mar de Bering ...

São retalhos de tudo isto que esta modesta obra procura dar a conhecer, traduzindo em informação mais concreta e dados objectivos, generalizações e afirmações vagas que o correr do tempo tornaria progressivamente imprecisas ou cada vez mais difusas.

Para que não se esqueça que o Fayal jogava mesmo na “champions” da baleação mundial!

Notas

Introdução

- ¹ Tradução do autor: “De acordo com o procedimento habitual, o navio chegava à vista de terra junto ao Faial e o comandante desembarcava para contratar mais alguns homens antes de fazer rumo ao Atlântico Sul”.
- ² Trad. do autor: “Grande parte dos navios seguia rumo ao Cabo Horn provavelmente depois de fazer escala no Faial, nos Açores, ou após navegar por algum tempo nos bancos de pesca ao largo do Brasil”.
- ³ Sobre os Dabney e a sua permanência no Faial, ver na *Enciclopédia Açoriana*, pelo autor deste trabalho, em <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> as entradas “Dabney, John Bass”, “Dabney, Charles William”, “Dabey, Samuel Wyllys”, “Dabney, Família”. Relativamente ao cônsul John Bass Dabney ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Algumas notas sobre o 1.º Cônsul Geral dos EUA nos Açores e um contributo para uma bibliografia sobre os Dabney”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. X, pp. 89-140. Para uma visão mais abrangente quanto à permanência dos Dabney nos Açores, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “O Século Dabney no Fayal. Subsídios para a compreensão de uma estratégia”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. XII, 1996-97, pp. 143-150. Para uma leitura aprofundada sobre o quotidiano desta família enquanto permaneceu na ilha do Faial, ver por todos, Roxana Dabney, *Anais da Família Dabney no Faial*, 3 Vols., Angra do Heroísmo; Horta, Instituto Açoriano de Cultura; Núcleo Cultural da Horta, 2004, (no original, Roxana Lewis Dabney, *Annals of the Dabney family in Fayal*, 3 vols., [Boston], Ed. for private circulation, [1899]).
- ⁴ Cf. *Correio da Horta*, 11 Janeiro 1992, p. 5.
- ⁵ Instituto Açoriano de Cultura (IAC), *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, 2 CD, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005. (Edição efectuada com base na digitalização dos microfilmes existentes nos U. S. National Archives, *Portugal, Consular Despatches, Fayal, Azores, 1793-1897*, T203, 11 rolls). A correspondência respeitante ao período em que o cargo consular foi exercido por John Bass Dabney, Charles W. Dabney e Samuel W. Dabney, encontra-se sumariada em volume cf. Ricardo Manuel Madruga da Costa, *O Século Dabney. Uma perspectiva das relações entre os Açores e os Estados Unidos da América à luz da Correspondência Consular. 1806-1892*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 2009. (Trabalho de pós-doutoramento, policopiado, com um exemplar disponível nos Serviços de Documentação da Universidade dos Açores). (Disponível também em versão digital em <http://www.nch.pt/biblioteca-virtual/outras-publicacoes.html>). (Referido adiante como *Correspondência Consular*).
- ⁶ Na New Bedford Whaling Museum Research Library, para além da bibliografia consultada, as fontes e guias a que recorremos foram sobretudo as seguintes: as colecções de “Log-Books” e “Journals”; as caixas classificadas como “Manuscript Collections”, contendo sobretudo documentação de natureza comercial; colecções de jornais da época; cartas geográficas utilizadas em viagens de baleação; os livros “Ship Registers of New Bedford, Massachusetts; os “Scrapbooks”; o “Register for Seamen’s names & descriptions with index of Vessel Names”; “Manuscript Collections Inventories” e o *Dennis Wood Abstracts*.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

⁷ Entre a já vasta bibliografia disponível sobre o tema e apenas como referência útil para a compreensão dos conceitos básicos, ver Bernard Bailyn, *Atlantic History. Concept and contours*, Cambridge; London, Harvard University, 2005.

Capítulo 1

¹ João Afonso, “Baleação pelos Açores na dinâmica Atlântica desde o século XVIII” in *Boletim do Instituto da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLV, t. II, 1988, p. 1279.

² João Afonso, *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, p. 26.

³ Id. *Ibidem*.

⁴ Id. p. 170.

⁵ João A. Gomes Vieira, *O Homem e o Mar. Participação portuguesa (Açorianos e Cabo-Verdeanos) na baleação americana*, Lisboa, Ed. Medialand Lda., 2007. Ver recensão desta obra pelo autor do presente trabalho in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, n.º 17, 2008, pp. 343-345.

⁶ Uma elucidativa mas breve síntese sobre a história da indústria baleeira americana, a par de outras obras mais extensas que ao longo deste trabalho serão citadas, pode ver-se em Richard C. Kugler, s.v. “Whaling”, in *The Encyclopedia Americana*, International Edition, Danbury, Grolier, 2001, vol. 28, pp. 683-685.

⁷ Sobre este assunto ver a comunicação do autor apresentada ao Colóquio Internacional *Comunidades Euro-Atlânticas nos Estados Unidos da América. Experiências da emigração da Galiza e dos Açores*, realizado na cidade da Horta em 2009, com o título “A emigração do Faial para os Estados Unidos da América no Século XIX – Uma interpretação”, (No prelo). Ver ainda Jerry R. Williams, *In pursuit of their dreams. A History of Azorean Immigration to the United States*, Center for Portuguese Studies and Culture, University of Massachusetts Dartmouth, 2005, p. 31.

⁸ A título de exemplo ver Eric Jay Dolin, *Leviathan. The History of Whaling in America*, New York; London, W. W. Norton & Company, 2007.

⁹ Sobre as repercussões da Guerra de 1812 e da Guerra da Secessão Americana, ver A. Hyatt Verrill, *The Real Story of the Whaler. Whaling, past and present*, New York; London, D. Appleton and Company, 1916, pp. 224 e ss. Ver tb. Eric Jay Dolin, *op.cit.*, pp. 188-191; 309-334. No que respeita aos episódios da Guerra Civil Americana na actividade baleeira nos Açores, nomeadamente no que se refere às depredações do navio confederado *Alabama*, ver Cândido Pamplona Forjaz, “O «Alabama». Um episódio da Guerra da Secessão da América do Norte em águas terceirenses”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, vol. 17, 1959, pp. 275-282; Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A valia estratégica dos Açores na manobra naval da Guerra da Secessão Americana”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, n.º 19, 2010, pp. 373-386. Sobre as duas guerras referidas e seu impacto nos Açores, ver na *Enciclopédia Açoriana*, em texto do autor deste trabalho, em <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> as entradas “General Armstrong”, “Guerra da Secessão Americana”, “Guerra de 1812”, “Kearsarge”.

¹⁰ Esta expressão correspondia ao espaço das acomodações destinadas à maioria da tripulação, o chamado “forecastle”, em geral um espaço onde dormiam, comiam e passavam parte do tempo quando não estavam de serviço. Era um espaço desconfortável, parcialmente inundado quando o navio estava sob mar tempestuoso e onde o forte odor a suor, a tabaco e ao óleo que impregnava o vestuário, tornava o ambiente pesado e repulsivo. Ver *A New Bedford Voyage*, New Bedford, New Bedford Whaling Museum Education Department, s.d., pp. 11; 30.

¹¹ Ofício de 12 de Agosto de 1839 enviado pelo Capitão do Porto da Horta, Ignacio Cantard, dirigido ao Major General da Armada, cf. Yolanda Corsépius, *Documentos enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Janeiro de 1839 e Novembro de 1862 existentes no Arquivo Central da Marinha*, s.l., Ed. do Autor, 2001, p. 78.

- ¹² Feliz expressão que Francisco Gomes adoptou para título do seu trabalho que muito tem a ver com a debandada da gente dos Açores na procura do sonho Americano, cf. Francisco António N. P. Gomes, *O Canal da América*, Lajes das Flores, Ed. da Câmara Municipal das Lajes das Flores, 1988.
- ¹³ Pedro da Silveira, *Fui ao Mar buscar laranjas 1*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1999, p. 75-77.
- ¹⁴ Cf. Alexander Starbuck, *The history of Nantucket. County, island, and town. Including genealogies of first settlers*, Ruthland, Charles E. Tuttle Company: Publishers, 1969, p. 375. Ver tb. Obed Macy, *The History of Nantucket. Being a compedious account of the first settlement of the island by the English. Together with the rise and progress of the whale fishery*, 2.^a ed., Clifton, Augustus M. Kelley, 1972, p. 65. Ver tb. Clifford W. Ashley, *The Yankee Whaler*, Garden City; New York, Halcyon House, 1942, p.32. A descoberta de “bancos de pesca”, segundo estes autores, processou-se pela ordem seguinte: Bermudas e Grand Banks, West Indies, Golfo do México, Cabo Verde; em 1732 Davis Straits e os Açores ou Western Islands em 1765, vindo depois o Brasil em 1774. Não estou seguro se a caracterização com que os vários autores nacionais assinalam esta descoberta de uma nova zona de “pesca”, será de aceitar sem mais discussão. A dúvida advém do facto da conhecida e abundantemente citada carta de D. Antão de Almada, primeiro capitão-general no novo regime instaurado nas ilhas dos Açores, datada de 1768, mas dando conta de navios americanos nos dois anos precedentes, já registar a presença de uma numerosa frota baleeira a sulcar estas águas. Mesmo que se reduza a um terço os 200 navios, imaginando que os números do governante possam querer indicar botes empenhados directamente na “caça”, ainda nos resta um número considerável de navios a demandar paragens que apenas dois anos antes teriam sido frequentadas pela primeira vez e num tempo em que o número total de navios em pouco ultrapassaria a centena e meia. Ver carta de D. Antão de Almada em *Arquivo dos Açores*, ed. fac-similada da ed. 1884, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1981, vol. VI, pp. 7-9. Sobre este assunto ver apropriadas considerações in Francisco António N. P. Gomes, *A Caça à Baleia nas Flores*, Lajes das Flores, Edição da Câmara Municipal das Lajes das Flores, 1988, pp. 13 e ss. Ver tb. Francisco António Nunes Pimentel Gomes, *A Ilha das Flores: Da redescoberta à actualidade (Subsídios para a sua História)*, Lajes das Flores, Câmara Municipal das Flores, 1997, p. 247.
- ¹⁵ Cf. George Brown Goode, *The fisheries and fishery industries of the United States*, (Section V History and methods of the fisheries), Washington, Government Printing Office, Vol. II, 1887, p. 65.
- ¹⁶ Cf. Edouard A. Stackpole, *The Sea-Hunters. The New England whalemens during two centuries. 1635-1835*, Philadelphia; New York, J. B. Lippincott Company, 1953, pp. 51-52. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, p. 370.
- ¹⁷ Cf. Mary T. Silvia Vermette, “Azoreans in American Whaling”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLIX, 1991, p. 411. Francisco Gomes comprova documentalmente a presença de navios baleeiros nas Flores em 1809 e 1811, dando conta de transacções com vista ao seu abastecimento. Cf. Francisco António Nunes Pimentel Gomes, *A Ilha das Flores: Da redescoberta à actualidade (Subsídios para a sua História)*, Lajes das Flores, Câmara Municipal das Flores, 1997, p. 207, e Documentos 117 e 118.
- ¹⁸ Sobre a Guerra da Revolução e seus efeitos ruinosos na actividade baleeira, ver Eric Jay Dolin, *op. cit.*, 139-164.
- ¹⁹ Id. p. 163.
- ²⁰ Cf. Eric Jay Dolin, *op. cit.*, pp. 205 e ss. Ver tb. Robert G. Albion; William A. Baker; Benjamin W. Labaree, *New England and the Sea*, Middletown, Wesleyan University Press, 1972, pp. 97; 116.
- ²¹ Cf. Foster Reha Dulles, *Lowered boats: The chronicle of American whaling*, New York, Harcourt, Brace and Co., 1933, pp. 91-92.
- ²² Cf. J. Ross Browne, *Etchings of a whaling cruise*, (1.^a ed. 1846), Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 1968, pp. 42-43.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Trad. do autor: Seria difícil dar uma ideia sobre a nossa coberta da proa. Em tempo de chuva, quando a maior parte dos homens estão abrigados, praguejando, fumando, na cantoria e a contar histórias, mais parecia o caos absoluto. Imagine três ou quatro portugueses, um par de irlandeses e cinco ou seis americanos abrutalhados, num buraco com menos de cinco metros de largo e talvez outro tanto desde a antepara ao espigão da proa [...]. Parecerá exagerado afirmar-se, mas no Kentucky já vi currais de porcos que nem de perto estariam tão imundos e que, a todos os títulos, seriam preferíveis a este buraco miserável. Mas é um facto. Neste antro nojento, os portugueses estavam no seu elemento, deleitando-se na imundície, tocando à bruta e desafinadamente as cordas de uma velha viola, a tagarelar na sua língua, fumando, a praguejar e a dizer obscenidades”.

²³ Elmo Paul Hohman, *The American whaler. A study of life and labor in the whaling industry*, New York; London; Toronto, Longman's Green & Co., 1928, p. 300.

Trad. do autor: “... por aventureiros libertinos ou criminosos, por uma malta variada de ilhéus dos Mares do Sul conhecidos pelos Kanakas, mestiçagem e portugueses dos Açores e de Cabo Verde, e por todos os marginais e desertores das marinhas do Velho e do Novo Mundo”.

²⁴ Cf. Stanton Gardner (Ed.), *The Captain's Best Mate. The Journal of Mary Chipman Lawrence on the whaler Addison 1856-1860*, Providence, Brown University Press, 1966, p. XV.

Trad. do autor: “[...] coragem e a determinação dos homens que neles embarcaram e as privações e o isolamento por que, voluntariamente, passaram, não têm paralelo na história americana, mesmo comparando com os mais conhecidos empreendimentos levados a cabo pelos exploradores da fronteira e pelos pioneiros na ocupação do espaço americano”.

²⁵ John Frost, *The Panorama of Nations: comprising the characteristics of courage, perseverance, enterprise, cunning, shrewdness, vivacity, ingenuity, contempt of danger and of death exhibited by people of the principal nations of the world, as illustrated in narratives of peril and adventure*, Auburn; Buffalo, Ed. John E. Beardsley, 1852. [Capítulo “Whaling Adventures”, pp. 61 e ss.].

Trad. do autor: “O espírito americano não poderá buscar razões mais assinaláveis para enaltecer a tenacidade e o sentido de iniciativa do que a que a baleação proporciona. Os perigos com que têm de se deparar na sua realização, são mais motivo de estímulo do que obstáculos perante os olhos dos ousados e persistentes marinheiros da Nova Inglaterra”.

²⁶ Cf. A. Hyatt Verrill, *op. cit.*, p.V.

²⁷ A visão racista em relação ao baleeiro açoriano e também ao de Cabo Verde está claramente abordada em Briton Cooper Busch, *Whaling will never do for me. The American whaler in the Nineteenth Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 1994, pp. 42-49.

²⁸ Sobre a presença do preconceito e do pendor racista na obra de alguns literatos em relação aos portugueses, em particular no século XIX, ver Reinaldo Silva, *Representations of the Portuguese in American Literature*, North Dartmouth, University of Massachusetts Dartmouth, 2008. Ainda sobre o tema especificamente a bordo dos navios baleeiros ver o capítulo “Melting pots or race, rations and other accommodations” in Granville Allen Mawer, *Ahab's Trade. The saga of South Seas whaling*, New York, St. Martin's Press, 1999, pp. 165 e ss.

²⁹ Ver a tradução recente para português, Mark Twain, *A viagem dos Inocentes*, Lisboa, Tinta-da-China, 2009.

³⁰ Cf. Elmo Paul Hohman, *op. cit.*, p. 300.

Trad. do autor: De um modo crescente, os inteligentes e ambiciosos jovens americanos recusavam embarcar, mesmo na Nova Inglaterra e sobretudo num navio baleeiro. Este afastamento do mar começara já nos anos 30 e durante os anos 50 intensificou-se bastante com a tentação do ouro da Califórnia, culminando com a Guerra Civil”.

³¹ Eric Jay Dolin, *op. cit.*, pp.11-12.

Trad. do autor: “Milhares de navios americanos tripulados por dezenas de milhar de homens, mataram centenas de milhar de baleias e do seu processamento resultaram produtos e lucros que, por seu turno, deram lugar a enormes fortunas que foram um estímulo para a constituição e desenvolvimento da nação”.

³² João A. Gomes Vieira, *op. cit.*, p. 10.

Trad. do autor: “No decorrer de mais de dois séculos os americanos e a gente dos Açores desfrutaram de uma relação afectiva, única e muito especial que deu um contributo incomensurável de um ponto de vista da prosperidade, da diversidade em termos estéticos e da vivacidade cultural de ambos os povos”.

³³ James Russell, “From New Bedford to the Western Islands: The Azorean-American cultural exchange of the 19th Century”, in *Património baleeiro dos Açores. Herança e modernidade*, [Lajes do Pico], Direcção Regional da Cultura; Museu do Pico, 2011, pp. 96-99 (Na secção dedicada ao Seminário Internacional, Baleação, Memória e Identidade: Uma perspectiva multicultural).

Trad. do autor: “A maioria de mercadores-investidores de origem Quaker que dominava a indústria, adoptou um sistema igualitário de emprego muito adequado e voltado para a aceitação de gente apta, independentemente da raça, da religião ou do sexo. O ambiente dominante de tolerância fez de New Bedford um lugar de acolhimento para escravos em fuga e o destino para imigrantes. Por volta de 1800 as centenas de navios baleeiros da região partiram para longas viagens que os levou à volta do mundo”.

³⁴ Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989, p. 112.

Trad. do autor: “De início as tripulações compunham-se quase integralmente por americanos, mas mais tarde eram constituídas em larga medida por portugueses embarcados nos Açores, uma mistura heterogénea embarcada algures na costa ocidental da América do Sul e Kanakas das ilhas do Pacífico”.

³⁵ Herman Melville, *Moby-Dick*, New York, Signet Classic, 1998, p. 115.

Trad. do autor: “No que respeita ao resto da equipagem do Pequod, diga-se que actualmente nem um em cada dois dos milhares de homens embarcados na coberta de proa na pesca à baleia americana, são de origem americana, ainda que o sejam quase todos os oficiais. [...] Um número não reduzido destes baleeiros é dos Açores, onde os navios baleeiros saídos de Nantucket fazem escala frequentemente com vista a completar a suas tripulações com os robustos camponeses originários destas costas”.

³⁶ Cf. A. Hyatt Verrill, *op. cit.*, pp. 91-92.

Trad. do autor: “Mas os baleeiros que hoje embarcam a bordo dos poucos navios baleeiros que partem de New Bedford, são gente diversa, como sejam portugueses dos Açores ou das ilhas de Cabo Verde, grande parte deles de raça negra da cor do ebano mas trabalhadores, hábeis e bons baleeiros. Etes homens estão familiarizados com as lides da arte baleeira e dão boa conta de si e são gente bem experiente, conhecedora e com esperteza como diria um escocês, para que seja possível iludi-los, ou roubá-los ou serem enganados por um qualquer “tubarão” mais sabido ou agente de prestação de serviços a navios dos que deram da actividade marítima de New Bedford má fama com a sua intervenção. Até mesmo os actuais capitães são na maioria portugueses e muitos dos navios pertencem a portugueses, porquanto os naturais dos Açores contentam-se com pequenos lucros e vivem de maneira mais económica e parcimoniosa do que os seus predecessores americanos”.

³⁷ Cf. Clifford W. Ashley, *op. cit.*, p. 108.

Trad. do autor: Com o início do declínio da pesca e com a correspondente perda do seu encanto, a juventude do país mudou os seus interesses e as características das tripulações alteraram-se. Durante algum tempo tornou-se habitual contractar homens nos Açores e nas Ilhas Sandwich e ambas forneciam considerável número de homens. [...] À medida que se tornou difícil manter as tripulações, os agentes tornaram-se menos exigentes. Quando contratavam um número suficiente de baleeiros para guarnecer os botes, completavam a tripulação com qualquer um que aparecesse”.

³⁸ Cf. Eric Jay Dolin, *op. cit.*, p. 252. Sobre este *Panorama* e seu significado ver João Afonso, *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, p. 28. Na página 35 da mesma obra constam duas reproduções de óptima qualidade das duas ilhas referidas, pintadas em 1848 por Benjamin Russel e Caleb Purrington.

³⁹ Cf. Samuel Eliot Morison, *Whaler out of New Bedford*, New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1962.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Trad. do autor: “... mas os Açores eram uma escala vantajosa onde se viam livres dos incapazes e onde alistavam açorianos. Estes homens eram excelentes baleeiros e, ansiosos por encontrar uma forma de chegar a New Bedford, embarcavam numa viagem de três anos sem outra paga do que a própria viagem”.

⁴⁰ Ver Donald Warrin, *So ends this day. The Portuguese in American Whaling. 1765-1927*, Dartmouth, Center for Portuguese Studies and Culture, University of Massachusetts, 2010.

⁴¹ Recensão da obra de Donald Warrin que será publicada em edição de 2011 dos *Anais de História de Além-Mar* do Centro de História de Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa/Universidade dos Açores. (No prelo).

⁴² Cf. A. Hyatt Verrill, *op. cit.*, pp. 1-2.

Trad. do autor: “Poucos imaginam o quanto devemos aos baleeiros e ao papel relevante que desempenharam na nossa história e a prosperidade e a riqueza que proporcionaram à jovem República, ou ainda a influência que a sua existência, mesmo um tanto precária, teve no âmbito civilizacional, na descoberta e no comércio à escala do globo. [...]. Nenhum oceano foi demasiado grande para que o baleeiro não o pudesse cruzar; nenhuma terra se situou num horizonte demasiado longínquo ou hostil demais ou para além da sua capacidade, para que a ela não lograsse chegar. A ameaça destruidora dos blocos de gelo do Ártico ou a vasta desolação do Antártico ou ainda os ignorados recifes do Pacífico, ou os canibais da Polinésia - nada atemorizou os experimentados baleeiros de New Bedford ou de Nantucket”.

⁴³ Do prefácio do livro de Donald Warrin, *So ends this day. The Portuguese in American Whaling. 1765-1927*, Dartmouth, Center for Portuguese Studies and Culture, University of Massachusetts, 2010, p. 9.

Trad. do autor: “O papel crucial dos portugueses das ilhas no contexto da baleação americana é frequentemente subestimado”.

Capítulo 2

¹ Cf. George Brown Goode, *The fisheries and fishery industries of the United States*, (Section V History and methods of the fisheries), Washington, Government Printing Office, Vol. II, 1887, p. 65.

² Cf. George Brown Goode, *op. cit.*, p. 25.

Trad. do autor: “A rota habitual dos navios à pesca de cachalotes e baleias partindo na época da Primavera ou do Verão, conduzia-os à altura dos Açores, faziam ali escala para contractar homens e obter abastecimentos além de baldear óleo, no caso de já o terem. Então prosseguiram rumo a Cabo Verde onde algumas vezes paravam para fazer refresco e alistar homens em caso de necessidade, o que quase sempre ocorria nos Açores ou Ilhas Ocidentais”.

³ Cf. Michael P. Dyer, “«Expressly placed to facilitate navigation»: North Atlantic islands, their advantages and impacts, 1769-1924”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 18, pp.221-240, *maxime* pp. 232-236.

⁴ Sobre a nomeação do Vice-Cônsul John Street ver *Journal of the Executive Proceedings of the Senate of the United States of America*, Vol. I, p. 54 [http://memory.loc.gov/ll/lej\(001/0000/00600053.gif](http://memory.loc.gov/ll/lej(001/0000/00600053.gif). Ver tb. *Senate Executive Journal*, August 5, 1790. <http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/D?hlaw:5:/temp/~ammem_m7YP::@@@mdb=...>. Quanto à nomeação e estabelecimento do primeiro cônsul dos EUA nos Açores, John Bass Dabney, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Algumas notas sobre o 1.º Cônsul Geral dos EUA nos Açores e um contributo para uma bibliografia sobre os Dabney”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Vol. X, 1991-2, pp. 89-140. Ver ainda William F. Doty, *Esboço Histórico do Consulado Americano nos Açores. American Consular Service Azores Historical Sketch of office*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2006.

⁵ Lance E. Davis; Robert E. Gallman; Karin Gleiter, *In pursuit of Leviathan. Technology, and profits in American Whaling, 1816-1906*, Chicago; London, The University of Chicago Press, 1997, p. 10.

Trad. do autor: “Deixando de parte o factor sorte (talvez a questão mais importante), a produtividade de uma campanha era fortemente influenciada pelas opções do armador ao planear a viagem. Em primeiro lugar os bancos de pesca”.

⁶ Id. Tabela 3.5.

⁷ Mário Viana (Coord.), *História da Ilha do Faial (das origens a 1833), Vol. II, Património cartográfico e artístico*, Horta, Câmara Municipal da Horta, 2010.

⁸ T. Bentley Duncan, *Atlantic islands Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century commerce and navigation*, Chicago; London, The University of Chicago Press, 1972, p. 1.

Trad. do autor: “As ilhas de pequena dimensão localizadas a meio do Oceano e distantes dos continentes, têm muitas vezes uma grande importância do ponto de vista das comunicações, da navegação e da estratégia. Mesmo uma importância que se situa para além da qualquer relação com a sua dimensão e com os seus recursos. A mera localização confere-lhes vantagens de relevância crucial. Os Açores, por exemplo, com uma posição estratégica a meio do Atlântico Norte, proporcionaram à navegação de longo curso a prestação de serviços vitais durante mais de quinhentos anos”.

⁹ John Purdy, *Memoir, descriptive and explanatory, to accompany the new chart of the Atlantic Ocean: and comprising instructions, general and particular, for the navigation of the sea*, London, Printed for R. H. Laurie, 1822. O perfil da ilha do Faial incluído nesta obra pode ser visto em Mário Viana (Coord.), *História da Ilha do Faial (das origens a 1833), Vol. II, Património cartográfico e artístico*, Horta, Câmara Municipal da Horta, 2010, p. 145, já cit.

¹⁰ J. Thomas; T. Baldwin (Ed.), *Lippincott's Pronouncing Gazetteer. A complete pronouncing gazetteer, or geographical dictionary, of the world. Containing a notice and the pronunciation of the names of nearly one hundred thousand places. With the most recent and authentic information respective the countries, islands, rivers, mountains, cities, towns, &c. in every portion of the Globe*, 2 vols., Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1858.

Trad. do autor: “Fayal – fi-ál/, uma das ilhas dos Açores ou Ilhas Ocidentais, Lat 38° 35' 36'' N, Long. 28° 50' 30''. A superfície é de 111 Km², dos quais se calcula que 40,5 Km² sejam cultivados. No centro da ilha há uma montanha com cerca de 900 metros. A terra é muito fértil. A ilha tem uma produção anual de cerca de 12.000 arrobas de milho, 400 de trigo, 200 de batatas e de cebolas, 200 pipas de vinho e 17.000 caixas de laranja. A laranja e o vinho são as principais exportações. As importações são constituídas por manufacturas, fio de algodão e linho, sobretudo de Inglaterra, produtos coloniais do Brasil e de Portugal de onde recebe chá, tabaco e sabão. Além disso, o Faial tem um importante comércio em trânsito. Todos os anos cerca de 170 navios baleeiros fazem escala na ilha onde desembarcam o óleo que produzem no decurso da viagem após saída do porto de origem. Este óleo é depois embarcado para o mercado americano e o seu valor pode alcançar entre 10.000 a 50.000 dólares por ano. O Faial tem uma boa baía fronteira à ilha do Pico. Em frente à cidade da Horta, na baía do mesmo nome, fica o melhor ancoradouro dos Açores. A principal localidade é a Vila Orta, localizada a SE da ilha. A população é de 25.900 habitantes”.

¹¹ Cf. Samuel Eliot Morison, *op. cit.*, 1962.

Trad. do autor: “Não é demais afirmar que o Panorama de Purrington-Russel é o equivalente, em termos de uma representação pictórica, do clássico de Herman Melville, *Moby-Dick*”.

¹² O original do “panorama” de Purrington e Russel encontra-se no New Bedford Whaling Museum. O fragmento do “panorama” dedicado ao Faial consta de edições em postal da responsabilidade daquele museu e tem sido frequentemente reproduzido em diversas edições, como por exemplo no livro do autor do presente trabalho *Açores. Western Islands. Um contributo para o estudo do turismo nos Açores*, Horta, Direcção Regional de Turismo, 1989, p. 21.

¹³ Sobre a obra de Charles S. Raleigh e em particular sobre o seu “panorama” ver Philip F. Purrington, *4 Years A-whaling* (Charles S. Raleigh, illustrator), Barre, Mass., Barre Publishers, 1972. É ainda a Charles S. Raleigh que se deve a pintura a óleo que utilizámos na capa do nosso opúsculo *De New Bedford aos Mares do Sul. Uma viagem da barca «Sea Ranger» com escala pelo Fayal em 1869*, Horta-Fayal, Núcleo Cultural da Horta, 2008. Trata-se de um quadro em que surge em primeiro plano o navio baleeiro *Sea Ranger*, estando representada em fundo a silhueta das ilhas do Faial e Pico.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

¹⁴ *Republican Standard* [New Bedford], 15 de Julho de 1858, p. 2. Trad. do autor: “Para os Açores e Ilhas de Cabo Verde. O brigue Lucy Atwood, sob o comando do capitão Paddock, saiu ontem deste porto para as ilhas referidas no título levando uma carga de milho, farinha e pão. O Senhor J. W. Nickerson desta cidade, da empresa Thornton & Nickerson segue como “sobrecarga”.

¹⁵ Id. 8 Julho 1858, p. 1.

Trad. do autor: Imigração. O brigue português Melheiro chegou 6.^a feira a este porto vindo dos Açores, trazendo 62 passageiros de nacionalidade portuguesa. Vêm sobretudo com o objectivo de se matricularem a bordo dos navios baleeiros e no serviço de cabotagem. Todavia, parte deles, tenciona ir para a Califórnia. O brigue tem uma carga de sal destinada a Norfolk e nesse porto tomará provisões para o Faial onde os preços atingem valores muito elevados devido à seca, etc.”.

¹⁶ Id. 17 Julho 1858, p. 2.

Trad. do autor: “Fome nos Açores. O Senhor William Poole escreve do Faial a seguinte carta destinada ao *Journal of Commerce* de Nova York: «A fome grassa por todo o lado e por todas as ilhas. A não ser que lhes seja rapidamente prestada assistência, receia-se que um elevado número de pessoas morrerá. O nosso ilustre cônsul, o Senhor Dabney, tem feito e continua a fazer tudo o que está ao seu alcance para atenuar o sofrimento dos faialenses, e todas as semanas, usando os seus próprios meios, distribui 4 moios de milho, além de dinheiro. No entanto isto apenas beneficia um pequeno número das vítimas. [...]”.

¹⁷ Sobre os navios da Casa Dabney & Sons, além de abundantes referências sobre os mesmos nos *Anais da Família Dabney no Faial*, já cit., ver *Old Shipping Days in Boston*, Boston, Printed for the State Street Trust Company, 1918, pp. 41-45.

¹⁸ *Republican Standard* [New Bedford], 27 Maio 1858, p. 2.

Trad. do autor: “As mais rápidas travessias. Há já algumas semanas demos notícia da viagem da barca Azor, daqui para o Faial, a qual partiu a 10 de Fevereiro ao meio-dia, ancorando no Faial antes das 8 da manhã do dia 21, facto que foi declarado por avaliador competente como a mais curta travessia alguma vez realizada. Foi reclamado que a barca Io, dos mesmos proprietários e com igual consignaçoão, efectuara a travessia em pouco mais de 10 dias. No entanto fê-lo algumas horas para além do que a Azor fez. Esta barca da frota fez agora uma travessia em tempo ainda mais curto, saindo de Boston às duas da tarde do dia 15 de Abril com chegada ao Faial pelas 10 horas e 30 minutos da manhã do dia 25. Porém, estando a sotavento, apenas ancorou às 2 da tarde, exactamente 10 dias, sem ter em conta a diferença de longitude dos dois lugares. A Azor realizou duas viagens de ida e volta, com partida do Faial, entre 5 de Janeiro e 25 de Agosto de 1858. [...]”.

¹⁹ Id. 3 Julho 1862, p.2:7.

Trad. do autor: “Do Faial. O nosso correspondente no Faial escreve-nos com data de 14 de Junho, que o tempo tem continuado óptimo. A última sementeira de batata tinha bom aspecto e a colheita prometia ser abundante. As culturas de milho e de trigo também são prometedoras”.

²⁰ Sobre o historial deste jornal e sobre a sua importância para os Açores, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “O jornal «Whalemen’s Shipping List, and Merchant’s Transcript», in Carlos Cordeiro; Susana Serpa Silva (Coord.), *A História da Imprensa e a Imprensa na História. O contributo dos Açores*, Ponta Delgada, Centro de Estudos Gaspar Frutuoso; Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX, 2009. pp. 127-145. João Afonso recorreu amplamente a este jornal na elaboração da sua obra *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, *maxime* pp. 122-124.

Capítulo 3

¹ IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, 2 CD, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005. (Edição efectuada com base na digitalização dos microfilmes existentes nos U. S. National Archives, *Portugal, Consular Despatches, Fayal, Azores, 1793-1897*, T203, 11 rolls).

- ² Yolanda Corsépius, *Documentos enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Janeiro 1839 e Novembro 1862 existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Ed. do Autor, 2001; Id., *Mapas enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Setembro 1838 e Dezembro 1844 existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Ed. do Autor, 2002; Id., *Mapas das entradas e saídas do Porto da Horta entre Janeiro de 1845 e Dezembro de 1850, enviados pelo Capitão do Porto ao General da Marinha e existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Edição do Observatório do Mar dos Açores, 2008.
- ³ Ver anexo in Yolanda Corsépius, *Mapas enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Setembro de 1838 e Dezembro 1844 existentes no Arquivo Central da Marinha*, s.l., Ed. do Autor, 2002; Id. *Mapas de entradas e saídas do Porto da Horta entre Janeiro de 1845 e Dezembro de 1850, enviados pelo Capitão do Porto ao General da Marinha e existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Ed. OMA-Observatório do Mar dos Açores, p. 69.
- ⁴ *O Fayalense*, vol. I, Maio de 1858.
- ⁵ *Colecção dos Relatórios das visitas feitas aos districtos pelos respectivos governadores civis em virtude da Portaria de 1 de Agosto de 1866*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868, pp. 1-19.
- ⁶ *O Fayalense*, Julho 1861.
- ⁷ *O Fayalense*, 13 Abril 1862.
- ⁸ *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes em 1862*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1865.
- ⁹ *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continentedo Reino e Ilhas Adjacentes em 1863*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1865.
- ¹⁰ *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente Reino e Ilhas Adjacentes em 1866*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1867.
- ¹¹ Cf. Ricardo Manuel Madruga da Costa, *O Século Dabney. Uma perspectiva das relações entre os Açores e os Estados Unidos da América à luz da Correspondência Consular. 1806-1892*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 2009, p. 237. (Trabalho de pós-doutoramento, policopiado, com um exemplar disponível nos Serviços de Documentação da Universidade dos Açores).
- ¹² Ver Eric Jay Dolin, *op. cit.*, p. 451.
- ¹³ Cf. *Correspondência Consular*, p. 30, n.ºs 150-152.
- ¹⁴ Sobre o impacto da descoberta de Petróleo na Pennsylvania, refira-se que em 1863 os EUA exportavam 3.090.000 galões de “óleo de baleia” contra 155.874 galões de petróleo; um ano depois a situação estava invertida, exportando-se 22.064.000 galões de petróleo e apenas 1.267.000 galões de “óleo de baleia”, cf. Robert G. Albion; William A. Baker; Benjamin W. Labaree, *op. cit.*, p. 118. Sobre o impacto do petróleo associado aos efeitos da Guerra Civil e às variações de preços, ver Clifford W. Ashley, *op. cit.*, pp. 42-43.
- ¹⁵ Ver ofício de 15 de Setembro de 1856, cf. Yolanda Corsépius, *Documentos enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Janeiro de 1839 e Novembro de 1862 existentes no Arquivo Central da Marinha*, s.l., Ed. do Autor, 2001, p. 96.
- ¹⁶ *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente Reino e Ilhas Adjacentes em 1860*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1863.
- ¹⁷ Cf. *Correspondência Consular*, 2009, p. 31, n.º 180.

Capítulo 4

- ¹ Ver sumários desta correspondência in Ricardo Manuel Madruga da Costa, *O Século Dabney. Uma perspectiva das relações entre os Açores e os Estados Unidos da América à luz da Correspondência Consular. 1806-1892*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 2009. (Trabalho de pós-doutoramento, policopiado, com um exemplar disponível nos Serviços de Documentação da Universidade dos Açores), já cit.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- ² Roxana Dabney, *Anais da Família Dabney no Faial*, 3 Vols., Angra do Heroísmo; Horta, Instituto Açoriano de Cultura; Núcleo Cultural da Horta, 2004.
- ³ Id. Vol. 2, p. 219.
- ⁴ Cf. Florêncio Terra, “A caça à baleia nos Açores”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, 1958, vol. I, n.º 3, p. 194. Os dados apresentados para os anos de 1839 e 1841, são praticamente coincidentes com os que se incluem nos quadros estatísticos sobre a frequência do porto da Horta por navios baleeiros.
- ⁵ *O Fayalense*, ano 44, n.º 87, 28 Jun. 1901.
- ⁶ Ver transcrição do ofício referido em Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Aspectos da administração na ilha do Faial no tempo do governador militar Diogo Tomás de Ruxleben”, in *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana. Séculos XV a XX*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2011, p. 328.
- ⁷ Id. p. 318.
- ⁸ Cf. John R. Spears, *The story of the New England whalers*, New York, The Macmillan Company, 1910, p. 69.
- ⁹ Granville Allen Mawer, *op. cit.*, p. 14.
- ¹⁰ Id. p.138.
- ¹¹ Cf. Lance E. Davis; Robert E. Gallman; Karin, Gleiter, *op. cit.*, p. 17.
- ¹² Cf. Foster Rhea Dulles, *op. cit.*, pp. 54-55.
- ¹³ Id. p. 253.
- ¹⁴ Sobre os produtos obtidos na actividade baleeira e suas aplicações ver Elmo Paul Hohman, *op. cit.*
- ¹⁵ Francisco António Nunes Pimentel Gomes, “Os Açores e a frota baleeira americana” in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2009, n.º 18, p. 390.
- ¹⁶ Sobre a utilização do casco e do barril na terminologia baleeira, ver Stuart C. Sherman, *The Voice of the Whaleman. With an account of the Nicholson Whaling Collection*, Providence, Providence Public Library, 1965, pp. 54-55. Ver tb. um glossário in Clifford W. Ashley, *op. cit.*, pp. 123; 126.
- ¹⁷ Cf. *Journal Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript*, 14 Dezembro 1847, p. 164.
- ¹⁸ Este valor está de acordo com as equivalências indicadas na obra de Stuart C. Sherman, *op. cit.*, pp. 54-55, bem como com a indicação que consta do glossário in Clifford W. Ashley, *op. cit.*, pp. 123; 126, em que se estabelece a quantidade de 31 ½ galões por barril. Este cálculo não condiz com a equivalência de 20 galões (91 litros) por barril, proposto por João Afonso, *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, p. 205. Esclareça-se, entretanto, que o vocábulo “barril” é apenas uma unidade de medida para exprimir a produção de óleo, uma vez que este era armazenado a bordo em cascos. Ver o “Glossary of whaling terms” in *A New Bedford Voyage*, New Bedford, New Bedford Whaling Museum Education Department, s.d., p. 30.
- ¹⁹ Como exemplo o fretamento do navio *Suliotte* que partiu a 6 de Novembro de 1852 de Boston para o Faial com a finalidade de carregar óleo, cf. *Whalemens Shipping List, and Merchant's Transcript*, 9 Novembro 1852. Esta notícia tem a sua confirmação no mesmo jornal, na edição de 15 de Fevereiro de 1853, onde se informa que aquele navio, sob o comando do Cap. Drinkwater, chegou a Boston vindo do Faial em 17 dias de viagem.
- ²⁰ Sobre estes documentos, designados na literatura especializada por “bill of lading”, ver Douglas L. Stein, *American Maritime Documents. 1776-1860*, Mystic, Mystic Seaport Museum, 1992, pp. 24-25. Ver tb. Stuart C. Sherman, *op. cit.*, p. 50. Ver ainda Richard Henry Dana Jr., *The Seaman's Friend. A treatise on practical seamanship*, Mineola; New York, Dover Publications, 1997, pp. 177 e ss.
- ²¹ Câmbio calculado cf. Ricardo Manuel Madruga da Costa, *Os Açores em finais do regime de Capitania-Geral. 1800-1820*, Horta, Núcleo Cultural da Horta; Câmara Municipal da Horta, 2005, Vol. 2, pp. 858-859.
- ²² Os elevados encargos de apetrechar um navio para uma viagem de “pesca à baleia” abrangiam a manutenção próxima do próprio navio, velame e cordame, provisões e artigos para uso da tripulação, direitos de alfândega e taxas de pilotagem e ainda o reboque do navio para o mar alto. Ver Stuart C. Sherman, *op. cit.*, p. 51.

- ²³ Ver *Dennis Wood Abstracts*, (Copied from the original at the New Bedford Public Library, 1981), 8 vols. + 1 vol. Index, 1831-1873.
- ²⁴ *Jornal O Açoriano*, 31 Agosto 1884, p. 3.
- ²⁵ Sobre o conflito de interesses entre as firmas Dabney e Bensaúde, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Breves notas para a História do Porto da Horta (Seguidas da transcrição da correspondência Dabney-Bensaúde)”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. XII, 1996-97, pp. 9-109.
- ²⁶ Trata-se de uma situação frequente e que muitas vezes suscitava conflitos com o consulado na Horta uma vez que a dispensa de tripulantes pelo comandante implicava o pagamento ao consulado de um montante correspondente a três meses de salário por cada tripulante, para além dos salários que lhe eram devidos. Daquele montante 2/3 eram devidos ao tripulante à data de repatriamento e o restante ficava retido pelo consulado para um fundo de apoio a marinheiros carenciados. Sobre este assunto ver Richard Henry Dana Jr., *op. cit.*, pp. 190-191. Ver tb. Stuart C. Sherman, *op. cit.*, pp. 61-62.

Capítulo 5

- ¹ Sobre a relevância do porto da Horta nos séculos XVII e XVIII, ver T. Bentley Duncan, *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century commerce and navigation*, Chicago; London, The University of Chicago Press, 1972; Avelino de Freitas de Meneses, “A preponderância geoeconómica do Faial na conjuntura açoriana de Setecentos”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. IX, 1989-90, pp. 3-21. Para uma breve visão sobre a evolução da relevância do porto da Horta, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A propósito da Horta dos Cabos Submarinos. A relevância do Faial na construção da «civilização atlântica»” in *O Porto da Horta na História do Atlântico. O tempo dos Cabos Submarinos*, Horta, Museu da Horta; Associação dos Antigos Alunos do Liceu da Horta, 2011, pp. 69-80.
- ² Cf. George Brown Goode, *The fisheries and fishery industries of the United States*, (Section V History and methods of the fisheries), Washington, Government Printing Office, Vol. II, 1887, p. 25.
- ³ Cf. Lance E. Davis; Robert E. Gallman; Karin, Gleiter, *op. cit.*, p. 50.
- Trad. do autor:** “Instalações exíguas, má comida, calor tropical e frio glacial, tédio, o “slop chest” [artigos variados para venda pelo comandante ou armador aos tripulantes durante a viagem de forma especulativa] – não é de espantar que a deserção fosse um dos maiores problemas da frota baleeira”.
- ⁴ Este discurso era em geral improvisado; porém, um exemplo dos termos em que era dirigido à equipagem, pode ver-se no texto do discurso do Cap. Edward S. Davoll, que esteve no Faial em 1860, in *The Captain's Specific Orders*, New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1981.
- ⁵ George Brown Goode, *The Fisheries and fishery industries of the United States*, Washington, Government Printing Office, 1887, vol. II, p. 6.
- Trad. do autor:** “Não há qualquer dúvida que chegava a uma altura em que os homens se viam forçados a desertar para colocar a salvo a própria vida ameaçada pela exigência e dureza de capitães usando da maior brutalidade”.
- ⁶ Cf. Judith Navas Lund, *Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports. A compilation of sources*, New Bedford; Sharon; Gloucester, New Bedford Whaling Museum; The Kendal Whaling Museum and Ten Pound Island Book Co., 2001, p. 509.
- ⁷ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Box 10, Mss. 79, Series H, H(enry) H. Crapo s-s 10.
- Trad. do autor:** “A bordo da barca HHCrapo. 26 de Março de 1853. Declara-se que a tripulação alojada na coberta da proa da barca HHCrapo, está descontente com Richard Salvage, tripulante na manobra do mastro principal da dita barca, por ser desordeiro, tanto à proa como à popa, pelo que não queremos embarcar com ele noutra viagem uma vez que [?]”. [Seguem-se os nomes].
- ⁸ Cf. *Correspondência Consular*, p. 135, n.º 230-231.
- ⁹ Id. p. 147, n.º 400-404.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

¹⁰ Ver Elmo Paul Hohman, *op. cit.*, pp. 13-14.

¹¹ O relatório do cônsul Fayette M. Ringgold em Paita, anexo à obra de Hohman é bem esclarecedor quanto à exploração a que o baleeiro vulgar estava sujeito, cf. Elmo Paul Hohman, *op. cit.*, pp. 309-313.

¹² Cf. *Correspondência Consular*, p. 38, n.º 2.

¹³ Cf. *Correspondência Consular*, Documento 5 com a tradução da transcrição integral do protesto, pp. 195-196.

¹⁴ Id. Documento 6, p. 196.

¹⁵ Id. Documento 7, p. 197.

¹⁶ Id. Documento 14, p. 203.

¹⁷ Id. Documento 19, p. 207.

¹⁸ Id. Documento 20, p. 208.

¹⁹ Id. Documento 44, p. 228.

²⁰ Id. Documento 50, p. 234.

²¹ Id. Documento 51, pp. 234-235.

²² Id. *Ibidem*.

²³ Id. Documento 54, p.239.

²⁴ Id. Documento 53, pp. 236-238.

²⁵ Sobre o desembarque de marinheiros ver Richard Henry Dana Jr., *op. cit.*, p. 208.

²⁶ Ver Documento 48 in *Correspondência Consular*, p. 232.

²⁷ Era a tragédia do famigerado “slop chest”, uma espécie de negócio ambulante sobre as ondas que os capitães geriam a bordo dos navios baleeiros, vendendo à marinhagem desprevenida peças de vestuário, tabaco e artigos diversos de utilidade, em geral a preços exagerados. Ao longo da viagem, às aquisições, somavam-se os adiantamentos para gastos nas escalas, tendo como resultado, por vezes, que ao fim de uma viagem de anos, o marinheiro ainda podia ser devedor. Sobre esta situação um relatório do cônsul americano em Paita é muito esclarecedor e contém em detalhe a forma ardilosa a que, sobretudo os novatos a que chamavam os “green hands”, estavam sujeitos. Cf. Elmo Paul Hohman, *op. cit.*, pp. 311-312. Ver ainda o glossário in Clifford W. Ashley, *op. cit.*, p. 141; ver tb. Donald Warrin, *op. cit.*, p. 356.

²⁸ Ver Documento 73 in *Correspondência Consular*, p. 263.

²⁹ New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log-books and journals Collections*, Log. # 725.

³⁰ Jornal *O Açoriano*, 18 Janeiro 1885, p. 1.

³¹ Nathaniel W. Taylor, *Life on a whaler or Antarctic adventures in the Isle of Desolation*, New London, Howard Palmer, 1929, p. 22. [Na página de rosto lê-se: Narrative of a whaling voyage from New London, August 18, 1851 to July 4, 1853].

³² Ernesto Rebelo, *There ... She Blows!...*, Lajes do Pico, Museu dos Baleeiros, 1982.

³³ Cf. Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A emigração do Faial para os Estados Unidos da América no Século XIX – Uma interpretação”, in Colóquio Internacional *Comunidades Euro-Atlânticas nos Estados Unidos da América. Experiências da emigração da Galiza e dos Açores*, Horta, Ed. da FLAD, 2009. (No prelo).

³⁴ Sobre esta prática que levou muitos jovens açorianos a deixarem a sua terra de forma clandestina, Dias de Melo oferece expressivas páginas a dar conta da partida de Francisco Marroco e de João Peixe-Rei, cf. Dias de Melo, *Pedras Negras*, Lisboa, Veja, 1985, pp. 35-37.

³⁵ Cf. *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente Reino e Ilhas Adjacentes em 1859*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1861, p. 9

³⁶ Id. *ibidem*.

³⁷ Cf. *Consulta da Junta Geral do Distrito da Horta*, 1860.

³⁸ Jornal *O Açor*, 26 Fevereiro 1889.

³⁹ Id. 16 Março 1889.

- ⁴⁰ Office of Immigration Statistics, *2009 Yearbook of Immigration Statistics*, U.S. Department of Homeland Security, 2010, Table 2, p. 6.
- ⁴¹ Cf. Joel Serrão, *A Emigração Portuguesa*, 4.^a ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1982, p. 45.
- ⁴² Ver Douglas L. Wheeler, “The Azores and the United States (1787-1987): Two hundred years of shared history”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLV, t. 1, 1987, pp. 55-71.
- ⁴³ Cf. Sailor Charley, *Life in a whaler, or Perils and adventures in the tropical seas*, London, Ward, Lock & Bowder, Limited, s.d.
Trad. do autor: “Precisam-se baleeiros! Precisa-se de gente do campo! Mil jovens robustos são necessários para a frota baleeira que está a ser equipada para as pescas do Pacífico Norte e Sul. Para os tanoeiros, carpinteiros e ferreiros há oportunidades acrescidas. Só se aceitam jovens capazes e que sejam portadores de recomendação favorável. Neste caso melhores oportunidades para progredir. O equipamento requerido para embarque é fornecido a cada pessoa antes da partida. Recomenda-se que as inscrições se façam com a maior brevidade junto do signatário, para todos aqueles que desejam aproveitar esta belíssima oportunidade para conhecer o mundo e, ao mesmo tempo, obter bons proveitos”.
- ⁴⁴ Cf. William B. Whitecar Jr., *Four years aboard the whaleship. Embracing cruises in the Pacific, Atlantic, Indian, and Antarctic Oceans, in the years 1855, '6, '7, '8, '9*, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1864, pp. 409-410.
- ⁴⁵ Cf. *Correspondência Consular*, p. 24, n.º 600-602.
- ⁴⁶ Id. p. 31, n.ºs 198-201.
- ⁴⁷ Cf. *Atlântico*, n.º 45, 28 Abril 1864.
- ⁴⁸ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 285, trata-se, provavelmente, do Cap. Hamphrey Alden Shockley e do navio *William Hamilton* na sua viagem iniciada em 1848 e terminada em 1850. É curioso notar que nas listagens deste ano, constantes do Anexo III, não consta esta escala, podendo depreender-se tratar-se de um daqueles navios que não constavam da estatística por não lançar ferro.
- ⁴⁹ Cf. *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*, 8 Out. 1850.
- ⁵⁰ Cf. *Correspondência Consular*, n.º 326, p. 34.
- ⁵¹ Id. p. 35, n.º 366.
- ⁵² Id. p. 37, n.ºs 470-471.
- ⁵³ Id. p. 40, n.ºs 70-71.
- ⁵⁴ Id. p. 41; 42, n.ºs 190-191;193.
- ⁵⁵ Id. p. 45, n.ºs 313-314.
- ⁵⁶ Id. p. 45, n.º 318.
- ⁵⁷ Ver correspondência do Capitão do Porto da Horta de 19 de Setembro de 1851 e de 4 de Novembro do mesmo ano, cf. Yolanda Corsépius, *Documentos enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Janeiro de 1839 e Novembro de 1862 existentes no Arquivo Central da Marinha*, s.l., Ed. do Autor, 2001, p. 79.
- ⁵⁸ Cf. *Correspondência Consular* n.º 36, p. 50.
- ⁵⁹ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Mss. 79, Serie A, Amazon, S.s 15, Box 2.
Trad. do autor: “Em navegação, a bordo da barca Amazon, 28 de Novembro de 1857. Senhor Pedro de Faria. Cumpre-me o doloroso dever de o informar da morte do seu filho António Pedro que partiu da América a bordo deste navio como arpoador. No último Sábado, foi arrastado preso pela linha na corrida de um cachalote. Não sei escrever a sua língua mas julgo que encontrará alguém que saberá ler inglês para lhe fazer a tradução desta carta e mando-a pela primeira oportunidade. Ao seu filho são-lhe devidos cerca de 200 dólares nas contas de bordo e, segundo sei, terá 1.000 dólares num banco em New Bedford, Mass. Se eu puder ser-lhe útil na liquidação dos seus assuntos, enviando-lhe o saldo, fará o favor de dispor da minha pessoa. O meu endereço é N.º 28 da Shearman St. New Bedford, Mass. O agente do navio é Nathan Church

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Fairhaven. O seu filho era um dos meus melhores homens e a sua perda está a ser muito sentida por todos a bordo. O meu sincero pesar nesta hora pela dor que esta carta certamente lhe causará. Subscrevo-me. Seu, Robert D. Eldridge. Capitão da barca Americana Amazon”.

⁶⁰ Presumimos tratar-se de uma viagem relativamente curta, iniciada em 1865, tendo o navio regressado em 1866. Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 709, o que condiz com a informação contida em Starbuck, que informa ter o navio partido de New Bedford a 18 de Maio de 1865 com regresso a 22 de Outubro do ano seguinte, cf. Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989, pp. 606-607.

⁶¹ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Mss. 55, SubGroup 2, Series R, Sub-s 6, Folder 1 (Box 34).

Trad. do autor: “Em navegação próximo do Faial, 4 de Outubro de 1865. Para Thos Knowles & Co. Senhores, A época de pesca está no fim e não tenho qualquer óleo. Tudo o que posso dizer é isto: a 13 de Julho na Lat 47° 30 N. e Long. 29 00, já ao entradecer avistámos um grande cachalote. Arriámos os botes e o Sr. Robinson com o Sr. Briggs trancaram-na com dois arpões e a baleia levou a linha. Avistei-a depois uma vez a barlavento. Fizemo-nos de vela toda a noite e manobrámos a favor do vento quase até ao nascer do dia e de manhã avistámos baleias para sotavento. Arriámos os botes e logo o Sr. Cannon com um trancador português lançaram-se em sua perseguição mas não as apanharam e deixaram de as ver para barlavento. Tempo bom. Pelas 5 da tarde vimo-las vindo para sotavento, arriámos os botes e o Sr. Briggs arpoou outra grande. Manobraram bem e mataram-na. Já era escuro quando se voltou morta. O tempo agora está mau e o barómetro está a descer quando pelas 9 da noite amarrou a linha ao navio. Agora está bastante escuro e chove imenso com vento fresco. A baleia está bem junto ao navio e as linhas [?]. O Sr. Briggs trancou-a outra vez mas com o mar e o vento a crescer de modo que não era possível manter o bote junto da baleia. Com o mar a bater com força, mal conseguimos salvar o bote e os homens. Apanhámos um forte temporal no dia seguinte mas depois o tempo ficou calmo. Naveguei nesta área durante uma semana mas nada avistei até então. Naveguei desde a Lat. 36° 30’ N, Long. 41 30 para Norte e para Leste [?] e apenas vi uma baleia há dois dias ao largo das Flores. Nada se avistou antes. Eram muito sensíveis e os botes não conseguiam chegar perto delas. Até agora estou satisfeito com os meus oficiais e com os homens. Mas os meus trancadores e o pessoal dos alojamentos a meio do navio são maus (gente calma mas pouco aptos para a baleação). O tanoeiro tem estado quase sempre doente durante esta época. Caso seja possível matricularéi um trancador no Faial. Farei aqui uma escala apenas de algumas horas e partirei logo com rumo ao Sul. Tomarei água em Las Palmas ou em [?]. A *Wave* [?] como tem sucedido desde algumas viagens e as bombas estão a ficar muito gastas. Terei que arranjar um conjunto de caixas [?] para que trabalhem melhor. Estamos bem quanto a provisões e mantimentos e penso que levaremos a campanha do *Wave* a bom termo sem mais dispêndios. Podemos vir a necessitar de algum pão e se assim for adquiri-lo-ei em Barbados na próxima Primavera. Gostaria de ter notícias vossas à chegada lá. Seu, Elisha B. Handy

⁶² Id. Mss. 16, Series H, Subs 3, Folder1 (Box 26).

Trad. do autor: Ao largo do Faial, 4 de Setembro de 1860. Ilustre Sr. Thornton. Esta minha carta, que é um pedido, pode parecer-lhe inesperada e até ser mal recebida. Espero que não. Se não for pedir muito por favor proceda ao pagamento a Hall & Worth da quantia de (89) oitenta e nove dólares, montante de que lhes sou devedor. Eles não estão à espera que o faça até reunir esse montante para além das outras minhas contas. Por aqui está tudo a correr bem só o que falta é avistarmos baleias. Três homens desertaram nas Flores na semana passada e se não fossem as contas que têm a pagar, não seria nenhuma perda. A Huntress apanhou uma grande baleia na passada 5.ª Feira e esperamos juntar em breve algo [?]. Subscrevo-me, respeitosamente, G. M. Wheeler. Para o Ilustre Senhor Thornton. John R. Thornton, New Bedford, Mass”.

⁶³ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, pp. 519-520. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 548-549.

⁶⁴ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 361. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 482-483.

⁶⁵ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Mss. 16, Series H, Subs 1, Folder 3.

Trad. do autor: “Faial, 14 de Agosto de 1851. Caro Senhor Thornton. Dar-lhe-ei uma ideia breve sobre a viagem com destino a estas ilhas e sobre as qualidades do navio tanto quanto me foi dado apreciar. Chegámos à ilha das Flores pelas 5 horas da manhã do dia 28 de Julho ou seja, 17 dias depois de partirmos daí. Durante a maior parte do tempo apanhamos vento fraco e as condições não foram favoráveis a uma rápida travessia, e antes de avistar terra a 28 de Julho, fiz uma navegação com pouco pano durante várias noites. O trancador William [Serin] cortou três dedos e mais metade de outro. Pensei ser preferível dirigir-me ao Faial e deixá-lo ao cuidado do médico. No entanto apanhámos dois dias de calma e mais três dias de tempo variável de Sul a Sueste sem resultados. Não foi possível fazer rumo ao Faial mas alcancei a ilha Graciosa com o vento a rondar para Sudoeste com o vento a crescer pelo que fomos dar a sotavento do Faial. [?] e em 17 horas [?] na ponta Noroeste do Faial a cerca de 60 milhas [?] que o pode fazer em menos tempo. Até agora o navio portase bem a navegar. 4 de Agosto. Desembarquei o Manuel para que visitasse os amigos no Faial e o William [Serin] para ficar ao cuidado do médico e seguimos de viagem no mesmo dia. 14 de Agosto. Estou a gora no Faial e até agora não vi nada que se pareça com um cachalote. A mão do William [Serine] está bem e vou embarcá-lo. Vou tratar dos meus assuntos tão depressa quanto possível e largar hoje mesmo, ficando por aqui pouco tempo a não ser que surja algo melhor do que até agora. Respeitosamente. John M. Young”.

Capítulo 6

¹ João Afonso, *op. cit.*, p. 173.

² Uma lista dos portos registando saídas de navios baleeiros americanos pode ser consultada no Apêndice I do livro de Donald Warrin, *op. cit.*, pp. 317-320.

³ João Afonso, *op. cit.*, pp. 122-124; 134-136. Ver tb. na mesma obra, a pp. 131-134, a lista das 37 viagens realizadas entre 1841e 1921 pelo navio baleeiro *Charles Morgan*, com a identificação de centenas de nomes portugueses.

⁴ Sobre o “Whalemen’s Shipping Paper” que corresponde ao documento “Articles of Agreement” ver Douglas L. Stein, *op. cit.*, p. 154. Ver tb. Stuart C. Sherman, *op. cit.*, p. 34.

⁵ Ver Gardner, Stanton (Ed.), *The Captain’s Best Mate. The Journal of Mary Chipman Lawrence on the whaler Addison 1856-1860*, Providence, Brown University Press, 1966.

⁶ Sobre a anglicização dos nomes ver Onésimo Teotónio Almeida, *O peso do hífen. Ensaios sobre a experiência luso-americana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2010, pp. 70-74. Ainda sobre a alteração de nomes de portugueses, ver João Afonso, *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, pp. 124-126.

⁷ Cf. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 532-533.

⁸ Sobre este documento ver Douglas L. Stein, *op. cit.*, p.154. Ver tb. Stuart C. Sherman, *op. cit.*, pp. 59-60.

⁹ New Bedford Whaling Museum Research Library, *New Bedford Port Society Seamen’s Register*, 1856, fl. 45.

¹⁰ Cf. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 538-539.

¹¹ Informações compiladas da documentação manuscrita, cf. *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Mss. 55, Subgroup 2, Ss R, ss1, Drawer 16.

¹² Id. Box 33, Mss. 55, Sub Group 2, Series R, sub-series 3, Folder 1.

¹³ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, pp. 173; 709.

¹⁴ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Box 33, Mss. 55, Sub Group 2, Series R, sub-series 3, Folder 3. Os cálculos para regularização da viagem estão feitos na base de uma viagem com uma produção de 300 barris de óleo de espermacete e 20 de “black fish” num total de US\$ 9.692,00. Aos tripulantes acima indicados e pela mesma ordem, caberiam as soldadas seguintes, respectivamente: US\$ 74,55; 74,55; 74,55; 74,55 e 115,05. Acontece porém, que à conta do famoso “slop chest”, acabariam por receber montantes irrisórios, como segue: US\$ 4,84; 5,94; 13,60; 7,21 e 67,05.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

¹⁵ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 720. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 374-375.

¹⁶ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 460. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 374-375.

¹⁷ Cf. João Afonso, *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998, p. 68. Trad. do autor: “Há um Manuel e dois Joões. Ao todo fazem três. São os valentes portugueses. Da ilha do Faial”.

¹⁸ Ao procurar averiguar a situação geográfica do local referido como “Calio” junto de Mrs. Laura C. Pereira, bibliotecária da New Bedford Whaling Research Library, a quem agradeço, obtivemos o esclarecimento de que se trata de uma corruptela de Callao, no Peru.

¹⁹ Ver, por exemplo, os capítulos sobre os “beachcombers” in Donald Warrin, *op. cit.*, pp. 148 e ss; 236 e ss.

²⁰ Ver lista de portos in Donald Warrin, *op. cit.*, pp. 317-319.

²¹ Id. *ibidem*.

²² Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 545. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 524-525.

²³ Remetemos de novo o leitor para Onésimo Teotónio Almeida, *op. cit.*, pp. 70-74.

²⁴ New Bedford Whaling Museum Research Library, *New Bedford Port Society Seamen’s Register*, 1861, fl. 11.

²⁵ Cf. Ben-Ezra Stiles Ely, “*There she blows*”: a narrative of a whaling voyage, in the Indian and South Atlantic Oceans, (reimpressão da edição de 1849), Middletown, Wesleyan University Press, 1971, pp. 148-149; 150.

²⁶ Ver lista in Donald Warrin, *op. cit.*, pp. 328-350. Ver nota biográfica sobre Henry Clay in Pat Amaral, *They ploughed the seas. Profiles of Azorean Master Mariners*, St. Petersburg Fla., Valkyrie Press, 1978, pp. 7-10.

²⁷ Cf. Pat Amaral, *op. cit.*, p.9.

²⁸ Cf. Pat Amaral, *op. cit.*

²⁹ Cf. Alexander Starbuck, *op. cit.*, p. 636-637. Ver lista in New Bedford Whaling Museum Research Library, *New Bedford Port Society Seamen’s Register*, Ano de 1870, fl. 11.

³⁰ Ver carta de D. Antão de Almada em *Arquivo dos Açores*, ed. fac-similada da ed. 1884, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1981, vol. VI, pp. 7-9, já cit.

³¹ Ver ofício in Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Aspectos da administração na ilha do Faial no tempo do governador militar Diogo Tomás de Ruxleben”, in *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana. Séculos XV a XX*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2011, p. 318, já cit.

³² Captain Boid, *A description of the Azores, or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, statistical, etc., and on their hitherto neglected condition*, London, Bull and Churton, 1834, p. 266.

Trad. do autor: “A Horta já dispõe de um pequeno arsenal naval organizado pelos nossos oficiais enquanto ali permaneceram. Para a navegação comercial existem dois ou três estaleiros bem fornecidos com equipamento náutico e estão capacitados para satisfazer a procura de provisões, carne fresca, hortícolas, em relação aos quais há uma grande procura devido ao grande número de navios baleeiros americanos que escalam o Faial todos os anos, proporcionando à Horta uma intensa actividade como não se vê nas demais ilhas”.

³³ Id. p. 269.

Trad. do autor: “Como é que é possível compreender que Portugal não incentive este negócio e, desse modo, proporcionando ocupação à sua marinha, crie as condições para o seu desenvolvimento? Porque é que os próprios ilhéus não tomam a iniciativa em vez de assistirem impávidos ao monopólio praticado por estrangeiros?”.

³⁴ Ver jornal *O Fayalense*, 28 Abril 1861. Sobre o assunto ver Francisco Gomes, “As baleeiras do porto da Horta”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, vol. X, 1991-92, pp. 145-149.

³⁵ Cf. Francisco Gomes, “As baleeiras do porto da Horta”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, vol. X, 1991-92, pp. 146-147. Ver tb. Francisco António Nunes Pimentel Gomes, *A Ilha das Flores: Da redescoberta*

à actualidade (*Subsídios para a sua História*), Lajes das Flores, Câmara Municipal das Flores, 1997, pp. 247-252.

³⁶ Sobre este “episódio” fugaz das armações baleeiras operando nos moldes da baleação *yankee*, ver tb. João Afonso, *op. cit.*, pp. 56-57.

³⁷ Sobre a actividade baleeira nos Açores é muito vasta a bibliografia, quer em português, quer em francês e inglês. Destacaremos o trabalho de Robert Clarke, “Open Boat Whaling in the Azores. The history and present methods of a relic industry”, in *Discovery Reports*, Cambridge, Cambridge University Press, 1954, Vol. XXVI, pp. 281-354, e a obra de Michel Barré, *Les dernières chasses au cachalot. Açores*, Paris, Éditions du Gerfaut, 2003.

³⁸ Cf. Robert Clarke, *op. cit.*, p. 310.

³⁹ Sobre o património baleeiro actualmente à guarda do Museu dos Baleeiros nas Lajes do Pico, em particular em relação à construção do bote açoriano, ver *Património Baleeiro dos Açores. Herança e Modernidade*, (Textos de Manuel Costa Jr.), [Lajes do Pico], Direcção Regional da Cultura/Museu do Pico, 2011.

Capítulo 7

¹ Cf. Valente Araújo, *O Resgate de uma memória: Sub-Prefeitos, Administradores Gerais, Governadores Civis do Distrito Autónomo da Horta (1831-1975)*, Horta, Ed. do Autor, 2007, p. 127-128.

² Id. p. 144-145.

³ Id. p. 146.

⁴ Sobre os exagerados lucros que o capitão e/ou o armador obtinham na exploração do *slop-chest* e a incidência destes gastos sobre o rendimento de cada tripulante no final da campanha, ver detalhada explicação in Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860*, Boston, Northeastern University Press, 1979, pp. 319-322.

⁵ Cf. Valente Araújo, *op. cit.*, p. 146.

⁶ Sobre o contrabando praticado pelos navios baleeiros nas ilhas dos Açores e as condições que o determinavam, ver Francisco António Nunes Pimentel Gomes, *A Ilha das Flores: Da redescoberta à actualidade (Subsídios para a sua História)*, Lajes das Flores, Câmara Municipal das Flores, 1997, p. 208. Ver tb. Donald Warrin, *op. cit.*, pp. 213-214.

⁷ Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, *Capitania Geral dos Açores*, Ilha do Pico, Juiz de Fora, Correspondência, 1801-1828, Mç. 36, doc. s/n.

⁸ Cf. Donald Warrin, id. *ibidem*.

⁹ Cf. *Correspondência Consular*, 2009, pp. 143-144.

¹⁰ Id. *ibidem*.

¹¹ Id. *ibidem*.

¹² Id. p. 145.

¹³ Id. p. 101.

¹⁴ Id. p. 118.

¹⁵ Id. p. 119.

¹⁶ Cf. Manuel de Ávila Coelho, “A freguesia de Nossa Senhora da Piedade na Ilha do Pico”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 1961, Vol. 2, n.º 3, p. 324.

¹⁷ Cf. *Correspondência Consular*, p. 120, n.ºs 457-461.

¹⁸ Id. p. 67.

¹⁹ Id. p. 69.

²⁰ Id. p. 19.

²¹ Id. *ibidem*.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

²² Id. p. 95, n.ºs 4-7.

²³ Sobre as implicações da deserção conforme as várias circunstâncias que podem implicar, ver Richard Henry Dana Jr., *op. cit.*, pp. 207-208.

²⁴ Cf. *Correspondência Consular*, p. 95, n.ºs 4-7.

²⁵ Id. p. 34, n.ºs 316-317.

²⁶ Id. p. 51, n.ºs 67-69.

²⁷ Id. p. 81, n.ºs 54-56.

²⁸ Id. p. 84, n.ºs 158-159.

²⁹ Ver descrição do motim e das suas repercussões, com um testemunho de um baleeiro embarcado na altura a bordo da *Pedro Varela*, in João Afonso, *op. cit.*, pp. 127-130.

³⁰ Cf. Marcelino Lima, *Anais do Município da Horta*, Famalicão, Oficina Minerva, 1940, p. 229. Sobre as vicissitudes e choque de interesses que rodearam o início das obras portuárias de Ponta Delgada e da Horta, ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “Breves notas para a história do Porto da Horta (Seguidas da transcrição da correspondência Dabney-Bensaúde)”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. XII, 1996-97, pp. 9-109.

³¹ Cf. *Correspondência Consular*, p. 31, n.ºs 195-196. Esclareça-se que os “Mediterranean Papers” eram documentos essenciais para acreditar o navio junto das autoridades dos países em escala, constituindo como que um passaporte do navio. Ver Douglas L. Stein, *op. cit.*, pp. 113-117.

³² Id. p. 42, n.ºs 201-203.

³³ Id. p. 45, n.ºs 297-298.

³⁴ Id. p. 21, n.º 448.

³⁵ Id. p. 118, n.ºs 337-338.

³⁶ Cf. Alexander Starbuck, *The history of Nantucket. County, island, and town. Including genealogies of first settlers*, Rutland, Charles E. Tuttle Company Publishers, 1969, p. 484-486; ver tb. Obed Macy, *The History of Nantucket. Being a compendious account of the first settlement of the island by the English. Together with the rise and progress of the whale fishery*, 2nd ed., Clifton, Augustus M. Kelly, 1972, pp. 230-235.

³⁷ Sobre a tragédia do *Essex*, ver Nathaniel Philbrick, *In the heart of the Sea. The tragedy of the whaleship Essex*, New York, Viking, 2000.

³⁸ Ver Eric Jay Dolin, *op. cit.*, pp. 342-352.

³⁹ Sobre a Guerra da Secessão e os Açores ver *Enciclopédia Açoriana*, em <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> as entradas “Guerra da Secessão Americana” e “Kearsarge”.

⁴⁰ Sobre a construção do *Alabama* e a sequência dos episódios ocorridos nas proximidades das Flores, bem como da intervenção do cônsul Charles W. Dabney para impedir o abastecimento de carvão nos Açores aos *blockade-runners* britânicos transportando mercadorias e armamento para os Confederados usando os entrepostos da Bermuda e de Nassau, ver, Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A valia estratégica dos Açores na manobra naval da Guerra da Secessão Americana”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. 19, 2010, pp. 373-386. O episódio também é tratado com destaque in Eric Jay Dolin, *op. cit.*, pp. 316-320; 334.

⁴¹ Cf. *Correspondência Consular*, p. 72, n.ºs 464-465. Ver Anexo Documental, Documento 33; 34.

⁴² Id. pp. 72 e ss. Sobre as operações do *Alabama* nos mares das Flores e Corvo e a perseguição do *Kearsarge* que acabaria no afundamento do primeiro, ver William Marvel, *The Alabama and the Kearsarge: The sailor's Civil War*, Chapel Hill; London, The University of North Carolina Press, 1996.

⁴³ Ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A valia estratégica dos Açores na manobra naval da Guerra da Secessão Americana”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. 19, 2010, pp. 373-386.

⁴⁴ *Jornal Daily Evening Standard*, New Bedford, 15 Outubro 1862, p. 4.

⁴⁵ Cf. *jornal Republican Standard*, New Bedford, 6 Novembro 1862, p. 4.

⁴⁶ Cf. id. 30 Outubro 1862, p. 3.

⁴⁷ Cf. jornal *O Atlântico*, 17 Setembro 1862, p. 3.

⁴⁸ Eric Jay Dolin, *op. cit.*, pp. 309-316; 334. Ver as obras mais específicas tratando deste tema, de Charles Boardman Hawes, *Whaling*, New York, Doubleday Page & Company, 1924, *maxime* capítulo “The Civil War”, pp. 223-236; e de E. Keble Chatterton, *Whales and whaling*, New York, William Farquhar Payson, [1931], *maxime* capítulo “War and the Whalers”, pp. 159-172.

Capítulo 8

¹ Sobre os recursos documentais da Biblioteca do Museu da Baleia de New Bedford, ver Laura C. Pereira, “Found in New Bedford’s Sea Chest: the history of the Ocean Rovers, *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, 2009, n.º 18, pp. 375-383.

² Cf. *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Box 23, Mss. 16, Sr. G and H, 12 folders.

³ Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 660. Ver tb. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 482-483.

⁴ *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts*, (Compil. by the Survey of Federal Archives Division of Professional and Service Projects. Work Projects Administration), Boston, The National Archives Project, 1940, vol. II, 1851-1865, p.241, n. 1807.

⁵ *ODHS Manuscript Collections Inventory*, Mss. 16.

⁶ *New Bedford Port Society Seamen’s Register*, Ano de 1851, fl. 58.

⁷ *Dennis Wood Abstracts*, (Copied from the original at the New Bedford Public Library, 1981), Vol. 2, part 2, p. 585.

⁸ *New Bedford Whaling Museum Research Library*, Box 23, Mss 16, Series H, Subs. 1, Folder 4.

⁹ Id. Box 23, Mss 16, Series H, Sub-series 1, Folder 9.

¹⁰ Id. Box 23, Mss. 16, Series H, Sub-series 1, Folder 4.

¹¹ Id. Box 23, Mss. 16, Series H, Sub-series 1, Folder 7.

¹² Cf. Donald Warrin, *op. cit.* pp. 148 e ss.

¹³ Ver o Anexo IV organizado a partir dos *State Records Authority of New South Wales: Shipping Master’s Office; CGS 13278, Passengers arriving 1855-1922*.

¹⁴ A Austrália manteve actividade baleeira com algum significado, sobretudo após os anos 40 do século XIX. Ver Daniel Francis, *The Great Chase. A History of World Whaling*, Penguin Books, 1991.

¹⁵ Cf. João Afonso, *op. cit.*, pp. 28-29.

¹⁶ Cf. Pedro da Silveira, *Fui ao mar buscar laranjas 1*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, p. 82.

Capítulo 9

¹ Ver New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 65.

² Cf. New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 65. Diário de Bordo da Barca *Daniel Webster* em viagem realizada entre 1877 e 1880, Cap. Gilbert B. Borden, cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, 2001, p. 446. Tratar-se-á de uma viagem já tardia para o Atlântico. O navio pertencia à firma Swift & Perry e partiu de New Bedford a 17 de Abril de 1877 e regressou a 23 de Outubro de 1880 com 200 barris de óleo de espermacete, 530 de óleo de baleia e 2.400 libras de osso, cf. Reginald Hegarty (comp.), *Returns of Whaling Vessels sailing from American Ports. (A continuation of Alexander Starbuck’s «History of the American Whale Fishery» 1876-1928*, New Bedford, The Old Dartmouth Historical Society and Whaling Museum, 1959, p. 5.

Trad. do autor: “ 5.^a Feira, 31 de Agosto. Vento moderado de Sul todo o dia com bom tempo. O navio navegando ao largo de Santa Cruz das Flores. Venderam-se alguns barris de óleo e uma arma de lançar arpões. À noite aviso para venda de tabaco e foram vendidas cerca de 500 libras”.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

³ Id. ibidem.

Trad. do autor: “Vento moderado de Nordeste e bom tempo. O navio metido ao vento para EsteSueste navegando a todo o pano. O Faial à vista. Pelas 9 horas da manhã o vento a soprar de Nordeste. Também o Pico à vista e apenas sob um pano. Ao meio dia avistámos a barca Robert Morrisom, cap. Mosher [?] 135 barris de óleo de cachalote. Visitámos o navio até às 8 da noite”.

⁴ Id. ibidem. Trad. do autor: Vento forte a soprar de Norte e tempo nublado. O navio a Sueste do Pico a navegar em direcção a terra. Avistámos duas velas, uma barca e uma escuna. Calmo ao pôr do sol. O cap. Mosher da barca Robert Morisson veio a bordo e trouxe um fardo de algodão. Aceitei o algodão a bordo para o transportar e vender no regresso, pelo que receberei metade do lucro líquido como compensação pelo meu trabalho”.

⁵ Id. ibidem.

Trad. do autor: “Observações a bordo, 2.^a feira, 13 de Setembro. Vento moderado de Nordeste e bom tempo. O navio ao largo da travessia para o Faial em direcção à cidade. Ida a terra num bote pelas 10 horas da manhã. Ao largo estavam as barcas Europa do cap. Baker com 260 barris de óleo, a Mattapoisett com 150 barris, a Robert Morisson com 150 e a barca Morning Star do cap. Bolles com 250. As barcas Tropic Bird com 350 barris, e a barca Kathleen com 400 barris estavam ancoradas”.

⁶ Cf. New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 125. Diário de Bordo da Barca *Kathleen* em viagem de New Bedford entre 1852 e 1855 sob o comando do Cap. William Allen, cf. Judith Navas Lund, *op. cit.* p. 545. Apesar da citação se referir ao Atlântico, a viagem tinha por destino o Índico com partida a 4 de Maio de 1852 e regresso a 17 de Fevereiro de 1855 com uma produção de 491 barris de óleo de espermacete, 892 de óleo de baleia e 6.000 libras de osso. Em rota baldeou para a origem 490 barris de óleo de espermacete, 300 de baleia, cf. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 492-493. O navio estaria no Faial a 23 de Agosto de 1852 com 70 barris de óleo de espermacete, cf. *Dennis Wood Abstracts*, (Copied from the original at the New Bedford Public Library, 1981), 1852, vol.2, p. 341.

Trad. do autor: 4.^a Feira dia 28. Vimos baleias ao largo do Faial e arriámos os botes andando à caça durante 4 horas até desistirmos. James Andrew apanhou uma. O tanoeiro foi apanhado no aparelho e levou quinze chicotadas por ter ido dormir para o mastro de proa. Fisher, um dos arpoadores foi mandado pernoitar na coberta de proa”.

⁷ Cf. New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 194.

⁸ Os dados relativos ao navio *Lagrange*, a que Judith Navas Lund dá a grafia de *LaGrange*, não condizem no que diz respeito ao nome do comandante.

⁹ Cf. New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 103.

¹⁰ Id. Ibidem.

¹¹ Id. Log-Book #88.

¹² Id. Ibidem.

¹³ O relato resume algumas entradas do diário de bordo da barca *Kathleen* cf. New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log Book and Journals Collections*, Log-Book # 125.

¹⁴ Sobre o *log-book* e relativamente às responsabilidades pela sua escrita, ver Richard Henry Dana Jr., *op. cit.*, pp. 114;145. Um interessante capítulo contendo aspectos concretos sobre o preenchimento e simbologia usada na escrita dos *log-books* pode ver-se em A. Hyatt Verrill, *op. cit.*, pp. 163-189. Ver tb. Douglas L. Stein, *op. cit.*, pp. 89-90. Ver ainda Stuart C. Sherman, *The Voice of the Whaleman. With an account of the Nicholson Whaling Collection*, Providence, Providence Public Library, 1965.

¹⁵ Sobre estes diários de carácter pessoal ver Stuart C. Sherman, *The Voice of the Whaleman. With an account of the Nicholson Whaling Collection*, Providence, Providence Public Library, 1965, já cit.

¹⁶ Não se tratará, provavelmente, de personalidade com projecção social ou cultural. Nasceu em Randolph, Mass., terá servido na Guerra Civil Americana e do seu registo de casamento consta ser guarda-livros. (Dados

gentilmente facultados por Mrs. Laura C. Pereira, directora da New Bedford Whaling Museum Research Library).

- ¹⁷ Trata-se da viagem da Escuna *S. R. Soper* sob o comando do Cap. Robert O. Soper, da praça de Provincetown, com partida desta cidade em 1865 e regresso no ano de 1866. Cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 648. O navio era propriedade de Samuel Cook e a viagem saldou-se por uma produção de 120 barris de óleo de espermacete e 45 barris de óleo de baleia. No decurso da viagem transbordou 60 barris e 175 barris, respectivamente, daqueles produtos. Cf. Alexander Starbuck, *op. cit.*, pp. 608-609.
- ¹⁸ Sobre o regime de correntes e ventos no Atlântico ver Michael P. Dyer, “«Expressly placed to facilitate navigation»: North Atlantic islands, their advantages and impacts, 1769-1924”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 18, pp.221-240, já cit.
- ¹⁹ Os sumários da correspondência diplomática expedida pelos cônsules Americanos na Horta, ilustram inúmeros exemplos da variedade das irregularidades ocorridas na ilha do Faial e praticadas por tripulantes de navios baleeiros em escala nos Açores. Cf. *Correspondência Consular*.
- ²⁰ O Capitão David E. Allen realizou três viagens ao comando da barca *Platina*, então da praça de Westport, entre 1853 e 1863, cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 627.
- ²¹ Ver Roxana Dabney, *Anais da Família Dabney no Faial*, 3 Vols., Angra do Heroísmo; Horta, Instituto Açoriano de Cultura; Núcleo Cultural da Horta, 2004.

Capítulo 10

- ¹ Thomas Wentworth Higginson, *O Faial e os Portugueses*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2009, p. 25.
- ² As impressões de viagem de Olmsted ficaram impressas em obra editada em 1841. Ver Francis Allyn Olmsted, *Incidents of a whaling voyage to which are added observations on the scenery, manners and customs and missionary stations of the Sandwich and Society islands*, Ruthland; Tokyo, Charles E Tuttle Co., 1969, pp. 27-40.
- ³ Tratar-se-á provavelmente da viagem da galera *North America* realizada entre 1839 e 1842 sob o comando do Cap. Nathaniel Richards Jr., cf. Judith Navas Lund, *op. cit.*, p. 602.
- ⁴ Em 1843, Samuel Longfellow permaneceu mais de um ano na Horta como tutor dos filhos do cônsul Dabney. Durante a estadia executou belos desenhos tendo por motivo a paisagem faialense, nomeadamente o tecido urbano, nele incluindo artísticas perspectivas dos arruamentos da Horta com as casas exactamente como Olmsted fielmente as descreve. Ver Ricardo Manuel Madruga da Costa, “A imagem da Ilha do Faial nos desenhos de Samuel Longfellow”, in Mário Viana (coord.), *História da ilha do Faial. Das origens a 1833*, Horta, Câmara Municipal da Horta, 2010, vol. II, pp. 159-189.
- ⁵ Embora nem todos os cônsules americanos tivessem reputação de honorabilidade, os Dabney eram tidos em elevado apreço pelos navegantes, nomeadamente pelos comandantes dos navios baleeiros de passagem pelo Faial, como pode ver-se em texto bem expressivo em Briton Cooper Busch, *Whaling will never do for me. The American whaleman in the Nineteenth Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 1994, p. 65.
- ⁶ Alice Baker tece os maiores elogios ao sentido de hospitalidade e à digna delicadeza de trato das populações faialenses que atribui, certamente com exagero, à influência do cônsul e da família. Ver C. Alice Baker, *A Summer in the Azores with a glimpse of Madeira*, Boston, s.n., 1882.
- ⁷ Sobre a escala do *Quaker City* na Horta em 1867 e sobre as reportagens que Mark Twain escreveu sobre o Faial e que viriam a constituir um capítulo da sua obra *Innocents Abroad*, ver as comunicações do colóquio dedicado ao tema in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, 2011, n.º 20.
- ⁸ J.Ross Browne, *Etchings of a whaling cruise*, (1.ª ed. 1846), Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 1968.
- ⁹ Jacob A. Hazen, *Five years before the mast or life in the fore-castle aboard a whaler and man-of-war*, 2.ª ed., Philadelphia, Willis P. Hazard, 1854.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

¹⁰ Cf. Kenneth R. Martin, “*Heavy Weather and Hard Luck*”: *Portsmouth Goes Whaling*, The Portsmouth Marine Society, Ed. Peter E. Randall Publisher, 1998, p. 60.

¹¹ Stanton Gardner (ed.), *The Captain's Best Mate. The journal of Mary Chipman Lawrence on the whaler Addison 1856-1860*, Providence, Brown University Press, 1966.

¹² Cf. Emma Mayhew Whiting; Hough Henry Beetle, *Whaling Wives*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1953, p. X.

Trad. do autor: “O Atlântico, claro, oferecia os Açores que os baleeiros designavam sempre por Western Islands, e Cabo Verde”.

¹³ *The journal of Annie Holmes Ricketson on the whaleship A. R. Tucker. 1871-1874*, New Bedford, Dartmouth Historical Society, 1958.

Conclusão

¹ Sobre a influência anglo-americana no falar das ilhas dos Açores, ver Marcelino Lima, “Vocabulário Regional das Ilhas do Faial e Pico”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. 1, n.º 2, 1957, pp. 107-141.; Manuel Ávila Coelho, “Vocabulário Regional das Ilhas do Faial e Pico. (Seguido de um glossário de calafonismos ou americanismos e locuções e modismos em uso na linguagem do nosso povo)”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. 3, n.º 2, pp. 231-390. Ver ainda Naír Odete da Câmara Borges, *Influência anglo-americana no falar da ilha de S. Miguel (Açores)*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1960.

² Expressão inscrita no poema “Horta: Quase réquiem” in Pedro da Silveira, *Fui ao Mar buscar laranjas 1*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1999, p. 166.

Bibliografia

Fontes

- *Arquivo dos Açores*, ed. fac-similada da ed. 1884, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1981.
- Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, *Capitania Geral dos Açores*, Ilha do Pico, Juiz de Fora, Correspondência, 1801-1828, Mç. 36.
- Dabney, Roxana, *Anais da Família Dabney no Faial*, 3 Vols., Angra do Heroísmo; Horta, Instituto Açoriano de Cultura; Núcleo Cultural da Horta, 2004.
- Dabney, Roxana Lewis (Compil.), *Annals of the Dabney Family in Fayal*, 3 vols., [Boston], Ed. for private circulation, [1899].
- *Dennis Wood Abstracts*, (Copied from the original at the New Bedford Public Library, 1981), 8 vols. + 1 vol. Index, 1831-1873.
- IAC-Instituto Açoriano de Cultura, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, 2 CD, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005. (Edição efectuada com base na digitalização dos microfimes existentes nos U. S. National Archives, *Portugal, Consular Despatches, Fayal, Azores, 1793-1897*, T203, 11 rolls).
- New Bedford Whaling Museum Research Library, *Manuscript Collections*.
- New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log-books and journals Collections*.
- New Bedford Whaling Museum Research Library, *New Bedford Port Society Seamen's Register*.
- *ODHS Manuscript Collections Inventory*.
- Office of Immigration Statistics, *2009 Yearbook of Immigration Statistics*, U.S. - Department of Homeland Security, 2010.
- *Relatórios sobre o estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente e Ilhas*.
- *Ship Registers of New Bedford, Massachusetts*, (Compil. by the Survey of Federal Archives Division of Professional and Service Projects. Work Projects Administration), Boston, The National Archives Project, 1940, vol. II, 1851-1865.
- *State Records Authority of New South Wales: Shipping Master's Office; CGS 13278, Passengers arriving 1855-1922*.

Estudos

AFONSO, João, "Baleação pelos Açores na dinâmica Atlântica desde o século XVIII" in *Boletim do Instituto da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLV, t. II, 1987, pp. 1275-1289.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- , *Mar de Baleias e de Baleeiros*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1998.
- ALBION, Robert G.; BAKER, William A.; LABAREE, Benjamin W., *New England and the Sea*, Middletown, Wesleyan University Press, 1972.
- ALMEIDA, Onésimo Teotónio, *O peso do hífen. Ensaio sobre a experiência luso-americana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2010.
- AMARAL, Pat, *They ploughed the seas. Profiles of Azorean Master Mariners*, St. Petersburg Fla., Valkyrie Press, 1978.
- ARAÚJO, Valente, *O Resgate de uma memória: Sub-Prefeitos, Administradores Gerais, Governadores Civis do Distrito Autónomo da Horta (1831-1975)*, Horta, Ed. do Autor, 2007.
- ASHLEY, Clifford W., *The Yankee Whaler*, Garden City; New York, Halcyon House, 1942.
- BAILYN, Bernard, *Atlantic History. Concept and contours*, Cambridge; London, Harvard University, 2005.
- BAKER, Alice, *A Summer in the Azores with a glimpse of Madeira*, Boston, s.n. 1882.
- BARRÉ, Michel, *Les dernières chasses au cachalot. Açores*, Paris, Éditions du Gerfaut, 2003.
- BOID, Captain, *A description of the Azores, or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, statistical, etc., and on their hitherto neglected condition*, London, Bull and Churton, 1834.
- BORGES, Naír Odete da Câmara, *Influência anglo-americana no falar da ilha de S. Miguel (Açores)*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1960.
- BROWNE, J. Ross, *Etchings of a whaling cruise*, (1.^a ed. 1846), Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 1968.
- BUSCH, Briton Cooper, *Whaling will never do for me. The American whaleman in the Nineteenth Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 1994.
- CHATTERTON, E. Keble, *Whales and whaling*, New York, William Farquhar Payson, [1931].
- CLARKE, Robert, “Open Boat Whaling in the Azores. The history and present methods of a relic industry”, in *Discovery Reports*, Cambridge, Cambridge University Press, 1954, Vol. XXVI, pp. 281-354.
- CAPTAIN'S Specific Orders (The)*, New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1981.
- COELHO, Manuel de Ávila, “A freguesia de Nossa Senhora da Piedade na Ilha do Pico”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 1961, Vol. 2, n.º 3, p. 324.
- , “Vocabulário das ilhas do Faial e Pico, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol.3, n.º 2, pp. 231-390.
- CORSÉPIUS, Yolanda, *Documentos enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Janeiro 1839 e Novembro 1862 existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Ed. do Autor, 2001.
- , *Mapas enviados pela Capitania do Porto da Horta entre Setembro 1838 e Dezembro 1844 existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Ed. do Autor, 2002.
- , *Mapas das entradas e saídas do Porto da Horta entre Janeiro de 1845 e Dezembro de 1850, enviados pelo Capitão do Porto ao General da Marinha e existentes no Arquivo Central da Marinha*, Horta, Edição do Observatório do Mar dos Açores, 2008.
- COSTA, Ricardo Manuel Madruga da, *O Século Dabney. Uma perspectiva das relações entre os Açores e os Estados Unidos da América à luz da correspondência consular. 1806-1892*, Ponta

Bibliografia

- Delgada, Universidade dos Açores, 2009. (Trabalho de pós-doutoramento, policopiado, com um exemplar disponível nos Serviços de Documentação da Universidade dos Açores; também disponível em versão digital em <http://www.nch.pt/biblioteca-virtual/outras-publicacoes.html>). (Citado nas notas também como *Correspondência Consular*).
- , “Algumas notas sobre o 1.º Cônsul Geral dos EUA nos Açores e um contributo para uma bibliografia sobre os Dabney”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. X, pp. 89-140.
- , “O Século Dabney no Fayal. Subsídios para a compreensão de uma estratégia”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. XII, 1996-97, pp. 143-150.
- , *Açores. Western Islands. Um contributo para o estudo do turismo nos Açores*, Horta, Direcção Regional de Turismo, 1989.
- , *De New Bedford aos Mares do Sul. Uma viagem da barca «Sea Ranger» com escala pelo Fayal em 1869*, Horta-Fayal, Núcleo Cultural da Horta, 2008.
- , “O jornal «Whalemen’s Shipping List, and Merchant’s Transcript», in Carlos Cordeiro; Susana Serpa Silva (Coord.), *A História da Imprensa e a Imprensa na História. O contributo dos Açores*, Ponta Delgada, Centro de Estudos Gaspar Frutuoso; Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX, 2009, pp. 127-145.
- , “Aspectos da administração na ilha do Faial no tempo do governador militar Diogo Tomás de Ruxleben”, in *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana. Séculos XV a XX*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2011, pp. 313-360.
- , *Os Açores em finais do regime de Capitania-Geral. 1800-1820*, 3 vols., Horta, Núcleo Cultural da Horta; Câmara Municipal da Horta, 2005.
- , “Breves notas para a História do Porto da Horta (Seguidas da transcrição da correspondência Dabney-Bensaúde), in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. XII, 1996-97, pp. 9-109.
- , “A propósito da Horta dos Cabos Submarinos. A relevância do Faial na construção da civilização atlântica” in *O Porto da Horta na História do Atlântico. O tempo dos Cabos Submarinos*, Horta, Associação dos Antigos Alunos do Liceu da Horta, 2011.
- , “A emigração do Faial para os Estados Unidos da América no Século XIX – Uma interpretação”, in *Colóquio Internacional Comunidades Euro-Atlânticas nos Estados Unidos da América. Experiências da emigração da Galiza e dos Açores*, Horta, Ed. da FLAD, 2012. (No prelo).
- , “A valia estratégica dos Açores na manobra naval da Guerra da Secessão Americana”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. 19, 2010, pp. 373-386.
- , “A imagem da Ilha do Faial nos desenhos de Samuel Longfellow”, in Mário Viana (coord.), *História da ilha do Faial. Das origens a 1833*, Horta, Câmara Municipal da Horta, 2010, vol. II, pp. 159-189.
- DANA Jr., Richard Henry, *The Seaman’s Friend. A treatise on practical seamanship*, Mineola; New York, Dover Publications, 1997.
- DAVIS, Lance E.; GALLMAN, Robert E.; GLEITER, Karin, *In pursuit of Leviathan. Technology, and profits in American Whaling, 1816-1906*, Chicago; London, The University of Chicago Press, 1997.
- DOLIN, Eric Jay, *Leviathan. The History of Whaling in America*, New York; London, W. W. Norton & Company, 2007.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- DOTY, William F., *Esboço Histórico do Consulado Americano nos Açores. American Consular Service Azores Historical Sketch of office*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2006.
- DULLES, Foster Rhea, *Lowered Boats. The Chronicle of American Whaling*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1933.
- DUNCAN, T. Bentley, *Atlantic islands Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century commerce and navigation*, Chicago; London, The University of Chicago Press, 1972.
- DYER, Michael P. , “«Expressly placed to facilitate navigation»: North Atlantic islands, their advantages and impacts, 1769-1924”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 18, pp.221-240, *maxime* pp. 232-236.
- ELY, Ben-Ezra Stiles, “*There she blows*”: *a narrative of a whaling voyage, in the Indian and South Atlantic Oceans*, (reimpressão da edição de 1849), Middletown, Wesleyan University Press, 1971.
- FORJAZ, Cândido Pamplona, “O «Alabama». Um episódio da Guerra da Secessão da América do Norte em águas terceirenses”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, vol. 17, 1959, pp. 275-282.
- FRANCIS, Daniel, *The Great Chase. A History of World Whaling*, Toronto; New York, Penguin Books, 1991.
- FROST, John, *The Panorama of Nations: comprising the characteristics of courage, perseverance, enterprise, cunning, shrewdness, vivacity, ingenuity, contempt of danger and of death exhibited by people of the principal nations of the world, as illustrated in narratives of peril and adventure*, Auburn; Buffalo, Ed. John E. Beardsley, 1852.
- GARDENER, Stanton (Ed.), *The Captain's Best Mate. The Journal of Mary Chipman Lawrence on the whaler Addison 1856-1860*, Providence, Brown University Press, 1966.
- GOMES, Francisco António N. P., *O Canal da América*, Lajes das Flores, Ed. da Câmara Municipal das Lajes das Flores, 1988.
- , *A Caça à Baleia nas Flores*, Lajes das Flores, Edição da Câmara Municipal das Lajes das Flores, 1988.
- GOMES, Francisco António Nunes Pimentel, *A Ilha das Flores: Da redescoberta à actualidade (Subsídios para a sua História)*, Lajes das Flores, Câmara Municipal das Flores, 1997.
- , “Os Açores e a frota baleeira americana” in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2009, n.º 18, pp. 385-382.
- GOMES, Francisco, “As baleeiras do porto da Horta”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, vol. X, 1991-92, pp. 145-149.
- GOODE, George Brown, *The fisheries and fishery industries of the United States*, (Section V History and methods of the fisheries), Washington, Government Printing Office, Vol. II, 1887.
- , *The fisheries and fishery industries of the United States*, (Section V History and methods of the fisheries), Plates, Washington, Government Printing Office, 1887.
- HAWES, Charles Boardman, *Whaling*, New York, Doubleday Page & Company, 1924.
- HAZEN, Jacob A., *Five years before the mast or life in the fore-castle aboard a whaler and man-of-war*, 2.^a ed., Philadelphia, Willis P. Hazard, 1854.

Bibliografia

- HEGARTY, Reginald (comp.), *Returns of Whaling Vessels sailing from American Ports. (A continuation of Alexander Starbuck's «History of the American Whale Fishery» 1876-1928*, New Bedford, The Old Dartmouth Historical Society and Whaling Museum, 1959.
- HIGGINSON, Thomas Wentworth, *O Faial e os Portugueses*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2009
- HOHMAN, Elmo Paul, *The American whaleman. A study of life and labor in the whaling industry*, New York; London; Toronto, Longman's Green & Co., 1928
- KUGLER, Richard C., s.v. "Whaling", in *The Encyclopedia Americana*, International Edition, Danbury, Grolier, 2001, vol. 28, pp. 683-685.
- JOURNAL of Annie Holmes Ricketson on the whaleship A. R. Tucker. 1871-1874(The)*, New Bedford, Dartmouth Historical Society, 1958.
- LEAVITT, John, *The Charles W. Morgan*, Mystic, Mystic Seaport, 1973.
- LIMA, Marcelino, *Anais do Município da Horta*, Famalicão, Oficina Minerva, 1940.
- , "Vocabulário Regional das ilhas do Faial e Pico", in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. 1, n.º 2, 1957, pp. 107-141.
- LUND, Judith Navas, *Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports. A compilation of sources*, New Bedford; Sharon; Gloucester, New Bedford Whaling Museum; The Kendal Whaling Museum and Ten Pound Island Book Co., 2001.
- MACEY, Obed, *The History of Nantucket. Being a compedious account of the first settlement of the island by the English. Together with the rise and progress of the whale fishery*, 2.^a ed., Clifton, Augustus M. Kelley, 1972.
- MARTIN, Kenneth R., "Heavy Weather and Hard Luck": *Portsmouth Goes Whaling*, The Portsmouth Marine Society, Ed. Peter E. Randall Publisher, 1998.
- MARVEL, William, *The Alabama and the Kearsarge: The sailor's Civil War*, Chapel Hill; London, The University of North Carolina Press, 1996.
- MAWER, Granville Allen, *Ahab's Trade. The saga of South Seas whaling*, New York, St. Martin's Press, 1999.
- MELO, Dias de, *Pedras Negras*, Lisboa, Veja, 1985.
- MELVILLE, Herman, *Moby-Dick*, New York, Signet Classic, 1998.
- MENESES, Avelino de Freitas de, "A preponderância geoeconómica do Faial na conjuntura açoriana de Setecentos", in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, Vol. IX, 1989-90, pp. 3-21.
- MORISON, Samuel Eliot, *Whaler out of New Bedford*, New Bedford, Old Dartmouth Historical Society, 1962.
- , *The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860*, Boston, Northeastern University Press, 1979.
- NEW Bedford Voyage(A)*, New Bedford, New Bedford Whaling Museum Education Department, s.d.
- OLD shipping days in Boston*, Boston, Printed for the State Street Trust Company, 1918.
- OLMSTED, Francis Allyn, *Incidents of a whaling voyage to which are added observations on the scenery, manners and customs and missionary stations of the Sandwich and Society islands*, Rutland; Tokyo, Charles E Tuttle Co., 1969.
- PATRIMÓNIO baleeiro dos Açores. Herança e Memória*, (Textos de Manuel Costa Jr.), [Lajes do Pico], Direcção Regional da Cultura; Museu do Pico, 2011.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

- PEREIRA, Laura C., “Found in New Bedford’s Sea Chest: the history of the Ocean Rovers, *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, 2009, n.º 18, pp. 375-383.
- PHILBRICK, Nathaniel, *In the heart of the Sea. The tragedy of the whaleship Essex*, New York, Viking, 2000.
- PURDY, John, *Memoir, descriptive and explanatory, to accompany the new chart of the Atlantic Ocean: and comprising instructions, general and particular, for the navigation of the sea*, London, Printed for R. H. Laurie, 1822.
- PURRINGTON, Philip F., *4 Years A-whaling* (Charles S. Raleigh, illustrator), Barre, Mass., Barre Publishers, 1972.
- RUSSELL, James, “From New Bedford to the Western Islands: The Azorean-American cultural exchange of the 19th Century”, in *Património baleeiro dos Açores. Herança e modernidade*, [Lajes do Pico], Direcção Regional da Cultura; Museu do Pico, 2011, pp. 96-99 (Na secção dedicada ao *Seminário Internacional, Baleação, Memória e Identidade: Uma perspectiva multicultural*).
- SAILOR Charley, *Life in a whaler, or Perils and adventures in the tropical seas*, London, Ward, Lock & Bowder, Limited, s.d.
- SERRÃO, Joel, *A Emigração Portuguesa*, 4.^a ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1982.
- SILVA, Reinaldo, *Representations of the Portuguese in American Literature*, North Dartmouth, University of Massachusetts Dartmouth, 2008
- SILVEIRA, Pedro da, *Fui ao Mar buscar laranjas 1*, Angra do Heroísmo, Direcção Regional da Cultura, 1999.
- REBELO, Ernesto, *There ... She Blows! ...*, Lajes do Pico, Museu dos Baleeiros, 1982.
- SHERMAN, Stuart C., *The Voice of the Whaleman. With an account of the Nicholson Whaling Collection*, Providence, Providence Public Library, 1965
- SPEARS, John R., *The story of the New England whalers*, New York, The Macmillan Company, 1910.
- STACKPOLE, Edouard A. , *The Sea-Hunters. The New England whalemens during two centuries. 1635-1835*, Philadelphia; New York, J. B. Lippincott Company, 1953.
- STARBUCK, Alexander, *The history of Nantucket. County, island, and town. Including genealogies of first settlers*, Rutland, Charles E. Tuttle Company: Publishers, 1969.
- , *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989.
- STEIN, Douglas L., *American Maritime Documents. 1776-1860*, Mystic, Mystic Seaport Museum, 1992.
- TAYLOR, Nathaniel W., *Life on a whaler or Antarctic adventures in the Isle of Desolation*, New London, Howard Palmer, 1929.
- TERRA, Florêncio, “A caça à baleia nos Açores”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, vol. I, n.º 3, p. 194.
- THOMAS, J.; BALDWIN, T. (Ed.), *Lippincott’s Pronouncing Gazetteer. A complete pronouncing gazetter, or geographical dictionary, of the world. Containing a notice and the pronunciation of the names of nearly one hundred thousand places. With the most recent and authentic information respective the countries, islands, rivers, mountains, cities, towns, &c. in every portion of the Globe*, 2 vols., Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1858.

Bibliografia

- TWAIN, Mark, *A viagem dos Inocentes*, Lisboa, Tinta-da-China, 2009.
- VERMETTE, Mary T. Silvia, “Azoreans in American Whaling”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLIX, 1991, pp. 405-468.
- VIANA, Mário (Coord.), *História da Ilha do Faial* (das origens a 1833), Vol. II, Património cartográfico e artístico, Horta, Câmara Municipal da Horta, 2010.
- VIEIRA, João A. Gomes, *O Homem e o Mar. Participação portuguesa (Açorianos e Cabo-Verdeanos) na baleação americana*, Lisboa, Ed. Medialand Lda., 2007.
- VERRILL, A. Hyatt, *The Real Story of the Whaler. Whaling, past and present*, New York; London, D. Appleton and Company, 1916.
- WARRIN, Donald, *So ends this day. The Portuguese in American Whaling. 1765-1927*, Dartmouth, Center for Portuguese Studies and Culture, University of Massachusetts, 2010.
- WHEELER, Douglas L., “The Azores and the United States (1787-1987): Two hundred years of shared history”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, Vol. XLV, t. 1, 1987, pp. 55-71.
- WHITECAR Jr., William B., *Four years aboard the whaleship. Embracing cruises in the Pacific, Atlantic, Indian, and Antarctic Oceans, in the years 1855, '6, '7, '8, '9*, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1864.
- WHITING, Emma Mayhew; BEETLE, Hough Henry, *Whaling Wives*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1953.
- WILLIAMS, Jerry R., *In pursuit of their dreams. A History of Azorean Immigration to the United States*, Center for Portuguese Studies and Culture, University of Massachusetts Dartmouth, 2005.

Revistas e Jornais

- Colecção do *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*.
- Jornal *O Açor*.
- Jornal *O Açoriano*.
- Jornal *Correio da Horta*.
- Jornal *Daily Evening Standard*, [New Bedford].
- Jornal *O Fayalense*.
- Jornal *Republican Standard* [New Bedford].
- Jornal *Whalemen's Shipping List, and Merchant's Transcript*.

Internet

- <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx>
- <http://memory.loc.gov/ll/11ej/001/0000/00600053.gif>
- http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/D?hlaw:5:./temp/~ammem_m7YP::@@@mdb=...

ANEXOS

Anexo I

Transcrição de Excertos de Diários

EXCERTO DO DIÁRIO DE CALEB F. HUNT

Segue-se o excerto de um diário pessoal da autoria de Caleb F. Hunt¹. Começa no dia 28 de Abril de 1865 com viagens terrestres para Boston; apanhou vapor para Provincetown. A 1 de Maio embarcou na escuna *S. R. Loper*; cearam a bordo e partiram de facto a 4 de Maio². Sobre Caleb F. Hunter, de acordo com informação gentilmente facultada por Mrs. Laura C. Pereira, directora da New Bedford Whaling Museum Research Library, pouco se sabe. Será natural de Randolph, Mass. e além de ter participado na Guerra Civil, exerceu a profissão de contabilista. Nada consta quanto a ter-se destacado em qualquer outro domínio ou actividade em especial.

[.....]

12 Setembro (p. 46)

“About 10. o'clock [...] a voice from aloft [...] land ho! Distant about 50 m. supposed to be Flores one of the Western or Azores Islands – also at the same time saw Corvo another of the same group – steered for them // until 5 o'clock when we hove to and are now ½ past 6 o'clock PM laying off and on. Shall go in tomorrow if we can possibly get in. Now about 2 m. from it that is according to account. The land first looked like a thunder cloud as home in Randolph [...]. Making [...] to put onions & potatoes in (recruits) made by pending two wooden hoops [...] very good baskets for the purpose.

13 Sep.

A fine morn & day – in health. Saw Pico about 2 o'clock PM but not visible from deck. Have seen vessels probably sailing from Fayal turning to Flores. Left Flores astern this morn.

¹ New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log-books and journals Collections*, Log. # 188.

² Sobre a identificação e características da viagem do *S. R. Loper*, ver Judith Navas Lund, *Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports. A compilation of sources*, New Bedford; Sharon; Gloucester, New Bedford Whaling Museum; The Kendal Whaling Museum and Ten Pound Island Book Co., 2001, p. 648. Ver tb. Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989, pp. 608-609.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

and steered for Fayal. Got tea out to-day making two boxes. Expected to be in Fayal to-morrow. Got a green table cloth from [...] to spread on table while in port. Ship keeper send for me. //

14 Sep.

An unpleasant morn & day – clouds nearby all day. Saw Fayal & Pico [the] population of former 35000 & that of latter 40000 – Ran direct for Fayal, which port we reached about noon, but not before Jim of L. B. had fastened and got aboard a good fat porpoise from whom we shall have some nice price etc. Furled all sails dropped anchor and commenced to make ready for painting as washing sides etc. Cap. Went ashore as quick as possible and sent some potatoes & onions. Very nice looking ones. Can pass better judgement in morning. It is a nice & splendid place. Had a nice rest to-night riding at anchor. The police watch came aboard to stop smuggling etc.

15 Fri

A raining morn but a fine day commenced to paint in forenoon. Squally in afternoon. Capt. sent us some fresh meat this morn. Had a good stew for dinner. Also //a nice beef steak for supper. Cap. Also sent us some apples & peaches. Apples small but luscious & good. Peaches small. Hard and not fit to eat scarcely. Got some figs just as they come from the tree, only got two. Very good. Landed oil 65 bbls.

16 Sat

[Raining] during night & morn. Fine the rest of day. Had some figs sent to day. Very nice but they made my tongue very sore. There are several whaling vessels laying at anchor here. A French merchantman & a Portuguese packet. Also an English merchantman and an American ship as supposed.

Had beefsteak breakfast roast beef for dinner & beefsteak for supper. Cook left on yesterday to go home at Pico and is to stop three days. Cap. has been ashore nearly all the time.

19 Tues.

A splendid morn & day. In health. The Starboard watch went ashore to day to stop 24 hours. Went in morn. Taking in potatoes & onions. Also water.

20 Wed.

A splendid morn & day. In health. Are still in port. The Larboard watch went ashore. Myself among the number. Not one of the L. watch came aboard at the appointed time. Some in jail. Others run away men, and one too drunk and having no clothes to come aboard in only a pair of drawers & shirt. After getting him drunk he was robbed of his money & clothing by some of the watch. And thus jack gets used when ashore if intoxicated. I had a good time ashore. After going from schooner in a shore boat to the wharf went down to the market a very queer look- //

20 Wed.

ing place for a market should judge from looking at it was a resting place for the common people composing about an acre paved with stones and the fruit laid out to sell. After eating some fruit (by the way getting some money first) and getting a pint of milk. Old Randolph produces. Also went to see the fellows who got into jail. For [housebreaking] after walking around sometimes. Augustus Maer & myself went to the Consuls' office for permission to go in his garden for the purpose of looking around. Got permission to pass in. T'was a grand sight it contains every kind of trees that will grow on the island in the world. I cannot describe the scene. Imagination can only form a faint idea of its magnificence. Nature with artificial endowment has made it almost a Paradise. Came aboard at night very well satisfied with our liberty. A fine sleep this night //

21 Thus.

A fine morn & day. In health. Are still in port painting up vessel. All but two of the L. watch came back this morn. The two supposed to be runaways.

22 Fri.

A fine morn & day- In good health. Are still in port preparing to go to sea. Paddy of Starboard watch came aboard this morn. Too much liberty. Allowed 24 h. gone 72 hours. Mate was excited to anger and gave him a kick for non appearance at the appointed time. Drunk.

23 Sat.

A splendid morn & day in health and still in port. At our ease at anchor. Three of the Starboard watch were brought aboard to day and put in irons to remain I don't know how long. As long as they are a mind to. When they consent to come to duty they can have them in shackels. Not before. Our ship keeper went ashore in afternoon discharged. Reason incompetency. Gave me blanket. Also the new came aboard at night. The 2nd mate & crew and boatsteers went a gamming at night. Are preparing to go to sea. Shall no doubt go to morrow. //

24 Sun.

A fine and splendid morn & day in health. Got up at 3 o'clock AM and called cook to get breakfast. Weighed anchor at 7 o'clock and got underweight about 8 or 9 o'clock AM before breakfast, sailing out of Fayal Harbor with all sails furled & run up and the star spangled banner unfurled at our masthead. May our luck be good as that of [Mary G. Curren] from Princetown, Mass. Out only 4 weeks longer than ourselves & 400 bbls. of sperm oil which can be called getting oil fast. Sailed out of the harbor of Fayal with moderate breeze. Had been out about four hours when we shipped 3 Portuguese men for forward hands & a cabin boy – good looking men. They came in a board with more men but only those were chosen. From present appearances they are good looking men but may be deceived. The three men are still in irons. Living on hardtack & cold water.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

[.....]

EXCERTO DO DIÁRIO DE MRS. HARRIET C. ALLEN

O texto seguinte constitui parte de um diário escrito por Mrs. Harriet C. Allen, esposa do Cap. David E. Allen, comandante da barca *Merlin* da praça de New Bedford³. Além da esposa seguiam a bordo os filhos, Henry e Nellie. A partida verificou-se a 23 de Junho de 1868 e o regresso a New Bedford deu-se a 3 de Abril de 1872⁴.

[.....]

Aug 10. Monday

Passed between Corvo & Flores, had a good view. Soon after tea, a boat from St. Cruz, Flores, came off, bringing the consul. We did all land, as D. wished to give our fourth mate (Mr. Joseph), & three or four of the men, a chance to visit their homes.

Aug 12. Wednesday

Yesterday we had an early breakfast & went ashore. Landed at the same place where we landed Eleven Years ago. Stopped at the same house & saw many of the same people. The crowd at the landing was even greater than before. Nellie turned a frightened look to see if I was following, when one of the women caught her up & hurried off with her. Henry enjoyed himself thoroughly. Had a ride in one of those curious squeaking carts. Nellie was annoyed by so much kissing but she made the best of it. We had tea soon after we reached the house & dinner at two. Afterwards went on for a walk. Called at the home of the girl who had lived three years in New London [Conn]. She was a general interpreter, the only woman who could speak English. When we returned to the Custom House the Priest favoured us with his company. The most comfortable looking person we saw. One very pretty girl was knitting stockings for him. The house was crowded with people coming & going. Some with a few lemons, others with eggs, others with fancy baskets & artificial flowers. I bought a basket 23cts & a bouquet 25cts. It is too early for fruit. We have got a few lemons & some old oranges, cucumbers, figs & a large bouquet of brilliant natural flowers, 40 bushels potatoes & 4600 onions at \$2.40 per thousand. The priest said there are 12.000 inhabitants on the island. D. has shipped one man (Frank's brother) & a Steerage boy. Manuel brought

³ New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log-books and journals Collections*, Log. # 401.

⁴ Sobre a identificação e características da viagem da barca *Merlin*, ver Judith Navas Lund, *Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports. A compilation of sources*, New Bedford; Sharon; Gloucester, New Bedford Whaling Museum; The Kendal Whaling Museum and Ten Pound Island Book Co., 2001, p. 580. Ver tb. Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989, pp. 624-625. Sobre este diário ver ainda Stuart C. Sherman, *Whaling logbooks and journals. 1613-1927. An inventory of manuscript records in public collections*, New York and London, Garland Publishing, 1986, p. 243.

his mother & sisters to see me. Mr. Joseph succeeded in getting some tobacco on shore last night. The step mother of the cabin boy we had in the Platina, came to see me. She said he (Josey) came home last year & told her that he had a good home when with us. He is in New Bedford lost a leg in the Navy during the war.

Aug 13. Thursday

I am sea-sick. The children are well with cavernous appetites. D. has been curing his clothes. Every thing is getting mouldy.

Aug 18. Tuesday

Caught a porpoise. Early this morning & immediately after dinner lowered for black fish. Mr. Carr got a large one. I had a chance to see a Cuttle fish (Squid) which was in his mouth.

Aug 23. Sunday

Fine weather for many days. I have not been well since we stopped at Flores.

Aug 30. Sunday

Squally. Raised whales near the ship, lowered at first. The chance looked fine, but they started off & we got none. D. thinks they were a little [too] eager to strike. This is probably our last chance before going in. I have been writing some, lately.

Sept 3. Thursday

Spoke "Robt. Morrison" early this morning. Capt. Slocum came on board while we were at breakfast & brought me a letter & some papers from [Statira], also a letter for Frank. We were going ashore to St.a Cruz, Flores. I did not see Capt. S. there but met him on our way to the Consul's house. We passed a pleasant day. After dinner had a walk to a large garden climbed a hill behind it, from which the view was very fine. Capt. Craw of the Atlantic came on board in the evening & stayed till Eleven O'clock. It was "squally" before he left. Two of our men have deserted. "Bill" & the "Blacksmith".

Sept 6. Sunday

We are having a Gale. Were all sea-sick Friday, after being on shore. Nellie is bright now but Henry & I continue sick. I am trying to write. The children have written to Statira.

Sept 7. Monday

We expected to go in (to Fayal) but the weather is too bad.

Sep 11. Friday

The bad weather continued until today. It is fine now. Fayal & Pico in sight. Have been writing during the "spill of weather". Shall send letters to Ellen, Will, Ned, George, Statira,

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Phebe Ann, Eliza, Min Hill, Mary Hines, Lizzie H., Anne Norman, Anne Border, Mrs. Pease & Lucy.

Sep 12. Saturday

Went ashore this morning. Found the Hotel full. Was obliged to take a small room in the third storey for Nellie & I, while D. & Henry were accommodated in a home adjoining. Mrs. Allen (a daughter of Vanderbilt) with her son & his wife on there way to Lisbon & Palermo & the South of Europe generally. Capt Burke of the Fredonia with his wife & two daughters, a few other ladies. Capt Merrill, several whaling Capts. & Charlie. Capt & Mrs. [Bliven] of the Elizabeth Swift with their son about Henry's 12 years old were at the Hotel today.

Sept 14. Monday

Came on board last night. Received letters from Statira, Miss H. & Mary Hines. D. from Mr. Walker, Fred & H. Gifford. We were also with Frank. Sunday afternoon went to the public garden. It was very good. Has been very dry this season. People come eight miles from the Country, for water. Bought a little basket for Nellie & a pair of open work stockings. D. has bought a pair of pigeons. Capt Craw was on shore. He told me young Hayes was going home in the Fredonia. I rolled those pieces of my dress into a bundle, wrote a very hasty note, & sent them to Statira by Hayes.

[.....]

EXCERTO DO DIÁRIO DE UM *GREEN HAND* – FREDERICK CADY

No dia 20 de Junho de 1847 a galera *Julian*, tendo por comandante o Cap. Cyrus Taber, deu início a uma viagem com destino ao Índico e sobre a qual trata este diário de Frederick Cady⁵. Com passagem pelo Faial, a *Julian* empreendeu uma longa viagem, regressando a New Bedford a 8 de Maio de 1851⁶. É Stuart Sherman que nos dá indicação de que o diário de bordo seria, em parte da viagem, mantido por Frederick Cady⁷. Pela lista de tripulantes que consta do próprio diário, não se trata de um dos oficiais mas, simplesmente, de um marinheiro sem experiência.

No que respeita à ilha do Faial a mesma lista de tripulantes contém indicações interessantes. Um dos trancadores é um português de nome Joseph e um dos *ship keepers* chama-se António

⁵ New Bedford Whaling Museum Research Library, *Log-books and journals Collections*, Log. # 404.

⁶ Sobre esta viagem ver Judith Navas Lund, *Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports. A compilation of sources*, New Bedford; Sharon; Gloucester, New Bedford Waling Museum; The Kendal Whaling Museum and Ten Pound Island Book Co., 2001, p. 543. Ver tb. Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Secaucus, Castle Books, 1989, pp. 444-445.

⁷ Sobre este diário ver Stuart C. Sherman, *Whaling logbooks and journals. 1613-1927. An inventory of manuscript records in public collections*, New York and London, Garland Publishing, 1986, p. 203.

e é igualmente português, o mesmo acontecendo com Francis António que é marinheiro. Para além disto, ficamos a saber que outro marinheiro, Joseph Sarmiento foi embarcado no Faial e um dos *green hands*, W. Nims, foi desembarcado na mesma ilha por motivo de doença.

A seguir faz-se a transcrição de uma parte do diário, introduzindo-se arbitrariamente pontuação num texto desenvolvido sem qualquer pausa e sem uso de maiúsculas que permitam separar parágrafos.

[.....]

July 1st Wind fair 12 o'clock oil tried out and decks clean. Two whales seen during day but did not lower boat.

2 Wind fair good breeze 7 o'clock school of whales seen to leeward hauled main yard aback lowered 4 boats and started in pursuit come up with them but they proved to be of a kind that is of little value so let them go and pulled aboard again. 11 o'clock an herm brig passed about 1 mile astern. 2 o'clock a whale seen from mast head.

3 Wind fair good breeze. 5 o'clock sail in sight. Afternoon whales in sight from mast head.

S 4⁸ Wind fair but light. Saw school of flying fish. Beautiful day for independence.

5 Wind fair and light. Brig in sight during the day with studinsails [sic]⁹. Set at 8 in evening. Ship in sight about 1 mile to windward. School of porpoises seen 1 mile off.

6 Wind fair stiff breeze. Sail ho from mast head in forenoon. Captain came into forecastle and took all the playing cards he could find and threw them overboard.

7 Wind fair stiff breeze. Ship passed about 1 mile astern. Afternoon sent down royal yards. Whale seen about sundown. Setting up rigging during the day.

8 Wind fair and strong in morning. Sail seen from mast head. 7 o'clock furled top gallant sails. 8 rain with thunder and lightening. Squally during the night.

9 Wind fair and squally with rain. About 4 o'clock afternoon land ho from mast head. Looked ahead and saw the // the island of Flores about 5 ms ahead veiled in thick fog. We ran in within about 1 mile and hove main yard aback. At night stood off and on.

⁸ A inserção do "S" à margem significará Sunday.

⁹ Certamente refere-se a "studdingsails", cf. Richard Henry Dana Jr., *The Seaman's Friend. A treatise on practical seamanship*, Mineola; New York, Dover Publications, 1997, p. 125.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

10 Light wind. Ran round to the town of Santo Cruze [sic] and lowered away boat and captain went ashore. In afternoon sent off boat load of onions, cabbages etc. The crew brought off cheese, oranges, baskets etc. to barter with the men. At 6 o'clock captain came on board. We filled away and stood for the island of Fayal to get some potatoes not being able to get any at Flores. In evening fiddling and dancing.

S 11 Wind fair and light. We left Barks Dragon and Bartholomew Gosnold and a brig at Flores.

12 Wind fair good breeze. At 7 o'clock the islands of Pico and Fayal in plain sight about 10 miles ahead. 9 o'clock hove main yard aback opposite of the town and a boat went ashore with captain. In short time came back and took two passengers and one sick man ashore. The shore boats came along side with apricots, plums, cheese, eggs, figs, baskets etc to barter with the crew. About noon boat came off with the vegetables but did not get any potatoes. At 4 boat came back and I had liberty to go on shore and an odd looking place I found it to be with narrow streets and stone houses plastered as white as snow, with earthen roofs. In the lower part of the town almost every door you pass is grog shop. At sun down went on board having shipped 2 men and stood out to sea bound for Tisara [sic]¹⁰ another of the Azores to get some potatoes if possible.

13 Wind fair good breeze. At sunrise we were passing between the islands of Grassao [sic]¹¹ and St Georges in company with ship Liverpool. The steam packet Bremen from West Indies bound to England touched at Fayal while we were there. At 12 o'clock island of Tirsara [sic] in sight. We ran in and got becalmed about 4 o'clock and drifted close to the rocks so // we were obliged to lower boats and pull away and lay off until morning.

[.....]

¹⁰ Terceira.

¹¹ Graciosa.

Anexo II

Quadro I

Lista de Marinheiros Americanos Desembarcados na Horta entre 1 de Janeiro e 30 de Novembro de 1834

NOMES DOS MARINHEIROS	CLASSE DE NAVIO	NOMES DOS NAVIOS	ARMADORES	PORTO DE REGISTO	VALORES DESPENDIDOS (US\$)
[J. Pell]	Galera	Rousseau	Charles W. Morgan	New Bedford	60,27
James Green	“	Flora	N. & W.W. Billings	“ “	10,90
Pardon Howland	“	London Packet	Burgess & Howland	“ “	133,72
Jesse Ludlow	“	Electra	William Williams	New London	111,32
William J. King	“	Main	C. Sawin	Fairhaven	33,04
Prince William	“	Falcon	David Briggs	New Bedford	58,43
Henry Augustus	“	Good Return	Henry Taber	“ “	49,97
Levi R. Tobey	“	Grand Turk	Abraham Barker	“ “	79,93
Myron C. Thatcher	“	Clay	Hezekiah Chase	Boston	67,12
Thomas Wentworth	“	“	“ “	“	78,95
John W. Downing	Barca (Inglesa)	Mary	[?]	[?]	18,52
Edward Waggoner	Galera	General Pike	Oliver Crocker	New Bedford	96,87
Wells Proudfoot	“	“ “	“ “	“ “	100,25
George Case	“	Neptune	S. B. Hunting	Sag Harbor	42,85
Samuel Mason	[Vindo da Graciosa]				78,94

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Continuação da página anterior

Isaac Davis	Galera	Averick	John A. Parker	New Bedford	1,08
NOMES DOS MARINHEIROS	CLASSE DE NAVIO	NOMES DOS NAVIOS	ARMADORES	PORTO DE REGISTO	VALORES DESPENDIDOS (US\$)
Nelson H. Carfield	“	Hope	[Sallins] Collins	“ “	94,72
William G. Smith	Brigue	Pocahontas	Aron B. Gibbs	“ “	5,16
Edward Wood	Galera	Phebe	C. Mitchell & Co.	Nantucket	74,58
Frederick A. Dix	[Vindo das Flores]				67,84
George Leslie	Galera	Condor	Charles W. Morgan	New Bedford	15,16
William G. Dyer	“	Pacific	Richard Mitchell	Nantucket	19,20
					1.298,92

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.83.

DOCUMENTO 1

ORIGINAL - IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.83

ANOTAÇÃO CONSTANTE DAS “OBSERVAÇÕES GERAIS” DO MAPA DAS TAXAS CONSULARES DATADO DE DEZEMBRO DE 1835.

“On the arrival of a vessel at this port [Horta] the masters presence is required at the Military Governor the sub prefect & the chief police officer & when ready to sail a personal attendance is required with the Captain at the Customs House to obtain the clearance. A list of the vessels crew signed by the consul must be sent to the head office of police for him to sign, the clearance and crew lists are than attached to a petition addressed to the Sub Prefect on receiving his permission to depart the documents are attached to a petition addressed to the Military Governor who annexes his permission to leave. The whole are then sent to the officer of the principal fort & than to the Captain of the Port. For this service & the fee for deposit of ships Papers the sum of twelve Dollars has been charged which I believe is the [least that] is paid in any port under the dominion of Portugal, it has been charged under the head of consular & brockage fees the latter qualification was probably introduced to avoid conflicting with the law, which of course did not contemplate such service. Six Dollars are charged for vessels that do not come to anchor”.

DOCUMENTO 2

ORIGINAL: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.207.

TERMOS DE UM CONTRATO DE FRETAMENTO PARA TRANSPORTE DE REPATRIADOS DO FAIAL PARA OS E.U.A. EM 1845

“Statement in relation to the charter &c.&c. of Schooner Amizade to convey forty destitute american seamen to Boston.

Paid charter of schooner Amizade to Boston Newfoundland and Fayal	1:620\$000
Expenses as per account retro	686\$180
Port charges estimated at	250\$000
Cr:	
By amount received of Capt. Williams	40\$000
“ passages of seamen to Boston for acct of Government	1:600\$000
“ freight of 1100 quintals fish from S.t Johns to Fayal	550\$000
“ “ 150[?] casks wine from Fayal to Boston	261\$000
Remains [?] after voyage	
Fayal 24 th July 1845 Cha.s W. Dabney”	

DOCUMENTO 3

ORIGINAL: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.206.

CONTA RELATIVA ÀS PROVISÕES EMBARCADAS NA ESCUNA AMIZADE PARA SUSTENTO DE MARINHEIROS REPATRIADOS DO FAIAL PARA OS E.U.A. EM 1845

“Account of Cost of Provisions and expenses incurred in fitting the Portuguese Schooner *Amizade* to take forty destitute seamen from hence to Boston by order of the Consul of the United States.

[1845]		
[July 17]	500 feet boards 15\$000 116 ft joist for berths 5\$800	20\$800
	6 lbs nails 1\$080 78 ft joist 3\$900 166 feet boards 4\$980	9\$960
	366 feet boards 10\$980 7 lbs nails 1\$260	12\$240

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Continuação da página anterior

310 “ “ 9\$300 2lbs nails 360	9\$660
6.000 sticks 12\$000 10 alq.s [meal] & grinding 5\$600	17\$600
1600 lbs bread 96\$000 220 lbs of flour 11\$000	107\$000
200 lbs sugar 20\$000 200 lbs rice 20\$000	40\$000
10 alq.rs beans 7\$000 150 alq.rs potatoes 15\$000	22\$000
3000 onions 6\$000 24 cabbages & 24 pumpkins 2\$880	8\$800
120 lbs coffee 16\$800 6lbs pepper 1\$800	18\$600
16 can.s venigar 3\$200 22 oun.s molasses 7\$920	11\$120
2 lbs nails 360 24 bags 12\$000 20 barrels 4\$800	17\$160
2 quintals codfish 15\$000 20 cases 2\$000	17\$000
5 barrels beef 80\$000 3 barrels pork 54\$000	13\$000
7 [?] 3\$500 6 plates 430 20 spoons	5\$980
A cooking stove 50\$000 making extra boilers 4\$800	54\$800
Porterage and lighterage of above	7\$000
200 lbs fresh beef 7\$000 oil 1760 lamp 720	9\$480
Carpenters on board and on shore	11\$000
39 half pipes for water 136\$500	136\$500
Filling and lighterage a 200 rs	7\$800
70 hampers and filling same a 100 rs	7\$000
	R 686\$180
Fayal 24 th July 1845 Daniel Th.s Curry”	

DOCUMENTO 4

ORIGINAL: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc. 304.

RELAÇÃO DE MARINHEIROS REPATRIADOS DO FAIAL PARA OS E.U.A. NO 4.º TRIMESTRE DE 1855

“Statement of Vessels which have sailed for the United States during the quarter ending Dec.r 31st 1855 & seamen sent home in them

VESSELS	TONNAGE	SEAMEN
Young America	174	Smalley, Petty & Watkins
Alfred	184	Johnson, [?], & Welsh
J. H. Gould	186	Bourn, Finley, Smith, Tates, Simmons & Closs

Continua na página seguinte

Continuação da página anterior

VESSELS	TONNAGE	SEAMEN
Melita	198	Silva, Hawkins & [?]
Azor	431	Watchon, Correa, Bridgeham, Davis, Pakard, [?], Gowland & Tripp
Northern Belle	208	French, Edgar, Doss & Wilson
H. Roscoe	116	John [?]
Fayal 31 st Dec. 1855 Cha.s W. Dabney”		

DOCUMENTO 5

ORIGINAL: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc. 308.

RELAÇÃO DO PESSOAL CONSULAR DOS E.U.A. NOS AÇORES EM 1856

“List of persons employed by the Consul of the US for the Azores in the Consular Dep.t of this business.

NAME	PLACE OF BIRTH	OF WHAT COUNTRY CITIZEN	RANK	DATE OF NOMINATION
Fred.k Dabney	Fayal	United States	Deputy consul for the Azores	July 12 th 1837
John P. Dabney	Do	Do	Deputy consul for the island of Fayal	Aug.t 15 1847
S. W. Dabney	Do	Do	Occasional assistant	
Dan.l Th.s Curry	England	British	Clerk	
Th.s Hickling	S.t Michael	U.S.	Consular Agent St. Michael	May 1834
George P. Dart	England	British	“ “ at Terceira	July 1850
Antonio X. da Silveira	Flores	Portugal	“ “ at Flores	
Antonio C. S. e Bettencourt	Graciosa	Do	“ “ at Graciosa	
Antonio M. de S. Raminha	S.t George	Do	“ “ at S.t George	
António de B. C.Machado	Pico	Do	“ “ at Pico	
Fayal 31 st Dec.r 1856 Cha.s W. Dabney”				

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DOCUMENTO 6

ORIGINAL: Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, *Capitania Geral dos Açores*, Ilha do Pico, Juiz de Fora, Correspondência, 1801-1828, Mç. 36, doc. s/n.

OFÍCIO DE 13 DE AGOSTO DE 1825 DO JUIZ DE FORA DA ILHA DO PICO PARA O CAPITÃO-GENERAL DOS AÇORES

Chegando ao meu conhecimento os boatos que se espalharão nesta Ilha, de que em alguns lugares da costa da jurisdição desta Villa tinhão sido praticados diversos e graves insultos pelos botes ou lanchas d'alguns navios Americanos empregados na pesca das baleias, procedi ao necessário exame de tais factos para sobre elles poder informar a V. Ex.a com a precisa individuação.

Do summario de tes // temunhos a que procedi sobre esta matéria, resulta que ella he um pouco menos grave do que tinha figurado, por quanto apenas tiverão lugar os seguintes acontecimentos.

No dia 18 do mez passado aportou ao lugar de Santa Cruz das Ribeiras, distante uma legoa desta Villa, um bote d'um navio que estava defronte dói dito lugar, e trazia o bote seis homens, pouco mais ou menos, com // duas espingardas e duas pistolas, carregadas. A tripulação deste bote não manifestou por factos intenção alguma hostil, antes procedeo mui civilmente com os habitantes; suspeitou-se porem que vinha como em desforra de se ter alguns dias antes feito apreensão num pouco de tabaco de contrabando que se achava em outro bote Americano: não se pôde saber se o segundo bote //era do mesmo navio que o primeiro, e igualmente se ficou ignorando o nome do navio, assim como o do Capitão. Parece/mas não he liquido/ que no dito bote armado vinha algum tabaco de contrabando; he porem certo que a tripulação não deixou em terra porção alguma de tal género.

No dia 29 do mesmo mez de Julho aportou ao lugar da Calheta, na extremidade do Sul desta Ilha, um bote pertencente tão bem a um navio Americano que se achava defronte da costa. O Guarda do Real Contracto do Tabaco naquelle lugar deo a devida busca ao bote e seus marinheiros, e por achar algum contrabando, apreendeu este e o bote e seus aparelhos. Posto tudo na possível segurança, fez o Capitão do navio / que tinha vindo // no bote / um sinal para aquelle, e logo apareceo na costa outro bote com gente armada, a qual conduzio p.a bordo a reboque o primeiro bote e tudo o que lhe pertencia, menos os aparelhos e contrabando, por estarem mais distantes. Esta gente não maltratou habitante algum, nem poderia faze-lo, por que todos fugirão. Não se soube // o nome do navio nem o do Capitão.

Isto he o que me consta não so pelo summario, mas pelas averiguações extrajudiciais eu tenho feito.

Não remetto já o summario a V. Ex.a por que apenas ante hontem o pude concluir e não houve ainda tempo para tirar delle o traslado [?] no respectivo Cartório; // e alem disso pareceo-me necessário perguntar ao Fiscal do real Contracto do Tabaco nesta Comarca, se quer tão bem

outro traslado, o qual deve ser tirado do original. [Removidos] estes embaraços, levarei o dito summario à presença de V. Ex.a. Deus Guarde a V. Ex.a muitos annos. Villa das Lagens. 13 d'Agosto de 1825.

Ill.mo e Ex.mo Sr. Manoel Vieira d'Albuquerque e Tovar, Governador e capitão General destas Ilhas.

Leonel Tavares Cabral
Juiz de Fora da Ilha do Pico

Anexo III

As listagens que a seguir se organizam têm por base os mapas com o movimento da navegação americana no porto da Horta, remetidos pelo consulado dos EUA nos Açores, com sede na Horta.

Os mapas, embora com variações introduzidas ao longo dos anos, apresentavam um formulário contemplando a data de chegada e saída, o tipo do navio e sua tonelagem, o nome do navio e o nome do comandante, a designação do armador, a praça de matrícula do navio, o número de tripulantes americanos e estrangeiros, tanto à chegada como à partida, o porto de escala antes da chegada ao porto da Horta e respectivo destino, uma síntese da carga transportada de e para a ilha do Faial e seu valor, o consignatário e anotações. Dada a variação dos formulários e também tendo em conta a menor relevância de alguns dados e anotações, limitámos a construção das tabelas a um conjunto mais restrito de entradas de modo a manter um modelo uniforme para todos os anos em que foi possível colher informação.

Tendo em conta a natureza do estudo de que este anexo faz parte, limitaremos a recolha aos navios da frota baleeira, utilizando, eventualmente, apenas dados quantitativos para a globalidade do movimento verificado.

Quadro 1

Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 30 de Junho de 1828 a 30 de Junho de 1829

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
[?] 14	Galera	Cadmus	306	George Howell	Sag Harbor	22				Jul. 15	(1)
“ 18	“	Fame	380	C. H. Folger	Nantucket	27				[?]	(1)
“ “	“	Equator	265	John Smith	New Bedford	16				Jul. 23	(1)
“ 23	“	Courier	281	Seth Worth	“ “	22				“ 22	(1)
“ 26	“	John Edward	318	James Parson	New London	28				“ 24	(1)
“ “	“	Henry	333	Silvester Griffin	Sag Harbor	30				[?]	(1)
“ “	“	American	340	George Post	“ “	29				“	(1)
“ 1	“	Sally Ann	311	Clement P. Covell	New Bedford	22				Ago. 1	(1)
“ “	“	Hydaspe	312	Shubael Howes	“ “	21				[?]	(1)
“ 3	“	Hannibal	310	Henry Green	Sag Harbor	24				Ago. 3	(1)
“ 4	“	Martha	275	Richard Weeden	New Bedford	21				“ 5	(1)
“ 6	“	Marcus	283	Andrew Alsey	Sag Harbor	22				“ 7	(1)
“ 12	“	Union [I]	262	Edward Alsey	“ “	21				“ 12	(1)
“ 13	“	John Jay	260	Abraham Swain	Nantucket	20				“ 13	(1)
“ 18	“	Grand Turk	323	Robert Taber	New Bedford	23				“ 18	(1)
“ 1	Brigue	Mentor	89	John C. Gifford	“ “	14				[?]	(1)

Fonte: Instituto Açoriano de Cultura (IAC), *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 1, doc. 511.

(1) Para este período os mapas não discriminavam a nacionalidade dos tripulantes, nem o seu número à chegada e à partida, o qual, por vezes, divergia, pelo que daremos o total na coluna destinada aos tripulantes de nacionalidade americana.

Notas: O total de navios constantes do mapa consular é de 25 dos quais 16 pertencem à frota baleeira americana. Alguns destes navios descarregaram óleo para baldeação. Embora o mapa relativo ao período seguinte, de 30 de Junho de 1829 a 30 de Junho de 1830, esteja ilegível, pode concluir-se pelo preenchimento de colunas que deram entrada no porto da Horta 42 navios americanos, estimando-se que 30 navios sejam baleeiros (Rolo 1, doc. 595). Numa nota aposta pelo cônsul C. W. Dabney em mapa ilegível relativo à ilha de S. Miguel, datado de 30 de Junho de 1830, deduz-se que o movimento total terá sido de 15 navios americanos e refere-se que cerca de 20 navios baleeiros refrescaram nas Flores e 16 na ilha de S. Jorge (Rolo 1, doc. 596).

Quadro 2
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 30 de Junho de 1831 a 30 de Junho de 1832

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO				DATA DA PARTIDA	NOTAS
						A CHEGADA		A PARTIDA			
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
[?]	Galera	Atlas	260	Stephen H. Gardner	Boston	25				Jul. 2	(1)
“ 18	“	Amanda	260	Ezra Smith	New Bedford	25				“ 2	(1)
“	“	Neptune	285	S. Richards	New London	29				“ 2	(1)
“	“	Connecticut	398	J. Burgess	“ “	29				“ 3	(1)
“	“	Hannibal	310	James Parker	Sag Harbor	29				“ 4	(1)
“	“	Heroine	337	Bem Wilson	Fairhaven	26				“ 5	(1)
“	“	Electra	362	John Caverly	New London	27				“ 6	(1)
“	“	Atlas	260	S. H. Gardner	Boston	26				“ 6	(1)
“	“	[Two Brothers]	283	[C.P. Covell]	New Bedford	23				“ 7	(1)
“	“	Argonauth	265	Isaac Sayer	New London	23				“ 7	(1)
“	“	Columbus	382	Gustavus Baylies	Fairhaven	30				“ 9	(1)
“	“	Thames	350	David Hand Jr.	Sag Harbor	24				“ 10	(1)
“	“	Miles	240	Henry Champlain	Warren	22				“ 11	(1)
“	“	Java	292	William Ritchie	Fairhaven	23				“ 13	(1)
“	“	Xenophon	386	Sylvester Griffing	Sag Harbor	30				“ 15	(1)
“	“	Milwood	252	James b. Wood	New Bedford	23				“ 16	(1)
“	“	Condor	340	Richard G. Luce	“ “	30				“ 24	(1)
“	“	Commodore Perry	284	Charles Hobron	New London	25				“ 24	(1)
“	“	Bingham	388	[John]	“ “	32				“ 25	(1)
“	“	Franklin	310	George Prince	Nantucket	22				“ 25	(1)

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
“	“	Nimrod	284	Edward Halsey	Sag Harbor	23				“ 25	(1)
“	“	Neptune	340	H. Cooper	“ “	25				“ 26	(1)
“	“	America	257	Stephen Grinnell	Bristol	22				“ 26	(1)
“	“	Alexander Mansfield	320	F. Neil	Hudson	29				“ 26	(1)
“	“	Jasper	365	B.S. Adams	Boston	23				“ 26	(1)
“	“	Isabella	410	Joseph Taber	New York	30				“ 27	(1)
“	Brigue	Frances	212	G. S. Brewster	Stonington	23				“ 27	(1)
“	Galera	Manchester Packet	270	[?]	New London	23				“ 27	(1)
“	“	Thorn	299	C. Howell	Sag Harbor	25				“ 27	(1)
“	“	Louisa	379	James Townsend	Boston	29				“ 28	(1)
“	“	Barclay	302	William Barney Jr.	Nantucket	22				“ 29	(1)
“	“	Herald	275	Frederick Rickerson	Fairhaven	22				“ 28	(1)
“	“	Leonidas	235	J. H. Pease	New Bedford	22				“ 29	(1)
“	Brigue	Parthian	119	Charles B. Hammond	New Bedford	15				“ 30	(1)
“	Galera	Midas	326	Alexander Waggoner	“ “	30				“ 31	(1)
“	“	South Carolina	306	James Mayfield	“ “	30				Ago. 1	(1)
“	“	South Boston	340	S. Read	Fairhaven	28				“ 2	(1)
“	“	Caledonia	444	Parker Smith	New London	30				“ 2	(1)
“	“	Hope	282	Benjamin Price	New Bedford	23				“ 3	(1)
“	“	Brandt	310	Warren Howland	“ “	27				“ 5	(1)
“	“	Henry	348	Edward Topping	Sag Harbor	29				“ 5	(1)
“	“	Cadmus	307	George Howell	New Bedford	24				“ 6	(1)

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
“	“	Dryade	267	N. C. Cary	Rochester	22				“ 6	(1)
“	“	American	283	William A. Jones	Sag Harbor	25				“ 7	(1)
“	“	Albion	326	John Coggeshell	Fairhaven	30				“ 7	(1)
“	Barca	Franklin	256	P. Brock	Rochester	22				“ 10	(1)
“	Galera	Fame	374	Seth Worth	Nantucket	30				“ 12	(1)
“	“	Benjamim Rush	385	George Tobey	Warren	29				“ 14	(1)
“	“	Phenix	314	Henry Green	Sag Harbor	27				“ 15	(1)
“	“	Colombia	284	R. F. Hand	“ “	26				“ 15	(1)
“	“	Triad	335	Nathaniel Case	New York	28				“ 16	(1)
“	“	Marcus	283	S. R. Green	Sag Harbor	25				“ 18	(1)(2)
“	“	Potosi	370	C. C. Griffing	South Hold	31				“ 31	(1)
“	“	Cícero	256	William Hussey	New Bedford	22				Set. 9	(1)
“	“	William Rotch	249	Charles Waterman	“ “	25				“ 9	(1)
“	“	Mentor	214	C. C. Bernard	“ “	22				“ 10	(1)
“	“	Parhian	119	C. B. Hammond	“ “	15				Abr. 27	(1)
“	“	South Boston	340	S. Read	Fairhaven	28				Mai. 17	(1)
“	“	Franklin	247	Joshua Coffin II	Nantucket	21				“ 30	(1)
“	“	Connecticut	398	Robert N. Fate	New London	30				“ 31	(1)
“	“	Wave	124	Elisha Tilson	Boston	15				Jun. 3	(1)
“	“	Henry Clay	310	James Townsend	Lynn	25				“ 7	(1)
“	“	George & Martha	275	Francis Sayer	New Bedford	22				“ 9	(1)
“	“	Electra	362	Bradock Chester	New London	27				“ 12	(1)

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

“	“	Jones	333	Erastus Fish	“	“	30	“	13	(1)
“	“	Midas	324	Alexander Waggoner	New Bedford		29	“	21	(1)
“	“	Maine	295	Jared Worth	Fairhaven		25	“	21	(1)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 1, doc.s 597-599.

(1) Para este período os mapas não discriminavam a nacionalidade dos tripulantes, nem o seu número à chegada e à partida, o qual, por vezes, divergia, pelo que daremos o total na coluna destinada aos tripulantes de nacionalidade americana.

(2) Este navio surgiu ao largo da ilha no decorrer de um embargo que então vigorava e apenas foi abordado por uma embarcação enviada pelo vice-cônsul para colocar o capitão ao corrente do facto.

Notas: O total dos navios americanos entrados no porto da Horta foi de 79, dos quais 67 são navios baleeiros. Uma nota escrita no mapa pelo cônsul refere que os navios baleeiros não lançam ferro amenos que tenham alguma razão para além do abastecimento de víveres.

Quadro 3

Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho de 1832 a 30 de Junho de 1833

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO				DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os} A CHEGADA	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os} A PARTIDA	ESTRANG. ^{os}		
[?]	Galera	South Boston	340	Sheffel Read	Fairhaven	28				4 Julho	(1)
“	“	Planter	340	Reuben Manter	Nantucket	22				3 “	(1)
“	“	China	370	Russell Maxfield	New Bedford	25				5 “	(1)
“	“	Acasta	286	Harvey Harris	Sag Harbor	20				7 “	(1)
“	“	Commodore Rodgers	247	Seth D. Fisher	New Bedford	24				8 “	(1)
“	“	Hannibal	312	James Parker	Sag Harbor	29				9 “	(1)
“	“	Java	292	William Ritchie	Boston	24				15 “	(1)
“	“	Japan	340	William Plaskett	Nantucket	25				23 “	(1)
“	Brigue	Amanda	217	Latham Cross	New Bedford	21				12 Agosto	(1)
“	Galera	Orbit	351	John Gardner	Nantucket	29				24 “	(1)
“	“	Ceres	328	Elihu Gifford	New Bedford	30				24 “	(1)
“	“	George	358	J. C. Congdon	Nantucket	28				5 Setembro	(1)
“	“	Commodore Rodgers	247	Asaph Taber	New Bedford	24				24 Maio	(1)
“	“	Tuscarora	379	Franklin Smith	New London	33				17 Junho	(1)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc. 2.

(1) Para este período os mapas não discriminavam a nacionalidade dos tripulantes, nem o seu número à chegada e à partida, o qual, por vezes, divergia, pelo que daremos o total na coluna destinada aos tripulantes de nacionalidade americana.

Notas: O total de navios que consta do mapa consular é de 21 e destes, 14 são navios baleeiros como consta do quadro anterior. O mapa consular refere à margem que fizeram escala na ilha 82 navios sem ancorar.

Quadro 4
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 30 de Junho a 31 de Dezembro de 1833

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
[?]	Galera	Neptune	360	James Parker	Sag Harbor	28				3 Julho	(1)
“	“	Marcia	314	Peter Butler	Fairhaven	30				4 “	(1)
“	“	Columbia	360	Jeremiah Hedger	New Bedford	25				4 “	(1)
“	Barca	Dryade	262	Joseph R. Taber	“ “	28				5 “	(1)
“	Galera	Frances Henrietta	407	Uriah Russell	“ “	31				6 “	(1)
“	“	Roscoe	362	George G. Chase	“ “	28				8 “	(1)
“	“	Samuel Wright	374	John Pitman	Salem	30				8 “	(1)
“	“	Albion	326	J. E. Cogshall	Fairhaven	30				9 “	(1)
“	“	Louisa	382	James Wooley	Lynn	25				9 “	(1)
“	“	Courier	393	Thomas Severance	New Bedford	29				9 “	(1)
“	“	Henry Clay	310	Charles Church	Lynn	22				11 “	(1)
“	Barca	Franklin	256	Calvin C. Adams	New Bedford	24				[?]	(1)
“	Galera	Acasta	286	Henry Harris	Sag Harbor	26				12 Julho	(1)
“	“	Wabash	312	Luther Fuller	New London	23				12 “	(1)
“	“	Swift	321	Lotus Tobey	New Bedford	23				13 “	(1)
“	“	Nimrod	284	Erastus Barnes	Sag Harbor	22				14 “	(1)
“	“	Minerva	407	Joseph Barker	New Bedford	29				15 “	(1)
“	“	Marcus	283	M. P. Cartwright	Sag Harbor	23				15 “	(1)
“	“	Java II	292	William Ritchie	Fairhaven	24				16 “	(1)
“	“	Neptune	360	James Parker	Sag Harbor	28				16 “	(1)

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
“	“	Portland	297	N. H. Cook	Newbury		25			16 “	(1)
“	“	Falcon	273	George A. Hatch	New Bedford		29			18 “	(1)
“	“	Java	296	Owen Hillman	“ “		25			17 “	(1)
“	“	Fame	374	Isaac Gardner	Nantucket		23			18 “	(1)
“	“	Hope	282	Robert Brown	New Bedford		22			18 “	(1)
“	“	Atlas	216	Samuel Gardner	Lynn		25			18 “	(1)
“	“	Albion	326	J. E. Cogshall	Fairhaven		30			18 “	(1)
“	“	Courier	293	J. Severance	New Bedford		29			18 “	(1)
“	“	America	283	William Jones	Sag Harbor		22			19 “	(1)
“	“	Phenix	314	M. Cooper	“ “		28			19 “	(1)
“	Brigue	Ospray	152	Jeremiah Stale	New London		18			19 “	(1)
“	“	Pocahontas	143	Bartlett Allen	New Bedford		15			19 “	(1)
“	Galera	Sally Anne	311	Henry Colt	“ “		26			19 “	(1)
“	“	Commodore Decatur	347	George Tobey	“ “		24			20 “	(1)
“	“	Leonidas	235	Benjamin J. Crapo	Fairhaven		23			20 “	(1)
“	“	Herald	275	J. Ricketson	New Bedford		22			20 “	(1)
“	“	China	370	Russell Maxfield	“ “		30			20 “	(1)
“	Barca	White Oak	291	G. Lawrence	New York		22			21 “	(1)
“	Galera	Chili	300	Lot Luce	New Bedford		25			22 “	(1)
“	“	Minerva	407	Joseph Barker	“ “		29			22 “	(1)
“	“	Rodman	400	Henry Lewis	“ “		30			23 “	(1)
“	“	Thorn	298	W. S. Havens	Sag Harbor		24			26 “	(1)

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
“	“	Foster	317	Josiah C. Long	Nantucket	22				27 “	(1)
“	“	Hannibal	312	Hunting Cooper	Sag Harbor	25				26 “	(1)
“	“	Norfolk	270	James Alley	New Bedford	24				26 “	(1)
“	“	North America	280	George Grinnell	Warren	24				27 “	(1)
“	“	Hudson	368	Henry Green	Sag Harbor	32				27 “	(1)
“	“	Constitution	392	James Coffin	Nantucket	21				28 “	(1)
“	“	South Boston	330	John D. Taber	New Bedford	30				28 “	(1)
“	“	Thomas William	340	George Allen	Stonington	28				28 “	(1)(2)
“	“	Blackstone	258	Charles Fordham	New London	23				4 Agosto	(1)
“	“	Condor	340	Richard G. Luce	New Bedford	24				4 “	(1)
“	“	James	274	Joseph B. Taber	“ “	22				5 “	(1)
“	Brigue	Wave	140	G. S. Nickerson	Boston	15				8 “	(1)
“	Galera	John Adams	296	Obed Luce	Nantucket	23				10 “	(1)
“	“	Shylock	287	C. Hammond	Rochester	22				18 “	(1)
“	“	Levi Starbuck	376	S. Freeman	Nantucket	29				26 “	(1)
“	“	Galen	365	Luther Borden	Warren	32				26 “	(1)
“	“	Boy	260	Henry Champlin	“	22				26 “	(1)
“	“	Governor Clinton	384	Samuel Ludlow	Sag harbor	29				29 “	(1)
“	“	Lucas	281	Caleb Kempton	New Bedford	25				30	(1)
“	“	Liverpool	305	Albert Dagggett	“ “	24				5 Setembro	(1)
“	“	Arabella	367	James Pierson	Sag Harbor	28				7 “	(1)
“	“	Minerva Smyth	335	G. H. Smith	New Bedford	23				7 “	(1)

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
“	“	Illinois	458	J. B. Leonard	Newbury	28				[?]	(1)
“	“	Young Phenix	376	J. R. Bartlett	New Bedford	29				9 Setembro	(1)
“	“	Roger Williams	285	B. Mayhew	Bristol	22				10 “	(1)
“	“	Brandt	310	James Maxfield	New Bedford	24				10 “	(1)
“	“	Daniel Webster	398	Philittus Pierson	Sag Harbor	29				10 “	(1)
“	“	Franklin	390	Charles Griffin	“ “	29				29 “	(1)
“	Escuna	Laurel	120	Bartlett Mayhew	Rochester	16				18 “	(1)
“	Galera	Phocion	265	Warren N. Bourne	New Bedford	23				27 “	(1)
“	“	Selma	279	Benjamin Price	“ “	17				16 Nov.	(1)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 32 - 34.

(1) Para este período os mapas não discriminavam a nacionalidade dos tripulantes, nem o seu número à chegada e à partida, o qual, por vezes, divergia, pelo que daremos o total na coluna destinada aos tripulantes de nacionalidade americana.

(2) Na transição desta linha para a seguinte admite-se que possa ter sido suprimido algum, ou alguns navios, devido a deficiência de microfilmagem.

Notas: Numa nota escrita no documento 35 na mesma fonte, o cônsul regista que de 30 de Junho de 1833 a 31 de Dezembro do mesmo ano, entraram 67 navios com 22648 toneladas e um total de 1898 tripulantes. No entanto a lista anterior contém 73 navios baleiros de um total de 76 navios americanos.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quadro 5
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1834

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
19 [?]	Galera	Rousseau	320	Edwin A. Luce	New Bedford	26	1	25	1\	4 Junho	
23 “	“	Brunswick	300	Herman Stewart	Providence	23	2	23	2	23 Maio	
31 “	“	Friends	403	John H. Butler	New London	30	0	30	0	31 “	
11 “	“	Henry	333	M. P. Cartwright	Sag Harbor	22	1	22	1	4 Junho	
7 “	“	Tuscarora	380	Franklin Smith	New London	24	6	24	6	12 “	
8 “	“	Flora	338	Albert McLane	“ “	25	6	25	6	8 “	
9 “	“	Braganza	470	Michael Baker	New Bedford	30	1	30	1	9 “	
11 “	“	Desdemona	290	J. B. Smith	New York	20	6	20	6	11 “	
12 “	“	London Packet	209	Gilbert Jenny	New Bedford	20	4	20	4	[?]	
13 “	“	Izette	275	Burr Sistare	Salem	25	1	25	1	13 Junho	
16 “	“	Phebe	379	Shubael Russell	Nantucket	28	0	28	0	16 “	
18 “	Barca	Brunette	187	Louden Fisher	Falmouth	15	0	15	0	18 “	
19 “	Galera	Albion	326	Sheffel Read	New Bedford	20	3	20	3	19 “	
19 “	“	Connecticut	398	Nathaniel Middleton	New London	29	0	29	0	19 “	
20 “	“	George	289	Robert N. Tate	“ “	25	0	25	0	20 “	
20 “	“	Acasta	286	Frederick Peabody	“ “	25	3	25	3	20 “	
20 “	“	Bingham	375	James Smith	“ “	28	1	28	1	20 “	
24 “	“	Aeronaut	265	Alvim Mallory	“ “	24	1	24	1	24 “	
26 “	“	Ann	300	Charles Howell	Sag Harbor	24	1	24	1	26 “	
26 “	“	Cadmus	307	David Hand Jr.	“ “	23	1	23	1	26 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS	
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}			
26 “	“	Thames I	350	Barney R. Green	“	“	24	0	24	0	26 “	
26 “	“	Two Brothers	288	Henry Pease	New Bedford		24	0	24	0	26 “	
30 “	“	Triad	335	Nathaniel Case	Sag Harbor		25	2	25	2	30 “	
30 “	“	Averick	384	Humphrey Sherman	New Bedford		26	4	26	4	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 60-61.

Notas: Em nota anexa ao mapa, documento 62 no mesmo rolo, o cônsul refere que o mapa regista 29 navios e 686 tripulantes. Pelo mapa anterior verifica-se que 24 destes navios pertencem à frota baleeira.

O mapa relativo ao período de Julho a 31 de Dezembro de 1834 está ilegível, mas pode concluir-se que a lista contém 65 navios e um total de 1346 tripulantes americanos e 171 estrangeiros. (Rolo 2, doc. 113).

Para o período de 1 de Julho de 1834 a 30 de Junho de 1835, na ilha de S. Miguel, foram registados 13 navios americanos e pode estimar-se que 5 serão navios baleeiros. (Rolo 2, doc.s 122-124).

Quadro 6
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de [1835]

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Julho	Galera	Hudson	368	Henry Green	Sag Harbor	26	1	[?]	[?]	[?]	
4 “	“	Columbus	384	Benjamim Ellis	Fairhaven	20	5	“	“	“	
4 “	“	Gem	324	Edward Halsey	Sag Harbor	29	1	“	“	“	
4 “	Barca	White Oak	391	William Post		23	3	“	“	“	
4 “	“	Boston	296	David Fitch	New London	24	1	“	“	“	
5 “	Galera	Gold Hunter	281	Jethro Coffin	Fall River	21	1	“	“	“	
13 “	“	Janus	273	Ellery J. Taber	New Bedford	13	5	“	“	“	
14 “	“	Liverpool	305	Francis Fisher	“ “	20	2	“	“	“	
14 “	“	Acasta	286	Alfred C. Glover	Sag Harbor	24	1	“	“	“	
14 “	Barca	Vermont	295	W. H. Topham	Poughkeepsie	24	6	“	“	“	
14 “	Galera	Hannibal	310	J. R. Harris	Sag Harbor	22	“	“	“	“	
14 “	“	Henry Clay	299	Charles Church		22	1	“	“	“	
14 “	“	Cadmus	307	David Hand Jr.	Sag Harbor	20	3	“	“	“	
14 “	“	Desdemona	290	J. B. Smith		21	2	“	“	“	
15 “	“	Portland	292	Nathan Cork	Newburg	23	3	“	“	“	
15 “	“	Edward	276	Alexander Coffin	Hudson	18	5	“	“	“	
16 “	Barca	Ospray	169	William Hoyer	New Bedford	18	4	“	“	“	
16 “	Galera	Marcia	314	Benjamim Cushman	“ “	27	3	“	“	“	
17 “	“	Neptune	337	Edward Sayre	Sag Harbor	25	3	“	“	“	
17 “	“	Alexander	421	Simeon Price	New Bedford	26	2	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
17 “	“	Blackstone	240	Braddock Chester	Groton	19	4	“	“	“	
17 “	“	Palladium	341	Charles Prentis	New London	25	4	“	“	“	
17 “	“	China	379	William E. Tower	New Bedford	28	2	“	“	“	
17 “	“	Marcus	383	Atkins Eldridge	Sag Harbor	19	3	“	“	“	
18 “	“	North America	286	George Grinnell	Warren	22	4	“	“	“	
18 “	“	C. Decatur	245	J. H. Trapp	New Bedford	20	4	“	“	“	
19 “	“	Julius Caesar	247	Albert McLane	New London	23	9	“	“	“	
21 “	“	General Pike	313	Thomas Dexter	New Bedford	20	3	“	“	“	
21 “	Barca	Rajah	249	George W. Bennett	“ “	19	4	“	“	“	
23 “	Galera	American	283	William A. Jones	Sag Harbor	22	6	“	“	“	
25 “	“	Hudson	368	Henry Green	“ “	26	1	“	“	“	
25 “	“	William Thompson	495	Hiran Weeks	New Bedford	25	5	“	“	“	
27 “	“	Fenelon	328	J. R. Smith	“ “	21	7	“	“	“	
27 “	“	Sally Anne	311	Daniel Flanders	“ “	18	5	“	“	“	
3 Ago.	“	Bengal	306	George Netcher	Salem	21	3	“	“	“	
3 “	“	Triad	335	Nathan Case	Sag Harbor	24	4	“	“	“	
3 “	“	Lucas	281	Richard Flanders	New Bedford	20	6	“	“	“	
3 “	“	Parachute	330	Edmund Maxfield	“ “	20	3	“	“	“	
3 “	“	Hercules	334	Albert Goodwin	“ “	23	2	“	“	“	
4 “	“	Tuscalosa	284	William Hussey	“ “	20	3	“	“	“	
4 “	“	Nimrod	280	Erastus Barnes	Sag Harbor	19	4	“	“	“	
4 “	“	Hamilton	360	Henry Harris	Bridgeport	27	4	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4“	“	Thames	350	Barney R. Green	Sag Harbor	25	1	“	“	“	
5“	“	Washington	340	William [?]	“	20	5	“	“	“	
5“	“	Shylock	290	Hallet Swift	Rochester	18	6	“	“	“	
5“	“	Java	296	Otis Smith	New Bedford	17	7	“	“	“	
5“	“	South Boston	338	Peter Butter	“	25	5	“	“	“	
6“	Barca	Brunette	197	Leonard West	Falmouth	18	3	“	“	“	
6“	Galera	Ann	299	[?]	Sag Harbor	20	3	“	“	“	
6“	Brigue	Elizabeth	108	George Sowle	Westport	11	4	“	“	“	
8“	Galera	Ceres	387	John S. Barker	New Bedford	25	5	“	“	“	
8“	“	Friendship	366	Isaiah West	“	23	5	“	“	“	
8“	Barca	Mary Ann	172	William Handy Jr.	“	16	4	“	“	“	(1)
12“	“	Waverly	327	Reuben Chase	“	23	3	“	“	“	
13“	“	George	251	Charles Brewster	Stonington	22	3	“	“	“	
14“	“	Delta	314	Charles Payne	Greenport	21	4	“	“	“	
15“	“	Richard Mitchell	387	Henry Cleveland	Nantucket	27	3	“	“	“	
17“	“	John Adams	290	Obed Luce	“	17	4	“	“	“	
17“	“	John Adams II	274	Abraham Russell	New Bedford	20	11	“	“	“	
17“	“	Congress	340	William Upham	Nantucket	17	7	“	“	“	
17“	“	Atlas	260	Samuel Gardner	Boston	22	4	“	“	“	
17“	Galera	Triton	350	William Ritchie	Portsmouth	16	6	“	“	“	
23“	“	Eagle	335	Isaac Gardner	Nantucket	24	5	“	“	“	
28	Barca	Frederick	321	John B. Dornin	Newport	19	3	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	Galera	Herald	274	J. Ricketson	New Bedford	18	5	“	“	“	
28 “	“	Henry Astor	378	Charles Rawson	Hudson	24	4	“	“	“	
29 “	“	Cornellius	345	Edward Topping	Sag Harbor	21	5	“	“	“	
30 “	Barca	Reaper	249	Benjamin Jackson	Salem	19	4	“	“	“	
30 “	Galera	Houqua	335	E. P. Mosher	New Bedford	26	2	“	“	“	
31 “	Brigue	Ospray	152	Hiran Clift	New London	14	0	“	“	“	
3 Set.	Galera	Nile	321	James Townsend	New Bedford	20	8	“	“	“	
4 “	“	Uncas	413	Uriah Clark	Falmouth	28	2	“	“	“	
4 “	“	Maria Thereza	330	Joseph B. Taber	New Bedford	22	10	“	“	“	
6 “	Escuna	Laurel	120	Mathew Mayhew	Rochester	12	3	“	“	“	
8 “	Brigue	Pocahontas	143	Isaac Sanford	New Bedford	15	4	“	“	“	
13 “	Galera	Illinois	413	Henry Marchant	Newburg	27	4	“	“	“	
15 “	“	William & Eliza	321	Job Collins	New Bedford	21	2	“	“	“	
15 “	Barca	North America	388	Nathaniel Richards	New London	22	3	“	“	“	
17 “	“	Isabella	244	John D. Taber	New Bedford	18	3	“	“	“	
17 “	Galera	Coral	370	Harvey Sherman	“ “	24	5	“	“	“	
21 “	Barca	Leader	169	A. P. Weeks	“ “	16	5	“	“	“	
2 Out.	Galera	Independence	315	Loudon Fisher	“ “	20	4	“	“	“	(1)
2 “	Escuna	Harmony	144	Abraham Swain	Nantucket	11	4	“	“	2 2	
2 “	Galera	Martha	271	Oliver Potter	Newport	23	0	“	“	“	
3 “	Barca	Elizabeth	200	E. Dexter	New Bedford	20	1	“	“	“	
3 “	Galera	Robert Edwards	355	Edward Howland	“ “	20	3	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4 “	“	Maria	202	Isaac Hedge		15	5	“	“	“	
17 “	Barca	Mary & Martha	317	John B. Coffin	Plymouth	24	3	“	“	“	
2 Nov.	“	Pantheon	287	Jabez Pell	New Bedford	20	2	“	“	“	
7 “	“	Richard	252	Joseph Dewing	Salem	17	4	“	“	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 129-132.

(1) Na transição desta linha para a seguinte, por deficiência do microfilme, admite-se que possa ter sido anulada a entrada de um ou mais navios.

Notas: O total inscrito no mapa regista 101 navios, com 2072 tripulantes americanos e 354 estrangeiros. 90 dos navios registados são navios baleeiros, conforma mapa anterior.

Quadro 7
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1836

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
17 Abr	Barca	Bramin	245	A. B. Russell	New Bedford	17	5	17	5	20 Abril	(1)
20 Maio	“	Bramin	245	A. B. Russell	“	17	5	17	5	20 Maio	(1)
25 “	Galera	George	289	William M. Baker	New London	23	6	23	7	26 “	(1)
1 [Jun.]	Barca	George & Martha	275	Albert Allen	New Bedford	17	4	16	6	6 Junho	
1 “	“	Equator	262	P. M. Coffin	“	17	4	17	5	3 “	
1 “	Galera	Tuscarora	379	Franklin Smith	New London	24	8	22	10	4 “	(1)
3 “	“	Connecticut	398	Nathaniel Meddleton	“	13	5	20	3	4 “	
3 “	Barca	Jason	340	Luther Fuller	“	22	5	22	5	6 “	
7 “	Galera	Frances	349	Stephen Christian	New Bedford	20	3	21	4	7 “	
9 “	“	Atlas	261	John S. Bramin	Mystic	22	3	20	5	10 “	
10 “	“	Ann Alexander	252	J. A. Bayley	New Bedford	21	2	24	8	11 “	
11 “	“	Commodore Perry	284	Charles Hebron	New London	20	4	17	10	11 “	
11 “	“	Good Return	376	Isaac Howland	New Bedford	28	2	28	4	13 “	
11 “	“	Commodore Decatur	247	Peter B. Luce	“	11	9	11	9	12 “	
13 “	“	Nye	280	Job S. Sherman	“	21	3	21	3	13 “	
13 “	Escuna	Lexington	87	Nathaniel Howland	Nantucket	8	6	8	6	16 “	
17 “	Galera	Clematis	310	Joseph Bayley	New London	22	2	22	5	17 “	
18 “	“	Falcon	273	Joseph R. Taber	New Bedford	17	8	17	9	18 “	
22 “	Barca	Roscoe	235	Robert Brown	“	21	1	21	4	22 “	
22 “	Galera	Zephir	360	David Perry	“	22	3	22	5	22 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
22 “	Brigue	Emeline	98	Thomas F. Lumbert	Salem	13	1	13	1	23 “	
23 “	Galera	Julius Caesar	346	Albert McLane	New London	29	3	29	3	23 “	
23 “	“	Cambria	342	N. C. Cary	New Bedford	20	8	19	11	23 “	
23 “	“	London Packet II	279	Gilbert Jenney	“ “	17	6	17	6	24 “	
24 “	“	Indian Chief	401	Parker H. Smith	New London	25	5	23	8	24 “	
24 “	“	Lucas	293	George Tobey	New Bedford	20	4	20	8	25 “	
24 “	“	Mount Vermont	352	Clement Covell	“ “	26	6	24	10	25 “	
25 “	“	Neptune	284	Warren Andrews	New London	20	6	28	6	26 “	
25 “	“	Parachute	330	Edward Maxfield	New Bedford	22	8	22	9	27 “	
26 “	“	Sally Anne	311	Henry Colt	“ “	24	6	23	7	29 “	
28 “	“	Roman	350	Daniel H. Bartlet	“ “	24	6	23	7	30 “	
28 “	“	Electra	347	Leverett Lax	New London	21	6	21	6	29 “	
29 “	“	Miles	240	E. B. Devoll	Warren	24	1	24	3	29 “	
29 “	“	London Packet I	245	Howes Norris	Fairhaven	25	3	24	4	29 “	
29 “	“	Courier	290	B. J. Crapo	Boston	19	4	19	6	30 “	
30 “	“	Gideon Barstow	380	Thomas Severance	Rochester	20	8	22	8	30 “	
30 “	“	William Baker	247	J. J. Sandford	Warren	16	4	16	6	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 177-179.

(1) Descarregou óleo. O mapa de taxas consulares para S. Miguel, para o período entre 1 de Julho de 1835 a 30 de Junho de 1836, revela um movimento total de 21 navios americanos (Rolo2 doc.s 174-176), podendo estimar-se que 14 sejam navios baleeiros (Rolo 2 doc.s 181-183) e nenhum terá procedido à descarga de óleo.

Notas: Em nota final do mapa anterior, uma nota do consulado refere que o comércio entre as ilhas e os Estados Unidos pode ser estimado em cerca de 80.000 US\$ por ano aos quais se deve somar o valor de 20.000 US\$ devido aos abastecimentos à frota baleeira americana.

As somas nas colunas do mapa indicam um total de 41 navios com 808 tripulantes americanos e 185 estrangeiros, e 788 e 245, respectivamente, à partida. Como pode observar-se no mapa anterior o número de navios baleeiros é de 37.

Quadro 8
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1836

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO				NOTAS
						AMERIC ^{os} A CHEGADA	ESTRANG ^{os} A CHEGADA	AMERIC ^{os} A PARTIDA	ESTRANG ^{os} A PARTIDA	
1 Julho	Galera	Candace	312	David Reed	New London	23	2	[?]	[?]	
1 “	Brigue	Pocahontas	141	Abner West	New Bedford	9	6	“	“	
1 “	Galera	Acasia	320	William Denison	Sag Harbor	24	1	“	“	
2 “	“	Grand Turk	323	Luther Little	Dartmouth	22	7	“	“	
3 “	“	Romulus	232	Jones Rodgers	Sag Harbor	21	2	“	“	
4 “	“	Herald	303	G. B. Manchester	New Bedford	23	3	“	“	
5	“	George Porter	299	Joseph B. Leonard	“ “	21	2	“	“	
5 “	“	John	307	Thomas Howland	“ “	18	6	“	“	
11 “	Brigue	Sarah	171	Mathew Mayhew	Rochester	17	5	“	“	
12 “	Barca	Franklin	240	John Worth	Warren	21	1	“	“	
13 “	Galera	Meteor	325	A. M. Lester	Mystic	25	6	“	“	
13 “	“	Parachute	330	E. Maxfield	New Bedford	22	8	“	“	
13 “	“	Pactolus	288	Isaac Grinnel	Fairhaven	19	3	“	“	
20 “	“	Saphire	380	Mathew Mayhew	Salem	26	4	“	“	
21 “	“	Flora	327	Silvester Keeney	New London	30	2	“	“	
22 “	“	Thorn	298	Wicham Havens	Sag Harbor	24	2	“	“	
22 “	“	Henry	333	M. P. Cartwright	“ “	22	3	“	“	
23 “	“	Atlantic	327	C. J. Howland	Warren	19	7	“	“	
23 “	“	Mary	348	Henry Pease	Edgarton	22	3	“	“	
23 “	“	Mount Walleston	330	Purchase Jewett	Salem	18	6	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
23 “	“	Commodore Rodgers	294	H. S. Howland	New Bedford	23	0	“	“	“	
24 “	Brigue	Bruce	154	J. S. Purrington	Middleton	21	2	“	“	“	
24 “	Galera	Canton Packet	313	William C. Downes	Bristol	20	5	“	“	“	
24 “	“	Ontario	367	Barney R. Green	Sag Harbor	26	5	“	“	“	
24 “	Barca	Dryade	262	Ezra Smally	Rochester	22	2	“	“	“	
26 “	Galera	Courier	381	J. Worth	New Bedford	18	6	”	“	“	
27 “	“	Julian	356	J. H. Trapp	“ “	27	6	“	“	“	
27 “	“	Aeronaut	265	Alvin Mallory	New London	22	9	“	“	“	
27 “	“	Martha	298	Charles Fisher	Fairhaven	20	5	“	“	“	
27 “	“	Liverpool	309	Francis Fisher	New Bedford	20	5	“	“	“	
27 “	“	Neptune	337	Shangar Slate	Sag Harbor	24	6	“	“	“	
28 “	“	Louisa	386	James Wooley	Boston	25	6	“	“	“	
28 ”	“	Young Eagle	378	George Crocker	Nantucket	23	5	“	“	“	
28 “	“	Washington	340	J. Whelden	Dartmouth	20	12	“	“	“	
28 “	“	Bowditch	400	J. S. Ramsdell	Bristol	15	10	“	“	“	
28 “	“	Thames	350	H. Nickerson	Sag Harbor	24	2	“	“	“	
28”	“	Nimrod	280	James Parker	“ “	23	1	“	“	“	
28 “	“	Columbia	280	Jeremiah Hedges	“ “	18	7	“	“	”	
28 “	“	Ann	299	John Bishop	“ “	22	4	“	“	“	
28 “	Brigue	Millwood	350	Edward Russell	New Bedford	14	9	“	“	“	
28 “	Escuna	Mac	80	J. W. Winslow	Salem	6	8	“	“	“	
28 “	Galera	Fama	363	George Littlefield	Bristol	19	6	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
29 “	“	Triad	330	David Loper	Greenport	22	4	“	“	“	
29 “	“	Florida	330	Russell Maxfield	New Bedford	27	2	“	“	“	
30 “	“	Rebecca Sims	415	Edward S. Ray	“ “	30	0	“	“	“	
30 “	Brigue	Caduceus	109	J. M. Southworth	Rochester	14	1	“	“	“	
30 “	Galera	Hamilton	359	John Rose	Bridgeport	30	1	“	“	“	
1 Ago.	“	Columbia	492	James Smith	New London	26	8	“	“	“	
5 “	“	Triton	314	Charles Abrams	Boston	17	5	“	“	“	
7 “	“	Camillus	347	Edward Topping	Sag Harbor	24	2	“	“	“	
7 “	“	Maine	278	James Mackie	Fairhaven	23	0	“	“	“	
7 “	Barca	Monmouth	280	B. S. Topping	Cold Spring	25	0	“	“	“	
7 “	Galera	Marcus	285	John Sweeney	Sag Harbor	15	7	“	“	“	
8 “	“	Gem	325	Edward Halsey	“ “	22	5	“	“	“	
9 “	“	Cadmus	300	David Hard	“ “	22	4	“	“	“	
10 “	“	Rosalie	323	Andrew Pickens	Warren	23	1	“	“	“	
10 “	“	Delta	313	Seth Griffing	Sag Harbor	21	6	“	“	“	
13 “	Barca	Elizabeth	200	James Durfee	New Bedford	19	4	“	“	“	
13 “	Galera	Washington II	340	William Topping	Sag Harbor	23	2	“	“	“	
14 “	“	Hannibal	310	Robert S. Douglass	“ “	13	8	“	“	“	
16 “	Escuna	[?]	119	Hiram Luce	[New Bedford]	11	4	“	“	“	
16 “	Brigue	Atlas	126	Benjamin Smith	Warren	14	2	“	“	“	
17 “	Galera	George	276	Thomas Hammond	New Bedford	22	4	“	“	“	
17 “	Barca	Cherokee	261	Charles Howland	“ “	14	7	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
21 “	Galera	Fanny	391	Charles W. Payne	Sag Harbor	20	11	“	“	“	
21 “	“	Roscoe	362	Charles Pitman	New Bedford	27	3	“	“	“	
22 “	“	Vineyard	380	Samuel Tilton	Edgarton	25	4	“	“	“	
22 “	“	Philip Tabb	405	Martin Bowen	Warren	26	3	“	“	“	
23 “	Barca	Elizabeth	200	James Durfee	New Bedford	19	4	“	“	“	(1)
23 “	“	Roanoke	251	Joseph Harris	Greenport	23	1	“	“	“	
24 “	Galera	Hope	316	Anthony Gifford	New Bedford	28	1	“	“	“	
24 “	“	Maria Thereza	340	Joseph Taber	“	24	6	”	“	“	
25 “	Barca	Harvest	313	J. Stackpole	Newport	23	0	“	“	“	
25 “	Galera	Kingston	320	Thaddeus Coffin	Nantucket	19	3	“	“	“	
27 “	“	Commodore Preble	332	Atkins Eldridge	Lynn	29	2	“	“	“	
27 “	“	Averick	385	George Lawrence	New Bedford	29	1	“	“	“	
27 “	Barca	Jaspar	222	William Flanders	“	13	5	“	“	“	
29 “	Galera	American	290	Wickam S. Jennings	Sag Harbor	18	8	“	“	“	
29 “	“	Phoenix	314	Mercator Cooper	“	21	7	“	“	“	
29 “	“	Pocahontas	300	Benjamin Manter	Portsmouth	17	6	“	“	“	
30 “	Barca	Mattapoisett	150	Thos J. Southworth	Rochester	16	5	“	“	“	
30 “	Galera	General Jackson	329	S. R. Crocker	Bristol	21	2	“	“	“	
30 “	“	Bingham	380	Richard J. Smith	New London	29	3	“	“	“	
1 Set.	“	Walter Scott	340	Benj.m Coggeshall	Nantucket	22	2	“	“	“	
5 “	“	Amethyst	360	Warren Howland	New Bedford	28	2	“	“	“	
5 “	Brigue	Gold Hunter	203	Bartlett Allen	Edgarton	19	2	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
8 "	"	Annawan	150	Levi Snow	Rochester	22	0	"	"	"	
10 "	Galera	North American	270	William H. Cox	Wilmington	22	3	"	"	"	
11 "	"	Nath. I P. Tallmadge	370	Francis Post	Poughkeepsie	27	4	"	"	"	
12 "	Barca	Popmunett	183	Staunton C. Fisher	Falmouth	21	1	"	"	"	
13	Galera	John Howland	375	William Whitton	New Bedford	27	1	"	"	"	
13 "	"	Mobile	276	R. Ramon	" "	18	4	"	"	"	
15 "	"	Albion	326	S. Hathaway	Fairhaven	20	2	"	"	"	
18 "	"	Arbella	404	C. C. Eldridge	Plymouth	20	6	"	"	"	
18 "	"	Chariot	360	Henry Champlin	Warren	28	3	"	"	"	
18 "	"	Awashonks	347	Rufus F. Pease	Falmouth	23	5	"	"	"	
19 "	Galera	Alexander Coffin	381	John Congdon	Nantucket	23	7	"	"	"	
19 "	"	Stanton	306	John A. Delano	Fairhaven	21	2	"	"	"	
20 "	Brigue	Columbus	152	Thomas Eldridge	New London	13	2	"	"	"	
20 "	Barca	Alto	296	Robert Calder	Fairhaven	18	4	"	"	"	
25 "	Brigue	Mexico	130	Gideon Davis	Westport	15	0	"	"	"	
27 "	"	Elizabeth	107	Hiram Francis	New Bedford	13	2	"	"	"	
29 "	Galera	Friends	402	John N. Brown	New London	22	4	"	"	"	
3 Out.	"	Mary	287	Wilmot Luce	New Bedford	18	7	"	"	"	
3 "	"	Heroine	331	Charles D. Harding	Fairhaven	22	2	"	"	"	
6 "	Barca	Clarice	200	Benjamin Clark	New Bedford	16	1	"	"	"	
14 "	Galera	Edward	250	John C. Daggatt	Hudson	20	3	"	"	"	
18 "	"	Orozimbo	588	H. Shearman	New Bedford	28	4	"	"	"	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
30 “	“	Maria	202	Sumner Pierce	“	“	22	0	“	“	
5 Nov.	“	Nahant	303	Charles Church	Lynn	“	21	6	“	“	
6 “	“	Corvo	349	William Beck	Stonington	“	21	1	“	“	
25 “	“	Elizabeth	400	Isaac Hedge	Salem	“	28	2	“	“	
16 Dez	Barca	Brunette	197	Leonard West		“	18	3	“	“	(1)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 216-218.
(1) Regressada de uma viagem à baleia.

Notas: O mapa original soma 118 navios americanos e 2433 tripulantes americanos e 446 estrangeiros. Pelo mapa anterior verifica-se que 113 são navios baleeiros. No mesmo período, na ilha de S. Miguel fizeram escala 8 navios americanos dos quais apenas 4 seriam navios baleeiros (Rolo 2, doc.s 227-234).

Quadro 9
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1837

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
11 Maio	Galera	Georgia	343	Frederick Peabody	New London	20	8	20	8	15 Maio	
19 “	“	Eagle	336	Edward H. Griffin	New Bedford	17	6	17	7	19 “	
25 “	“	Frances Henrietta	407	Shubael Hawes	“ “	25	6	24	7	25 “	
26 “	“	Moss	334	Seth F. Gibbs	“ “	19	5	19	6	26 “	
5 Jun.	“	Commodore Decatur	247	Peter B. Luce	“ “	22	2	22	3	5 Junho	
5 “	Brigue	Sarah	171	M. Mayhew	Rochester	17	4	17	4	5 “	
12 “	Barca	Popmunett	185	G. Nickerson	Falmouth	18	5	15	7	14 “	
12 “	Galera	John & Edward	318	Giles Bailey	New London	28	4	28	5	12 “	
22 “	Brigue	Charleston Packet	184	E. Ellis Jr.	New Bedford	14	3	14	4	22 “	
22 “	Galera	Connecticut	397	Daniel Crocker	New London	21	4	21	4	[?]	
30 Jul.	“	Mercury	334	F. D. Haskell	New Bedford	24	3	24	3	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 245-248.

Notas: O mapa original soma um total de 16 navios americanos e destes, como se verifica pelo mapa anterior, 11 são navios baleeiros.

Quadro 10
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1837

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 Jul.	Barca	Coral	220	H. Shearman	New Bedford	18	4	17	6	3 Julho	
3 “	Galera	Portland	292	N. H. Cook	Newburg	25	1	25	4	4 “	
5 “	Barca	Roscoe II	235	Robert Brown	New Bedford	21	3	21	6	5 “	
5 “	Galera	Messenger	277	Levi Kendrick	“ “	24	1	23	4	7 “	(1)
5 “	“	Almira	361	Richard Flanders	Edgerton	20	3	20	6	5 “	
5 “	Barca	Hope	297	Stephen Grinnell	New Bedford	19	2	19	5	5 “	
5 “	“	Rajah	241	S. H. Nickerson	“ “	19	3	19	7	5 “	
6 “	Galera	Clematis	211	Joseph Bailey	New London	24	6	23	7	6 “	
6 “	“	Atlas	261	J. S. Barnum	Stonington	18	6	17	9	7 “	
6 “	“	Caledonia	445	Benj.m F. Pendelton	“	26	3	26	5	7 “	
7 “	“	Julius Caesar	346	Albert McLane	New London	28	4	28	4	7 “	
7 “	“	Lalla Rookh	329	James R. Bossett	New Bedford	22	3	22	5	7 “	
7 “	“	Cícero	251	Joseph H. Snow	“ “	18	4	18	6	8	
7 “	“	Nantucket	350	David N. Edwards	Nantucket	19	4	19	4	8 “	
9 “	“	Neptune	265	Warren Andrews	New London	17	7	17	9	12 “	(1)
9 “	“	Washington	238	R. N. Wilbur	Jamesport	21	4	21	4	13 “	
10 “	Brigue	Mattapoisett	150	T. J. Southworth	Rochester	16	5	16	2	10 “	
10 “	Barca	Roanoke	250	Nathaniel Case	Greenport	22	1	22	6	10 “	
11 “	Galera	Hydaspe	212	Benjamim Price	New Bedford	23	1	20	4	11 “	
11 “	Barca	Cherokee	261	Edwin Cook	Greenport	20	4	20	7	12 “	(1)

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
12 “	“	Concordia	268	John Woodward	Sag Harbor	22	3	22	5	12 “	
12 “	Galera	John Adams	268	Hiram Baker	New Bedford	22	2	22	4	13 “	
13 “	“	Henry	333	Mathew Cartwright	Sag Harbor	24	2	23	4	14 “	
14 “	“	Neptune	337	S. H. Slate	“ “	26	5	25	7	15 “	
15 “	“	Triad	340	David Loper	“ “	22	5	22	7	19 “	\
18 “	“	Hannibal	310	L. L. Bennett	“ “	24	0	24	1	18 “	
18 “	“	Xenophon	393	J. Halsey	“ “	21	7	21	7	18 “	
18 “	Barca	Brunnette	194	Math Poole	Falmouth	18	3	18	6	18 “	
21 “	Galera	Thames	350	H. Nickerson	Sag Harbor	19	6	19	7	21 “	
21 “	Barca	Harvest	264	Jesse Halsey	Bridgeport	21	4	21	6	22 “	
22 “	Galera	China	370	William E. Tower	New Bedford	25	5	25	6	22 “	
22 “	“	Ann Alexander	252	J. A. Bailey	“ “	24	4	23	6	22 “	
22 “	“	Phocion	265	H. T. Tobey	“ “	19	5	19	6	22 “	
22 “	“	General Pike	383	James Townsend	“ “	19	13	19	13	23 “	
22 “	“	Amazon	318	J. A. Macomber	Fairhaven	26	4	25	5	22 “	
22 “	Barca	Jason	334	Luther Fuller	New London	19	8	19	10	25 “	
22 “	Galera	Shylock	277	Charles Taber	Rochester	23	0	22	4	22 “	
24 “	“	James	277	Ellery T. Taber	New Bedford	20	4	20	5	24 “	
25 “	“	Hibernia	326	Thomas L. Dexter	“ “	19	4	17	7	25 “	
26 “	“	Frances	411	J. E. Howell	Sag Harbor	24	7	24	7	26 “	
26 “	“	Hercules	337	E. Phinney	New Bedford	21	4	20	5	26 “	(1)
26 “	“	Ann	360	P. C. Brock	Nantucket	23	1	23	3	26 “	(1)

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 “	“	James Maury	397	H. Bigelow	Salem	22	6	22	6	26 “	
27 “	“	Camillus	345	Albert Rogers	Sag Harbor	20	4	20	5	27 “	
28 “	“	Java	296	Asaph P. Taber	New Bedford	24	5	24	7	28 “	
28 “	Barca	Jaspar	277	J. Shockley	“ “	16	3	16	5	28 “	
28 “	Galera	Romulus	232	Jones Rogers	Sag Harbor	18	5	16	5	28 “	
28 “	“	Marcus	298	Benjamin Payne	“ “	17	5	17	5	29 “	
28 “	“	Fanny	391	Charles Payne	“ “	25	6	25	6	29 “	
28 “	Brigue	Juno	165	George Sowle	New Bedford	13	2	12	3	29 “	
28 “	“	Seraph	170	L. G. Shearman		14	5	14	5	31 “	
31 “	Barca	Favorite	293	Hallet Swift	Fairhaven	19	2	19	4	1 Agosto	
1 Ago.	Galera	Hamilton	359	John Rose	Bridgeport	32	0	32	1	1 “	
1 “	“	Thorn	308	R. S. Topping	Sag Harbor	24	1	24	4	1 “	
1 “	Barca	Monmouth	290	David Smith	Cold Spring	20	5	20	6	1 “	
1 “	Galera	Fenelon	328	J. R. Smith	New Bedford	27	2	27	4	2 “	
1 “	“	Acasta	286	David Hand	Sag Harbor	22	2	22	4	6 “	
1 “	“	Stonington	356	John Price	New London	24	2	24	5	2 “	(1)
1 “	“	Columbia	290	J. W. Hedges	Sag Harbor	22	4	22	7	5 “	
2 “	“	Commodore Preble	323	Atkins Eldridge	Lynn	29	3	29	5	2 “	
2 “	“	Thomas Dickason	454	W. S. Havens	Sag Harbor	30	2	30	2	2 “	
3 “	“	Miles	240	E. B. Devoll	Warren	18	6	18	6	3 “	
3 “	“	Blackstone	240	Bradock Chester		19	10	19	4	6 “	(1)
4 “	“	Geo Porter	287	J. D. Leonard	New Bedford	19	5	19	5	4 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
5 “	“	Bayard	339	S. Miller	Sag Harbor	24	4	24	4	7 “	
5 “	“	Gem	325	Isaac Ludlow	“	29	1	29	2	7 “	
5 “	Brigue	Atlas	126	Benjamin Russell	Warren	10	5	10	7	7 “	
7 “	Galera	Condor	348	Ephraim Harding	New Bedford	26	6	27	6	7 “	
7 “	“	South Carolina	303	Abnar Smith	Dartmouth	22	6	23	6	7 “	
7 “	“	Parachute	330	Benjamin Durfee	New Bedford	27	3	27	4	8 “	
10 “	“	George	280	W. M. Baker	New London	27	3	27	3	10 “	
13 “	“	Stephania	315	Warren H. Bourne	New Bedford	18	5	18	6	13 “	
13 “	“	Houqua	339	Edward Mosher	“	23	6	23	7	13 “	
13	“	Arabella	366	James Pearson	Sag Harbor	25	6	25	7	13 “	
13 “	“	Ann Maria	380	H. Middleton	New London	28	4	28	5	14 “	
13 “	“	Ninus	255	J. P. Smith	Lynn	24	4	24	4	14 “	
13 “	Barca	Vermont	292	B. J. Howland	Poughkeepsie	26	6	26	5	14 “	
15 “	Galera	Atlantic	290	William Post	Bridgeport	29	1	29	1	15 “	
15 “	“	Nimrod	280	James Parker	Sag Harbor	18	6	18	7	15 “	
15 “	Barca	Derby	250	William C. Radcliff	Salem	25	0	24	1	16 “	
16 “	“	Noble	273	Isaac Sayer	New York	21	4	21	4	16 “	(1)
16 “	Galera	Louisa	396	James Wooley	Lynn	22	8	22	8	16 “	
16 “	Escuna	Franklin	99	James Tracy	Salem	14	1	12	1	17 “	
17 “	“	Mac	80	N. P. Emmons	“	13	2	13	2	17 “	
18 “	Galera	Ann	300	John Bishop	Sag Harbor	23	3	23	2	18 “	
18 “	“	Marcus	297	Obed Shearman	Fairhaven	19	3	19	3	18 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
18 “	“	Hudson	368	Henry Green	Sag Harbor	24	5	24	6	18 “	
19 “	Barca	Lewis	280	J. Cunningham	Boston	22	4	22	4	19 “	
19 “	Galera	Columbus	384	Benjamin Ellis	Fairhaven	26	3	25	3	19 “	
20 “	“	Palladium	341	Charles Prentice	New London	27	3	27	4	20 “	
23 “	Brigue	Mexico	130	Gideon Davis	Westport	15	1	15	1	23 “	
23 “	Galera	Rodman	371	George H. Dexter	New Bedford	19	8	19	8	24 “	
24 “	Brigue	Sarah Loise	143	Ray Green Sandford	New Bedford	16	6	15	7	24 “	
25 “	Galera	Gold Hunter	284	Clark Estes	Fall River	21	3	20	4	25 “	
25 “	Barca	Seine	280	Daniel Flanders	New Bedford	20	1	20	1	26 “	
29 “	Brigue	Taunton	103	George Collins	Fall River	13	2	9	6	30 “	
30 “	“	America	149	Robert Hutchinson	New Bedford	15	1	15	1	30 “	
30 “	“	La Grange	171	Albert Daggatt	Rochester	18	4	18	4	30 “	
1 Set.	“	Troy	156	Allan Hart	Bristol	14	2	14	2	1 Setembro	
3 “	Galera	Friendship	366	Isaiah West	Falmouth	26	4	26	4	3 “	
7 “	“	Brunswick	380	Isaac Gardner	Providence	21	4	21	5	7 “	
7 “	“	Heroine	337	C. D. Harding	Fairhaven	19	0	19	2	7”	
8 “	Brigue	Orion	99	Noble P. Wing	Rochester	15	0	16	0	8 “	
9 “	Galera	Daniel Webster	397	Straton Harlow	Sag Harbor	23	8	23	8	9 “	
9 “	Barca	President	167	Alexander Hathaway	Westport	15	5	14	6	9 “	
10 “	Galera	North América	286	George Grinnell	Warren	23	0	23	2	10 “	
11 “	Barca	Pioneer	230	David Adams	New Bedford	18	4	17	5	11 “	
11 “	Galera	Nile	321	Frederick Stall	New Bedford	21	4	15	10	12 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
11 “	Barca	Franklin	391	C. C. Griffin	Sag Harbor	21	6	21	6	11 “	
18 “	Galera	Delphos	338	William Merry	Holmes’Hole	20	6	20	6	18 “	
18 “	“	Levi Starbuck	376	John Lincoln	Nantucket	27	2	27	2	18 “	
22 “	Brigue	Juno	123	P. G. Macomber	New Bedford	11	5	10	6	22 “	
22 “	Barca	Dr. Franklin	170	Job Davis	“ “	16	5	16	5	22 “	
1 Out.	Brigue	Le Barron	207	William B. Rodgers	Rochester	16	6	16	6	7 Outubro	
8 “	Galera	America	474	William H. Topham	Hudson	23	6	24	6	8 “	
8 “	Brigue	Bruce	154	A. Bradford		18	4	18	4	1 Nov.	
23 “	Galera	Jasper	360	B. S. Adams	Fairhaven	19	7	19	7	27 Outubro	
29 “	“	Benjamim Rush	383	James Coffin	Bristol	23	1	29	1	30 “	
3 Nov.	Brigue	Margaret	165	Henry Dwight	Boston	13	3	13	3	9 Nov.	
19 “	Galera	Philetus	278	Charles Brewster	Stonington	26	2	26	2	20 “	(1)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 277-288.

(1) Descarregou óleo.

Notas: No original do mapa regista-se a soma total de 125 navios americanos com um total de 2572 tripulantes americanos e 461 estrangeiros á chegada, enquanto que à partida os tripulantes americanos totalizam 2536 e os estrangeiros 600. No mapa anterior verifica-se que é de 120 o número de navios baleeiros.

Quadro 11
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1838

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Maio	Barca	Clarice	200	Benjamim Clark	New Bedford	15	4	15	0	7 Junho	
1 “	“	Wade	260	John Swift	“ “	25	1	25	1	10 Maio	
23 “	Galera	South Boston	338	Peter Butler	“ “	28	2	28	2	23 “	
7 Junho	“	Canton Packet	312	Robert Chase	Bristol	11	1	11	2	30 Junho	
7 “	“	Virgínia	346	Richard G. Luce	New Bedford	20	6	20	7	7 “	
12 “	“	Hector	388	Thomas A. Norton	“ “	23	7	23	11	12 “	
12 “	“	Christopher Mitchell	387	Charles A. Veeder	Nantucket	24	1	24	3	12 “	
13 “	“	Candace	309	David Reed	New London	26	4	26	5	13 “	
15 “	“	Thomas William	340	Palmer Hall		24	4	24	4	15 “	
16 “	“	Loan	300	Henry Marchant		20	3	19	4	17 “	
16 “	Barca	Emerald	271	Joseph Dexter		21	3	21	3	16 “	
16 “	Galera	Meteor	325	Austin Lester		17	6	17	11	16 “	
16 “	“	America	282	Wickam S. Jennings		18	6	18	6	16 “	
19 “	“	Erie	374	A. W. Dennis		22	4	22	4	19 “	
24 “	“	Tusalosa	284	William Hussey		21	2	18	5	14 “	
24 “	Barca	Millewood	267	Joseph Spooner		21	3	21	3	24 “	
25 “	Brigue	La Grange	169	Albert Dagggett		15	4	15	6	26 “	
26 “	Galera	Java II	290	William Crowell		20	6	19	6	26 “	
27 “	“	North America	300	B. Simmons		23	5	22	6	27 “	
30 “	“	Panama	465	Thomas A. Crowell		24	8	24	8	30 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS	
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}			
30 “	“	Cadmus	319	Edwin I. Mayhew			16	7	16	7	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nas Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 307-310.

Notas: No original registam-se 24 navios americanos e 461 tripulantes americanos e 88 estrangeiros, à chegada. À partida os tripulantes americanos totalizam 455 e 106, respectivamente. No mapa acima verifica-se que daqueles 24 navios, 21 são navios baleceiros.

Quadro 12
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1838

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Julho	Galera	Elbe	347	Carles Waterman	Poughkeepsie	27	2	27	4	6 Julho	
3 “	“	Commodore Perry	270	Edward Hobron	New London	20	4	20	5	4 “	(1)
4 “	“	Alpha	344	Joseph Coughton	Nantucket	17	6	16	7	4 “	
4 “	“	Marcus	283	Bem jamim Glover	Sag Harbor	18	4	18	3	9 “	
5 “	“	Liverpool	309	Joseph Thomas	New Bedford	17	6	17	4	9 “	
5 “	“	Mary	293	Joseph Black	“ “	18	5	17	6	6 “	
7 “	“	Pocahontas	341	[?] Dillingham	Holmes' Hole	18	6	17	7	7 “	(2)
9 “	“	Gideon Barstow	379	M. C. Carey	Rochester	18	8	18	8	9 “	
9 “	“	Barclay	281	William C. Swain	New Bedford	21	2	20	4	9 “	
9 “	“	Bingham	379	John S. Barnum	New London	21	5	21	5	11 “	
9 “	Barca	George & Martha	295	Joseph Wilcox	New Bedford	18	4	18	4	10 “	
9 “	Galera	Henry	333	John Sweeney	Sag Harbor	18	4	18	4	10 “	
10 “	“	Brandt	310	Isaac Delano	New Bedford	18	7	18	7	10 “	
11 “	Brigue	Tampico	99	Ezra G. Bailey	Stonington	7	3	7	6	11 “	
12 “	Galera	Amethyst	359	Owen Reynard	New Bedford	23	7	23	7	13 “	
12 “	“	Cadmus	306	Hedger Babcock	Sag Harbor	20	6	20	6	13 “	
12 “	“	Aeronaut	265	Alvin Mallory	Stonington	20	0	20	0	13 “	
14 “	“	Japan	233	John Tobey	Nantucket	18	2	18	2	15 “	
15 “	“	Cicero	251	Owen Hillman	New Bedford	21	1	20	3	16 “	
17 “	“	Delta	313	Seth Griffing	Greenport	21	4	21	5	17 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
17 “	“	Hibernia	327	George W. Gray	New Bedford	23	2	22	3	17 “	
17 “	Brigue	William	107	E. G. [?]	Fairhaven	12	4	12	5	17 “	
19 “	Barca	Benezete	194	Mathew Statson	New Bedford	17	4	16	6	20 “	
19 “	“	Jasper	247	Joseph Shockley		17	3	14	6	20 “	
20 “	Galera	James Loper	348	Obed Catheart	Nantucket	18	6	17	6	20 “	
21 “	“	Fanny	390	Silas W. Edwards	Sag Harbor	29	1	29	3	21 “	
21 “	“	John	307	Isaac Thatcher	New Bedford	20	4	20	5	23 “	
23 “	“	Lucas	280	Joseph R. Taber	“ “	18	7	18	7	23 “	
24 “	“	Columbia	287	Philitus Pierson	Sag Harbor	19	5	19	6	24 “	
24 “	Barca	Dryade	269	Ezra Smalley	Rochester	18	4	18	5	24 “	
24 “	Galera	Roman	350	D. H. Bartlett	New Bedford	22	6	21	6	24 “	
24 “	“	Nimrod	280	James Parker	Sag Harbor	18	3	18	3	24 “	
24 “	“	Ontario	367	Barney R. Green	“ “	26	3	25	4	25 “	
24 “	Brigue	Dromo	133	Benjamim Lawrence	Nantucket	12	4	12	4	25 “	
24 “	Galera	Hamilton	357	W. R. Brown	Bridgeport	31	1	31	1	26 “	
25 “	Brigue	Mattapoisett	150	J. J. Southworth	Rochester	15	6	15	6	26 “	
25 “	Galera	Acasta	300	Sivester Smith	Sag Harbor	19	5	19	5	26 “	
25 “	Barca	Roanoke	231	Benjamim Case	Greenport	21	3	21	3	26 “	
25 “	Galera	Armata	410	Frederick Peabody	New London	21	10	21	10	26 “	
25 “	“	Gem	325	Isaac Ludlow	Sag Harbor	20	8	20	8	26 “	
25 “	“	Electra	347	Levett Lax	New London	26	5	25	6	26 “	
26 “	“	Chelsea	398	Franklin Smith	“ “	23	3	23	3	30 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 “	Brigue	Seraph	179	Erastus Barnes	Greenport	14	4	14	4	30 “	
26 “	Galera	Augusta	344	Charles Lawrence	New Bedford	18	5	18	7	30 “	
26 “	“	Washington	269	Robert N. Wilbur	Jamesport	21	4	21	6	27 “	
27 “	“	Martha	297	John Taber	Fairhaven	19	5	21	5	27 “	
27 “	“	John & Elizabeth	299	Schuyler B. Halsey	New London	21	5	20	6	27 “	
27 “	Barca	Popmunett	185	G. L. Nickerson	Falmouth	16	6	15	6	30 “	
30 “	Galera	Edward	274	John Dagett	Hudson	22	1	22	2	31 “	
30 “	“	Louisa	382	James Wooley	Lynn	20	8	20	8	31 “	
30 “	“	Ninus	255	Lafayette Ludlow	“	20	4	20	6	3 Agosto	(3)
30 “	“	Ann	300	John Bishop	Sag Harbor	18	6	17	8	1 “	
30 “	“	Grand Turk	346	Thomas Dexter	New Bedford	22	6	22	6	1 “	
30 “	Barca	Noble	273	Isaac Sayre	Cold Springs	19	6	19	6	1 “	
30 “	Galera	America	413	John Cole	New Bedford	34	0	31	4	1 “	(3)
31 “	Brigue	Concordia	264	John Woodward	Sag Harbor	23	2	23	2	2 “	
31 “	Galera	Philip Tabb	405	Elisha C. Jenny	Warren	24	4	23	6	2 “	
31 “	“	George	359	William G. Chase	Fairhaven	23	0	23	0	2 “	
1 Ago.	“	Commodore Preble	323	Atkins Eldridge	Lynn	26	6	26	7	3 “	
2 “	Barca	Governor Endicott	298	Carles K. Holmes	Mystic	23	0	23	3	2 “	
2 “	Escuna	Plutarch	82	Joshua Stevens	“	8	1	8	1	2 “	
2 “	Galera	William Baker	224	Isaac J. Sanford	Warren	21	0	21	3	2 “	(2)
3 “	“	Maria Thereza	340	James K. Turner	New Bedford	26	3	25	3	3 “	
4 “	Barca	George Washington	230	George Whitehouse	Falmouth	10	4	9	6	6 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
6 "	Brigue	Charleton Packet	184	Freeman Daggett	New Bedford	18	5	17	5	14 "	
6 "	Galera	France	411	John Howell	Sag Harbor	27	4	27	6	7 "	
6 "	"	Phoebe	379	George Allen	Nantucket	23	4	23	4	8 "	
6 "	"	Clarkson	384	Joseph C. Chase	"	21	8	21	8	8 "	
7 "	Barca	Monmouth	279	David Smith	Cold Spring	21	4	21	5	8 "	
7 "	Galera	Washington	340	Edward Sayre	Sag Harbor	19	8	19	8	8 "	
7 "	"	Herald	260	William Devoll	New Bedford	18	4	18	4	15 "	(2)
8 "	"	Martha	301	Randall Kelley	Fairhaven	20	6	20	7	9 "	
11 "	"	Mechanic	335	Spencer Pratt	Newport	14	7	14	7	11 "	
13 "	Barca	Brunette	187	Matt Poole	Falmouth	16	5	16	6	13 "	
14 "	Galera	Hannibal	310	Lewis Bennett	Sag Harbor	19	4	18	6	14 "	
15 "	Escuna	Hand	87	William Randall	New London	6	2	6	3	17 "	
16 "	Galera	Phoenix	314	Edward D. Topping	Sag Harbor	23	3	23	3	17 "	
17 "	"	Xenophon	383	Jesse Halsey	" "	20	7	20	7	18 "	
17 "	"	Camillus	347	Albert Rogers	" "	17	6	17	6	18 "	
17 "	"	Arab	316	Benjamin Cushman	Fairhaven	14	7	14	7	17 "	
17 "	"	Columbia	480	James Smith	New London	21	7	22	7	18 "	
17 "	Barca	Harvest	262	James Godbee	Bridgeport	24	4	24	4	18 "	
17 "	"	Franklin	217	James W. Barton	Warren	19	1	19	1	18 "	(1)
19 "	Galera	American	340	David Baker	Nantucket	16	6	16	6	23 "	
24 "	"	Fallon	275	Abraham Russell	New Bedford	21	4	21	4	25 "	
25 "	Brigue	Thomas Winslow	136	Peleg Comett	Westport	13	3	13	3	25 "	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 “	Barca	Winslow	240	William Pease	New Bedford	18	3	17	3	28 “	
26 “	Brigue	Juno	123	Allen Brownell	“	11	5	11	5	2 Setembro	
28 “	Galera	Mary	347	Francis Fisher	Edgartown	24	6	23	7	29 Agosto	
28 “	“	Hamilton	330	William E. Jones	Sag Harbor	22	2	22	2	29 “	
29 “	“	Charles Drew	345	Nathaniel Bonney	New Bedford	26	2	26	3	29 “	
29 “	Barca	Pindus	192	David Perry	Fairhaven	22	0	22	0	29 “	
5 Set.	Brigue	Sarah	171	I. Purrington	Rochester	17	4	17	5	5 Setembro	
8 “	Brigue	Sarah Louisa	147	Ray G. Sanford	New Bedford	17	4	16	6	10 “	
10 “	Galera	Ann Alexander	256	John B. Dorin	“	19	2	17	4	10 “	(2)
12 “	Brigue	Governor Hopkins	111	Stephen Simmons	Bristol	13	1	13	1	12 “	
14 “	“	Solon	129	Charles B. Hammond	Rochester	11	5	11	5	14 “	
17 “	Barca	America	257	Amasa Simmons	Bristol	15	6	15	4	18 “	
17 “	Brigue	Orion	100	James S. Purrington	Rochester	15	0	15	0	20 “	
21 “	Brigue	Delight	102	John A. Howland	New Bedford	15	1	14	1	25 “	(2)
24 “	Galera	Enterprise	291	Constant Downs	“	22	0	22	0	26 “	
25 “	“	Robert Edwards	355	Edward Howland	“	22	1	22	1	20 Outubro	
19 Out.	Barca	Garland	234	Elisha Gifford	“	20	2	22	2	25 “	
24 “	Galera	Napoleon	362	William Plaskett	Nantucket	27	2	27	2	4 Nov.	(1)
25 “	“	China	370	William R. Potter	New Bedford	28	2	28	2	27 Outubro	(1)
25 “	Barca	Pleiades	265	Albert Allen	Wareham	22	1	22	1	27 “	
27 “	Galera	Galen	365	Luther M. Borden	Warren	22	1	22	3	7 Nov.	
27 “	“	Ceres	398	George Tobey	New Bedford	27	3	26	3	28 Outubro	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
5 Nov.	“	Thorn	318	I. S. Tuttle	Sag Harbor	22	0	22	2	5 Nov.	
5 “	“	Thule	286	James Coleman	Nantucket	17	6	16	6	5 “	(2)

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 352-363.

(1) Descarregou óleo.

(2) Desembarcar tripulante(s).

(3) Com água aberta.

Notas: No mapa original o total de navios americanos é de 116 com 2199 tripulantes americanos e 443 estrangeiros à chegada, enquanto que à partida os tripulantes somam 2160 e 582 respectivamente. No mapa acima o número de navios baleeiros americanos é de 110.

Quadro 13
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1839

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
14 [?]	Galera	William Thompson	495	Elisha Doane	New Bedford	29	1	[?]	[?]	[?]	
14 “	“	Abigail	309	J. N. Cox	“	21	7	“	“	“	
16 “	“	Franklin	333	W. P. Howland	“	24	2	“	“	“	
28 “	Barca	President	167	R. C. Hicks		19	2	“	“	“	(1)
28 “	Brigue	Columbus	152	Strong Holt	New London	17	4	“	“	“	
28 “	Galera	Cambria	362	Albert Ray	New Bedford	26	2	“	“	“	
2 “	“	Acasta	336	J. E. Swan	Stonington	24	2	“	“	“	
2 “	“	General Pike	313	Luther Little	New Bedford	13	10	“	“	“	
6 “	Barca	Cora	220	H. Searman	“	19	4	“	“	“	
6 “	Galera	Flora	338	Daniel Fitch	New London	29	4	“	“	“	
7 “	“	Stonington	350	J. P. Rice	“	21	6	“	“	“	
7 “	Barca	Boston	291	C. Pendleton	“	25	0	“	“	“	
11 “	“	Blackstone	245	Lorenzo Baker	Mystic	21	1	“	“	“	
12 “	Galera	Brighton	368	H. Shearman	New Bedford	24	6	“	“	“	
12 “	“	Canton Packet	320	R. F. [Clark]		11	3	“	“	“	
12 “	“	St. Peters	266	W. H. Mosher	New Bedford	16	8	“	“	“	
13 “	“	Ann Maria	365	N. Middleton	New London	23	5	“	“	“	
13 “	“	George	280	George Destin	“	23	3	“	“	“	
13 “	“	James	277	E. E. Taber	New Bedford	21	2	“	“	“	
17 “	“	Nahant	303	John Barnisch		9	0	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
17 “	“	Neptune	284	Samuel Green Jr.	New London	16	9	“	“	“	
17 “	“	Thames	414	Jeremiah Hedges	Sag Harbor	20	4	24	4	“	
17 “	“	Java	296	John R. Holt	New Bedford	21	5	21	5	“	
20 “	Barca	Octavia	257	G. H. Manchester	“	17	7	17	7	20 “	
20 “	Galera	Daniel Webster	398	Edward Baker	Sag Harbor	20	8	20	8	20 “	
24 “	Barca	Minerva	196	Warren Howland	New Bedford	15	7	15	7	24 “	
24 “	Galera	Factor	336	[R] F. Howland	Pougkeepsie	26	5	26	5	26 “	
24 “	“	Miles	292	W. C. Downs	Warren	23	0	23	0	26 “	
25 “	“	Gold Hunter	281	Clark Estes	Fall River	16	8	16	8	26 “	
29 “	”	Columbus	384	Frederick L. Fish	Fairhaven	26	3	26	3	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nas Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 388-392.

(1) No mapa original indica-se Pernambuco como porto de origem e destinado aos Estados Unidos. Os restantes navios têm a indicação de se destinarem aos Mares do Sul.

Notas: No mapa original regista-se um total de 39 navios com 727 tripulantes americanos e 163 estrangeiros. De acordo com o mapa acima, aquele número inclui 30 navios baleeiros.

Quadro 14
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1839

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERICOS	ESTRANG.ºs	AMERICOS	ESTRANG.ºs		
1 Jul.	Galera	Good Return	370	John S. Taber	New Bedford	31	0	31	0	1 Julho	
2 “	Barca	Connecticut	397	Daniel Crocker	New London	18	6	18	8	2 “	
3 “	Galera	Portland	300	William Payne	Sag Harbor	19	3	19	3	3 “	
3 “	Brigue	Inga	170	E. G. Cadworth	Wareham	18	4	18	4	4 “	
3 “	Barca	Rajah	249	Henry West	New Bedford	18	4	11	7	3 “	
3 “	Galera	John Adams	268	Hiram Baker	“ “	21	3	20	3	4 “	
4 “	“	Phocion	265	Otis Smith	“ “	19	5	14	10	7	
5 “	Barca	Jaspar	230	Isaac I. Sanford	“ “	20	2	20	2	5 “	
5 “	Galera	Hamilton	454	David Hand	Sag Harbor	26	2	26	2	5 “	
6 “	“	Amazon	318	Robert G. Smith	New Bedford	24	0	24	2	6 “	
7 “	“	Coral	370	Harvey Shearman	“ “	24	5	24	6	7 “	
8 “	“	Columbus	344	William B. Gardner	Nantucket	19	4	19	5	8 “	
9 “	“	Selma	320	Arlington Willcox	New Bedford	19	3	19	3	9 “	
13 “	“	Heroine	336	Francis Smith	“ “	21	2	21	2	14 “	
13 “	Barca	Bruce	150	Philip Reynolds	“ “	14	7	14	7	13 “	
17 “	Galera	Atlantic	295	John Rose	Bridgeport	22	1	22	1	17 “	
18 “	“	Cadmus	310	Henry Nickerson	Sag Harbor	18	5	18	5	18 “	
18 “	Brigue	Tampico	99	William Pendleton	New London	6	8	6	8	18 “	
18 “	Galera	Climatis	311	Joseph Bailey	“ “	24	6	24	6	19 “	
18 “	“	Bingham	370	Ezra Bailey	“ “	20	7	20	7	18	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
18 “	“	Zephyr	361	Abraham Gardner	New Bedford	24	1	24	2	19 “	
20 “	Brigue	William & Joseph	142	Elisha Dexter	Tisbury	17	3	17	3	20 “	
22 “	Barca	Athalia	160	Joseph Sprague	Edgartown	13	2	13	2	22 “	
23 “	Galera	Rotch	289	Rodolphus Tobey	New Bedford	20	4	20	4	23 “	
24 “	“	Alexander Mansfield	330	Robert S. Douglass	Hudson	22	2	22	2	24 “	
24 “	“	Roman	378	Charles Smith	New Bedford	28	2	27	4	25 “	
24 “	Brigue	Solon	128	Noble Wing	Rochester	11	4	11	4	24 “	
24 “	Galera	Friendship	367	Samuel Taber	Fairhaven	21	4	19	5	25 “	
25 “	“	Marcus	283	Benjamin Glover	Sag Harbor	18	4	18	4	25 “	
26 “	“	Washington II	321	William Osborn	“ “	22	4	[?]	[?]	26 “	
26 “	“	Houqua	340	Thomas West	New Bedford	22	4	22	4	26 “	
26 “	Brigue	Seraph	187	Erastus Barnes	Greenport	15	5	13	8	27 “	
26 “	Galera	Malay	279	Edwin Bamard	Salem	21	3	21	4	26 “	
26 “	Barca	Noble	273	James Sayre	Sag Harbor	20	6	20	7	27 “	
29 “	Brigue	Agate	81	Ambrose Landre	New Bedford	14	0	13	2	5 Agosto	
30 “	Galera	Mayflower	350	Henry Colt	“ “	23	3	23	4	31 Julho	
31 “	“	Fanny	390	Silas W. Edwards	Sag Harbor	23	6	23	4	31 “	
31 “	“	Columbia	290	Lawrence Edwards	“ “	20	2	20	4	1 Agosto	
31 “	Barca	Hope	296	James S. Robinson	New Bedford	18	5	17	5	31 Julho	
31 “	Galera	Palladium	341	Charles Prentis	New London	25	4	25	3	1 Agosto	
31 “	Brigue	Uxor	96	J. B. Mitchell	“ “	14	0	15	0	31 Julho	
31 “	Galera	Washington	280	Robert N. Wilbur	Bridgeport	21	3	22	3	1 Agosto	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
31 “	“	General Scott	333	Robert F. Fosdick	Fairhaven	24	1	24	2	1 “	
31 “	Brigue	Rebecca Groves	128	John S. Barnum	Stonington	16	0	16	1	1 “	
31 “	Galera	Delta	313	Seth Griffing	Greenport	21	4	21	4	1 “	
1 Ago.	“	Stephania	315	Warren Bourne	New Bedford	18	5	17	7	2 “	
1 “	“	Triad	395	Isaac M. Case	Greenport	22	3	22	3	1 “	
1 “	Barca	Roanoke	261	Nathaniel Case	“	22	2	21	2	2 “	
2 “	Brigue	Willis	164	William D. Boodry	Rochester	16	5	16	5	2 “	
2 “	Galera	Condor	348	Ephraim Harding	New Bedford	25	3	25	4	3 “	
2 “	“	Richard Mitchell	387	William H. Gardner	Nantucket	24	4	24	5	4 “	
5 “	“	Sarah	495	William Upham	“	27	5	26	5	5 “	
5 “	Brigue	Juno	123	William G. Pease	New Bedford	18	4	17	5	8 “	
5 “	Galera	Bowditch	398	Nathaniel Sowle	Providence	25	5	25	6	6 “	
7 “	Brigue	Ann Maria	196	A. Snell	Fall River	15	6	14	7	7 “	
8 “	Barca	Franklin	391	David Youngs	Sag Harbor	22	5	21	5	8 “	
13 “	“	Franklin	222	William E. Beetle	New Bedford	15	6	15	6	13 “	
14 “	“	Dr. Franklin	170	Hiram Francis	Westport	17	5	17	4	14 “	
14 “	Galera	William Baker	224	Albert Brown	Warren	18	2	19	4	14 “	
14 “	Brigue	Charleston Packet	184	Nathaniel Tripp	New Bedford	20	1	21	1	14 “	
15 “	“	Pearl	166	James Purrington	Rochester	18	5	18	5	15 “	
15 “	Barca	Winslow	262	Stephen Grinnell	New Bedford	17	6	17	6	15 “	
15 “	Galera	Montano	360	Reuben Chase	Nantucket	24	6	20	6	15 “	
16 “	“	Constitution	319	Obed Ramsdell	“	16	6	16	6	16 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
18 “	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	
19 “	Galera	John Wells	386	Uriah Russell	Newark	26	0	25	4	19 “	
19 “	“	Abigail	309	J. N. Cox	New Bedford	21	7	21	7	19 “	
19 “	“	Friends	420	John Brown	New London	26	6	26	6	19 “	
21 “	“	Newark	323	B. Winslow	Pougkeepsie	28	0	28	1	21 “	
21 “	“	Hudson	369	Samuel Dennison	Sag Harbor	22	5	21	6	22 “	
23 “	Barca	La Grange	280	Asaph Taber	Fairhaven	22	4	22	4	23 “	
23 “	Galera	Hydaspe	312	Alex Hathaway	New Bedford	21	1	20	2	24	
24 “	“	Neptune	337	Shangar Slate	Sag Harbor	22	2	22	2	24 “	
25 “	Escuna	TyIstone	100	Thomas Brown	Nantucket	10	5	10	5	25 “	
25 “	Galera	North America	280	Philip Mosher	Warren	18	6	17	7	25 “	
25 “	“	Martha	369	Jos Whelden	Hudson	25	3	24	5	26 “	
26 “	Barca	Popmunett	183	Israel B. Davis	Falmouth	21	0	21	2	28 “	
27 “	Galera	Arabella	360	John Bishop	Sag Harbor	20	6	18	2	27 “	
27 “	Barca	Hope	186	Gideon Davis	New Bedford	18	4	18	5	28 “	
28 “	Galera	Tuscarora	379	Edward Halsey	Cold Spring	27	3	27	4	28 “	
29 “	“	Marcia	314	Edward Mosher	Fairhaven	31	0	31	0	30 “	
29 “	Brigue	Thomas Winslow	135	Peleg Cornell	Westport	16	0	16	1	29 “	
29 “	Galera	Lucy Ann	317	William H. Cox	Wilmington	24	7	24	7	29 “	
29 “	“	Francis Henrietta	407	William H. Raymond	New Bedford	22	8	22	8	30	
30 “	“	Henry	333	John Sweeney	Sag Harbor	20	5	20	5	30 “	
30 “	“	Brunswick	295	A. Manchester	Providence	18	6	18	6	30 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
31 “	Barca	Leader	169	Charles Ball	Westport	13	7	16	7	31 “	
31 “	Galera	Peru	257	Joshua Coffin	Nantucket	22	0	22	1	31 “	
31 “	“	Meteor	325	Austin Lester	New London	23	1	23	1	1 Setembro	
31 “	“	Bayard	330	Francis Sayre	Greenport	26	0	26	0	1 “	
2 Set.	Barca	Monmouth	280	Charles Bennett	Cold Spring	22	2	22	2	3 “	
2 “	“	Champion	210	Edward G. Sowle	Westport	17	4	16	5	3 “	
4 “	Galera	Nimrod	280	James Parker	Sag Harbor	19	5	19	6	5 “	
4 “	“	Corinthian	401	Joseph Paddock	New Bedford	28	2	27	3	4 “	
5 “	“	Jason	334	Braddick Chester	New London	25	4	25	6	5 “	
7 “	“	Draper	291	Thomas Howland	New Bedford	26	0	26	0	7 “	
7 “	“	Uncas	412	Ephraim Eldridge	Falmouth	29	2	29	2	8 “	
8 “	“	Hércules	335	H. H. Ricketson	New Bedford	24	1	23	1	8 “	
9 “	“	Orbit	361	James Gardner	Nantucket	26	2	26	2	10 “	
9 “	“	Mentor	460	William H. Baker	New London	30	2	30	2	10 “	
10 “	Brigue	Le Baron	170	William B. Rogers	Rochester	21	0	21	0	10 “	
10 “	Barca	Pantheon	287	Jabez Pell	Fall River	24	0	24	1	10 “	
13 “	Galera	Baltic	420	John Gardner	Nantucket	22	5	22	7	15 “	
13 “	“	Íris	311	Gideon Spooner	New Bedford	21	2	20	3	13 “	
15 “	“	Geórgia	343	Benjamin Pendleton	New London	29	1	27	3	15 “	
22 “	Brigue	Sarah	171	Isaac Purrington	Rochester	21	1	21	1	22 “	
23 “	Galera	St. George	408	Lorenzo Fisher	New Bedford	28	2	28	3	24 “	
23 “	“	Triton	314	Thomas Russell	Plymouth	21	2	21	2	24 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
24 “	“	Congress	350	John Pitman	Nantucket	20	3	20	5	24 “	
24 “	Brigue	Governor Hopkins	111	Melatih Davis	Bristol	14	1	14	1	24 “	
24 “	Barca	Draco	257	Peleg Ray	Fairhaven	22	1	22	1	25 “	
25 “	Brigue	Delight	102	Abner West	New Bedford	15	1	15	1	25 “	
25 “	“	La Grange	169	J. W. Riddell	Mattapoisett	14	7	14	7	25 “	
28 “	Barca	Roscoe	235	George H. Clark	New Bedford	21	3	21	4	28 “	
3 Out.	Brigue	Chase	154	M. Mayhew	Rochester	16	4	15	5	4 Outubro	
3 “	Barca	Richard Henry	123	Albert Ellis	“	14	2	14	3	5 “	
5 “	Galera	Phocion	245	Edward Collings	New Bedford	20	4	20	4	6 “	
6 “	“	Ansell Gibbs	320	Isaiah West	Fairhaven	21	4	21	4	6 “	
7 “	“	Lucas	281	Thomas Severance	New Bedford	20	4	19	4	8 “	
8 “	“	Montpelier	320	Nathaniel Carey	“	27	2	27	4	18 “	
14 “	“	Parker	406	Prince Shearman	“	27	2	25	2	18 “	
18 “	Barca	Brunette	187	M. Poole	Falmouth	16	5	15	5	20 “	
18 “	Galera	America	464	William Topham	Hudson	27	4	26	4	20”	
19 “	“	Rosalie	323	Silvester Eddy	Warren	25	1	25	4	21 “	
20 “	“	Messenger	290	Levi Kendrick	New Bedford	24	1	25	3	21 “	
21 “	“	Julian	357	Shubael Hawes	“	27	4	27	4	26 “	
31 “	Barca	Desdemona	294	E. Phinney	“	25	0	25	0	1 Nov.	
12 Nov	Galera	Jefferson	394	John S. Barker	Wilmington	22	7	22	7	20 “	
12 “	Barca	North America	388	Nathaniel Richards	New London	26	5	26	5	12 “	
12 “	Galera	[?]	356	[?]	Tisbury	22	8	20	8	15 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
29 “	“	Mount Vernon	383	Lewis B. Imbert	Nantucket	20	8	20	9	29 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 407-420.

Notas: No mapa original registam-se 138 navios dos quais, de acordo com o mapa anterior, 131 são navios baleeiros. O número total de tripulantes americanos à chegada foi de 2822 e o de estrangeiros foi de 456. A partida estes números atingiram 2749 e 523, respectivamente.

Quadro 15
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1840

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 Jan.	Galera	Sarah Frances	301	William Dagett	New Bedford	19	4	16	5	15 Janeiro	
21 Abr	Brigue	Inga	170	E. G. Cudworth	Wareham	23	0	23	0	[?]	
21 “	Galera	Jane	370	Benjamin Eddy	Warren	23	0	23	0	21 Abril	
11 Maio	“	Roscoe	362	Edward McCleave	New Bedford	24	1	24	1	11 Maio	
24 “	“	Minerva	407	Moses Sampson	“	25	3	25	5	26 “	
25 “	Barca	Emerald	271	Robert Brown	Salem	18	2	17	3	25 “	
4 Junho	Brigue	Chase	153	Matthew Mayhew	Rochester	18	3	18	3	4 Junho	
5 “	Galera	Washington	309	Stephen Bailey	Nantucket	18	3	18	4	5 “	
6 “	“	Boy	251	Charles Barton	Warren	22	0	21	0	7 “	
11 “	“	Navy	363	William H. Brock	Newburyport	28	2	28	2	11 “	
13 “	Brigue	Peri	191	Joseph Shockley	New Bedford	20	1	20	2	13 “	
16 “	Galera	South Boston	338	Joseph Crowell	Fairhaven	25	5	25	6	20 “	
16 “	Barca	Champion	210	Edward P. Sowle	Westport	16	6	15	7	18 “	
21 “	“	Milwood	253	Charles Church	New Bedford	18	4	17	6	21 “	
25 “	“	Athalia	161	Joseph Sprague	Edgartown	17	5	17	5	25 “	
26 “	Galera	Albion	306	Austin Smith	Fairhaven	22	1	20	2	26 “	
26 “	“	Amethyst	359	Joseph Black	New Bedford	24	6	24	7	27 “	
26 “	“	Ontario	354	Stephen Gibbs	Nantucket	18	4	18	4	27 “	
28 “	“	Electra	345	Richard Smith	New London	22	4	20	4	29 “	
28 “	Brigue	Magellan	91	William Lax	“	15	0	15	2	29 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	Galera	Hobomok	414	Silas Jones	Falmouth	30	0	29	2	29 “	
29 “	“	Mercator	240	Obed Delano	New Bedford	21	3	20	3	29 “	
30 “	Barca	Popmunett	183	William Flanders	Falmouth	21	1	18	3	30 “	
30 “	Galera	Henry	346	William Brown	Nantucket	17	4	17	4	30 “	
30 “	Barca	Columbus	313	Tristram Pease	New Bedford	23	0	21	2	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 427-429.

Notas: No mapa original indica-se um total de 34 navios americanos. Pelo mapa anterior verifica-se que 25 são navios baleeiros.

Quadro 16
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1840

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA				TRIPULAÇÃO A PARTIDA				NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	
2 Julho	Galera	Rebecca Sims	415	Edward S. Ray	New Bedford	27	3	27	3	27	3	2 Julho		
5 “	Barca	Commodore Perry	207	William McLane	New London	21	4	20	5	5 “				
7 “	Galera	Kingston	313	William Rawson	Nantucket	17	6	17	6	7 “				
9 “	Brigue	Dromo	133	Benjamin Lawrence	“	12	4	12	4	9 “			(1)	
12 “	Galera	Aeronaut	265	Alvin Mallory	New London	18	5	18	5	12 “				
15 “	Barca	Connecticut	397	Daniel Crocker	“	18	6	18	6	16 “				
16 “	Escuna	Exchange	122	Thomas Dexter	Plymouth	12	3	12	3	16 “				
17 “	Barca	Dragon	189	Joseph Taber	New Bedford	17	4	17	6	19 “			(1)	
17 “	Galera	John & Elisabeth	299	Albert Miller	New London	18	6	18	6	17 “			(1)	
17 “	Barca	Marcus	285	David Loper	Sag Harbor	19	4	19	4	17 “				
19 “	“	Boston	291	C. Pendelton	New London	21	6	21	7	19 “				
19 “	Galera	Sally Ann	311	Robert Borden	New Bedford	24	0	24	1	19 “				
19 “	Barca	Minerva	196	Henry Gifford	“	16	6	13	8	20 “				
20 “	“	Bolton	230	William Pendelton	Stonington	19	0	19	1	20 “				
20 “	Brigue	Montezuma	195	David Randall	Wareham	20	3	19	4	20 “				
21 “	Galera	Liverpool	309	Joseph Thomas	New Bedford	16	7	15	8	24 “				
21 “	“	Hamilton	322	Isaac Ludlow	Sag Harbor	18	5	18	5	21 “				
22 “	“	Phoenix	323	Joiah Hamlin	Nantucket	21	1	21	1	22 “				
27 “	“	Charles Carrol	376	Thomas Andrews	“	18	7	18	7	27 “			(1)	
30 “	“	Mount Wollaston	325	G. L. Rose	Salem	2	3	21	3	30 “				

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 Ago.	“	Dartmouth	336	Jared Fisher	New Bedford	24	3	21	8	4 Agosto	(1)
4 “	“	Panama	253	Preston Cummings	Fall River	22	3	22	2	10 “	(1)
5 “	Barca	President	167	Reuben Hicks	Westport	18	3	17	5	5 “	
6 “	Galera	Awashonks	342	Rufus Pease	Falmouth	27	3	27	3	6 “	(1)
6 “	Barca	Noble	272	James Sayre	Sag Harbor	21	3	22	3	7 “	
6 “	Galera	Elbe	340	Joseph Merrihew	Poughkeepsie	29	0	28	2	7 “	
7 “	“	Nimrod	287	Albert Rogers	Sag Harbor	16	6	16	6	7 “	
7 “	Barca	Garland	230	Thomas Day	New Bedford	22	3	22	3	7 “	
8 “	Galera	Phenix	300	Samuel Briggs	Sag Harbor	22	5	22	5	8 “	
8 “	“	Barclay	281	John B. Briggs	New Bedford	17	6	17	7	8 “	
9 “	Galera	Cícero	261	Bezer Simmons	“ “	20	4	20	4	9 “	
[?] “	Galera	Bingham	370	George Destin	Mystic	26	6	[?]	[?]	12 “	
11 “	“	Zenes Coffin	331	Hiran Bailey	Nantucket	24	4	23	5	11 “	
12 “	Brigue	Seraph	174	George [?]	Greenport	17	1	17	1	12 “	
13 “	Galera	Columbia	493	James Smith	New London	25	5	25	6	13 “	
13 “	“	America	418	Alfred Fisher	New Bedford	30	3	31	3	13 “	
13 “	“	William Lee	311	Esek Gifford	Newport	22	0	22	1	14 “	
14 “	Barca	Leader	169	Charles Ball	Westport	20	2	20	2	14 “	
15 “	Galera	Romulus	232	Joshua Rogers	Sag Harbor	18	5	18	5	15 “	
17 “	Barca	Grand Turk	323	William W. Tailor	New Bedford	22	8	21	10	20 “	
17 “	“	Wade	260	John Swift	“ “	19	5	19	5	17 “	
17 “	“	Cossack	256	Isaac Delano	Rochester	21	3	19	6	18 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
18 “	Galera	Commodore Prebble	323	Atkins Eldridge	Lynn	24	8	23	10	18 “	
18 “	Barca	Marcella	218	Benjamin Ellis	New Bedford	18	4	18	6	20 “	
18 “	Galera	Tuscaloosa	283	Frederick Taber	“ “	18	3	18	4	20 “	
18 “	“	Falcon	273	Freeman Richmond	“ “	22	3	22	3	18 “	
18 “	“	Copia	315	J. C. Macomber	“ “	26	4	26	4	18 “	
18 “	Brigue	Uxor	95	Joseph Mitchell	New London	14	2	12	4	19 “	
19 “	Barca	Jaspar	224	Isaac Sanford	Warren	22	0	21	1	20”	
19 “	Galera	Mobile	243	Henry Gifford	New Bedford	19	3	19	3	20 “	
19 “	Brigue	Columbus	171	Strong Holt	“ “	17	4	12	4	22 “	
19 “	Barca	Dryade	265	William B. Rogers	New London	19	4	19	4	21 “	
19 “	Galera	Julius Caesar	325	Sylvanus Gibson	Rochester	28	1	28	1	19 “	
19 “	Brigue	Pocahontas	112	W. S. Baker	New London	11	4	11	4	19 “	
19 “	Barca	Alto	200	James Coffin	Newport	21	1	19	2	19 “	
19 “	“	Ann Maria	196	John Carr	New Bedford	22	0	22	1	20 “	
21 “	Galera	Clematis	310	George Benjamin	Fairhaven	24	8	24	8	21 “	
21 “	“	Bayard	339	Francis Sayre	Greenport	26	2	26	3	21 “	
21 “	“	[?]	330	James [?]	New Bedford	25	5	24	6	21 “	
22 “	“	Averick	385	Thomas Mitchell	“ “	26	4	24	6	22 “	
23 “	Brigue	Henry	100	G. Pendleton	Stonington	11	5	11	5	23 “	
24 “	Barca	Monmouth	279	William Hedges	Cold Spring	20	5	21	5	24 “	
25 “	“	Hope	186	Gideon David	New Bedford	18	4	18	4	25 “	
25 “	Brigue	Tilestone	111	Thomas Brown	Nantucket	16	0	16	0	25 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	Barca	Arab	296	Ezra Wrightington	New Bedford	20	2	20	4	29 “	
29 “	“	Roanoke	258	Benjamim Gibbons	Greenport	20	5	20	5	31 “	
29 “	Galera	Peruvian	334	Frederick Arthur	Nantucket	17	3	17	3	31 “	
30 “	“	Bengal	314	Benjamim Jackson	Salem	24	0	24	0	31 “	(2)
31 “	“	Merrimac	413	Charles Starbuck	Newburyport	18	7	17	9	6 Setembro	
1 Set.	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	[?]	
2 “	Brigue	Pilgrim	140	Job Collins	Somerset	12	4	11	6	2 Setembro	
3 “	Barca	George & Martha	275	Ezra Smalley	New Bedford	17	4	18	4	3 “	(1)
3 “	Galera	Índia	366	Charles Gelett	New Bedford	26	4	25	5	4 “	
3 “	Barca	Pleiades	266	Albert Allen	Wareham	19	5	19	5	3 “	
3 “	Brigue	William & Joseph	142	Elisha Dexter	Tisbury	16	1	22	0	4 “	
3 “	Barca	Harvest	262	James Godbee	Bridgeport	19	5	19	6	3 “	
3 “	Galera	America	500	Mercator Cooper	Sag Harbor	18	5	16	7	3 “	
6 “	Barca	Xenophon	385	William A. Jones	“ “	21	5	21	5	6 “	
6 “	Galera	Meteor	325	Austin Lester	Mystic	21	6	21	7	6 “	
7 “	“	Charles Henry	264	Schuyler Halsey	New London	24	3	23	4	7 “	
10 “	“	Pacific	384	Walter Taber	New Bedford	20	5	21	5	11 “	
11 “	Brigue	Thomas Winslow	136	Elihu Russell	Newport	17	4	17	4	11 “	
14 “	Galera	Joseph Maxwell	301	Charles Harding	Fairhaven	21	4	19	4	14 “	
15 “	“	Washington	236	Robert Wilson	Bridgeport	21	2	19	4	15 “	
15 “	Barca	Camillus	345	E. H. Howes	Sag Harbor	19	5	19	5	15 “	(1)
15 “	Brigue	Quito	138	Richard Flanders	Rochester	15	8	16	8	15 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
16 “	Galera	Washington	328	James Coffin	New Bedford	22	4	19	7	15 “	
19 “	Brigue	Delight	112	George Swain	“ “	14	3	14	4	19 “	
19 “	Galera	Hannibal	318	Lewis S. Bennett	Sag Harbor	17	6	16	8	20 “	
19 “	Brigue	Juno	123	George Sowle	Westport	21	0	21	1	19 “	
19 “	“	Troy	156	Benjamim Morris	Bristol	19	1	19	1	2 Outubro	
19 “	Escuna	Primrose	90	Obed Carr	Nantucket	8	8	8	8	24 Set.	
21 “	Barca	Martha II	300	Thomas Hammond	New Bedford	17	7	15	9	23 “	
22 “	Galera	Virginia	346	Richard G. Luce	“ “	21	8	20	9	31 “	
22 “	“	Roman II	351	Alexander Barker	“ “	23	4	24	5	23 “	
23 “	“	Gem	325	Theron B. Worth	Sag Harbor	22	2	21	4	23 “	
24 “	“	Lexington	399	Henry Davis	Nantucket	26	3	25	4	24 “	
24 “	“	Atlantic	290	Wickam Jennings	Bridgeport	22	4	22	4	24 “	
25 “	“	Ontario	376	Barney Green	Sag Harbor	27	3	26	4	26 “	
25 “	Barca	Winslow	263	Charles Pease	New Bedford	19	4	17	6	26 “	
26 “	Galera	Thomas Williams	341	J. Manwaring	Stonington	22	4	22	6	26 “	
26 “	Brigue	Pearl	156	Edwin Blankenship	Sippican	19	3	20	4	26 “	
27 “	Barca	Essex	200	Henry Daggett	Bristol	16	5	16	5	27 “	
28 “	Brigue	Mattapoisett	150	T. Southworth	Rochester	10	5	10	5	28 “	
28 “	Barca	Cornelia	215	Stephen Grinnell	New Bedford	19	1	18	2	28 “	
28 “	“	Pacific	314	Otis Webb	Fairhaven	19	6	19	7	29 “	
28 “	“	Huron	290	Henry Green	Sag Harbor	22	2	22	4	29 “	
28 “	Galera	Lydia	351	George Cathcart	Nantucket	18	7	18	7	29 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	“	Alexander Coffin	382	Samuel C. Wyer	“	23	4	23	4	29 “	
28 “	Brigue	Meridian	72	Thomas Derrick	Wareham	16	0	15	2	2 Outubro	
28 “	Galera	Warren	398	Henry Cleaveland	Warren	30	1	29	1	28 Set.	
3 Out.	“	Stonington	356	J. P. Rice	Stonington	23	4	23	4	4 Outubro	
3 “	Barca	Pindus	193	R. S. Wady	Fairhaven	18	3	18	2	3 “	
5 “	Brigue	Le Baron	170	Elnathan Cushing	Rochester	16	5	16	5	5 “	(1)
6 “	“	Bogota	155	Granville Manter	New Bedford	21	0	21	0	6 “	
7 “	“	Charleston Packet	184	Daniel Flanders	“	18	3	18	3	7 “	
14 “	Barca	Bruce	147	Silas P. Allen	Fairhaven	17	4	16	6	14 “	
17 “	Barca	Dr. Franklin	171	Hiram Francis	Westport	18	5	18	5	18 “	
17 “	Brigue	La Grange	169	Albert Daggett	Mattapoisett	20	2	21	2	17 “	(1)
19 “	Galera	Ninus	253	Lafayette Ludlow	Lynn	18	6	18	8	27 “	
28 “	Barca	Brunette	187	Eddy Luce	Falmouth	20	1	19	4	29 “	
28 “	“	Plato	241	Charles Butler	New Bedford	23	2	21	4	29 “	
3 Nov.	Brigue	Laurel	119	George A. Smith	“	16	0	15	2	6 Nov.	
9 “	Barca	Ceres	176	Giles Bailey	New London	15	2	15	3	12 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 485-496.

(1) Descarregou óleo.

(2) Na transição desta linha para a seguinte, podem ter sido suprimidos um ou mais navios devido à deficiente condição do microfilme.

Notas: No mapa original regista-se um total de 133 navios americanos com 2555 tripulantes americanos e 477 estrangeiros à chegada, enquanto que à partida temos 2502 e 567, respectivamente. Pelo mapa anterior verifica-se que naquele número estão incluídos 124 navios baleeiros.

O mapa original referencia 19 escalas de navios na ilha das Flores, precedendo a escala no porto da Horta.

Quadro 17
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1841

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
28 Abr	Galera	Grand Turk	350	William W. Tailor	New Bedford	23	8	23	8	5 Maio	
18 Maio	“	Rousseau	305	J. E. Brayton	“	17	5	17	5	18 “	
24 “	Brigue	William & Joseph	142	Elisha Dexter	Marthas Vineyard	20	1	21	1	25 “	
1 Jun.	Galera	Chariot	370	George Littlefield	Warren	22	0	22	1	1 Junho	
4 “	“	Aurora	340	Frederick Coffin	Nantucket	20	3	20	4	4 “	
6 “	Barca	Imogene	180	Ebenezer Atkins	Boston	21	0	21	0	6 “	
8 “	Galera	Ann Maria	360	W. Middleton	New London	22	0	22	10	8 “	
8 “	Barca	Clement	279	C. Pendleton	“	24	1	24	2	8 “	
10 “	“	Russell	302	Frederick Stall	New Bedford	20	3	20	3	10 “	
10 “	Galera	John Adams	298	Asa Coleman	Nantucket	16	7	16	8	11 “	
16 “	“	Mercury	339	F. Haskell	New Bedford	24	1	24	1	16 “	
20 “	“	Nile	326	Edwin F. Cook	“	22	4	22	2	21 “	
21 “	“	Gold Hunter	281	Albert Wood	Fall River	24	0	24	0	21 “	
23 “	“	Fanny	390	Henry Fordham	Sag Harbor	19	9	19	10	23 “	
23 “	“	L. C. Richmond	350	Edwin A. Luce	New Bedford	24	4	24	4	23 “	
23 “	Barca	George	251	Joseph Forsyth	Stonington	15	5	15	7	24 “	
24 “	Galera	Washington	340	William Osborn	Sag harbor	22	3	22	4	24 “	
24 “	“	Neptune	340	Jeremiah Ludlow	“	19	5	19	6	24 “	
24 “	Barca	Blackstone	258	Lorenzo Baker	Mystic	13	10	13	10	29 “	
30 “	Galera	Clifford Wayne	304	Edward Crowell	Fairhaven	24	0	24	3	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores: 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 2, doc.s 499-502.

Notas: O mapa original regista 25 navios americanos com 456 tripulantes americanos e 84 estrangeiros à chegada. À partida os tripulantes americanos somavam 456 e os estrangeiros 93. Pelo mapa acima os navios baleeiros totalizam 20.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quadro 18
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1841

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Julho	Brigue	Inga	180	Elisha Cadworth	New Bedford	21	2	[?]	[?]	[?]	
1 “	Galera	Heroine	337	Francis Smith	Fairhaven	22	3	“	“	“	
2 “	Barca	Hope	186	Fredrick Brownell	New Bedford	21	1	“	“	“	
3 “	Galera	Phoenix	404	Jeremiah Slate	New London	33	2	“	“	“	
3 “	Barca	Roanoke	251	Nathaniel Case	Greenport	20	3	“	“	“	
5 “	Galera	Sharon	354	Howes Norris	New Bedford	29	1	“	“	“	
6 “	“	Gratitude	338	Peleg Stetson	“ “	23	5	“	“	“	
9 “	“	Java	295	William Shockley	“ “	21	2	“	“	“	
9 “	Barca	Leader	169	Charles Ball		19	3	“	“	“	
16 “	Galera	Levi Starbuck	376	Joseph P. Nye	Nantucket	25	0	“	“	“	
17 “	Barca	La Grange	275	Matt Stetson	New Bedford	25	0	“	“	“	
19 “	“	Mary & Martha	317	John B. Coffin	Boston	21	1	“	“	“	
20 “	Brigue	Juno	180	George Sowle		21	1	“	“	“	
20 “	Barca	Newton	385	John Sayer	New Bedford	22	3	“	“	“	
20 “	“	Boston	291	Benjamin Homstead	New London	20	4	“	“	“	
20 “	Galera	Caledonia	445	Franklin Hancox	“ “	27	0	“	“	“	
20 “	“	Henry	333	David Youngs	Sag Harbor	23	5	“	“	“	
20 “	“	Nantucket	350	George W. Gardner	Nantucket	14	9	“	“	“	
21 “	“	Portland	300	William Payne	Sag Harbor	22	2	“	“	“	
22 “	Brigue	Montezuma	196	David Randall		18	4	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
22 “	Galera	Susan	261	Weston Howland	New Bedford	25	0	“	“	“	
22 “	“	Lion	300	Charles Howland	Providence	22	3	“	“	“	
23 “	Barca	Sarah Lee	235	William Blye	Bristol	20	1	“	“	“	
23 “	Galera	Elisabeth	328	Henry Eastham	New Bedford	20	5	“	“	“	
23 “	Escuna	Thorn	115	Purchase Jewett		14	0	“	“	“	
24 “	Galera	Envoy	400	Consider Fisher	Providence	27	1	“	“	“	
26 “	Barca	Octavia	257	I. C. Howland	New Bedford	22	3	“	“	“	
27 “	Galera	Columbia	286	Lawrence Edwards	Sag Harbor	18	6	“	“	“	
27 “	Barca	Marcella	210	Benjamin Ellis	New Bedford	19	4	“	“	“	
27 “	Galera	Israel	356	Luther Little	“ “	27	0	“	“	“	
28 “	“	Rowena	404	Clark Estes	Fall River	22	6	“	“	“	
30 “	Galera	Franklin	333	Wash.m Walker	New Bedford	27	2	“	“	“	
30 “	“	Golconda	359	Abner Smith	“ “	23	6	“	“	“	
31 “	“	General Pike	313	George Tobey	“ “	24	1	“	“	“	
1 Ago.	Barca	Eliza	262	Peter P. Chase	Salem	24	0	“	“	“	
2 “	Galera	Addison	426	Thomas West	New Bedford	25	1	“	“	“	
3 “	Brigue	Vesta	155	Otis Smith	Edgartown	17	0	“	“	“	
3 “	Galera	Hydaspe	312	Francis Post	New Bedford	20	3	“	“	“	
3 “	“	John & Edward	318	B. N. Hudson	“ “	24	2	“	“	“	
3 “	“	Robert Edwards	355	Nathaniel Burgess	“ “	21	3	“	“	“	
3 “	“	Orion	350	James Nichols	Nantucket	21	4	“	“	“	
4 “	“	Thames	414	Jeremiah Hedges	Sag Harbor	25	5	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4 “	“	Oregon	340	Obed Sherman	New Bedford	21	2	“	“	“	
4 “	“	Daniel Webster	397	Edward Baker	Sag Harbor	21	6	“	“	“	
4 “	Barca	Philetus	276	William H. Brewster	Stonington	20	5	“	“	“	
4 “	Galera	Silas Richards	454	N. R. Dering	Sag Harbor	25	2	“	“	“	
4 “	“	Panama	465	Thomas Crowell	“ “	25	5	“	“	“	
4 “	Brigue	Uxor	96	Joshua S. Stevens	Mystic	13	2	“	“	“	
4 “	Galera	Mayflower	349	Asa Gifford	New Bedford	20	3	“	“	“	
4 “	“	Triad	336	Isaac M. Case	Greenport	26	2	“	“	“	
5 “	Barca	Franklin	391	Jesse Halsey	Sag Harbor	26	0	“	“	“	
5 “	Brigue	Seraph	174	George W. Corwin	Greenport	18	3	“	“	“	
5 “	Barca	Pembroke	191	Henry F. Church	New Bedford	24	0	“	“	“	
5 “	Galera	Thomas Dickason	454	W. S. Havens	Sag harbor	23	5	“	“	“	
5 “	“	John Adams	262	Joseph Bradford	New Bedford	24	0	“	“	“	
5 “	“	Jason	360	James T. Skinner	New London	26	2	“	“	“	
6 “	Brigue	Pavilion	150	David Adams	Edgerton	14	1	“	“	“	
6 “	Barca	Mars	269	Allen Brownell	New Bedford	22	1	“	“	“	
6 “	“	Pantheon	273	Joseph Taber	“ “	22	0	“	“	“	
7 “	Galera	Honqua	349	Joseph Halley	“ “	22	7	“	“	“	
8 “	Brigue	Rebeca Groves	128	George Hubbard Jr.		14	2	“	“	“	
9 “	Galera	Delphos	338	Charles West		28	1	“	“	“	
9 “	Barca	Noble	293	Edwin P. Brown	New Suffolk	19	6	“	“	“	
10 “	Brigue	Emeline	98	Elisha Wood	New Bedford	13	3	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
10 “	Galera	Bowditch	399	Nathaniel Sowle	Providence	26	6	“	“	“	(1)
[11] “	[Galera]	Ann	299	Ezekiel Curry	Sag Harbor	17	8	“	“	“	
11 “	“	Electra	247	John L. Ward	New London	28	4	“	“	“	
12 “	“	Messenger	270	Peter Butler	New Bedford	22	2	“	“	“	
12 “	“	Isabella	410	Edward Howland	“ “	24	6	“	“	“	
12 “	Brigue	Seabird	147	Isaac Tripp	Newport	16	4	“	“	“	
12 “	Galera	Friends	413	John W. Brown	New London	25	10	“	“	“	
18 “	“	Monticello	355	Benj.m Coggeshall	Nantucket	22	1	“	“	“	
19 “	“	Palladium	349	Charles Prentis	New London	25	4	“	“	“	
19 “	Barca	George Washington	220	Alexander Hathaway	New Bedford	19	2	“	“	“	
19 “	Galera	Ganges	315	George Pitman	Nantucket	17	5	“	“	“	
21	Brigue	Tylestone	111	Thomas Brown	“	16	0	“	“	“	
21 “	Galera	Foster	317	John Congdon	“	19	4	“	“	“	
21 “	Barca	Spartan	189	James Small	Provincetown	18	3	“	“	“	
22 “	“	Hesper	269	Ichabod Handy	Fairhaven	22	0	“	“	“	
23 “	Galera	Delta	313	Benjamim Glover	Greenport	22	4	“	“	“	
25 “	“	Julius Caesar	346	Sylvanus Gibson	New London	28	2	“	“	“	
26 “	“	Hannibal	310	Lewis L. Bennett	Sag Harbor	22	2	“	“	“	
27 “	“	Phocion	265	Edward G. Corey	New Bedford	21	4	“	“	“	
27 “	“	Clematis	311	George Benjamim	New London	26	6	“	“	“	
27 “	Barca	Bruce	147	Silas P. Aiden	“ “	16	5	“	“	“	
28 “	Galera	Factor	334	Benjamim Howland	New York	31	1	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	“	Three Brothers	336	Joseph Mitchell	Nantucket	29	0	“	“	“	
28 “	“	Martha	273	William Baxter	“	23	0	“	“	“	
28 “	“	Archer	321	Frederick Ricketson	New Bedford	25	0	“	“	“	
28 “	Brigue	Bogota	155	Granville Manter		18	2	“	“	“	
30 “	Barca	Rajah	249	H. West	New Bedford	20	0	“	“	“	
30 “	Brigue	Meridian	87	Edward H. Russell	“ “	16	0	“	“	“	
30 “	Barca	Sophia & Eliza	206	Edward A. Coffin	Duxbury	20	4	“	“	“	
30 “	“	Connecticut	397	Daniel Crocker	New London	23	3	“	“	“	
31 “	Galera	Hamilton	357	John Bishop	Bridgeport	25	6	“	“	“	
31 “	“	Benjamim Rush	385	Anthony Gifford	Warren	29	2	“	“	“	
1 Set.	“	Mentor	400	Braddock Chester	New London	25	5	“	“	“	
2 “	“	Tuscarora	387	Eli H. White	New York	31	2	“	“	“	
3 “	“	Martha	370	Joseph Whelden	“ “	29	1	“	“	“	
4 “	“	William & Henry	261	Ithama Benjamim	New Bedford	24	0	“	“	“	
5 “	Barca	Brunnette	187	Eddy Luce	Falmouth	16	5	“	“	“	
6 “	Galera	Rosalie	323	Sylvester Eddy	Warren	21	1	“	“	“	
6 “	Brigue	Edward	133	Matt Mayhew	Mattapoisett	15	3	”	“	“	
6 “	“	America	148	T. F. Lamberth	Wareham	20	3	“	“	“	
6 “	“	Columbus	180	C. Strong Holt	New London	16	7	“	“	“	
7 “	Barca	Pilgrim	140	Job Collings	Somerset	21	0	“	“	“	
7 “	“	Champion	210	Edward G. Sowle	Westport	22	0	“	“	“	
7 “	“	Ann	222	Francis Moore	Bristol	18	2	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
8 "	"	Leander	212	William G. Bailey	New London	20	4	"	"	"	
8 "	"	Drymo	262	Charles Hammond	Rochester	23	2	"	"	"	
10 "	"	Hecla	208	Benjamim J. Crapo	"	22	0	"	"	"	
11 "	"	Maria	202	Stephen Raymond	New Bedford	20	1	"	"	"	
11 "	Brigue	Annawan	168	Matt Poole	Mattapoisett	20	2	"	"	"	
11 "	"	Carib	178	James Wooley	Boston	21	0	"	"	"	
13 "	Galera	Avis	300	Gilbert Pendleton	New London	24	0	"	"	"	
13 "	"	Columbus	381	Frederick Fish	New Bedford	27	3	"	"	"	
13 "	Barca	Emigrant	180	Samuel Lake	Bristol	20	1	"	"	"	
15 "	Brigue	Crawford	121	Andrew Pickens	Warren	12	5	"	"	"	
15 "	"	Sarah Louise	143	Ray G. Sanfard	New Bedford	13	1	"	"	"	
15 "	Escuna	Vesper	95	Ebenezer Ellis Jr.	Plymouth	16	5	"	"	"	
18 "	Galera	Java	276	Samuel Lane	New Bedford	21	3	"	"	"	
20 "	"	Moctezuma	436	William C. Tower	"	28	2	"	"	"	
20 "	"	Grand Turk	350	William W. Taylor	"	23	8	"	"	"	
22 "	Brigue	Leonidas	127	Ensign Baker	Fall River	15	0	"	"	"	
24 "	Galera	Massachusetts	353	Seth Nickerson	Nantucket	24	0	"	"	"	
24 "	Brigue	Agate	82	Peleg Cornell	Nantucket	15	0	"	"	"	
25 "	Galera	John Adams	297	Isaac Stockman	"	13	12	"	"	"	
26 "	"	Charles W. Morgan	351	Thomas A. Norton	New Bedford	30	0	"	"	"	(2)
26 "	"	Margaret	375	Thomas Wimpenny	Newport	28	0	"	"	"	
27 "	"	Obed Mitchell	355	Elihu Coffin	Nantucket	23	4	"	"	"	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	Barca	Cora	220	Archelens Baker	New Bedford	2	1	“	“	“	
28 “	Galera	William Baker	224	Elihu Gifford	Warren	20	1	“	“	“	
28 “	“	Adeline Gibbs	350	Gustavus Baylies	New Bedford	29	1	“	“	“	
28 “	“	Leonidas	353	Godfren King	Bristol	24	4	“	“	“	
29 “	Barca	Emma	245	Andrew Davis		17	5	“	“	“	
29 “	Galera	Atlantic	290	E. Howell	Bidgeport	23	3	“	“	“	
30 “	Barca	Cornelia	215	Stephen Grinnell	New Bedford	19	4	“	“	“	
30 “	“	Harvest	313	John S. Hale	“ “	20	3	“	“	“	
1 Out.	Galera	Hope	296	James Robinson	“ “	18	4	“	“	“	
2 “	Barca	Sarah	180	Isaiah Purrington	Mattapoisett	18	4	“	“	“	
3 “	Galera	Herald	309	Charles Bunette	Stonington	23	0	“	“	“	
4 “	“	Florida	329	John Cunningham	New Bedford	23	5	“	“	“	
4 “	Barca	President	167	Thomas Southworth	Westport	19	2	“	“	“	
4 “	Galera	Nassau	408	Hiram Weeks	New Bedford	21	8	“	“	“	
4 “	“	Elisabeth Hashbuck	387	Henry Bigelow	Nantucket	19	6	“	“	“	
10 “	Brigue	Mattapoisett	151	Henry Brightman	Mattapoisett	19	3	“	“	“	
11 “	Barca	Otranto	150	Samuel Cook	Westport	20	0	“	“	“	
13 “	“	Dr. Franklin	170	Herman Francis	“	19	4	“	“	“	
13 “	“	Rhine	177	Albert Morse	Edgartown	19	4	“	“	“	
16 “	“	Ann Maria	196	John Carr	Fall River	22	0	“	“	“	
18 “	Galera	Amazon	318	Uriah Clark	New Bedford	21	3	“	“	“	
19 “	Barca	Chase	153	Abner West	“ “	19	1	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
31 “	Galera	Peruvian	387	William R. Brown	New London	32	0	“	“	“	
31 “	“	Condor	340	Richard Norton	New Bedford	29	2	“	“	“	
2 Nov.	“	Martha	290	R. S. Sayre	“ “	21	2	“	“	“	
15 “	Escuna	Primrose	95	Edward Narbeth	Nantucket	8	8	“	“	“	
16 “	Galera	Samuel Robertson	421	William H. Warren	New Bedford	32	0	“	“	“	
30 “	“	Potomac	356	Isaac B. Happy	Nantucket	17	6	“	“	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 17-21.

(1) Na transição desta linha para a seguinte poderão ter-se omitido um ou mais nomes de navios devido a deficiência do microfilme.

(2) Primeira viagem da célebre Charles W. Morgan.

Notas: No mapa original o total dos navios americanos é de 165 navios. Pelo mapa acima o total dos navios baleceiros é de 158.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quadro 19
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1842

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERICOS	ESTRANG.	AMERICOS	ESTRANG.		
29 Abr.	Galera	Emily Morgan	369	Prince W. Ewer	New Bedford	31	0	[?]	[?]	[?]	
25 Maio	Barca	United States	246	John Barnum	Stonington	22	3	“	“	“	
27 “	Brigue	Vesta	155	Otis Smith		16	2	“	“	“	
28 “	Galera	Triton	300	Reuben Chase	New Bedford	19	3	“	“	“	
28 “	Barca	Poppunnett	183	William Flanders	Sippican	14	3	“	“	“	
1 Jun.	Brigue	Junho	123	Daniel H. Spooner	New Bedford	16	5	“	“	“	
4 “	Barca	Dove	145	Frederick Peabody	New London	19	3	“	“	“	
8 “	Galera	Jeannette	340	Mathew Mayhew	New Bedford	30	0	“	“	“	
8 “	“	Draper	296	Gardner Lawton	“	29	0	“	“	“	
9 “	Barca	Haleyon	250	Seth W. Lee	New London	20	6	“	“	“	
9 “	Galera	California	398	George Lawrence	New Bedford	25	4	“	“	“	
10 “	“	Euphrates	365	Richard Post	“	25	5	“	“	“	
11 “	“	Alpha	340	John B. Rodgers	Nantucket	19	5	“	“	“	
11 “	“	George Howland	574	Aaron C. Cushman	New Bedford	24	4	“	“	“	
15 “	Barca	Minerva	195	Seth B. Horton	“	21	2	“	“	“	
16 “	“	Shepherdess	274	Hiram Clift	New London	21	3	“	“	“	
20 “	Barca	Athalia	161	Bartlet Mayhew		14	2	“	“	“	
21 “	Brigue	America	148	Thomas F. Lumbert		16	4	“	“	“	
21 “	Galera	Milton	387	Abraham Lewis	New Bedford	28	2	“	“	“	
24 “	Brigue	Pocahontas	112	William S. Backer		18	3	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
25 “	Barca	Cornélia	216	Warren Howland	New Bedford	22	1	“	“	“	
25 “	“	Richard Henry	140	Stephen Snow	Mattapoisett	14	3	“	“	“	
25 “	“	Maria	202	Stephen Raymond	New Bedford	17	4	“	“	“	
26 “	Galera	Romulus	365	John Holdridge	New London	28	3	“	“	“	
28 “	“	Aeronaut	262	William A. West	New London	19	4	“	“	“	
30 “	“	Stonington	350	George W. Hamley	New London	25	5	“	“	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 48-51.

Notas: O mapa original regista 39 navios com 663 tripulantes americanos e 113 estrangeiros à chegada. Os navios baleeiros somam 26 conforme mapa acima.

Quadro 20
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1842

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Julho	Galera	Panama	253	Preston Cummings	Fall River	23	0	[?]	[?]	[?]	
1 “	Brigue	Juno	165	Philip Sandford	Westport	21	1	“	“	“	
2 “	Barca	Creole	222	Jacob Cook	Quincy	21	0	“	“	“	
2 “	Galera	Logan	302	William Stott	New Bedford	19	4	“	“	“	
7 “	Barca	Roscoe	235	Warren N. Bourne	“ “	23	1	“	“	“	
7 “	Brigue	Two Sisters	122	Charles Bolles	Sippican	16	6	“	“	“	
8 “	Barca	Hope	186	Frederick Brownell	New Bedford	21	1	“	“	“	
8 “	Brigue	Bogota	150	Nathaniel Fuller	“ “	20	1	“	“	“	
8 “	Barca	Massasoit	206	David Densmore	Bath	17	5	“	“	“	
9 “	Galera	Mary	287	Hiram Nickerson	New Bedford	22	4	“	“	“	
9 “	“	John & Elizabeth	296	Albert Miller	New London	21	9	“	“	“	
9 “	“	Neptune	284	Samuel Greene	“ “	15	6	“	“	“	
9 “	Brigue	Maine	174	Samuel Genn	Boston	18	3	“	“	“	
10 “	Galera	Corvo	347	Jonatham Pendleton	Stonington	24	6	“	“	“	
11 “	“	North America	286	George Grinnell	Warren	21	4	“	“	“	
11 “	Barca	Pembroke	199	Robert Tate	New London	19	4	“	“	“	
11 “	Galera	Thomas William	344	J. Manwaring	Stonington	23	9	“	“	“	
11 “	Barca	Jasper	222	Joseph Bennett	New Bedford	20	2	“	“	“	
14 “	Galera	Charles Frederik	326	James Allen	“ “	29	2	“	“	“	
14 “	Brigue	Solon	130	Noble Wing	Sippican	17	4	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
14 “	Barca	Romulus	235	Joseph Case	Sag Harbor	16	6	“	“	“	
15 “	Galera	Eliza Adams	402	William Holey	Fairhaven	20	10	“	“	“	
16 “	Brigue	Annawan II	160	Mathew Poole	Mattapoisett	19	2	“	“	“	
16 “	Galera	Hibernia	327	Isaac Sandford	New Bedford	22	3	“	“	“	
16 “	“	Tobacco Plant	278	Samuel Skinner	“ “	21	1	“	“	“	
21 “	Brigue	Thomas Winslow	135	B. Manchester	Westport	14	6	“	“	“	
21 “	Barca	Superior	275	Benjamim Cartwright	Sag Harbor	19	5	“	“	“	
23 “	Galera	Ontario II	376	James Green	“ “	20	7	“	“	“	
23 “	“	Charles Henry	270	Samuel Jeffrey	New London	20	7	“	“	“	
23 “	“	South Carolina	301	Ansel N. Stewart	New Bedford	24	1	“	“	“	
25 “	Barca	Garland	235	Albert Scranton	“ “	23	0	“	“	“	
26 “	“	Barbara	260	Ezekiel Howes	Sag Harbor	18	5	“	“	“	
26 “	Brigue	Phoenix	130	Leonard Small	Provincetown	21	0	“	“	“	
26 “	Galera	Grand Turk	325	William Taylor	New Bedford	31	0	“	“	“	
30 “	Brigue	Inga	170	Elisha G. Cudworth	Wareham	21	1	“	“	“	
2 Ago.	Galera	Charles Drew	344	Nathaniel Carey	New Bedford	22	7	“	“	“	
2 “	“	Commodore Perry	280	John P. Hempstead	“ “	19	4	“	“	“	
2 “	“	Dragon	190	George H. Clark	New Bedford	19	4	“	“	“	
2 “	“	Lancaster	385	John S. Barker	“ “	27	2	“	“	“	
2 “	“	Roman II	350	Alexander R. Barker	“ “	23	6	“	“	“	
2 “	Barca	Marcella	210	Benjamim Ellis	“ “	19	4	“	“	“	
2 “	“	Millwood	256	Aaron C. Luce	“ “	16	8	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 “	Galera	Augusta	344	Henry W. Davis	“ “	20	3	“	“	“	
4 “	“	Hamilton	322	Isaac Ludlow	Sag Harbor	20	4	“	“	“	
4 “	“	Columbia	286	James Smith	New London	28	0	“	“	“	
4 “	“	Helvetia	333	John P. Rice	“ “	26	6	“	“	“	
5 “	Brigue	James Munroe	114	Nathan Strickland	Plymouth	21	0	“	“	“	
8 “	Galera	Leonidas	353	Geofrey King	Bristol	28	1	“	“	“	
8 “	Barca	American	287	Mercator Cooper	Sag Harbor	19	5	“	“	“	
8 “	Galera	Meteor	325	William J. Burrows	Groton	24	2	“	“	“	
14 “	“	Lucas	280	Humphrey	New Bedford	23	3	“	“	“	
15 “	Barca	Harvest	262	Selah Youngs	Bridgeport	8	14	“	“	“	
18 “	Brigue	Governor Hopkins	111	Benjamin Moore	Bristol	21	0	“	“	“	
19 “	Galera	Maria Thereza	330	Asaph Taber	New Bedford	27	2	“	“	“	
20 “	“	Majestic	297	Shubael Hawes	“ “	26	6	“	“	“	
22 “	Barca	Emma	246	Charles Ball	“ “	20	3	“	“	“	
24 “	Brigue	Wickford	115	Davis E. Miller	Newport	16	2	“	“	“	
24 “	Galera	Phoenix	314	Samuel P. Briggs	Sag Harbor	20	7	“	“	“	
25 “	“	Brighton	354	Leander Cox	New Bedford	22	7	“	“	“	
26 “	“	America	464	George Hubbard	Stonington	20	10	“	“	“	
26 “	“	Liverpool	305	George Slocum	New Bedford	19	10	“	“	“	
26 “	Barca	Ninus	255	James Woolley	Lynn	21	3	“	“	“	
26 “	Galera	Rosalie	323	Philip Mosher	Warren	19	4	“	“	“	
31 “	Barca	Sarah	180	Elnatham Cushing	Mattapoisett	16	5	“	“	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
2 Set.	Brigue	Quito	138	Tristram Chase	Sippican	20	1	“	“	“	
3 “	“	Byron	178	Coleman Cook	Boston	19	2	“	“	“	
4 “	Galera	Jason	336	George Harris	New London	28	3	“	“	“	
4 “	Barca	Morth America	388	George Destin	“	26	3	“	“	“	
4 “	Galera	Portland	300	William H. Payne	Sag Harbor	22	4	“	“	“	
5 “	Brigue	Edward	133	Jospeh R. Taber	Mattapoisett	15	6	“	“	“	
5 “	Galera	Pacific	331	Howland Leavitt	New Bedford	18	8	“	“	“	
5 “	Barca	Spartan	189	James Small	Provincetown	20	1	“	“	“	
5 “	Brig	Carib	161	Clark W. James	Boston	20	1	“	“	“	
6 “	Galera	Hannibal	310	Stephen	Sag Harbor	20	1	“	“	“	
6 “	Barca	Dryade	262	W. B. Rodgers	Mattapoisett	24	1	“	“	“	
6 “	Brigue	Columbus	180	C. S. Holt		16	5	“	“	“	
7 “	Barca	Moro Castle	256	Nelson Waldron	Bristol	28	0	“	“	“	
7 “	Galera	Herald	262	H. Hathaway	Fairhaven	16	6	“	“	“	
9 “	Barca	Montgomery	136	Jonatham Martin	Falmouth	17	1	“	“	“	
9 “	Galera	Ana Maria	196	John Carr	Fall River	21	0	“	“	“	
10 “	“	Bingham	375	Thomas Eldridge	Mystic	25	8	“	“	“	
10 “	Barca	Dr. Franklin	170	Hiram Francis	Westport	17	5	“	“	“	
10 “	Galera	Atlantic	300	Edward Howland	Bridgeport	26	0	“	“	“	
10 “	Brigue	Pavillion	150	John Adams	Edgartown	16	5	“	“	“	
12 “	Galera	Cicero	251	Stephen Taber	New Bedford	15	7	“	“	“	
14 “	Brigue	Leonidas	127	Ensign Baker	Fall River	21	0	“	“	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
17 “	Barca	Bruce	147	Silas P. Alden	Fairhaven	15	5	“	“	“	
17 “	Barca	William Hamilton	460	John Cole	New Bedford	34	0	“	“	“	
17 “	Barca	Congress	273	Austin Lester	Groton	25	1	“	“	“	
18 “	“	Imogene	179	Daniel Russell	Boston	17	4	“	“	“	
18 “	“	Ceres	176	Giles Bailey	New London	19	3	“	“	“	
22 “	Galera	Mary Mitchell	365	Charles Lawrence	Nantucket	24	4	“	“	“	
23 “	Brigue	Zoroaster	159	Joseph Seabury	New Bedford	18	3	“	“	“	
29 “	Barca	Tenedos	245	Josiah Chester	New London	20	2	“	“	“	
4 Out.	Galera	Arab	338	Ephraim Harding	Fairhaven	28	2	“	“	“	
5 “	“	Clarkson	380	Joseph Chase	Nantucket	22	6	“	“	“	
8 “	“	Phoebe	364	Samuel Harris	“	26	3	”	“	“	
16 “	Barca	Caroline	252	John Rose	Greenport	22	3	“	“	“	
7 Nov.	Galera	Joseph Meigs	340	Joseph Taber	Mattapoisett	25	7	“	“	“	
9 “	Barca	Levant	220	Edward Russell	Wareham	23	0	“	“	“	
12 “	Barca	Damon	190	Oliver Potter	Newport	14	3	“	“	“	
2 Dez.	Galera	Holder Borden	443	Jabez Pell	Fall River	27	3	“	“	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 76-81.

Notas: No mapa original registam-se 116 navios americanos com 2280 tripulantes americanos e 378 estrangeiros. No mapa acima constam 102 navios baleeiros, 27 dos quais fizeram escala nas Flores antes de aportarem ao Faial.

Continua na página seguinte

Quadro 21
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1843

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA				TRIPULAÇÃO A PARTIDA				NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	
14 Maio	Galera	Citizen	446	D. Lansing	Sag Harbor	20	8	20	8	14 Maio				
23 “	Barca	Popmunett	184	William Flanders	Sippican	9	13	9	11	13 Junho				
29 “	“	Caroline	252	John Rose	Greenport	17	4	15	4	29 Maio				
31 “	Galera	Milo	401	Francis W. Gardner	New Bedford	27	1	27	1	3 Junho				
1 Jun.	“	Clematis	350	Edwin Ames	New London	32	=	32	0	3 “				
3 “	“	Friends	460	Charles Jeffrey	“ “	25	4	25	5	3 “				
7 “	“	General Williams	445	C. Strong Holt	“ “	32	6	32	6	8 “				
7 “	“	Ontario	354	S. B. Gibbs	Nantucket	20	3	20	3	9 “				
14 “	“	Brandt	310	Moses Sampson	New Bedford	18	4	18	4	14 “				
21 “	“	David Webster	340	Reuben Starbuck	Nantucket	18	6	18	6	21 “				
23 “	“	Franklin	333	D. G. Chadwick	New Bedford	24	6	24	6	23 “				
28 “	“	Trident	450	Joseph Black	“ “	26	5	26	5	28 “				
30 “	“	Neptune	337	W. H. Pierson	Sag Harbor	20	5	20	5	30 “				
30 “	“	Bowditch	398	George Sowle	Providence	29	3	29	3	30 “				

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 104-106.

Notas: No mapa original registam-se 19 navios americanos com 361 tripulantes americanos e 77 estrangeiros. No mapa acima contam-se 14 navios baleeiros.

Quadro 22
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1843

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Julho	Galera	America	418	Alfred Fisher	New Bedford	26	8	26	8	1 Julho	
1 “	Barca	Imogene	187	Daniel Russell Jr.	Boston	11	9	11	9	2 “	
1 “	Galera	Ansel Gibbs	320	Isaiah West	Fairhaven	23	0	25	0	2 “	
2 “	Brigue	Solon	130	Henry Brightman	Sippican	12	6	11	8	4 “	
3 “	Galera	Mercator	246	Samuel Cook	New Bedford	18	5	18	5	6 “	
3 “	“	Parachute	357	Theodoro Cole	“ “	23	6	25	6	7 “	
7 “	“	Nathaniel Tallmadge	370	William Hedges	Cold Spring	26	2	26	3	7 “	
7 “	“	Electra	347	John Ward	New London	30	2	30	2	8 “	
8 “	“	William Rotch	289	Rodolphus Tobey	New Bedford	20	2	20	2	8 “	
8 “	“	Índia	366	Washington Walker	“ “	30	0	28	2	8 “	
8 “	“	Leonidas	334	Nelson Waldron	Bristol	18	4	18	6	8 “	
13 “	“	Nantucket	434	P. M. Smith	New London	26	8	25	8	13 “	
13 “	Barca	United States	246	John Barnum	Stonington	28	2	28	7	14 “	
14 “	“	Columbia	284	Lawrence Edwards	Sag Harbor	19	3	19	5	14 “	
16 “	“	George Washington	250	John Taylor	New Bedford	16	5	15	8	16 “	
17 “	“	Sarah Esther	159	David Harlow	Greenport	18	1	18	4	17 “	
[?]	Galera	China	370	William Potter	New Bedford	29	2	28	2	18 “	
20 “	Brigue	Inga	170	E. G. Cudworth	Wareham	25	1	22	1	20 “	
20 “	Galera	Heroine	337	David P. West	Fairhaven	19	5	18	6	20 “	
21 “	“	Java	295	William Stockley	New Bedford	16	6	16	9	21 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
21 “	“	Washington II	345	Nathaniel C. Sanford	Sag Harbor	19	4	18	6	21 “	
21 “	“	Chili	291	Rudolphus Dexter	New Bedford	24	1	22	1	22 “	
21 “	Barca	Blackstone	258	William Pendleton	Mystic	18	4	17	7	22 “	
23 “	Galera	Alert	398	Nathaniel Middleton	New London	22	9	22	9	23 “	
24 “	Barca	Ann Maria	196	John Carr	Fall River	21	0	20	2	24 “	
24 “	“	Concordia	270	Erastus Cartwright	Sag Harbor	23	2	23	3	24 “	
24 “	“	Cherokee	270	William Devol	New Bedford	22	4	22	4	25 “	
24 “	Galera	Eagle	283	Samuel Perry	Fairhaven	24	2	24	2	25 “	
26 “	Barca	President	160	Walter Simmons	Westport	19	3	19	3	26 “	
28 “	Galera	Henry	337	George Brown	Sag Harbor	20	7	20	7	28 “	
28 “	“	Thames	414	Jeremiah Hedges	“ “	28	4	28	4	28 “	
28 “	Brigue	Quito	138	Tristan S. Chase	Sippican	18	2	19	2	29 “	
29 “	Barca	Leander	212	James A. Avery	Mystic	19	2	19	7	29 “	
29 “	Galera	Ann	299	Samuel C. Leed	Sag Harbor	20	5	21	5	29 “	
31 “	“	Isaac Howland	399	Lorenzo Fisher	New Bedford	27	6	25	7	31 “	
31 “	“	Lucas	281	Philip H. Borden	“ “	24	2	24	2	31 “	
2 Ago.	“	Roman	375	Humphrey Shockley	“ “	27	2	27	2	2 Agosto	
3 “	Barca	White Oak	292	Samuel Norrie	New London	12	8	14	10	3 “	
3 “	Galera	Orozimbo	588	David H. Bartlett	New Bedford	28	6	28	6	3 “	
3 “	Brigue	Juno	165	Pardon Cook	Westport	20	2	19	3	4 “	
3 “	Galera	St. George	408	Joseph Thomaz	New Bedford	26	4	26	6	3 “	
5 “	Brigue	Troy	156	Isaac Grinnell	Bristol	14	7	12	9	5 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
7 “	Galera	Rambler	318	Robert McCleave	Nantucket	16	6	16	6	7 “	
8 “	Barca	Washington	236	Edwin P. Brown	Greenport	18	4	18	6	8 “	
9 “	“	Noble	273	Doyle Sweeney	New Suffolk	18	5	18	4	9 “	
10 “	“	Superior	300	John Bishop	Sag Harbor	20	5	20	5	10 “	
10 “	“	Richard & Henry	140	William Beck	Stonington	15	1	15	1	10 “	
11 “	“	Persia	240	Alexander Whippey	New Bedford	20	3	20	3	11 “	
15 “	Galera	France	411	S. Woodruff Edwards	Sag Harbor	21	7	21	7	15 “	
15 “	“	Empire	403	Charles Veeder	Nantucket	23	8	21	8	16 “	
22 “	Brigue	Penobscot	140	Randall Kelly	Nantucket	18	2	17	2	22 “	
22 “	Galera	Leonidas	243	Asa F. Tobey	Fairhaven	21	2	21	2	23 “	
24 “	“	Lowell	450	George G. Benjamim	New London	31	6	31	6	25 “	
25 “	Barca	Pembroke	199	Robert Tate	“ “	25	2	25	2	25 “	
28 “	Galera	Philip Tabb	405	Otis Webb	Warren	26	5	26	5	28 “	
28 “	Brigue	Franklin	172	Robert Loper	Provincetown	16	5	17	4	28 “	
28 “	Galera	Braganza	470	Charles C. Waterman	New Bedford	27	5	27	5	29 “	
28 “	Brigue	Pavillion	150	John Adams	Edgarton	15	6	14	6	29 “	
29 “	Barca	Maria	202	Stephen Raymond	New Bedford	16	4	16	4	31 “	
29 “	Galera	Warren	380	Benjamim Gardner	Warren	22	6	22	6	29 “	
29 “	“	Triad	336	Isaac M. Case	Greenport	21	6	20	8	29 “	
29 “	“	New England	375	Gilbert Pendleton	New London	29	1	29	3	29 “	
29 “	Barca	Octavia	257	Samuel Barker	New Bedford	23	2	23	2	30 “	
1 Set.	Galera	Uncas	413	Charles W. Geltell	“ “	29	2	29	2	1 Setembro	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS	
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}			
3 “	“	Rodman	371	Alex.r Newcomber	“	“	26	3	24	6	3 “	
6 “	“	General Scott	332	Isaac Dagett	Fairhaven	Fairhaven	19	5	19	4	6 “	
9 “	Brigue	La Grange	170	Thomas Lumbert	Mattapoisett	Mattapoisett	18	3	18	3	9 “	
9 “	Galera	Florida	329	John Cunningham	New Bedford	New Bedford	22	8	20	9	9 “	
9 “	Barca	Delta	315	David Weeks	Sag Harbor	Sag Harbor	21	5	21	7	10 “	
12 “	“	Barclay	167	Thurston Macomber	Westport	Westport	18	4	18	5	12 “	
13 “	Galera	Daniel Webster	397	Ezekiel Curry	Sag Harbor	Sag Harbor	22	5	22	5	14 “	
15 “	Barca	Peri	190	Frederick Joseph	New Bedford	New Bedford	17	5	16	5	15 “	
15 “	“	Cadmus	306	David Smith	Sag Harbor	Sag Harbor	19	6	19	6	15 “	
15 “	“	Agate	81	Jesse J. Vincent	New Bedford	New Bedford	12	5	12	5	16 “	
15 “	“	Arab	276	Ezra Writington	Fairhaven	Fairhaven	19	5	19	5	17 “	
15 “	Galera	George	275	Joseph McClean	New Bedford	New Bedford	19	4	18	4	17 “	
18 “	“	John Howland	276	Timothy Leary	“	“	27	2	26	2	18 “	
18 “	“	Hamilton	455	David Lopes	Sag Harbor	Sag Harbor	25	1	24	8	18 “	
18 “	Brigue	America	147	William Parsons	Wareham	Wareham	18	4	17	4	19 “	
18 “	Galera	Statira	348	Joseph S. Adams	New Bedford	New Bedford	30	0	30	0	18 “	
21 “	Brig	Pocahontas	112	William Barker	Newport	Newport	21	0	20	3	21 “	
21 “	Barca	Barbara	260	E. H. Howes	Sag Harbor	Sag Harbor	21	4	21	5	21 “	
24 “	Brigue	Phoenix	150	Leonard Small	Provincetown	Provincetown	16	5	16	5	24 “	
24 “	“	Golconda	310	Edward Howland	New Bedford	New Bedford	23	2	23	2	24 “	
24 “	Barca	Emerald	271	E. J. Lakeman	Salem	Salem	19	6	19	6	25 “	
24 “	“	Favorite	297	Thomas Young	Fairhaven	Fairhaven	20	5	20	5	25 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
25 “	“	Nimrod	287	Albert Rogers	Sag Harbor	25	0	25	0	26 “	
25 “	Galera	Geórgia	343	Charles Hall	New London	23	6	23	6	25 “	
25 “	Barca	Marcus	283	Samuel Sherman	Sag Harbor	19	4	19	4	25 “	
25 “	“	Montezuma	186	Albert Allen	Wareham	19	2	19	1	27 “	
25 “	“	Clement	287	Luther Fuller	New London	23	3	22	5	27 “	
25 “	Galera	Ontario	498	Barney Green	Sag Harbor	26	3	26	4	27 “	
26 “	Barca	Connecticut	397	Benj.m Hempstead	New London	24	1	23	2	26 “	
26 “	Galera	Houqua	239	Jacob Brown	New Bedford	27	3	26	3	26 “	
26 “	Barca	Franklin	218	Pardon C. Winslow	“ “	21	1	21	1	27 “	
29 “	Brigue	Juno	123	Daniel Spooner	“ “	18	4	18	4	29 “	
29 “	Galera	Aeronaut	265	William A. West	Mystic	20	8	21	8	30 “	
4 Out.	“	Chelsea	396	Jeremiah Potts	New London	20	5	20	11	4 Outubro	
4 “	“	Navy	256	Francis C. Smith	New Bedford	24	6	24	6	4 “	
4 “	Barca	Gem	325	J. B. Worth	Sag Harbor	20	5	20	5	4 “	
5 “	Galera	Roscoe	262	Edward McCleave	New Bedford	29	0	29	0	5 “	
5 “	“	General Pike	313	Job Pierce	“ “	26	1	27	1	6 “	
5 “	“	Stonington	356	George W. Hamley	New London	22	6	23	6	5 “	
7 “	Barca	Chase	153	Abner West	New Bedford	16	5	15	8	7 “	
17 “	“	Dr. Franklin	170	Hiram Frances	Westport	18	4	19	4	18 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 114-128.

Notas: No mapa original registam-se 114 navios com 2673 tripulantes americanos e 424 estrangeiros à chegada. À partida os tripulantes americanos somam 2636 e os estrangeiros 498. 105 navios são navios baleeiros, conforme mapa acima. 21 navios baleeiros, antes de aportarem à Horta, escalaram a ilha das Flores.

Quadro 23
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1844

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
25 Maio	Galera	Silas Richards	454	N. R. Deering	Sag Harbor	23	5	22	7	7 Junho	
1 Jun.	Barca	Philip I	294	Joseph Case	Greenport	15	5	15	10	4 “	
6 “	Galera	Panama	465	Thomas Crowell	Sag Harbor	22	6	22	9	7 “	
7 “	Barca	Columbus	313	Robert Hutchins	New Bedford	17	6	15	8	18 “	
8 “	Galera	James Munroe	422	Charles Harding	Fairhaven	24	4	23	8	31 “	
8 “	“	Bengal	314	Edward Frink	New London	18	5	17	5	8 “	
14 “	Brigue	Juno	123	Daniel Spooner	New Bedford	18	4	17	6	15 “	
20 “	Galera	Arabella	367	Hedges Babcock	Sag Harbor	22	5	22	6	20 “	
20 “	“	Portland	292	Jared Wade Jr.	“	22	3	21	4	21 “	
20 “	“	Ohio	297	Thomas Lowen	“	19	4	19	6	21 “	
20 “	“	Phoenix	404	James Skinner	New London	26	6	26	8	21 “	
21 “	“	Junior	377	Silas Tinckam	New Bedford	24	5	22	8	23 “	
21 “	“	Niantic	451	Shamgar Slate	Sag Harbor	21	5	21	8	22	
21 “	“	Montezuma	424	William Baker	New London	26	8	26	8	23 “	
22 “	Brigue	Edward	134	Joseph Taber Jr.	Mattapoisett	17	4	17	4	22 “	
22 “	Galera	Helvetia	332	Ezra Porter	New London	30	2	30	1	23 “	
24 “	Brigue	Annawan	160	Leonard Dexter	Mattapoisett	20	2	20	4	25 “	
25 “	Barca	Franklin	391	Edward Halsey	Sag Harbor	18	6	18	8	25 “	
26 “	Brigue	Franklin	172	Robert Loper	Provincetown	12	9	13	9	30 “	
27 “	“	Samuel & Thomas	191	Atkins Nickerson	“	19	2	20	9	30 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	Galera	Erie	452	Joseph Holley	Fairhaven	22	6	25	10	29 “	
29 “	“	Bingham	375	Thomas Eldridge	Mystic	24	7	25	10	29 “	
29 “	“	Henry Clay	385	E. C. Austin	Nantucket	24	3	24	3	29 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 147-150.

Notas: No mapa original estão registados 28 navios americanos com 523 tripulantes americanos e 118 estrangeiros à chegada. À partida registam-se 525 e 159 respectivamente. Os navios baleeiros somam 23 conforme mapa acima, 9 dos quais escalaram a ilha das Flores antes de chegarem ao Faial.

Quadro 24
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1844

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO				DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os} A CHEGADA	ESTRANG ^{os} A CHEGADA	AMERIC ^{os} A PARTIDA	ESTRANG ^{os} A PARTIDA		
1 Julho	Barca	Gentleman	240	William S. Payne	New Suffolk	24	1	24	1	2 Julho	
3 “	Galera	Hibernia	327	Nathaniel P. Simms	New Bedford	22	3	22	3	3 “	
3 “	“	Balance	322	Daniel H. Read	Providence	22	8	23	12	3 “	
3 “	“	Henry Tuke	380	H. Champlin	Warren	31	0	31	2	4 “	
3 “	“	Champion	337	Isaac S. Sandford	New Bedford	28	2	28	3	4 “	
3 “	“	Columbia	492	Reuben Kelly	New London	27	8	26	8	4 “	
3 “	“	Awashonks	342	E. Eldridge	Falmouth	30	1	30	1	5 “	
3 “	“	Amethyst	359	John R. Baylies	New Bedford	29	0	29	0	5 “	
5 “	Barca	Fame	260	J. B. Mitchell	New London	15	1	15	5	5 “	
5 “	Escuna	Garland	52	Anthony Marks	“ “	6	0	6	0	6 “	
8 “	Galera	Hope	295	Arlington Wilcox	New Bedford	16	6	16	8	8 “	
12 “	“	Hobomok	414	Rowland Jones	Falmouth	25	7	25	7	13 “	
13 “	Galera	Pocahontas	341	Henry Manter	Tilsbury	16	10	15	14	16 “	
16 “	“	Charleston	373	Braddock Chester	New London	27	5	27	5	16 “	
16 “	“	Sabina	412	David P. Vail	Sag Harbor	21	4	21	6	16 “	
16 “	“	Huntress	396	E. J. Sherman	New Bedford	21	8	21	10	16 “	
16 “	“	Mary	287	Thomas J. Corey	“ “	25	0	24	1	17 “	
17 “	Barca	Roscoe II	235	Warren Bourne	“ “	18	5	18	6	17 “	
17 “	Galera	Dromo	307	Austin Steele	New London	28	4	28	7	17 “	
17 “	“	Charles Phelps	362	G. Pendleton	Stonington	24	5	24	6	17 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
17 “	“	Indian Chief	401	J. P. Hempstead	New London	25	5	27	5	17 “	
17 “	Barca	Bolton	220	Nathaniel Barber	Stonington	17	4	17	10	17 “	
18 “	“	Wade	261	George W. Downs	New Bedford	18	4	18	6	18 “	
18 “	“	North America	388	Nathaniel Richards	New London	18	6	17	6	19 “	
19 “	Galera	Newark	325	Benjamin Pendleton	Stonington	21	5	21	5	19 “	
19 “	“	Splendid	473	Henry Fordham	Cold Spring	27	6	27	9	19 “	
19 “	“	Jason	334	Jeremiah Slate	New London	19	2	19	8	20 “	
20 “	Barca	Charleston Packet	184	Warren Howland	New Bedford	16	5	16	6	21 “	
20 “	“	Jaspar	222	Ansel B. Pope	“ “	20	0	20	2	21 “	
20 “	Escuna	Esquimaux	97	Cornelius Cook	Provinceton	21	0	20	2	21 “	
20 “	Galera	Cicero	252	J. A. Howland	New Bedford	20	4	19	4	21 “	
22 “	“	Midas	326	E. W. Collins	“ “	27	5	27	5	23 “	
22 “	“	Envoy	400	Consider Fisher	Providence	32	0	32	0	22 “	
22 “	“	Hudson	369	H. Nickerson	Sag Harbor	23	0	22	5	22 “	
22 “	“	Timor	285	Nathaniel Edwards	“ “	22	2	22	2	23 “	
22 “	“	Fabius	432	Hiram Nickerson	New Bedford	26	6	25	8	23 “	
23 “	Barca	Dragon	190	Joseph Bennett	“ “	18	5	18	7	23 “	
23 “	Galera	South Carolina	307	William B. Gardner	“ “	21	2	21	5	24 “	
24 “	“	Sally Ann	312	George H. Clarke	“ “	20	4	20	4	24 “	
24 “	Barca	Newburyport	341	Slumon L. Gray	Stonington	30	2	30	2	24 “	
24 “	“	Harvest	262	William Brooks	New London	20	4	20	4	24 “	
24 “	Galera	Liverpool	488	Joseph Wilcox	New Bedford	25	3	24	6	24 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
24 “	Barca	Science	388	William H. Wood	“ “	24	5	24	5	25 “	
27 “	Galera	Governor Troup	433	G. H. Jenney	“ “	22	7	23	12	29 “	
29 “	“	John & Elisabeth	296	David Walker	New London	22	5	22	6	30 “	
29 “	Brigue	Tylestone	111	Obed Luce	Nantucket	13	3	13	4	30 “	
29 “	Galera	Tacitus	414	S. S. Hathaway	New Bedford	28	2	26	4	30 “	
31 “	Barca	Dove	145	George Douglass	New London	20	3	19	2	31 “	
31 “	Galera	John	308	Squire Sanford	New Bedford	24	2	24	2	1 Agosto	
3 Ago.	Escuna	Two Brothers	69	Reuben Manter	Nantucket	10	4	11	4	5 “	
3 “	Galera	Henry	346	William Brown	“	18	6	18	6	3 “	
5 “	“	Montezuma	436	William A. Tower	New Bedford	25	6	25	6	5 “	
5 “	“	Merrimak	414	George Destin	New London	24	9	24	9	5 “	
5 “	“	Maria	315	H. S. Howland	New Bedford	29	2	29	4	5 “	
5 “	Barca	Elizabath	349	Elihu Grifford	Freetown	25	4	25	4	5 “	
5 “	Galera	Morea	330	Benjamim Cushman	New Bedford	27	3	27	3	5 “	
5 “	“	Arnolda	359	David Coffin	“ “	25	3	23	5	5 “	
5 “	Barca	Venice	354	William Lester	New London	32	0	32	0	6 “	
6 “	Galera	William Lee	311	Elihu Wimpenny	Newport	28	0	26	1	7 “	
8 “	“	New Bedford	357	Tristram Swain	New Bedford	24	5	24	5	8 “	
8 “	“	Harriet	285	James Durfee	Freetown	21	1	21	1	8 “	
8 “	Brigue	Columbus	159	William Huntley	New London	18	5	15	8	10 “	
12 “	“	America	148	Thomas C. Delano	Wareham	18	3	18	5	13 “	
13 “	Barca	Íris	245	William C. Haynes	New London	24	0	24	3	13 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
15 “	Galera	Atlantic	290	Silvester Keeney	Mystic	22	5	23	7	15 “	
17 “	“	Elizabeth	328	Charles Taber	New Bedford	28	0	27	1	17 “	
17 “	Barca	Roanoke	250	Smith Baldwin	Greenport	29	3	30	4	17 “	
17 “	“	Bartolomew Gosnold	366	Edward P. Mosher	New Bedford	24	7	24	7	17 “	
17 “	Galera	St. Lawrence	530	Edward M. Baker	Sag Harbor	25	7	25	7	17 “	
17 “	“	Alciope	397	Jesse Halsey	“ “	25	3	24	6	17 “	
17 “	“	John Welles	367	J. W. Hedges	“ “	24	3	23	3	17 “	
17 “	“	Liverpool	307	Stephen Devol	New Bedford	21	1	21	1	18 “	
18 “	“	Mary & Susan	392	George Hubbard	Stonington	22	5	23	6	18 “	
18 “	Barca	Milwood	253	R. W. Hathaway	New Bedford	20	4	20	4	19 “	
19 “	Galera	John Adams	265	Federick A. Mason	“ “	17	6	16	8	19 “	
19 “	“	Majestic	294	George W. Smith	“ “	26	4	24	6	20 “	
19 “	Barca	Alibree	378	William J. Burrows	Mystic	23	4	22	9	20 “	
20 “	Galera	Louvre	380	James M. Greene	New London	30	2	30	2	20 “	
20 “	“	Good Return	376	John Swift Jr.	New Bedford	25	5	25	5	20 “	
20 “	“	Charles Drew	344	N. C. Cary	” “	22	7	20	11	20 “	
21 “	“	Neptune	284	Joseph H. Oat	New London	25	3	24	4	22 “	
21 “	“	Albion	326	Stephen Hathaway	Fairhaven	19	3	18	8	21 “	
26 “	“	Hopewell	413	George Littlefield	Warren	27	2	28	3	26 “	
26 “	Brigue	Leonidas	128	John Marble	Fall River	18	2	16	6	26 “	
26 “	Galera	Níger	407	James Gray	New Bedford	28	2	28	2	26 “	
26 “	Barca	Sarah	171	Bartlett Mayhew	Mattapoisett	21	1	19	2	30 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 “	Galera	Stephania	315	S. B. Coggeshall	New Bedford	21	4	21	4	26 “	
27 “	“	Hibernia	551	James Smith	New London	28	5	30	5	27 “	
28 “	“	Averick	285	Robert Reynard	New Bedford	27	2	27	2	28 “	
28 “	Brigue	Mattapoisett	150	Henry A. Brightman	Mattapoisett	18	3	18	3	28 “	
28 “	Galera	Julian	355	Seth M. Blackmer	New Bedford	24	6	24	6	28 “	
29 “	Barca	Pioneer	231	Geo W. Wolverton	“ “	19	4	19	5	29 “	
30 “	Galera	Jefferson	397	George Harris	New London	28	3	25	8	31 “	
30 “	“	Barclay	281	Henry S. Mann	New Bedford	23	0	19	[?]	30 “	
30 “	“	Dartmouth	336	William Upham	“ “	25	3	24	5	30 “	
1 Set.	Brigue	La Grange	170	Thomas F. Lumbert	Mattapoisett	18	4	18	4	1 Setembro	
2 “	Galera	Mobile	278	Charles G. Smith	New Bedford	22	2	22	2	2 “	
3 “	Brigue	Agate	81	Jesse Vincent	“ “	17	0	17	1	8 “	
5 “	Barca	Elizabeth	219	Elisha C. Jenney	Mattapoisett	16	8	16	8	5 “	
7 “	Galera	Índia	433	Albert Miller	New London	23	10	22	11	7 “	
12 “	“	Commodore Perry	270	Elisha Bailey	“ “	21	4	18	8	13 “	
12 “	“	Enterprise	291	Robert [?]	New Bedford	21	4	21	5	12 “	
15 “	Barca	President	166	Walter Simons	Westport	20	1	20	1	15 “	
17 “	Galera	Citizen	360	Hiram Bailey	Nantucket	20	6	20	9	17 “	
21 “	Barca	Drymo	261	John S. Taber	New Bedford	21	4	21	4	22 “	
27 “	“	Ninus	260	Robert J. Wyatt	Lynn	19	6	19	6	27 “	
27 “	“	Washington	236	G. W. Corwin	Greenport	19	4	20	4	27 “	
29 “	Galera	Ontario	369	James M. Green	Sag Harbor	27	5	27	5	30 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Out.	Barca	Hoogy	192	Henry Townsend	Warren	20	3	20	3	2 Outubro	
8 “	Galera	Chandler Price	440	John Pease	New Bedford	28	3	29	5	8 “	
9 “	“	Massachusetts	364	William B. Cash	“ “	25	4	23	5	9 “	
12 “	“	Montpelier	320	Ellery T. Taber	“ “	22	6	22	6	13 “	
13 “	“	Herald	262	Aaron C. Luce	Fairhaven	18	3	16	8	13 “	
14 “	“	Margarett Scott	307	Benjamin Price	New Bedford	29	2	29	2	15 “	
1 Nov.	“	Factor	336	Shubael Howes	“ “	25	6	24	8	4 Novembro	
7 Dez.	“	Mount Vernon	384	Henry Coleman	Nantucket	23	5	23	7	7 Dezembro	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 158-177.

Notas: No mapa original registam-se 125 navios americanos com 2711 tripulantes americanos e 451 estrangeiros à chegada. À partida o número de tripulantes foi de 2646 e 586 respectivamente. De acordo com o mapa acima o número de navios baleeiros totaliza 116, sendo que 22 escalaram as Flores antes da chegada ao porto da Horta.

Quadro 25
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1845

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
22 Maio	Barca	White Oak	291	Samuel Norrie	New London	16	6	15	6	23 Maio	
22 “	“	Black Warrior	231	W. M. Chapell	“	18	9	17	11	23 “	
28 “	Galera	Lancaster	382	J. H. Cornell	New Bedford	26	5	26	7	28 “	
6 Jun.	“	Electra	348	Josh M. Ward	New London	26	7	27	7	7 Junho	
8 “	“	Roman	375	Humphrey Shockley	New Bedford	22	8	20	9	10 “	
11 “	“	Aurora	346	F. H. Coffin	Nantucket	17	5	16	5	11 2	
12 “	Barca	Pembroke	199	Leverett Lax	New London	18	6	18	6	12 “	
12 “	Galera	Harrison	371	A. D. Sherman	New Bedford	22	5	22	5	12 “	
14 “	“	Cyrus	328	A. M. Myrick	Nantucket	16	6	16	9	14 “	
19 “	“	Candace	310	John Bolles	New London	24	5	24	5	19 “	
19 “	“	Corvo	341	Billings Burch	Stonington	25	6	25	6	19 “	
23 “	“	Lydia	353	James Robinson	Fairhaven	25	5	22	4	23 “	
24 “	Barca	Winslow	363	Henry Simons	New Bedford	23	1	23	2	24 “	
25 “	Galera	George & Mary	356	Joseph Bailey	New London	28	2	28	2	24 “	
25 “	“	Minerva II	291	Orrick Smalley	New Bedford	29	2	29	3	26 “	
26 “	“	General Williams	450	John L. Ward	New London	29	7	27	7	26 “	
26 “	“	John Jay	494	John W. Ward	Sag Harbor	19	10	19	14	26 “	
26 “	“	Nimrod	340	W. H. Shearman	New Bedford	26	4	26	4	26 “	
26 “	“	Cabinet	305	John Bottom	Stonington	29	1	29	1	27 “	
27 “	“	Nath. I. P. Tallmadge	370	Jeremiah Mulford	Cold Spring	23	6	23	5	27 “	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
27 “	“	Isaac Howland	399	Andrew J. Corry	New Bedford	26	6	26	7	27 “	
30 “	“	Cowper	390	J. K. Hathaway	“ “	24	6	24	10	30 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 213-216.

Notas: No mapa original os navios americanos totalizam 28 com 550 tripulantes americanos e 118 tripulantes estrangeiros à chegada. À partida constam 559 tripulantes americanos e 149 estrangeiros. No mapa acima temos 22 navios baleeiros.

Quadro 26
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1845

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG ^{os}		
2 Julho	Galera	Alert	398	Nathaniel Middleton	New Londonq	29	2	29	3	3 Julho	
14 “	“	Herald	274	George Stewart	New Bedford	20	3	20	5	14 “	
15 “	Barca	Alto	197	Nehemiah West	“ “	18	5	16	9	16 “	
17 “	Galera	Carolina	395	Charles Prentis	New London	27	5	27	5	17 “	
19 “	Barca	Bolton	220	Henry Lewis	Stonington	18	2	17	5	19 “	
21 “	“	Marcus	283	E. Ryder	Sag Harbor	18	6	17	7	21 “	
21 “	Galera	Hellespont	344	John Mahwariag	Mystic	21	7	20	11	22 “	
26 “	“	Hércules II	290	Bradford Marvell	New Bedford	19	4	18	4	28 “	
1 Ago.	Brigue	Cadmus	130	Robert Soper	Provincetown	21	0	21	0	2 Agosto	
3 “	Barca	Dromo	267	George Grinnell	Warren	21	0	21	0	4 “	
5 “	Galera	Índia	366	John Fisher	New Bedford	29	[3]	27	5	6 “	
5 “	“	Maria Thereza	330	Seth Fisher	“ “	31	1	30	1	5 “	
10 “	“	Orion	354	Edward S. Ray	Nantucket	26	3	25	5	10 “	
11 “	“	Commodore Preble	324	Benjamin Lamphier	Lynn	29	2	28	3	11 “	
12 “	“	Chili	291	H. H. Ricketson	New Bedford	19	4	17	9	12 “	
13 “	“	Ann Mary Ann	380	Jonas Winters	Sag Harbor	21	5	19	8	14 “	
13 “	“	Charles	290	Edward Coan	New Bedford	20	4	18	6	13 “	
19 “	Barca	Junius	198	Chester F. Smith	“ “	19	2	18	4	19 “	
28 “	“	Fairy	186	Ebenezer Cook	Provincetown	17	4	17	4	31 “	
1 Set.	Galera	Jeannette	340	William Atkins	New Bedford	23	8	21	8	1 Setembro	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 “	Barca	Frances II	367	Reuben Taber Jr.	“ “	30	2	29	2	4 “	
3 “	Galera	John Adams	286	William Rawson	Nantucket	16	6	13	6	4 “	
6 “	Barca	Barclay	167	Stephen Grinnell	Westport	18	4	17	6	7 “	
6 “	“	Yeoman	175	John Gooding	Plymouth	18	5	11	11	6 “	
10 “	“	Dragon	190	Josph Bennett	New Bedford	18	5	17	8	10 “	
13 “	Brigue	Vesta	156	Edward Mayhew	Edgartown	17	4	16	5	14 “	
15 “	Barca	Connecticut	397	George Town	New London	17	7	13	10	15 “	
15 “	Galera	Navy	356	John W. Norton	New Bedford	29	0	29	0	17 “	
15 “	Escuna	Alfred	187	John P. Davenport	“ “	13	2	13	6	20 “	
16 “	Galera	Menkar	371	Thomas H. Norton	“ “	28	4	27	5	17 “	
16 “	“	Frances Henrietta	407	Ephraim Poole	“ “	22	7	21	7	16 “	
16 “	Barca	Cynosure	230	Walter Simonds	Stonington	20	1	19	7	16 “	
17 “	Galera	Callao	324	Benjamin T. Sisson	New Bedford	24	2	23	5	16 “	
18 “	“	Swift	321	Spooner Jenkins	“ “	24	2	23	3	18 “	
19 “	“	Magnet	355	William W. Wilbur	Warren	17	4	16	4	20 “	
19 “	“	Java	295	Leonard Brownson	New Bedford	23	0	21	4	19 “	
19 “	Brigue	Zoroaster	159	Charles B. Hammond	“ “	15	6	13	10	19 “	
30 “	“	Maracaybo	93	Calvin Nickerson	Plymouth	16	4	14	9	4 Outubro	
4 Out.	Galera	Globe	471	John C. Daggett	New Bedford	30	3	29	3	4 “	
7 “	“	Philip Tabb	405	Joseph Jolls	Warren	28	0	27	3	7 “	
15 Nov	“	Minerva Smyth	335	Frederick Crocker	New Bedford	19	2	18	2	15 Nov.	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 227-233.

Notas: O mapa original regista 48 navios com 964 tripulantes americanos e 140 estrangeiros à chegada, enquanto que à partida totalizaram 895 e 218, respectivamente. No mapa anterior constam 41 navios baleeiros, dos quais 10 escalaram a ilha das Flores antes da chegada ao Faial.

Quadro 27
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1846

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
2 Jan.	Galera	David Paddack	352	Benjamim Swain	Nantucket	21	2	20	3	30 Janeiro	(1)
16 Jun.	Barca	Franklin	273	Ira Davis	New Bedford	23	1	22	3	16 Junho	
25 “	Brigue	America	148	Thomas Lumbert	Mattapoisett	14	4	14	7	29 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 250-253.

(1) Chegou á Horta com tripulantes com varfola.

Notas: No mapa original registam-se 19 navios com uma chegada de 246 tripulantes americanos e 29 estrangeiros. O número de navios baleeiros é de 3.

Quadro 28
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1846

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4 Julho	Barca	Edward II	287	Edwin A. Luce	New Bedford	23	3	22	3	5 Julho	
18 “	Barca	United States	217	Joseph Smith	Westport	18	5	18	5	18 “	
20 “	“	Cornelia	216	Daniel Flanders	New Bedford	19	2	19	3	20 “	
23 “	Galera	Caledonia	446	Albert D. Barber	New London	17	8	17	8	24 “	
28 “	Brigue	Rodman	83	William Flanders	New Bedford	10	5	8	9	28 “	
3 Ago.	“	Columbus	159	Joseph Forsyth	New London	18	5	16	7	4 Agosto	
12 “	Escuna	Sophia	172	Abraham Swain	Nantucket	15	2	14	3	12”	
12 “	Barca	Dunbarton	199	Benjamin B. Handy	Mattapoisett	18	3	18	5	13 “	
14 “	Galera	Triton	300	Thomas Spencer	New Bedford	21	3	21	3	15 “	
20 “	Escuna	Franklin	99	Lucius Butler	New London	12	4	8	8	26 “	
20 “	Barca	Roscoe	235	Asa Tobey	New Bedford	20	4	20	6	21 “	
24 “	“	Theophilus Chase	168	Charles Ball	Westport	18	4	18	6	1 Setembro	
28 “	Galera	Euphrates	365	Pardon C. Edward	New Bedford	25	5	25	8	29 Agosto	
2 Set.	“	Florida	330	Wanton C. Gray	“ “	23	6	23	6	2 Setembro	
7 “	“	Maine	295	George E. Netcher	Fairhaven	22	3	21	3	7 “	
7 “	Barca	Peri	204	Leander Mayhew	New Bedford	21	1	21	3	8 “	
15 “	Brigue	Quito	138	J. L. Chase	Sippican	18	3	17	5	15 “	
19 “	Galera	Uncas	413	Charles Brown	New Bedford	27	5	27	7	22 “	
21 “	Barca	Elizabeth	219	Richard Flanders	Mattapoisett	17	6	17	8	22 “	
21 “	“	Harvest	313	Ira Lakey	Fairhaven	20	3	22	5	22 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
25 “	“	Pilgrim	137	Charles Petty	Somerset	19	2	19	3	25 “	
3 Out.	Galera	Cícero	252	I. A. Howland	New Bedford	23	1	22	3	[?]	
4 “	“	Braganza	470	William Devol	“ “	23	7	23	7	“	
6 “	“	Emily Morgan	368	Prince W. Ewer	“ “	26	1	26	1	“	
7 “	Brigue	Franklin	172	Elisha Tillson	Provincetown	17	3	17	3	8 Outubro	
8 “	Galera	Vesper	331	William W. Clark	New London	32	2	32	2	8 “	
12 “	Galera	Atlantic	321	James Coleman	Nantucket	19	4	19	4	[?]	
12 “	Brigue	Pavillion	150	David Adams	Edgartown	14	3	17	6	“	
18 “	Galera	Brunswick	295	John Almy	New Bedford	25	6	25	6	19 Outubro	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 262-264.

Notas: O mapa original regista 38 navios com 678 tripulantes americanos e 116 estrangeiros à chegada, enquanto que à partida somam 650 e 152, respectivamente. No mapa anterior contam-se 29 navios baleeiros.

Quadro 29
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 31 de Junho de 1847

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 Jun.	Barca	Black Warrior	231	William Babcock	New London	24	4	24	4	27 Junho	
28 “	“	Le Baron	170	D. G. Chadwick	New Bedford	17	4	16	7	28 “	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 277-279.

Notas: No mapa original registados 11 navios com 123 tripulantes americanos e 29 estrangeiros à chegada e 121 e 34, respectivamente, à partida. Navios baleeiros no total de 2.

Não está disponível o mapa do período entre Julho e Dezembro de 1847.

Quadro 30
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1848

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
26 Abr.	Brigue	Vesta	155	Edward Mayhew	Edgartown	17	4	18	5	8 Maio	
28 Jun.	Galera	Mercury	339	Leander West	New Bedford	23	4	22	6	28 Junho	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 303-306.

Notas: O mapa original regista 8 navios com 101 tripulantes americanos e 13 estrangeiros à chegada e 101 e 16 , respectivamente, à partida. No mesmo período 2 navios baleeiros.

Quadro 31
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1848

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERICOS	ESTRANG.ºs	AMERICOS	ESTRANG.ºs		
8 Jul.	Brigue	Quito	138	John C. Brook	Nantucket	16	6	16	7	[?]	
9 “	Galera	Mexican	250	E. G. Cadworth	New Bedford	18	6	18	6	“	
11 “	“	Harbinger	265	Grancis Fisher	Westport	18	5	18	6	“	
19 “	“	Archer	320	Lorenzo Smith	New Bedford	24	0	24	7	“	
22 “	“	New Bedford	390	Josiah Hamilton	“ “	20	8	20	10	“	
23 “	“	Alexander	420	Joseph Black	“ “	28	3	28	3	“	
25 “	Barca	Catherwood	200	William Stanton	Westport	17	5	14	11	“	
28 “	“	George Washington	242	Amos C. Baker	New Bedford	19	4	18	5	“	
28 “	“	Emigrant	180	Bartholomew West	“ “	21	0	21	0	“	
31 “	Galera	Parachute	331	Nehemiah Fisher	“ “	26	4	26	4	“	
2 Ago.	“	Minerva	291	Orrich Smalley	“ “	24	4	24	6	“	
3 “	“	Henry	333	Thomas S. Lowen	Sag Harbor	19	5	16	14	“	
9 “	“	Brookline	360	Samuel Jeffrey	New London	20	12	20	14	“	
11 “	Barca	Elizabeth Frith	355	Jonas Winters	Sag Harbor	20	8	19	11	“	
12 “	Galera	Henry Kneeland	384	George H. Clark	New Bedford	23	7	22	8	“	
17 “	“	Benjamim Morgan	413	Edward A. Chappel	New London	24	5	24	8	“	
19 “	“	L. C. Richmond	341	Charles Norton	New Bedford	24	5	23	7	“	
25 “	“	General Williams	446	Joseph Forsyth	New London	26	8	26	8	“	
28 “	“	Mary	348	Frederick Crocker	Edgartown	26	5	25	5	“	
3 Set.	Brigue	America	148	Thomas Lambert	Mattapoisett	16	6	15	9	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4 “	“	Pavilion	150	David L. Adams	Edgartown	18	3	18	4	“	
4 “	Galera	Sharon	354	Nathaniel Bonney	Fairhaven	23	5	22	8	“	
4 “	Barca	Rhine	174	Constant Downs	New Bedford	16	6	15	8	“	
7 “	Brigue	Rodman	85	Samuel Tilton	Chilmark	12	3	12	3	“	
9 “	Galera	Navy	356	John W. Norton	New Bedford	24	5	23	5	“	
9 “	Barca	Dr. Franklin	170	Oliver J. Hazard	Westport	19	4	19	8	“	
13 “	Galera	Montezuma	424	G. C. Benjamim	New London	23	10	22	10	“	
16 “	“	Norman	338	John Gardner	Nantucket	21	7	21	7	“	
19 “	“	Hobomok	414	Rowland Jones	Falmouth	25	6	24	7	“	
21 “	“	Acushnet	358	Thomas C. Bradley	Fairhaven	26	5	25	6	“	
30 “	“	Massachusetts	360	Joseph T. Chase	New Bedford	26	3	24	6	“	
30 “	“	Chili	291	Rodolphus Dexter	“ “	22	3	22	3	“	
13 Out.	Brigue	Helen	121	Elnatham Cushing	Mattapoisett	16	6	[?]	[?]	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 337-338.

Notas: No mapa original constam 38 navios com 743 tripulantes americanos e 175 estrangeiros à chegada. À partida são 707 e 229 respectivamente. No mapa anterior os navios baleeiros somam 33.

Quadro 32
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1849

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
12 Jun.	Galera	Young Phenix	376	Isaac B. Tompkins	New Bedford	25	3	25	5	[?]	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 357-363.

Notas: O original muito deficiente. Um total provável de 10 navios e só um navio baleeiro. Não disponível o mapa para o período de Julho a Dezembro de 1849.

Quadro 33
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1850

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 Jun.	Brigue	Harbinger	190	Francis Silva	Boston	12	10	12	10	30 Junho	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 3, doc.s 409-411.

Notas: Total de 9 navios no original com 65 tripulantes americanos e 13 estrangeiros. Apenas um navio baleeiro acima.

Quadro 34
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1850

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Jul.	Barca	Neptune	285	Isaac Allen	New London	24	5	23	8	8 Julho	
15 “	Galera	Mary	287	James Henry	New Bedford	20	3	20	3	16 “	
15 “	Barca	Exchange	180	George Stewart	“ “	18	3	5	16	31 “	
27 “	Galera	General Pike	313	Nehemiah Baker	“ “	21	10	21	16	31 “	
1 Ago.	Brigue	Pioneer	235	Treadwell Weeks	Greenport	17	7	17	7	18 Agosto	
4 “	Barca	Favorite	293	Ebenezer Pierce	Fairhaven	22	5	22	10	15 “	
7 “	Galera	Pacific	314	Silas P. Aiden	“	27	0	27	1	7 “	
8 “	“	Metacom	359	Charles A. Bonney	New Bedford	27	1	26	8	19 “	
19 “	“	Roscius	300	Frederick Winslow	“ “	22	6	22	9	22 “	
19 “	“	Montreal	547	Frederick Fish	“ “	27	5	27	6	30 Setembro	
22 “	Barca	Leander	213	Benjamin Glover	Mystic	22	0	21	11	15 “	
25 “	Galera	Junior	378	Silas Tinkham	New Bedford	26	6	26	7	27 Agosto	
26 “	Barca	Martha	271	Josiah E. Chase	“ “	24	0	23	1	2 Setembro	
28 “	Brigue	Charlotte	233	Jonas Winters	Sag Harbor	17	5	17	5	2 “	
29 “	“	Gem	164	R. E. Watkins	Beverly	18	4	16	7	4 “	
29 “	Barca	Samuel & Thomas	191	Thomas F. Lambert	Mattapoisett	20	2	20	4	4 “	
29 “	Galera	Barkley	280	Asaph Taber	New Bedford	23	4	23	4	4 “	
29 “	Escuna	Shylock	120	Joseph Hersey	Provincetown	19	2	19	2	31 Agosto	
2 Set.	Galera	William Thompson	495	Jared Jernege	New Bedford	26	6	25	8	3 Setembro	
2 “	“	Atlantic	280	Zenas Coleman	Nantucket	20	2	20	4	5 “	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
3 “	Barca	Andrews	303	James L. Nye	New Bedford	22	6	22	6	6 “	
4 “	Brigue	Annawan II	160	E. C. Phinney	Mattapoisett	21	0	21	0	10 “	
5 “	Galera	Ann Alexander	250	J. S. Deblois	New Bedford	19	5	16	8	30 “	
6 “	“	Nye	211	Hiram Francis	“	18	6	19	5	30 “	
7 “	“	Louisiana	295	Walter Taber	“	26	1	26	1	7 “	
8 “	“	Huntress	391	George Gibbs	“	28	3	28	3	9 “	
9 “	Barca	La Grange	170	Daniel Flanders	Mattapoisett	16	4	16	4	17 “	
9 “	“	Lark	288	Reuben Kelley	New London	20	4	20	6	15 “	
9 “	“	Junius	200	Franklin Kendrick	New Bedford	19	3	18	7	9 “	
11 “	Galera	Lagoda	343	Asa S. Tobey	“	24	10	24	10	14 “	
11 “	“	Governor Troup	430	Frederick Coggeshall	“	24	5	24	5	14 “	
12 “	“	Nassau	408	James H. White	“	22	8	21	9	14 “	
14 “	Barca	Odd Fellow	236	Jeremiah Hedges	Sag Harbor	20	3	20	4	30 “	
16 “	“	Arab	276	Moses Snell	Fairhaven	21	6	21	7	17 “	
18 “	Galera	American	340	Frederick Luce	Nantucket	21	3	19	5	19 “	
18 “	Brigue	Solon	129	Joseph E. Smith	Westport	17	2	17	2	24 “	
2 Out.	Barca	Hope	186	Charles H. Robbins	New Bedford	21	2	21	2	2 Outubro	
9 “	Galera	Ontario	368	F. Slocum	“	27	5	27	8	11 “	
14 “	“	Sylph	336	Francis Gardner	Fairhaven	24	0	[?]	[?]	[?]	
14 “	Barca	Spartan	188	Josiah Cook	Provincetown	18	4	“	“	“	
14 “	Galera	Abraham Barker	400	Ichabod Norton	New Bedford	26	4	“	“	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 8-15.

Notas: O total no original é de 44 navios americanos com 929 tripulantes americanos e 162 estrangeiros à chegada. 41 navios são baleeiros e 13 escalaram as Flores antes de aportarem ao Faial.

Quadro 35
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1851

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERICOS	ESTRANG.ºs	AMERICOS	ESTRANG.ºs		
8 Maio	Barca	Dunbarton	199	Alfred Davis	New Bedford	18	7	17	7	[?]	
18 “	Galera	President	294	William C. Folger	Nantucket	22	3	22	5	“	
20 Jun	“	South Carolina	306	Hession Alexander	New Bedford	24	2	23	5	“	
22 “	Barca	Samuel & Thomas	191	Thomas F. Lumbert	Mattapoisett	19	5	18	7	“	
26 “	Galera	Emma C. Jones	347	Charles Little	New Bedford	27	0	[?]	[?]	[?]	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 32-33.

Notas: O total de navios americanos é de 13 no original com 249 tripulantes americanos e 26 estrangeiros à chegada. À partida são 211 e 38 respectivamente.

Quadro 37
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1852

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA				TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
14 Abr.	Barca	Mercator	246	Alexander Macomber	New Bedford	20	4	18	5	5	[?]		
29 Maio	“	Lexington	201	Horatio Tilton	“	13	5	11	9	9	“		
5 Jun.	“	Atlantic	366	Richard G. Luce	“	27	5	26	5	5	“		
8 “	Escuna	Lively	102	Job Pierce	Fairhaven	18	3	18	3	3	“		
20 “	“	Antartic	136	Seth P. Snow	Provincetown	19	3	16	5	5	“		
23 “	Barca	James Andrews	275	Henry W. Beetle	New Bedford	18	6	18	6	6	“		
25 “	“	Sappho	320	J. B. Howland	“	21	4	21	8	8	“		
30 “	“	George Washington	242	William O. Harps	“	19	5	17	6	6	“		

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 106-108.

Notas: O total de navios americanos no original é de 15 com 237 tripulantes americanos e 43 estrangeiros à chegada. À partida são 227 e 55 respectivamente. No mapa anterior o número de navios baleeiros é de 8.

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
12 “	Barca	Charleston Packet	184	Henry Lewis	New Bedford	16	5	10	12	12 “	
13 “	“	Massasoit	206	Amos Heskies	Mattapoisett	20	2	12	10	20 “	
14 “	“	Old Fellow	230	Jeremiah Hedges	Sag Harbor	21	2	18	2	22 “	
17 “	“	Aerial	225	Charles G. Petty	Fall River	20	4	18	8	23 “	
19 “	Galera	Lancaster	283	Eber C. Almy	New Bedford	29	2	29	2	19 “	
19 “	Barca	Tropic Bird	225	William B. Stanton	“ “	19	4	17	5	26 “	
2 Set.	“	Cornelia	239	E. S. Devoll	“ “	18	6	17	8	6 Setembro	
3 “	Galera	Majestic	297	Thomas Percival	“ “	30	1	30	1	3 “	
3 “	Barca	Columbia	284	Frederick Hallock	Sag Harbor	17	5	20	9	4 “	
3 “	“	Lexington	201	Horatio W. Tilton	New Bedford	20	3	15	10	10 “	
3 “	“	Elizabeth	219	Henry N. Dexter	Mattapoisett	20	4	18	6	10 “	
4 “	Galera	Canton II	280	Henry B. Folger	New Bedford	25	4	28	4	5 “	
4 “	Barca	Cavalier	295	Charles Freeman	Stonington	22	5	21	6	9 “	
8 “	“	Italy	299	Lafayette Powley	Greenport	22	7	22	8	[?]	
10 “	“	Sea Fox	250	Caleb Spooner	Westport	18	6	17	7	“	
13 “	“	Spartan	188	Josiah Cook	Provincetown	16	6	15	7	“	
14 “	“	Mercator	246	Alexander Macomber	New Bedford	16	7	12	13	“	
16 “	“	Stafford	206	Hiram Francis	“ “	18	5	18	5	“	
16 “	Brig	Mexico	137	George White	Westport	19	4	15	9	“	
17 “	Galera	Herald II	308	Henry A. Slocum	New Bedford	25	6	25	6	“	
17 “	“	Gratitude	337	John B. Cornell	“ “	25	4	25	4	“	
17 “	“	Logan	302	Abner Tucker	“ “	27	2	25	6	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
21 “	Barca	Nye	211	Daniel Baker	“ “	20	4	18	9	“	
29 “	“	Commodore Preble	323	B. B. Lampier	Lynn	23	10	23	10	“	
6 Out.	“	J. E. Donnell	343	William Earl	New Bedford	25	4	25	9	“	
10 “	“	Afton	248	George Cannon	New Bedford	13	8	14	10	“	
16 “	Galera	James Edward	434	Richard Luce	“ “	27	4	25	4	“	
17 “	Barca	Richmond	185	Henry M. Bonney	“ “	19	4	19	4	“	
17 “	“	Osceola	158	Godfrey King	“ “	18	5	17	6	“	
18 “	Galera	Roscoe	362	William C. Hayden	“ “	27	4	27	5	“	
20 “	Barca	Alto	240	John Carr	“ “	18	6	16	11	“	
3 Nov.	Galera	Thomas Nye	461	John C. Almy	“ “	27	5	27	5	“	
24 “	Barca	Sea Queen	261	Joseph Marshall	Westport	23	0	20	0	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 57-63.

Notas: O total de navios americanos no original é de 63 com 1280 tripulantes americanos e 247 estrangeiros à chegada. À partida o mesmo número é de 1186 e 356 respectivamente. 53 navios são baleeiros, conforme mapa acima.

Quadro 38
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1852

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
5 Julho	Barca	Laetitia	274	Silas P. Allen	New Bedford	18	6	17	9	[?]	
6 “	“	Cleora	263	James L. Smith	“	21	5	21	7	“	
10 “	“	Stafford	206	Hiram Frances	“	20	6	18	10	“	
12 “	Brigue	Gem	162	Coleman Cook	Beverly	20	4	20	6	“	
20 “	Barca	Pearl	195	Ezra Forsyth	New London	20	2	20	3	“	
20 “	Galera	China	370	Willis Howes	New Bedford	26	6	26	7	“	
26 “	Barca	Active	332	Thomas Morrison	“	24	5	24	6	“	
28 “	“	Afton	242	George Cannon	“	20	5	19	3	“	
29 “	Galera	Planter	340	Henry Pease	Nantucket	17	5	17	5	“	
29 “	Brigue	September	115	Samuel P. Heath	Boston	18	3	18	3	“	
2 Ago.	Barca	La Grange	170	E. C. Jenney	Mattapoisett	14	7	12	11	“	
4 “	“	Ellen	231	James Huxford	Edgartown	19	3	18	7	“	
4 “	“	Helen Augusta	250	Charles West	Holmes' Hole	20	3	18	7	“	
4 “	“	Endeavor	252	Jacob A. Howland	New Bedford	18	4	18	4	“	
7 “	“	Silas Richards	454	P. S. Wilcox	“	30	2	29	7	“	
9 “	“	Isabella	315	Orrick Smalley	“	23	6	24	9	“	
12 “	“	Tropic Bird	220	William B. Stanton	“	19	4	19	4	“	
13 “	“	A. R. Tucker	218	Thomas P. Bailey	Dartmouth	16	6	16	6	“	
16 “	“	Dominga	230	Alexander H. Tripp	New Bedford	19	5	15	8	“	
17 “	Galera	Barclay	281	Asaph P. Taber	“	18	5	14	12	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
20 “	“	Emma C. Jones	347	Weston Jenney	“ “	25	5	23	9	“	
23 “	Barca	Kathleen	307	William Allen	“ “	22	4	22	4	“	
28 “	Galera	Empire	403	James L. Henry	“ “	24	5	24	11	“	
28 “	Barca	R. L. Barstow	208	Joseph R. Taber	Mattapoisett	15	8	14	13	“	
30 “	Galera	Arnolda	360	Edward Harding	New Bedford	23	5	23	8	“	
31 “	“	Falcon	273	Joseph Gardner	“ “	18	5	18	5	“	
1 Set.	Barca	Hydaspe	313	Russell E. Snow	“ “	19	5	19	8	“	
1 “	“	Orray Taft	175	Thomas Hamlin	“ “	16	5	14	8	“	
1 “	“	Sea Fox	246	Caleb Spooner	Westport	18	6	14	9	“	
1 “	“	Peri	205	Oren B. Higgins	New Bedford	22	1	16	9	“	
2 “	Galera	Antartic	318	Ebenezer Bradbury	“ “	24	3	22	6	“	
3 “	Barca	Winslow	260	D. P. Eldridge	“ “	19	6	19	6	“	
7 “	Brigue	America	149	James M. Clark	“ “	18	4	16	6	“	
8 “	Galera	Minerva Smyth	330	Austin Smith	“ “	31	0	30	1	“	
9 “	Barca	Osceola	158	Godfrey King	“ “	14	6	12	10	“	
11 “	Galera	Garland	243	James King	“ “	19	4	13	8	“	
11 “	Escuna	Alfred	184	Philander Gifford	“ “	18	4	17	4	“	
14 “	Barca	Osceola II	197	Charles M. Skiff	“ “	20	3	19	4	“	
16 “	Brigue	Leonidas	128	Peleg Cornell	Westport	15	6	17	8	“	
20 “	Escuna	Oneco	87	Alexander G. Brown	Nantucket	12	4	11	4	“	
30 “	Brigue	Excellent	70	Benjamin Smith	Mattapoisett	15	0	13	5	“	
30 “	Barca	Nye	211	Daniel Baker	Dartmouth	18	5	13	9	“	

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
1 Out.	“	Aerial	255	Ensign Baker	Fall River	21	5	21	8	“	
27 “	Galera	Pacific	385	James R. Allen	New Bedford	28	2	27	2	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 115-121.

Notas: No original registados 55 navios americanos com 1000 tripulantes americanos e 210 estrangeiros à chegada. À partida são 893 e 201 respectivamente. No mapa acima temos 44 navios baleeiros, 24 via Flores.

Quadro 39
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1853

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO A CHEGADA		TRIPULAÇÃO A PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
19 Abr.	Barca	San Francisco	268	Harvey Philips	New Bedford	18	4	17	6	[?]	
5 Maio	“	Governor Carver	180	Henry West	Westport	18	7	18	7	“	
30 “	“	R. L. Barstow	208	J. R. Taber	Mattapoisett	18	6	18	6	“	
31 “	“	Malta	150	Philip Smith	New Bedford	18	4	18	4	“	
14 Jun.	“	George Washington	242	William O. Harps	“ “	15	8	14	10	“	
18 “	“	Hector	195	C. A. Johnson	Warren	22	2	21	4	“	
25 “	“	Orray Taft	176	Thomas Hamlin	New Bedford	17	6	17	6	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 152-154.

Notas: O total de navios americanos é de 17 com 227 tripulantes americanos e 61 estrangeiros à chegada. À partida são 219 e 54 respectivamente. Pelo mapa acima são 7 os navios baleeiros.

Quadro 40
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1853

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
4 Julho	Barca	Dominga	229	Alexander Tripp	New Bedford	16	8	14	10	[?]	
5 “	Galera	Hibernia	327	John Honeywell	“	21	12	21	12	“	
12 “	Barca	Sea Flower	150	Elisha Cudworth	“	19	4	17	7	“	
15 “	“	Laetitia	275	Silas P. Alden	“	16	8	14	13	“	
8 Ago.	Galera	James Arnold	393	Thomas Sullivan	“	27	3	27	3	“	
8 “	Barca	Osceola III	200	Elijah Chisole	“	14	7	10	11	“	
8 “	“	Sea Gull	455	\Charles Nichols	“	24	8	23	9	“	
18 “	“	Kathleen	307	William Allen	“	21	8	21	8	“	
18 “	“	John Dawson	237	Samuel H. Cromwell	“	18	5	17	9	“	
18 “	Galera	Ocean	349	William C. Fuller	“	26	4	23	9	“	
19 “	Brigue	Annawan II	159	Ephrain Phinney	Mattapoisett	16	3	[?]	[?]	“	
20 “	Barca	Rothchild	260	Leonard Small	Boston	18	7	17	7	“	
21 “	“	Catalpa	260	Josiah Hamlin	New Bedford	20	4	13	12	“	
21 “	“	Marcella	214	Thomas F. Lambert	“	20	4	16	9	“	
23 “	“	Ann	299	Jeremiah Hedges	Sag Harbor	19	5	19	5	“	
25 “	“	Iowa	263	Stephen Merrihew	Fairhaven	18	4	17	6	“	
27 “	“	George	220	J. Jenney	New Bedford	19	3	19	3	“	
31 “	“	Franklin II	227	Samuel Lee	“	23	0	20	3	“	
1 Set.	Brigue	Mexico	130	Job Collins	Westport	21	0	20	0	“	
2 “	Barca	Andrews	303	Obed Smith	New Bedford	29	1	28	1	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
2 "	"	N. D. Chase	249	Charles Chase	Beverly	21	4	18	5	"	
5 "	"	Lexington	201	Hilliard Mayhew	New Bedford	20	2	15	8	"	
5 "	Galera	Harvest	360	Benjamin Riddell	Nantucket	20	4	20	4	"	
5 "	Brigue	Gem	162	Colleman Cook	Beverly	16	4	17	7	"	
6 "	Barca	Dr. Franklin	170	Daniel S. Russell	Westport	19	4	17	6	"	
7 "	"	Willis	160	Bradford Briggs	Mattapoisett	18	5	18	5	"	
12 "	"	Janet	194	John Ricketson	Westport	16	4	14	6	"	
14 "	"	Mary Ann	214	Alex.r H. Macomber	New Bedford	20	4	20	4	"	
18 "	"	Spartan	188	Josiah Cook	Provincetown	18	4	18	4	"	
22 "	Galera	Othello	424	J. A. Beckerman	New Bedford	24	7	23	9	"	
29 "	Barca	Tenedos	261	James Norrie	New London	20	8	20	11	"	
1 Out.	Galera	Hope	186	C. B. Waite	New Bedford	19	4	19	5	"	
3 "	"	Montpelier	320	Job Macomber	" "	26	5	25	5	"	
4 "	"	Gideon Howland	379	Cahrls R. Bryant	" "	27	4	26	9	"	
11 "	"	Triton	300	John B. Dornin	" "	23	4	23	4	"	
17 "	"	George	280	J. Jenney	" "	17	3	19	6	"	
17 "	"	Mogul	395	William W. Clark	New London	20	7	20	7	"	
17 "	"	Minerva	407	William Gifford	New Bedford	22	8	22	8	"	
17 "	"	William Wirt	386	Edward R. Ashley	" "	25	4	25	4	"	
21 "	"	Champion	326	William Waterman	" "	28	5	26	6	"	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consúles dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, docs 170-176.

Notas: O total de navios americanos é de 69 com 943 tripulantes americanos e 218 estrangeiros à chegada. À partida são 882 e 333, respectivamente. O número de navios baleeiros, conforme mapa acima, é de 40.

Quadro 41
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1854

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRACA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
18 Mar	Barca	Sun	184	J. N. Tatch	Mattapoisett	16	2	16	8	[?]	
22 “	“	Mary Ann	214	Alexander Macomber	New Bedford	18	2	18	4	“	
22 “	“	Orray Taft	176	J. F. Hamblin	New Bedford	17	3	17	7	“	
1 [?]	“	Benjamim Franklin	168	W Silliam Johnson	Beverly	12	[?]	12	9	“	
3 “	Galera	Java II	292	Jarvis Wood	Fairhaven	20	4	19	7	“	
14 “	Barca	Marcella	210	B. S. Morton	New Bedford	20	3	14	8	“	
18 “	Barca	George Washington	242	William O. Harps	“	17	0	17	0	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Consules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 194-196.

Notas: O total de navios americanos é de 25 com 331 tripulantes americanos e 25 estrangeiros à chegada. À partida este número é de 313 e 74 respectivamente. O número de navios baleeiros é de 7.

Quadro 42
Movimento de Navios Baleeiros Americanos no Porto da Horta – 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1853

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO				NOTAS
						AMERIC ^{os} A CHEGADA	ESTRANG ^{os} A CHEGADA	AMERIC ^{os} A PARTIDA	ESTRANG ^{os} A PARTIDA	
3 Julho	Barca	Peri	205	Elisha Russell	New Bedford	18	6	16	8	[?]
13 “	“	Delphin	325	Charles R. Cutter	Warren	24	0	24	4	“
21 “	“	Pearl	195	Ezra Forsyth	New London	18	5	18	5	“
29 “	Galera	Atlantic	321	Zenas Coleman	Nantucket	21	3	19	3	“
[?]	Barca	Wave	197	William B. Stanton	New Bedford	18	4	17	6	“
1 Ago.	“	Draco	157	Charles P. Worth	“ “	22	7	22	7	“
3 “	“	Martha II	360	David R. Drake	“ “	25	6	23	7	“
3 “	“	Osceola III	200	John D. Sampson	“ “	16	6	16	6	“
5 “	“	Richmond	180	Rich.md Manchester	“ “	18	6	18	6	“
10 “	Barca	Union	124	Zaccheus Macy	“ “	20	1	18	3	“
15 “	“	Mathew Luce	410	James Coon	“ “	21	12	21	12	“
15 “	“	La Grange	280	William H. Thomas	Fairhaven	19	5	19	8	“
17 “	Galera	Moctezuma	426	Daniel Tinker	New Bedford	33	2	32	3	“
17 “	“	Lion	295	William H. Horwick	Providence	26	5	25	5	“
19 “	“	Spartan	333	Elihu F. Turner	Nantucket	15	6	15	12	“
21 “	“	Mary Wilder	213	[Presbury N. Luce]	New Bedford	13	6	13	11	“
26 “	Barca	Thomas Winslow	136	D. A. Blake	Westport	20	2	17	6	“
28 “	Brigue	Annawan II	158	J. M. Clarke	Mattapoisett	18	5	17	7	“
28 “	Galera	Logan	300	M. Wells	New Bedford	28	2	23	2	“
28 “	“	Europa	380	W. H. Vinal	“ “	28	2	28	4	“

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
28 “	“	Hesper	270	Denis Stevens	Fairhaven	20	5	19	6	“	
30 “	Barca	Aerial	225	Philip Borden	Fall River	16	6	13	11	“	
30 “	Galera	Fabius	432	Lyman Wing	New Bedford	22	6	20	12	“	
30 “	Barca	R. L. Barstow	208	Warren Luce	Mattapoisett	17	5	16	7	“	
1 Set.	Escuna	Palmyhra	100	Benjamin Raymond	Nantucket	14	0	13	1	”	
2 “	Barca	Dr. Franklin	170	David S. Russell	Westport	18	6	16	8	“	
4 “	Brigue	Parana	209	Edward Smith	Sag Harbor	15	5	15	9	“	
7 “	Barca	Sarah	179	Job P. Rounseville	Mattapoisett	17	5	17	6	“	
7 “	“	Massasoit	235	Elisha B. Handy	“	20	6	20	6	“	
7 “	Galera	Roscus	300	C. Dexter	New Bedford	23	7	23	10	“	
7 “	Barca	Cachalot	230	Thomas J. Lee	“	18	5	17	9	“	
8 “	“	Smithfield	164	Frederick P. Cornell	Warren	16	6	16	8	“	
8 “	Brigue	Leonidas	130	F. Crossman	Westport	12	6	11	10	“	
8 “	Galera	John Wells	366	Alden Besse	New Bedford	22	8	22	8	“	
9 “	Brigue	Esthier	156	[H] Lawson	Orleans	20	2	[?]	[?]	“	
9 “	Barca	Messenger	216	James W. Holmes	Salem	19	5	17	6	“	
12 “	Galera	Janus II	321	Hudson Winslow	New Bedford	20	5	20	9	“	
12 “	Barca	Elisha Dunbar	257	Charles Robins	“	20	4	19	7	“	
15 “	“	Robert Morrisson	307	Josiah Pease	“	28	0	28	1	“	
18 “	“	Dromo	280	George Taber	Warren	16	6	13	6	“	
18 “	Galera	Lancaster	383	William Carven	New Bedford	16	5	16	5	“	
28 “	“	Íris	411	Edward S. Davoll	“	16	13	16	15	“	

Continua na página seguinte

DATA DE CHEGADA	TIPO DE NAVIO	NOME DO NAVIO	TONELAGEM	COMANDANTE	PRAÇA DE REGISTO DO NAVIO	TRIPULAÇÃO À CHEGADA		TRIPULAÇÃO À PARTIDA		DATA DA PARTIDA	NOTAS
						AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}	AMERIC ^{os}	ESTRANG. ^{os}		
29 “	Escuna	W. Martin	135	William Martin	Orleans	16	5	16	5	“	
2 Out.	Galera	Henry Kneeland	303	Jonathan Whalon	New Bedford	23	6	19	11	“	
9 “	“	Sheffield	578	Henry J. Green	Cold Spring	16	8	19	13	“	
17 “	Escuna	E. Nickerson	130	Nathaniel Freeman	Provincetown	17	4	17	4	“	
24 “	Barca	Stafford	206	Hiram Francis	New Bedford	20	4	20	6	“	
8 Nov.	Galera	Tuscany	299	John White	Sag Harbor	23	0	23	1	“	
9 Dez.	Galera	California	395	W. P. Manchester	New Bedford	20	8	17	8	“	
24 “	Barca	Harvest	262	F. H. Winslow	“ “	20	6	20	3	“	

Fonte: IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005, CD 1, rolo 4, doc.s 260-262, 264-266.

Notas: O total de navios americanos é de 59 com 1109 tripulantes americanos e 250 estrangeiros à chegada. À partida este número é de 1054 e 365 respectivamente. O número de navios baleeiros pelo mapa acima é de 50.

Anexo IV

Quadro I Tripulantes Naturais da Ilha do Faial Matriculados em Navios Destinados ao Porto Australiano de Sydney

NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	DATA DE CHEGADA	TRIPULANTES DO FAIAL	IDADE	OBS.
<i>Tanfahan</i>	Austin Flynn	Mackay	06.02.1878	Joseph Silver Charles Ross	22 28	(1) (2)
<i>Curlew</i>	John Smith	South Seas	19.09.1861	G. A. Williams M. Francis	17 26	(3) (4)
<i>Waverly</i> (a)	W. M. Vinal	Wanganui	04.08.1862	Frank Jose Manuel de Silva Antone Jacento		(a)(5) (6) (7)
<i>Onward</i> (b)	Francis Conley	Viagem de baleia	20.05.1872	Marrvel Victorians	35	(8)
<i>Yarra Yarra</i>	William Bell	Brisbane	08.12.1861	G. Deverell	22	(9)
<i>Glengarin</i>	John Brown	London	22.09.1879	Joseph King	34	(10)
<i>Day Dawn</i>	Phillip Jones	Auckland	30.09.1864	Frank Dayge Joseph Wood	25 24	(11) (12)
<i>Airedale</i>	James Hagley	South Seas Islands	03.08.1860	U. Fraser	34	(13)
<i>John Jay</i>	P. Burr	Adelaide	05.09.1864	Frank Siloei	27	(14)
<i>Day Dawn</i>	Phillip Jones	Auckland	14.04.1864	George Williams	24	(15)
<i>Australian</i>	Charles Williams	Viagem de baleia	17.08.1856	Joseph King	30	(16)
<i>Lochiel</i>	Robert B. Monkmanw	San Francisco	07.11.1868	James Mcqueen	38	(17)
<i>Victoria</i>	Jno. Comstock	Hobart Town	19.08.1863	Emanuel Venner Anthony Smith	27 28	(18) (19)
<i>Derwent</i>	Alexander T. Woods	Melbourn	01.10.1869	Manuel Tawares	26	(20)
<i>Woolloomo-oloo</i>	Archibald Donald	London	20.07.1866	Albert Sylva	30	(21)
<i>Madras</i>	Alexander Farquhar	Point de Galle	18.06.1866	Hendrick de Solt	34	(22)
<i>Tanfahan</i>	Austin Flynn	Mckay	13.11.1877	Joseph Silver	23	(23)
<i>You Yangs</i>	Alfred Thusssel	Melbourn	05.07.1875	Manuel Faevess	32	(24)

Continua na página seguinte

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Continuação da página anterior

NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	DATA DE CHEGADA	TRIPULANTES DO FAIAL	IDADE	Obs.
<i>Cheetah</i>	Samuel Sustenance	South Seas Islands	08.12.1863	F de Paula	19	(25)
<i>Wild Wave</i>	Malcom Brown	Port Cooper	21.09.1866	Frank Dias	25	(26)
<i>Waratah</i>	J C Night	Marybon-ough	06.04.1862	Mannel Fraser	32	(27)
<i>Grand Trianon</i>	Henry Clark	Liverpool	02.12.1862	Manuel Ricards	26	(28)
<i>Chipperky-le</i>	David Wilson	Liverpool	02.12.1892	F Brag	22	(29)
<i>Reconnaissance</i>	Peter Watson	Fiji	18.10.1872	George Antoni	30	(30)
<i>Spray</i>	Alfred William Webb	Welling-ton	09.12.1864	Joseph Silver	26	(31)
<i>Parramatta</i>	William Goddard	London	27.12.1883	Frank Silva	39	(32)
<i>Emily Allison</i>	Charles Rily	Wanganui	16.06.1864	Franciscus de Paule	20	(33)
<i>Cambrian Princess</i>	Bronley	London	21.06.1881	Domingo Teal	36	(34)
<i>Young England</i>	A. Clark	Moreton Bay	06.09.1865	John Rose	24	(35)
<i>Colonist</i>	George Kelly	Hokitika	13.03.1866	Manuel George	21	(36)
<i>W. C. Wentworth</i>	Charles Smith	Auckland	10.03.1864	Manuel Mamosa	24	(37)
<i>Gratia</i>	Wm Rogers	Adelaide	17.05.1861	Antonio Pereira	24	(38)
<i>You Yangs</i>	Alfred Thussell	Melbourn	08.06.1875	Daniel Tavares	32	(39)
<i>Rangatira</i>	Bing Paddle	Melbourn	23.01.1862	HY Folger	22	(40)
<i>Barnett</i>	William Hay Robertson	South Seas Islands	15.10.1862	Manuel Enos	28	(41)
<i>Forward</i>	William White	Oregon	30.10.1873	Joseph Dernick	26	(42)
<i>Jeddo</i>	W. Soams	Port of Galle	[13.05.1861]	Manual Mustang Charles Betank	30 36	(43) (44)
<i>Wonga Wonga</i>	D. Walker	Melbourn	09.05.1861	John Deverell	32	(45)
<i>Durham</i>	Anderson	London	24.05.1880	Frank Silva Samuel Livid	36 30	(46) (47)

Fonte: State Records Authority of New South Wales: *Shipping Master's Office; CGS 13278, Passengers arriving 1855-1922.*

Observações:

- (a) Navio da praça de New Bedford com um total de 30 tripulantes. Sendo um dos tripulantes trancador, trata-se de navio baleeiro.
- (b) Navio baleeiro a ter em conta a indicação de origem. Navio com um total de 32 tripulantes.
- (1) Navio baleeiro a ter em conta a indicação de origem. Navio com um total de 32 tripulantes.
- (2) Id. Carlos Rosa.
- (3) Id. ... Guilherme, matriculado como camareiro (steward).
- (4) Id. M. Francisco, matriculado como A.B. ou seja, marinheiro qualificado (abreviatura de able-bodied seaman).
- (5) Matriculado como arpoador (boatsteerer).
- (6) Id. como marinheiro.
- (7) Id. devendo tratar-se de um António Jacinto.
- (8) Poderá conjecturar-se tratar-se de alguém com o nome de Manuel Vitorino. Desempenhava a função de 2.º Oficial (2nd Mate).
- (9) Poderá tratar-se da adopção de nome estranho ao nome de baptismo, situação que ocorria muitas vezes no embarque de jovens açorianos em navios estrangeiros, adoptando até o nome dos capitães. A matrícula é como cozinheiro.

- (10) Trata-se de um nome que se encontra muitas vezes nas listas de tripulantes e que corresponde à americanização da separação silábica do nome próprio Joaquim que surge como Joe King ou Joseph King. Era camareiro a bordo deste navio, numa tripulação de suecos, russos, ingleses, sendo 8 de Aberdeen, que era a praça do navio.
- (11) Poderá tratar-se de um Francisco Dias, era A.B. a bordo do navio.
- (12) Joseph Wood era de S. Jorge e tanto poderá ser um José Madeira como mais um caso de adopção de nome estrangeiro.
- (13) Era A.B. a bordo deste navio que era transporte de passageiros e que escalara Newcastle.
- (14) Era A. B. no navio, o qual transportava passageiros.
- (15) Este navio está referenciado acima, numa viagem anterior, também com faialenses a bordo, mas com outros nomes. A função deste George Williams, que poderá ser um Jorge Guilherme, é a de A. B.
- (16) Este Joseph King, para além de uma génese idêntica, nada terá de comum com o que acima consta como tripulante do navio *Glengarin*. Aquele é arpoador (boatsteerer), pelo que o navio é um baleeiro. Mesmo assim, o que não era raro, trazia um tripulante de nome Manuel António e o 2.º Oficial era Manuel Gomez, de Brasvo (sic), sendo possivelmente de Cabo Verde.
- (17) Mais um açoriano que adopta a condição de estrangeirado, ou uma grafia mais imaginativa para outro “Joaquim”?
- (18) Emanuel Venner é o mestre (boatswain) e a naturalidade inscrita é Western Islands, sem especificação.
- (19) Smith é marinheiro e é faialense. Refira-se que o 2.º oficial e um outro marinheiro são de Cabo Verde e ambos Lawrence, provavelmente Lourenço.
- (20) Certamente um Tavares. Era A. B. a bordo do navio.
- (21) Tinha a função de carpinteiro.
- (22) Uma grafia muito nórdica para um possível Henrique mas com um apelido para o qual não se vislumbram origens açorianas. Era A. B. neste navio de passageiros.
- (23) Será certamente um José Silva ou Silveira e exercia a função de A.B.
- (24) Tinha a função de fogueiro (fireman) a bordo deste navio de passageiros. A transcrição do nome deverá estar totalmente incorrecta. Na nota (39) vamos encontrar, no mesmo navio, um fogueiro, cuja idade coincide, com o nome mais verosímil de Daniel Tavares e que deve ser o mesmo.
- (25) Na terminologia marítima era O.S., ou seja grumete (abreviatura de ordinary seaman).
- (26) Tinha a função de A. B.
- (27) Id.
- (28) Era cozinheiro.
- (29) Funções de A. B.
- (30) Id.
- (31) Marinheiro.
- (32) Funções de A. B.
- (33) Um Francisco de Paula certamente, desempenhando a função de A. B.
- (34) Poderá ser Leal e é A. B. a bordo.
- (35) João Rosa por certo e era A. B.
- (36) Um segundo nome, Jorge, tomado como nome de família, com a grafia George.
- (37) Uma estranha transcrição que poderá corresponder a Mendonça, ... de Sousa, ...da Rosa; era A. B. a bordo.
- (39) Função de fogueiro. Ver a nota (24) acima.
- (40) Função de A. B. Sobre o nome ver a nota (9).
- (41) A transcrição Enos estará correcta e corresponde a um Inácio. Era a forma como o escrivão de língua inglesa transpunha o som do nome pronunciado com sotaque das ilhas. Este Enos desempenhava as funções de cozinheiro e de camareiro num navio de pequena tonelagem (137 tons.) e com uma tripulação de 10 homens.
- (42) Função de mestre e de carpinteiro (bosun ou boatswain e carpenter). Neste navio, de um total de 37 tripulantes, a maioria eram de Java e da China.
- (43) Era A. B. a bordo deste navio de 1.110 toneladas com quase 120 tripulantes quase todos ingleses. É de duvidar da transcrição deste Manual que é Manuel e com um apelido indecifrável.
- (44) Este Betank não será uma forma de abreviar um Betencourt? Também era A. B. no mesmo navio.
- (45) Já encontramos um Deverell, também cozinheiro, (ver nota 9). Neste caso temos um 3.º cozinheiro a bordo de um navio transportando 126 passageiros.
- (46) Frank é A.B. a bordo deste enorme navio de 1.637 toneladas. A naturalidade indica, em vez do costumado Fayal, Fajal.
- (47) O nome Livid é um enigma. A função a bordo é a de estivador (trimmer).

A Ilha do Faial na Logística da Frota Baleeira Americana no «Século Dabney»

Quadro II Tripulantes Naturais da Ilha do Pico Matriculados em Navios Destinados ao Porto Australiano de Sydney

NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	DATA DE CHEGADA	TRIPULANTES DO FAIAL	IDADE	OBS.
<i>Vanquish</i>	Scott	Moreton Bay	31.07.1861	Emanuel Divol	20	(1)
<i>Kate Swanton</i>	J Murdock	Otago	16.02.1864	Jose Maurice Manuel Enos	21 26	(2) (3)
Marie Lauro	William Chamberlain	Manilla	11.01.1866	José António Manuel Enso [sic]	38 27	(4) (5)
<i>Onyx</i>	Charles Hurford	South Seas	28.03.1856	Francesco Corauson	25	(6)
<i>Prince of Denmark</i>	J. Dennett	Viagem de baleia	[?]	Praneisco Rodriguie [sic]	20	(7)

Fonte: State Records Authority of New South Whales: Shipping Master's Office; CGS 13278, Passengers arriving 1855-1922.

Observações:

- (1) Tinha a bordo a função de O.S.
- (2) Marinheiro.
- (3) Id. Sobre o nome Enos ver nota 41 do quadro anterior.
- (4) Função de A. B.
- (5) Função de O.S. O nome Enso deverá ser erro de transcrição, podendo ser um outro Enos.
- (6) Tinha a função de tanoeiro (cooper) pelo que se pode depreender tratar-se de um navio baleeiro. Tinha 25 tripulantes e era um navio da praça de Sydney, com 248 toneladas.
- (7) Não obstante poder admitir-se tratar-se de um navio baleeiro, no caso da praça de Sydney, o navio tinha apenas 69 toneladas e uma tripulação de 13 homens. Trazia 8 passageiros das South Sea Islands.

Quadro III Tripulantes Naturais da Ilha das Flores Matriculados em Navios Destinados ao Porto Australiano de Sydney

NAVIO	CAPITÃO	ORIGEM	DATA DE CHEGADA	TRIPULANTES DO FAIAL	IDADE	OBS.
<i>Rotumah</i>	William A. Robertson	Fiji	03.02.1865	Manuel Jose Jackson Green	21 23	(1) (2)
<i>Prince of Denmark</i>	J. Dennett	Viagem de baleia	[?]	Frank Fratis	22	(3)
Marion	T Lake	Auckland	12.03.1864	Joseph Francis	30	(4)
<i>City of Sydney</i>	Henry Clay Derborn	Auckland	05.01.1877	Manuel Perry	28	(5)

Fonte: State Records Authority of New South Whales: Shipping Master's Office; CGS 13278, Passengers arriving 1855-1922.

Observações:

- (1) Exercia funções de A.B.
- (2) Id.
- (3) Frank Fratis, certamente Francisco Freitas, era 3.º oficial (3rd mate). A bordo teria um companheiro do Pico cf. nota (7) do Quadro II.
- (4) Funções de A.B.
- (5) Uma adaptação conhecida do nome Pereira. Exercia a função de contra-mestre (Q Master)

