

A VALIA ESTRATÉGICA DOS AÇORES NA MANOBRA NAVAL DA GUERRA DA SECESSÃO AMERICANA

RICARDO MANUEL MADRUGA DA COSTA

Costa, R. M. M. (2010), A valia estratégica dos Açores na manobra naval da Guerra da Secessão Americana. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 19: 373-386.

Sumário: O ensaio visa sublinhar a relevância estratégica dos Açores no quadro da operação naval levada a cabo no Atlântico durante a Guerra da Secessão Americana. Apesar do conhecimento do episódio envolvendo o armamento do navio *Alabama* na ilha Terceira e a subsequente destruição de vários navios americanos ao largo da ilha das Flores, a escala das ilhas açorianas revelou-se igualmente útil para o reabastecimento de carvão dos chamados *blockade-runners* transportando armamento e víveres entre a Inglaterra e os portos Confederados via Bermuda e Nassau.

Costa, R. M. M. (2010), The Azores strategic relevance in the naval operations of the American Civil War. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 19: 373-386.

Summary: The aim of the essay is to highlight the strategic importance of the Azores in the development of the naval operations carried out in the Atlantic ocean during the American Civil War. Despite the knowledge of the episode involving the outfitting of the famous confederate vessel *Alabama* in the island of Terceira and the subsequent destruction of several American ships off the island of Flores, the Azores islands proved to be useful as ports of call providing the supply of coal for the blockade runners carrying weapons and foodstuffs between Britain and the Confederate ports via Bermuda and Nassau.

Ricardo Manuel Madruga da Costa – Núcleo Cultural da Horta. rmmc2@sapo.pt

Palavras-chave: Guerra da Secessão Americana, Açores, *Alabama*, *Kearsarge*, *blockade-runners*, Dabney.

Key-words: American Civil War, Azores, *Alabama*, *Kearsarge*, blockade-runners, Dabney.

INTRODUÇÃO

A ocorrência de episódios associados à guerra naval desencadeada no âmbito da Guerra da Secessão, tendo por cenário os Açores, constituirá por

certo, capítulo interessante da História do Atlântico e do protagonismo que aquele arquipélago, ao longo dos séculos, foi sendo chamado a assegurar, por imperativo da sua posição geográfica (COSTA, s.d.). Afinal, uma imposição incontornável, não só no quadro da geoestratégia internacional, mas mesmo numa perspectiva mais restrita, como é o caso da Guerra Civil entre os estados americanos do Norte e os Confederados, ainda que movendo interesses a extravasar os limites de um conflito interno. Em oposição radical duas concepções profundamente diversas no plano sócio-económico, naturalmente com incidência política, a concitar a adesão externa e o apoio mais ou menos velado de partes aparentemente estranhas às questões em jogo.

À ideia corrente de que o mais relevante episódio da Guerra da Secessão, nos Açores, se prende com o armamento do célebre navio confederado *Alabama* na ilha Terceira, testemunhado com alguma condescendência pelas autoridades locais, a que se segue a sua acção depredadora em águas da ilha das Flores, incendiando vários navios da frota baleeira americana, é uma ideia redutora. De facto, o conhecimento da correspondência do cônsul dos EUA nos Açores, Charles William Dabney, dirigida ao Departamento de Estado do governo

americano entre os anos de 1862 e 1864, prova que o alcance da utilidade da intervenção das ilhas portuguesas do Atlântico Norte vai para além daquele episódio. É nossa opinião que a documentação constituída pelo núcleo respeitante à Guerra da Secessão – que não está identificado como tal, antes surgindo na sequência cronológica do arranjo arquivístico adoptado – será porventura um dos conjuntos mais interessantes do acervo documental em quem se insere, surgindo destacado no meio de uma volumosa massa documental algo monótona (IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores*; COSTA, 2009).

Interessa sublinhar que jamais depáramos com indícios que nos levassem a acreditar na instalação formal nos Açores de uma base de informação e de apoio logístico ao serviço de qualquer das partes em conflito. É igualmente seguro afirmar-se que a correspondência oficial emitida pelo consulado dos EUA, com sede no Faial, a este propósito, não revela qualquer sinal denunciador de que o cônsul Charles W. Dabney estivesse mandatado para agir em defesa dos interesses do Norte em detrimento da causa Sulista. A verdade, obviamente, é que o fez e de forma consequente, sobretudo se tivermos em conta os recursos da época.

UM BREVE ENQUADRAMENTO

A natureza da Guerra da Secessão (1861-1865) poderia, numa primeira abordagem, sugerir tratar-se de um conflito confinado apenas ao espaço da própria nação americana, mobilizando sobretudo exércitos. De facto assim não foi, desde logo porque os interesses da frota mercante e do comércio externo dos Estados Unidos da América implicavam liberdade de navegação e esta, naturalmente, também dava lugar a fluxos de transporte originados em nações estranhas ao conflito, permitindo a obtenção de apoio específico ao desenvolvimento do esforço de guerra de ambas as partes envolvidas.

Neste quadro, é da maior importância ter em conta os fortes laços entre os estados do Sul e a Inglaterra, uma vez que aqueles eram a maior fonte de fornecimento de algodão para a indústria britânica (STERN, 1992: 16). Por isto, logo em 1861, o governo dos Confederados diligencia junto de alguns estados Europeus o reconhecimento, embora deste esforço não resultem compromissos (STERN, 1992: 18). Isto não irá impedir que o governo inglês mantenha uma atitude pragmática de não hostilidade visando a salvaguarda dos seus interesses, não obstante a declaração de neutralidade da Rainha Vitória a 13 de Maio de 1861. Note-se que esta declaração obrigava a Grã-Bretanha a não ven-

der navios de guerra a ambas as partes. Todavia, talvez como reminiscência do passado colonial não muito remoto, havia em Inglaterra um sentimento favorável à ideia da secessão que conduziria, inevitavelmente, a uma América mais frágil. As simpatias manifestavam-se de forma mais notória nos estratos privilegiados da sociedade britânica a que a imprensa da época dava publicidade. Para os ingleses, a guerra era pela “união” e não contra uma sociedade escravocrata que os ingleses repudiavam, embora a emancipação dos escravos ocorrida em 1 de Janeiro de 1863 viesse alterar esta posição (TREVELLYAN, 1990, II: 228; PERKINS, 1995, I: 218). A opinião pública inglesa, na verdade, não via com maus olhos a divisão de uma nação pujante a afirmar-se do lado de lá do Atlântico, o que, abrindo oportunidades, libertaria a produção algodoeira do Sul das restrições e condicionamentos tarifários impostos pelo Governo de Washington (BEMIS, 1965: 365).

O certo é que numa guerra em que se impunha a necessidade de causar à economia do inimigo o maior dano possível, a existência de uma marinha tornava-se indispensável. Enquanto que o Norte industrial dispunha de uma frota mercante já considerável e susceptível de adaptação às exigências da guerra, o Sul agrário encon-

trava-se desprovido de recursos para uma intervenção naval eficaz. Mesmo o armamento de navios corsários no Sul, à medida que o bloqueio dos portos pela marinha nortista se tornava mais eficaz, acabaria por não trazer benefícios uma vez que, em termos práticos, não conseguiam conduzir as presas de guerra aos portos do Sul (BULOCH, 1959, I: xii).

Para o Sul tornava-se urgente obter meios navais, pelo que James Dunwoody Bulloch é encarregado dessa missão vital chegando a Liverpool a 4 de Junho de 1861 (STERN, 1992: 34). As encomendas incluíram o *Oreto*, o *Manassas* e o *Florida*, seguindo-se o famoso *Alabama*, então baptizado apenas com o n.º 290. Como forma de contornar a lei da neutralidade, os navios foram lançados ao mar sem o respectivo equipamento. A simples construção de uma embarcação não constituía violação.

Construídas as unidades navais em estaleiro britânico, após a sua par-

tida navios contratados por Bulloch para transportar o material seguiram ao encontro dos primeiros para proceder ao seu armamento. Foi assim que em Agosto de 1862 o *Alabama* foi equipado e armado nos Açores, onde Bulloch já fizera escala anteriormente, apercebendo-se provavelmente das condições favoráveis da ilha Terceira, para a operação de transformação do n.º 290 em navio de guerra ao serviço da causa Sulista (SEMMES, s.d.; AFONSO, s.d.). O episódio é conhecido e para o sucesso da operação muito terá contribuído a inoperância das autoridades portuguesas (FORJAZ, 1959, 17: 275-282). Refira-se que em Julho de 1861 Portugal já declarara a sua neutralidade e proibira que em portos portugueses se armassem navios para o conflito americano. Era então Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, o faialense António José de Ávila (BRANDÃO, 2002).

O BLOQUEIO E AS SUAS IMPLICAÇÕES

A estratégia da guerra por parte do Norte, implicando o estrangulamento da economia do Sul de modo a impedir a exportação do algodão e, ao mesmo tempo, cortar as linhas de abastecimento, quer através do México pelo porto de Matamoros fronteiro ao Texas, mas, essencialmente, pelos portos do Atlântico abertos ao abas-

tecimento de bens e equipamento militar, vai dar lugar a um capítulo interessante desta guerra.

A declaração do Presidente Lincoln em 9 de Abril de 1861, ordenando o bloqueio aos portos da costa entre o Texas e a Carolina do Sul e, dias depois, alargado aos portos da Carolina do Norte e da Virgínia, criaram

de facto aos Estados Confederados enormes constrangimentos, quer no que respeita ao escoamento da sua produção de algodão, quer no que se refere à indispensável importação de bens e equipamentos.

Para além da construção de navios de guerra destinados a flagelar a marinha de comércio *yankee*, como acima se referiu, estas circunstâncias dão origem a um intenso tráfego de contrabando de guerra, mobilizando significativos meios navais e produzindo lucros fabulosos que explicam o enorme risco que os chamados *blockade-runners* corriam na tentativa de violar o bloqueio e de chegar ao porto de destino com as mercadorias que transportavam (LONN, 1976: 321-322). Nesta aventura, uma vez mais, desempenham papel de relevância os estaleiros ingleses onde se aperfeiçoam estes navios com características de velocidade e com pouco calado para navegação em águas pouco profundas e é nos portos neutrais da Bermuda e de Nassau que os *blockade-runners* encontrarão os entrepostos adequados ao prosseguimento das suas viagens em direcção aos portos confederados de onde regressavam à Europa com carregamentos de algodão (STERN, 1992:

62; BEMIS, 1965: 375-376). Muitas vezes, em vez de prosseguiram viagem limitavam-se a baldear as cargas para navios de características mais adequadas nos portos de Nassau e Bermuda completando o percurso até aos portos do Sul violando o bloqueio (RYAN, 1976: 292).

Traçado este quadro explicativo da movimentação de transportes no Atlântico, geralmente em navios ostentando pavilhão inglês, visando o abastecimento dos Confederados, importa introduzir a questão do papel do Arquipélago dos Açores. É certo que a bibliografia, com excepção do episódio do equipamento do *Alabama* nas baías da Praia e do Fanal, próximo de Angra, e das depredações causadas por este vapor confederado nas águas da ilha das Flores, é totalmente omissa em relação a qualquer envolvimento das ilhas açorianas (CHAT- TERTON, 1932: 159-172; BOARDMAN, 1924: 223-235)¹. Porém, como se verá, a correspondência emitida pelo cônsul dos EUA estabelecido na ilha do Faial, destinada ao Departamento de Estado daquele país, provará que a posição das ilhas terá sido de alguma valia no desenrolar da operação naval com interesse para ambas as partes em conflito.

¹ Após equipar-se na ilha Terceira, o *Alabama* dirigiu-se para as águas da ilha das Flores onde, desde 5 de Agosto de 1862, destruiu os navios *Ocmulgee*, *Starlight*, *Ocean*

Rover, *Alert*, *Weather Gauge*, *Altamaha*, *Benjamim Tucker*, *Courser*, *Virgínia* e *Elisha Dunbar*. Parte significativa destes navios pertencia à frota baleeira dos EUA.

OS AÇORES NO CONFRONTO ENTRE *YANKEES* E SULISTAS

De modo a permitir uma avaliação da informação contida na correspondência expedida pelo Consulado dos Estados Unidos da América nos Açores, com sede na cidade da Horta, ilha do Faial, organizou-se um quadro cronológico no qual se sintetizam os dados mais relevantes daquela informação.

CRONOLOGIA DAS OCORRÊNCIAS VERIFICADAS NOS AÇORES
E ASSOCIADAS À GUERRA DA SECESSÃO ENTRE 1862 E 1864

N.º	DATA	OCORRÊNCIAS	NOTAS
1	Fev. 1862	A 28 de Fevereiro escalou o porto da Horta o vapor inglês <i>Anna Child</i> sob o comando do Cap. Hammer com origem na Carolina do Norte e destino a Liverpool com algodão e equipamento, pretendendo tomar carvão. O cônsul Dabney diligenciou junto do cônsul inglês, Dart, para não fornecer carvão e não aceitar consignação, tendo solicitado o mesmo ao cônsul holandês e agente da Lloyd's	
2	Fev. 1862	A 28 de Fevereiro o cônsul Dabney informa o Departamento de Estado dos EUA sobre o caso precedente.	
3	Mai. 1862	O cônsul Dabney toma conhecimento de que se prevê a chegada ao Faial de 4 navios a vapor para abastecer 1000 toneladas de carvão que recusa até esclarecimento. Suspeita de contrabando de guerra. Do manifesto do vapor <i>Stanley</i> apenas constam fardos de palha.	
4	Jun. 1862	Chegada à Horta a 5 de Junho do vapor <i>Anglia</i> vindo de Bristol e que se destinaria a Nassau. Foi a S. Miguel abastecer carvão. O cônsul informa o Departamento de Estado.	
5	Ago. 1862	O cônsul Dabney dá conta ao Departamento de Estado da sua satisfação pelo apreço que lhe é manifestado pela sua conduta.	
6	Ago. 1862	Tradução de um relato do Sr. J. Inácio d'Almeida Monjardino para o cônsul Dabney dando conta da movimentação de navios no porto da Praia, nomeadamente do navio inglês <i>Barcelona</i> , suspeitando tratar-se de navios destinados aos estados do Sul com equipamento e que um navio chegado posteriormente montou algumas peças.	²
7	1862	Carta da Terceira de George Dart (ex-agente consular dos EUA na Terceira) informa que os navios acima referidos se destinariam aos estados do Sul após receber cargas do <i>Alabama</i> e do <i>Agripina</i> . Refere o desrespeito pelas autoridades locais.	

² Trata-se do episódio relacionado com o armamento do navio *Alabama*..

8	Set. 1862	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado em 18 de Setembro que chegou à Horta vindo das Flores o brigue <i>Eschel</i> tendo relatado a destruição de 7 navios baleeiros americanos nas águas das Flores e Corvo. Sugere que os navios de guerra americanos <i>Tuscarora</i> e <i>Kearsarge</i> deveriam ser enviados para as águas açorianas dado estar-se na época de caça à baleia.	3
9	Set. 1862	O cônsul Dabney informa o comandante do vapor americano <i>Release</i> em escala pela Horta, sobre os factos ocorridos nas Flores que atribui a um corsário dos confederados. Informa também que sabe existirem firmas nos Açores que se preparam para fornecer carvão a estes navios. Sugere a vinda do <i>Tuscarora</i> e do <i>Kearsarge</i> que estão em Espanha.	
10	Set. 1862	O cônsul Dabney, aproveitando a escala da escuna inglesa <i>Prosperous</i> , informa a missão dos EUA na Inglaterra dos factos acontecidos nas Flores e pede providências.	
11	Set. 1862	Carta das Flores dos capitães dos navios <i>Eagle</i> e <i>Black Eagle</i> informa o cônsul Dabney que o <i>Alabama</i> destruiu o <i>Ocmuldgee</i> , o <i>Ocean Rover</i> , o <i>Alert</i> e o <i>Weather Gauge</i> . Sugerem a vinda do <i>Tuscarora</i> que anda em perseguição do navio confederado <i>Sumter</i> . Informa também que o “pirata” deseja afundar o navio da firma Dabney.	
12	Set. 1862	James McKay Jr., agente consular dos EUA nas Flores confirma as informações já dadas e pede ao cônsul Dabney para enviar uma embarcação para transportar para o Faial os tripulantes e passageiros dos navios destruídos.	
13	Set. 1862	Cópia de um relato do Cap. Doane da escuna <i>Starlight</i> sobre a destruição de navios pelo <i>Alabama</i> .	
14	1862	Testemunho do Cap. Small sobre a destruição da escuna baleeira <i>Weather Gauge</i> pelo <i>Alabama</i> .	
15	1862	Testemunho do Cap. Luce sobre a destruição do navio <i>Ocmuldgee</i> pelo <i>Alabama</i> .	
16	Ago. 1862	Carta do agente consular na Terceira, Sr. Monjardino, sobre o caso do navio <i>Barcelona</i> naquela ilha.	
17	Out. 1862	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que chegaram os navios de guerra <i>Kearsarge</i> e <i>Tuscarora</i> sob o comando dos capitães Pickering e Craven, respectivamente, o que lhe causou grande satisfação. Não há notícias do confederado <i>Alabama</i> .	
18	Set. 1862	Expedição de correspondência pelo cônsul Dabney dando conhecimento da escala do navio <i>Release</i> vindo de Cadiz. Informações em torno do episódio das depredações ao largo das Flores.	

³ Sobre a intervenção do *Kearsarge* na perseguição ao *Alabama*, ver MARVEL, 1996; COSTA, s.d.

19	1862	Depoimento do Cap. Small do navio <i>Weather Gauge</i> sobre a destruição pelo <i>Alabama</i> .	
20	1862	Depoimento do Cap. Church sobre a destruição do navio <i>Alert</i> pelo <i>Alabama</i> .	
21	Set. 1862	Correspondência para a missão dos EUA em Inglaterra sobre os acontecimentos verificados nas Flores com a destruição de navios pelo <i>Alabama</i> e informações sobre o episódio do equipamento deste navio na Terceira.	
22	Set. 1862	Carta de James McKay Jr. relatando os acontecimentos sucedidos em águas da ilha das Flores.	
23	Set. 1862	Carta do agente consular na Terceira, Sr. J. A. Monjardino, relatando o comportamento do comandante do vapor <i>Barcelona</i> .	
24	Out. 1862	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que não dispõe de notícias sobre o <i>Alabama</i> e que o <i>Kearsarge</i> regressou a Cadiz.	
25	Nov. 1862	O cônsul reitera as informações anteriores para o Departamento de Estado, de que não há notícias sobre navios rebeldes nos Açores.	
26	Dez. 1862	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado de que não há notícias sobre navios rebeldes.	
27	Jan. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que escalou a Horta o navio de guerra americano <i>Vanderbuilt</i> com o objectivo de seguir para Barbados em perseguição do <i>Alabama</i> . Naquele navio vieram para a Horta o capitão Winslow e o tenente Thornton para embarcarem no <i>Kearsarge</i> .	
28	Fev. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado de que foi estabelecido na Terceira um depósito de carvão para fornecer navios confederados e que foram alugados armazéns na Horta com idêntica finalidade, mas conseguiu demover o promotor desta última iniciativa. Dá conta do abastecimento do navio <i>Gypsy Queen</i> com origem em Matamoros, o que explicará.	
29	Jan. 1863	O cônsul Dabney dá explicações ao Cap. Winslow sobre as razões porque abasteceu carvão ao <i>Gypsy Queen</i> .	
30	Jan. 1863	Correspondência idêntica à anterior em que fica a saber-se que o motivo da não recusa de abastecimento ao <i>Gypsy Queen</i> , com origem em Matamoros e Bermuda com carga de algodão destinado a Liverpool, foi não desviar o navio para a Terceira e não incentivar a criação de outros depósitos na Horta.	
31	Fev. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que na ilha Terceira se instalou um depósito de carvão para fornecer navios suspeitos. Refere terem-se verificado tentativas idênticas na Horta mas que conseguiu dissuadir os promotores. Explica o caso do <i>Gypsy Queen</i> acima mencionado.	

32	Fev. 1863	O cônsul informa o Departamento de Estado em 27 de Fevereiro de que ao largo de S. Jorge apareceu um navio suspeito parecendo aguardar a chegada de outra embarcação.	
33	Fev. 1863	O cônsul Dabney agradece nova manifestação de apreço do Departamento de Estado pela sua actuação ao recusar abastecimento de carvão a navios apoiando os confederados.	
34	Mai. 1863	Carta do cônsul Dabney para o seu agente em Londres, Mr. Camroux, sobre um pedido de fornecimento de 1000 toneladas de carvão a 4 navios suspeitos de contrabando de guerra.	
35	1863	Documento da autoria do cônsul Dabney sobre a situação dos depósitos de carvão na Horta. Retoma o assunto do pedido de abastecimento aos navios <i>Adele</i> , <i>Anglia</i> , <i>Scotia</i> e <i>Columbia</i> , todos apresados. Refere que o <i>Columbia</i> esteve na Horta e seria um verdadeiro arsenal.	
36	1863	Documento elucidando sobre as perdas incorridas pelo facto de não abastecer os navios <i>Stanley</i> e <i>Anglia</i> .	
37	Fev. 1863	O cônsul informa o Departamento de Estado da chegada à Horta dos navios britânicos <i>Bonny Brest</i> e <i>James R. Bailey</i> com carvão para Thomas Dart, vice-cônsul inglês na Horta, enviado de Inglaterra pelo irmão para criar na Horta um depósito. Dá conta de diligências bem sucedidas para impedir esta iniciativa, adquirindo o carvão e os armazéns.	
38	Fev 1863	O cônsul Dabney dá conta ao Departamento de Estado de suspeitar que na altura em que se deram nas Flores as destruições de navios pelo <i>Alabama</i> , de ter chegado àquela ilha o navio britânico <i>Black Eagle</i> o qual terá descarregado equipamento para o navio confederado.	
39	Mar. 1863	O cônsul Dabney relata nova tentativa de criar um depósito de carvão na Horta. Informa da chegada de uma escuna inglesa com 258 toneladas e que procedeu como já havia feito com Thomas Dart.	
40	Abr. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado sobre notícias vindas das Flores de que o <i>Alabama</i> teria sido avistado próximo daquela ilha. Mais tarde dá opinião de que a notícia seria infundada.	
41	Abr. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o Cap. Winslow e o tenente Thornton permanecem na Horta a aguardar o navio <i>Kearsarge</i> para se juntarem á tripulação.	4
42	Abr. 1863	O <i>Kearsarge</i> chega à Horta a 6 de Abril sob o comando do Cap. Pickering.	
43	Abr. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o Cap. Winslow assumiu o comando do <i>Kearsarge</i> .	

⁴ Sobre as escalas no Faial do navio *Kearsarge* e a permanência do Cap. Winslow na Horta, ver DABNEY, 2006, passim III.

44	Jun. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado da escala pela Horta do vapor <i>Lord Clyde</i> sob o comando do Cap. Wyllie o qual deverá ter sido construído com características para violar o bloqueio aos portos dos estados confederados. Procede de Cardiff e destina-se a Nassau. Foi-lhe recusado o abastecimento de carvão, pelo que recorreu a um navio britânico também em escala no porto da Horta.	
45	Jul. 1863	O cônsul informa o Departamento de Estado de que escalou a Horta o navio <i>Juno</i> , em viagem de Cardiff para a Bermuda, ao qual foi recusado abastecimento de carvão, tendo seguido para a Terceira. Foi perseguido pelo <i>Kearsarge</i> .	
46	Jul. 1863	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado da movimentação do <i>Kearsarge</i> na proximidade do Faial e Pico e informa ter-se dirigido a bordo a pedido do comandante para conferenciar. O facto estará relacionado com a manobra do vapor <i>Juno</i> ao largo da Terceira, onde terá verificado os respectivos documentos os quais não seriam conclusivos. A sua presença a bordo do <i>Kearsarge</i> foi observada de bordo de embarcações pelo vice-cônsul britânico e pelo capitão do porto.	
47	Jun. 1863	O vice-cônsul inglês Thomas Dart apresentou protesto junto do cônsul Dabney contra o procedimento do Cap. Winslow relativamente ao vapor <i>Juno</i> perseguido pelo <i>Kearsarge</i> .	
48	Jan. 1864	O cônsul informa o Departamento de Estado da chegada do navio [Nolan] à Terceira para tomar carvão. Procede de Greenock e dirige-se para Nassau.	
49	Mar. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado sobre notícias recebidas de S. Miguel do agente consular Mr. Hickling, relatando a presença de navios suspeitos e de um caso ocorrido em Santa Maria onde se avistou um navio a arder.	
50	Mar. 1864	O cônsul Dabney retoma o assunto anterior e informa o Departamento de Estado do estabelecimento de um depósito de carvão em S. Miguel.	
51	Abr. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o vapor de hélice dupla <i>Atlanta</i> , em viagem de Falmouth para a Bermuda, escalou a Terceira para abastecer carvão.	
52	Mai. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o vapor inglês de duas hélices, <i>Mary Celleste</i> , de Liverpool para Nassau, tomou carvão em S. Miguel. Informa também que o agente consular Hickling pediu ao governador da ilha para mandar proceder a uma revista e proibir o abastecimento. Pela linha de água Mr. Hickling julga que o navio estaria carregado e não apenas com lastro como se declarava.	
53	Jun. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o navio inglês <i>Nourmahal</i> em viagem da Austrália para Inglaterra escalou a Horta depois de ter sido abordado pelo navio confederado <i>Florida</i> para transbordar os passageiros do navio <i>George Latimer</i> que incendiou. O comandante do <i>George Latimer</i> pediu ao cônsul americano o repatriamento dos passageiros e tripulantes.	

54	Jun. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que o vapor <i>Falcon</i> , em viagem de Glasgow para as Antilhas, fez escala em S. Miguel onde abasteceu 250 toneladas de carvão, tratando-se de um navio destinado a romper o bloqueio aos portos confederados. Informa também que ao largo da costa Norte daquela ilha foram avistados 3 vapores.	
55	1864	Anúncio [com origem na imprensa britânica] dirigido aos navios com destino à Bermuda e Nassau, anunciando o depósito de carvão na ilha Terceira. Os contactos que constam do anúncio são George Dart na Terceira e Joseph Dart em Londres.	
56	Jul. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado que chegou à Terceira o vapor inglês <i>Stag</i> , de Glasgow para Nassau, para tomar carvão.	
57	Ago. 1864	O cônsul Dabney informa o Departamento de Estado de que o vapor <i>Ptarmigan</i> escalou S. Miguel devendo destinar-se ao bloqueio dos portos confederados. Informa ainda a passagem de dois outros vapores que devem ter idêntica finalidade.	
58	Nov. 1864	O cônsul informa o Departamento de Estado que os vapores ingleses <i>Ruby</i> e <i>Runner</i> , com destino à Bermuda, fizeram escala na Terceira para abastecer carvão.	

Embora a correspondência consular consultada não refira outras circunstâncias e factos, nomeadamente quanto ao navio de guerra americano *Kearsarge* que afundaria o *Alabama* ao largo do porto francês de Cherbourg (STERN, 1992: 188), os *Anais da Família Dabney no Faial* (DABNEY, 2006) permitem reconstituir uma parte do itinerário daquele navio e as suas escalas pelo porto da Horta anteriormente ao desfecho daquele importante combate naval em que o *Alabama* seria afundado. Para além de uma primeira vinda à Horta em Outubro de 1862 conjuntamente com o *Tuscarora* a pedido do cônsul Dabney, registada no quadro

anterior, o *Kearsarge* regressa o Faial a 5 de Abril de 1863, altura em que o Cap. Winslow assume o comando do navio. Desde então, ao longo de um período que se prolongará até 2 de Setembro, aquele navio de guerra da União terá permanecido em águas açorianas com frequentes escalas na Horta onde, comandante e oficialidade, desfrutariam da permanente hospitalidade dos Dabney.

Em tempo de guerra e incumbido da missão de dar caça ao *Alabama*, não é crível que o cruzeiro do *Kearsarge* nas imediações da ilha do Faial e as sucessivas escalas no seu porto, não tivesse objectivos militares concretos e é natural que entre eles se in-

cluisse a obtenção de informação sobre o paradeiro do navio confederado. Acresce o facto de que se estava em plena época da caça à baleia no arquipélago, podendo admi-

tir-se a ideia de que os navios da frota baleeira que se aventurassem nestas paragens poderiam atrair algum navio confederado, nomeadamente o *Alabama*.

CONCLUSÃO

Apesar de geograficamente distantes do teatro de guerra onde Norte e Sul se confrontam num conflito que a história registou sob o nome de Guerra da Secessão, o Arquipélago dos Açores reafirma, uma vez mais, o valor estratégico da sua posição a meio do Atlântico. Isto sucede a partir do momento em que o âmbito da guerra extravasa os seus limites territoriais, valorizando a componente naval, não só como forma de causar o maior dano possível à economia de ambas as partes em confronto, mas ainda visando cortar os canais de acesso às fontes de apoio logístico indispensáveis à viabilização do esforço de guerra. Parafrazeando Borges de Macedo, na sua afirmação de que “sempre que o oceano constitui uma área efectiva, ou potencial, de confronto, Portugal está nele, inevitavelmente, envolvido” (MACEDO, s.d.: 315), é legítimo sublinhar que o mesmo sucede em relação aos Açores no contexto específico do Atlântico.

Da análise dos dados que o quadro cronológico acima organizado permite, pode retirar-se a conclusão de que os Açores, em plena Guerra da Secessão Americana, desempenharam algumas vezes um papel instrumental, como parte de um eixo logístico de enorme relevância ligando portos do Reino Unido aos portos da Bermuda e Nassau, usados como plataformas de uma vasta operação orientada para a violação do bloqueio aos portos dos Estados Confederados.

De um modo menos evidente, os dados registados no quadro, completados por informação facultada pelos *Anais da Família Dabney no Faial*, parece poder também colocar-se a possibilidade de a ilha do Faial, em que sobressai a intervenção do cônsul Charles William Dabney, servir de base de informação e apoio à operação do navio de guerra da União, *Kearsarge*, na missão de localizar e afundar o navio confederado *Alabama*.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

IAC, *Correspondência dos Cônsules dos Estados Unidos nos Açores. 1795-1906*, 2 CD, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura, 2005. (Versão em microfilme: The U. S. National Archives, *Portugal, Consular Despatches, Fayal, Azores, 1793-1897*, T 203, 11 Rolls.

BIBLIOGRAFIA

- AFONSO, João (s.d.), s.v. “Alabama”, in *Enciclopédia Açoriana*. Centro do Conhecimento dos Açores, Disponível em: <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> [Janeiro de 2009].
- BEMIS, Samuel Flag (1965), *A diplomatic history of the United States*. 5.^aed., New York; Chicago; London, Holt, Rinehart and Winston.
- BRANDÃO, Fernando Castro (2002), *História Diplomática de Portugal. Umacronologia*. Lisboa, Livros Horizonte.
- BULLOCH, James D. (1959), *The Secret Service of the Confederate States in Europe or how the confederate cruisers were equipped*. New York, Thomas Yoseloff.
- CHATTERTON, E. Keble (1931), *Whalers and Whaling*. New York, William Farquhar Payson.
- COSTA, Ricardo Manuel Madruga da (s.d.), s.v. “Guerra da Secessão Americana”, in *Enciclopédia Açoriana*. Centro do Conhecimento dos Açores. Disponível em: <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> [Janeiro de 2009].
- COSTA, Ricardo Manuel Madruga da (s.d.), s.v. “Kearsarge”, in *Enciclopédia Açoriana*. Centro do Conhecimento dos Açores. Disponível em: <http://pg.azores.gov.pt/drac/cca/enciclopedia/index.aspx> [Janeiro de 2009].
- COSTA, Ricardo Manuel Madruga da, (2009), *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. (Trabalho de pós-doutoramento em volume policopiado contendo os sumários da referida documentação; exemplar disponível nos Serviços de Documentação da Universidade dos Açores).
- DABNEY, Roxana (2006), *Anais da Família Dabney no Faial*. s.l., Instituto Açoriano de Cultura; Núcleo Cultural da Horta.
- FORJAZ, Cândido Pamplona (1959), “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.
- HAWES, Charles Boardman (1924), *Whaling*. New York, Doubleday, Page & Company.
- Lonn, Ella (1976), s.v. “Blockade runners”, in *Dictionary of American History*. New York, Charles Scribner’s.
- MACEDO, Jorge Borges (s.d.), *História Diplomática Portuguesa. Constantes e linhas de força. Estudo de Geopolítica*. s.l., Ed. da Revista «Nação e Defesa».
- MARVEL, William (1996), *The Alabama & the Kearsarge. The sailor’s Civil War*. Chapel Hill, London, The University of North Carolina Press.

- PERKINS, Bradford (1995), *The Cambridge History of American Foreign Relations. Volume I. The Creation of a Republican Empire. 1776-1865*. New York; Melbourne, Cambridge University Press.
- RYAN, Paul (1976), s.v. "Bermuda Admiralty Case", in *Dictionary of American History*. New York, Charles Scribner's.
- SEMMES, R. (s.d.), *Croisière de l'Alabama et du Sumter*. Paris, E. Dantu, Libraire Editeur.
- STERN, Philip van Doren (1992), *The Confederacy Navy. A pictorial history*. New York, Da Capo Press.
- TREVELYAN, G. M. (1990), *História concisa de Inglaterra*. Mem Martins, Publicações Europa-América.