



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO – UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DAVI COSTA AROUCHA

A VARA, A VELA E O REMO: TRABALHO E
TRABALHADORES NOS RIOS E PORTOS DO RECIFE
OITOCENTISTA

RECIFE

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO – UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DAVI COSTA AROUCHA

**A VARA, A VELA E O REMO: TRABALHO E TRABALHADORES NOS
RIOS E PORTOS DO RECIFE OITOCENTISTA**

Dissertação elaborada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino.

RECIFE

2017

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

A771v Aroucha, Davi Costa.
A vara, a vela e o remo : trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista / Davi Costa Aroucha. – 2017.
272 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Christiano Luís Christillino.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-graduação em História, 2017.
Inclui referências.

1. Pernambuco - História. 2. Recife (PE) – Séc. XIX. 3. Portuários – Recife (PE) – Séc. XIX. 4. Trabalho escravo. 5. Cabotagem (Transporte de carga) – Recife (PE) – Séc. XIX. I. Christillino, Christiano Luís (Orientador). II. Título

981.34 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2017-260)

**A VARA, A VELA E O REMO: TRABALHO E TRABALHADORES NOS RIOS E
PORTOS DO RECIFE OITOCENTISTA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (PPGH-UFPE), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: **30/08/2017**.

BANCA EXAMINADORA

Prof^o. Dr. Cristiano Luís Christillino (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^a. Dr^a. Christine Paulette Yves Rufino Dabat (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof^a. Dr^a. Juliana Alves de Andrade (Examinador Externo)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

AGRADECIMENTOS

Escrever essa dissertação foi uma das coisas mais difíceis que fiz nos meus curtos vinte e seis anos de existência. Para que pudesse iniciar o mestrado e, principalmente, concluir, precisei do apoio e cuidado de várias pessoas, dentro e fora da Universidade, sem as quais jamais teria conseguido terminar este bendito texto que, somente agora, aos cinquenta e um do segundo tempo, sou capaz de entregar. Qualquer leitor(a) mais ou menos crítico(a) notará que o texto não é perfeito, tem alguns lapsos documentais aqui e ali e, certamente, já nasce incompleto. Estas faltas são minha responsabilidade e culpa da minha falta de tempo e organização ao longo desses mais de dois anos e meio de empreitada acadêmica. As pessoas que enumero a seguir contribuíram, cada uma a seu modo, para que este trabalho tivesse o máximo de qualidade de escrita, riqueza documental e debate teórico que me foi possível atingir.

Agradeço, em primeiro lugar, a meu orientador, o prof. Dr. Cristiano Luís Christillino. Quando iniciei o mestrado, eu conhecia-o muito pouco. O contato anterior que tínhamos se deu apenas durante a conclusão da minha graduação, na UFPE, quando Cristiano integrou a banca julgadora da minha monografia de conclusão de curso. Iniciando o mestrado, ele se mostrou, desde cedo, um pesquisador e professor jovem e atualizado e um orientador exigente e extremamente competente e cirúrgico nos comentários e observações que fazia. Esta dissertação tem o dedo dele em vários pontos: no recurso à narrativa como estratégia de ambientação histórica, na ênfase à participação do “homem livre pobre” na sociedade brasileira oitocentista, na própria influência que a chamada “Escola do Rio” (que tem como principal *locus* o Departamento de História da Universidade Federal Fluminense [UFF], onde Cristiano fez seu doutorado) exerceu na elaboração dos problemas deste trabalho. Mais que isso, nos vários momentos em que precisei (e não foram poucos), Cristiano também se mostrou um acadêmico extremamente humano e dotado de empatia e respeito. Em alguns momentos, pensei em desistir e deixar o mestrado para lá e os conselhos dele foram fundamentais para me manter nos trilhos.

Em segundo lugar, agradeço à professora Dra. Christine Rufino Dabat. Christine me acompanhou de perto como orientadora ao longo de mais de quatro anos de graduação e me observou, de longe, durante o mestrado. Não preciso falar da excelência acadêmica que ela

possui, mas preciso agradecê-la pela influência que ela exerceu na minha formação enquanto historiador. Christine é referência para mim de compromisso, humildade e sabedoria (para quem duvidar, pode perguntar aos meus alunos). Além disso, suas críticas na banca de qualificação deram rumo no meu trabalho e me reenergizaram para finalizar o texto. Espero que, após a defesa, dê tempo de incorporar mais algumas das ideias dela na versão final deste trabalho.

Agradeço também à professora Dra. Juliana Alves de Andrade pela participação e comentários na banca de qualificação. Juliana veio com um olhar externo para meu trabalho que foi essencial para revelar alguns problemas que passavam despercebidos. Seus elogios também foram incentivos importantes para ver algumas qualidades em minha pesquisa e me fazer continuar a escrever. Ao professor Dr. Peter Beattie e à professora Dra. Suzana Cavani Rosas pelos ensinamentos durante as disciplinas cursadas no Programa de Pós-graduação em História da UFPE e pelos comentários feitos, aqui e ali, sobre algumas partes da minha pesquisa. Não fui capaz de incorporar neste texto a maioria das ideias desenvolvidas no contato com todos esses professores, mas espero poder retornar a algumas delas no futuro.

Nos arquivos que visitei, também encontrei muita gente competente e disposta a ajudar. No Memorial da Justiça do Estado de Pernambuco, onde busquei durante alguns meses processos-crime envolvendo canoieiros (e não tive tanto sucesso assim), recebi a orientação de Jamerson e Tereza, funcionários locais, que sempre se mostraram muito solícitos. No Arquivo Público de Pernambuco (APEJE-PE), quem me auxiliou em minhas buscas caóticas foi Emerson. Emerson (do qual eu não anotei sequer o sobrenome) me mostrou tanta documentação que tive de deixar a maior parte das fontes por ele apresentadas de fora desta dissertação. No Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco (IAHGP), contei com uma ajuda e atenção incrível de Luiz Galvão. Galvão, como todo mundo o conhece, conhece como poucos os arquivos do IAHGP e me deu muita liberdade e autonomia para pesquisar. Foi uma pena ter descoberto o acervo de processos judiciais do Instituto numa fase avançada do mestrado, teria aproveitado muito melhor essas fontes caso tivesse mais tempo. Também agradeço à Sandra e à Patrícia, funcionárias da Pós de História, pela paciência, compreensão e precisão na comunicação e na obediência às normas e prazos da dissertação. Elas conseguem fazer todo este trabalho burocrático com leveza e bom-humor, o que é coisa para se louvar.

Mando um abraço para os colegas da pós da UFPE, nas pessoas de Roberto Souza, Aurélio Britto, Arthur Victor, Geraldo Lelis, Estevam Machado, Diego Andrev, Rafael Santana e Flávia Braga. Tive pouco contato com meus colegas fora de sala de aula, também por limitações minhas, mas sempre lembrarei com saudade e carinho de nossos encontros e conversas durante as disciplinas da pós em 2015. Aos meus amigos (um beijão em cada um deles, que se reconhecerão nesse texto), que não vejo com a frequência que preciso há tempo demais, eu peço desculpas pelas ausências ao longo desses três anos. Foi um período difícil, de muita ansiedade, trabalho e falta de tempo. Mas sei que compreenderão.

Minha família fez de tudo para que eu conseguisse finalizar este ciclo em paz. Mudaram até de casa, para se ter ideia. Não acho que aqui seja o lugar para falar do meu amor, respeito e admiração pela minha mãe e pelo meu pai. Mas preciso dizer que essa é também uma conquista deles, que fizeram de tudo para me oferecer a melhor educação possível e me apoiaram em todas as decisões que tomei em minha vida. Léo, meu irmão mais novo, esteve distante durante a fase mais tranquila da dissertação e, nas horas críticas, me ajudou como pôde. Maria José Leite cuidou de mim e dos meus com o carinho e a atenção de sempre. Carmem e Guga são pessoas que agradeço todo dia por terem entrado na minha vida e que me ensinaram a levar a vida com mais leveza e bom-humor.

No final, claro, o mais importante. Esta dissertação é dedicada a Débora Fonsêca Barbosa e a Guma Fonsêca Aroucha. Só nós três sabemos o sufoco que foi para fechar este ciclo. Guma anunciou sua chegada com o mestrado em andamento e mudou como nunca a minha vida e a de Débora. Filho, se um dia você ler isso, saiba que sua mãe foi a mulher mais incrível e maravilhosa que você poderia ter escolhido para te colocar no mundo. Foi ela que segurou a onda durante as minhas ausências no teu primeiro ano e pouquinho de vida. Eu jamais faria essa dissertação sem ela, que abriu mão dos estudos, do trabalho e do tempo dela para que eu pudesse realizar este trabalho. Meu amor, passei um tempão tentando colocar em frases a gratidão e a sorte que tenho de ter tu na minha vida. Mas como sei que tudo o que queres é que eu termine esse bendito texto, não me alongo. Agora finalmente acabou.

RESUMO

Crescida entre ilhas estuarinas formadas pelo encontro dos rios Capibaribe e Beberibe com o mar, a cidade do Recife esteve desde cedo marcada por sua condição comercial e portuária. A forte presença dos rios e do porto como elementos definidores do espaço urbano local tornou essencial a existência de um ativo mundo do trabalho fluvial e portuário para a reprodução material de boa parte da vida social e econômica da cidade. Na primeira metade do século XIX, a partir de seu ancoradouro, o espaço urbano recifense consolidou uma posição de importante entreposto regional, responsável não só por articular a produção de açúcar e algodão do interior pernambucano com os mercados consumidores internacionais, mas também por intermediar, através da pequena cabotagem e da navegação fluvial, toda uma pequena rede de comércio de alimentos e bens de primeira necessidade entre vilas litorâneas e populações ribeirinhas das províncias de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e sul do Ceará. As características físicas da hidrografia pernambucana e dos diversos portos litorâneos do litoral setentrional brasileiro impuseram, assim, grande importância e originalidade à cultura material desenvolvida entre os rios e estuários locais, conformando a predominância de três tipos específicos de embarcação: a canoa, a jangada e a barça. A bordo destas pequenas embarcações movia-se um universo social misto de trabalhadores, composto de escravos, libertos e homens livres pobres, que ainda tem sido pouco estudado pela historiografia pernambucana. Esta dissertação contém, assim, dois objetivos principais: em primeiro lugar, destacar os diversos papéis sociais e econômicos cumpridos pela pequena cabotagem e pelo pequeno transporte fluvial no Recife da primeira metade do século XIX; em segundo, analisar as experiências anônimas de vida e trabalho de canoeiros, jangadeiros e mestres-de-barça na conjuntura da sociedade escravista brasileira dos oitocentos. Na capital pernambucana, em especial, a centralidade histórica assumida pelos ofícios fluviais e portuários e a alta participação de homens negros e mestiços livres e libertos criaram brechas sociais que tornaram bastante fluídas as fronteiras entre escravidão e liberdade. Ao reconstituir uma parte destas histórias, o presente trabalho visa, assim, contribuir para os debates historiográficos relativos à transição da mão-de-obra escrava para a livre em Pernambuco e à própria história do trabalho fluvial, marítimo e portuário do Brasil.

Palavras-chaves: Trabalho fluvial e portuário. Recife. Pernambuco. Século XIX. Escravidão e Liberdade.

ABSTRACT

Developed between estuarine islands that were formed by the meeting of Capibaribe and Beberibe Rivers, the city of Recife was, since early, featured by its commercial and port conditions. The strong presence of those rivers and port as elements definers of the local urban space made essential the existence of an active world of fluvial and port work, for the material reproduction of a good part of social and economical life of the city. In the first half of the 19th century, from the port of Recife harbor, the city urban space has consolidated a position of important regional warehouse, responsible not only for articulate sugar and cotton production from the upstate of Pernambuco with the international consumers markets, but also for intermediate, through fluvial navigation and small cabotage, a small trade network of food and first needed goods between coastal villages and riverside populations from Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte and the south of Ceará. The physical characteristics of Pernambuco and northern Brazilian coastal ports hydrography imposed, then, great importance and originality for the material culture developed between local rivers and estuaries, conforming the predominance of three specific types of vessels: the canoe, the ‘jangada’ and the ‘barcaça’. On board of these small vessels there was a mixed social universe of workers, including slaves, freedman and poor free man, which still remains poorly studied by the historiography of Pernambuco. This dissertation contains, therefore, two main objectives: in first place, highlight the different social and economical roles fulfilled by the small cabotage and fluvial transport at Recife in the first half of 19th century; in second, to analyze the anonymous experiences of life and work of canoe and ‘jangada’ men and ‘barcaça’ masters at the conjuncture of Brazilian slaver society of the 19th century. At Pernambuco’s capital, specially, the historical centrality assumed by the fluvial and port works, and the great participation of black men, free half-breed and freedman created social gaps that turned fluid the frontiers between slavery and freedom. When reconstituting part of these histories, the present work aims, then, contribute for historiographical debates relative to the transition of slave manpower to free manpower in Pernambuco and the own history of fluvial, maritime and port work in Brazil.

Key-words: Fluvial and Port work; Recife; Pernambuco; 19th Century; Slavery; Freedom.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1:** Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes, em 1875..... p. 15.
- Figura 2:** BRANNER, John Casper. Baía entulhada do Recife..... p. 31.
- Figura 3:** Mapa do Recife e Olinda no início do século XVII.....p. 35.
- Figura 4:** Mapa do Recife oitocentista, seus bairros centrais e a zona de subúrbios.....p. 38.
- Figura 5:** Panorama do porto do Recife, visto da ilha de Santo Antônio, em 1855.....p. 46.
- Figura 6:** Panorama do Recife no século XIX (por volta de 1852) tomado da freguesia de Santo Antônio.....p. 46.
- Figura 7:** O porto do Recife nos oitocentos.....p. 59.
- Figura 8:** Jangada e veleiro britânico na entrada da Barra do Picão.....p. 63.
- Figura 9:** A freguesia portuária do Recife e a descentralização do porto.....p. 69.
- Figura 10:** Barcaça pequena, de dois mastros.....p. 72.
- Figura 11:** Barcaça Grande, de três mastros.....p. 73.
- Figura 12:** Barcaças no porto do Recife.....p. 75.
- Figura 13:** Maurícia e o Recife. Panorama de Frans Post, assinado e datado de 25 de agosto de 1657.....p. 98.
- Figura 14:** As canoas e a vila de Santo Antônio no século XVIII.....p. 99.
- Figura 15:** Cais do Varadouro em Olinda, séc. XVII.....p. 100.
- Figura 16:** Os subúrbios e o pequeno transporte fluvial: a Passagem da Madalena.....p. 103.
- Figura 17:** Canoa de alto, com dois mastros e velas triangulares.....p. 109.
- Figura 18:** Negros canoeiros no porto do Varadouro (Olinda), 1690.....p. 221.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Demonstrativo das embarcações empregadas na navegação de cabotagem, Pernambuco, 1847..... p. 74.

Gráfico 2: Total de indivíduos empregados na navegação de cabotagem, na pescaria, no tráfico do porto e no transporte fluvial em Pernambuco, 1846-47.....p. 147.

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	p. 13.
1	O LUGAR DA PEQUENA NAVEGAÇÃO NA HISTÓRIA DE PERNAMBUCO.....	p. 30.
1.1	Os rios, o porto e a cidade do Recife.....	p. 30.
1.1.1	Recife no século XIX: crescimento populacional e expansão urbana.....	p. 37.
1.1.2	A precariedade dos caminhos terrestres locais e os problemas das ferrovias.....	p.42.
1.1.3	O transporte fluvial em Pernambuco e a historiografia.....	p. 45.
1.2	A pequena navegação fluvial e costeira nos estuários de Pernambuco.....	p. 50.
1.2.1	Os problemas do porto do Recife.....	p. 57.
1.2.2	A estiva de mercadorias no porto do Recife.....	p. 65.
1.3	Usos e cultura material: barcaças, jangadas e canoas em Pernambuco.....	p. 69.
1.3.1	Barcaças.....	p. 70.
1.3.2	Jangadas.....	p. 79.
1.3.3	Canoas em Recife e Olinda.....	p. 91.
2	ESCRAVOS DE GANHO, LIBERTOS E HOMENS LIVRES POBRES: O MUNDO DO TRABALHO FLUVIAL, MARÍTIMO E PORTUÁRIO NO RECIFE OITOCENTISTA.....	p. 111.
2.1	“Balsas grosseiras e negros quase nus”: o porto do Recife sob olhar estrangeiro.....	p. 111.
2.1.1	A escravidão e o mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário em Pernambuco.....	p. 123.
2.2	Homens livres pobres, escravos de ganho e libertos nos rios e portos de Pernambuco.....	p. 128.
2.3	A contagem da “gente do mar” e as experiências de escravidão e liberdade no mundo do trabalho fluvial e portuário de Recife.....	p. 142.
2.4	A freguesia de Beberibe, a província de Pernambuco e a questão do trabalho livre na segunda metade do século XIX.....	p. 169.
2.4.1	Vida social na freguesia de Beberibe: canoeiros, agricultores e jornaleros.....	p. 177.

3	HIERARQUIAS MILITARES VS. CAPATAZIA DE PORTOS: PODER E TRABALHO NOS RIOS DE RECIFE E OLINDA.....	p. 198.
3.1	A confusão entre o canoeiro Antônio e o caixeiro Samuel Kitchen.....	p. 198.
3.1.1	As testemunhas, o agravo e a decisão do Tribunal da Relação.....	p. 201.
3.2	Hierarquias militares de homens pretos em Recife e Olinda: os governadores de pretos e as corporações de trabalho urbano no século XVIII.....	p. 208.
3.3	Os governadores dos canoeiros de Recife e Olinda e o problema do rei do Congo.....	p. 215.
3.4	O fim das Cartas Patentes, a nova ordem das capatazias e o levante frustrado de 1814.....	p. 235.
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	p. 255.
	REFERÊNCIAS.....	p. 261.
	APÊNDICE A - FONTES.....	p. 271.

INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como objeto central de estudo o universo de trabalho dos rios e portos do Recife durante a primeira metade do século XIX. Comecei a me interessar pelo tema durante a elaboração da minha monografia de conclusão do bacharelado em História pela UFPE, nos idos de 2013 e 2014, quando me encontrava sob a orientação da professora Dra. Christine Rufino Dabat. No final da graduação, ao entrar em contato com os textos de Christine sobre a zona da mata canavieira pernambucana e as obras de Sidney Mintz sobre as sociedades açucareiras caribenhas, decidi realizar um estudo de história urbana que analisasse os efeitos da “longevidade plurissecular” assumida pela *plantation* de cana de açúcar em Pernambuco sobre o ritmo e as características do crescimento espacial e populacional verificado na cidade do Recife durante o século XIX.¹

Minhas buscas em torno da “urbanidade do açúcar” partiam da noção de que, sob um olhar de longa duração, o cultivo de cana consistira na principal atividade da economia pernambucana desde o século XVI. Recife, neste raciocínio, desenvolvera-se historicamente como apêndice urbano da grande lavoura do interior, responsável por articular a produção da *plantation* canavieira da zona da mata com os mercados consumidores europeus e isto era notado em sua própria paisagem física e social: revelar esta dimensão da história urbana local foi o esforço central da minha monografia.²

No processo de escolha e delimitação do objeto, optei por analisar o transporte de açúcar entre as zonas agrícolas do interior e o porto do Recife justamente por entender que era no traslado destas mercadorias que sua presença no cotidiano da cidade era mais sentida e

¹ DABAT, Christine Rufino. Moradores de engenho: relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012. Sobre a “longevidade plurissecular” da cana de açúcar em Pernambuco, ver p. 22-25; DABAT, C. R. Açúcar e trópico: uma equação ‘natural’ justificando um modelo social perene. In: DABAT, C. R. ABREU E LIMA, Maria do Socorro. (org.) Cadernos de História, Oficina de História: trabalhadores em sociedades açucareiras. Ano VI, nº 6. Departamento de História da UFPE. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 42-71; MINTZ, Sidney Wilfred. O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados. Organização e tradução Christine Rufino Dabat. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010; Sobre o conceito de *plantation*, ou plantação, ver: MINTZ, Sidney. WOLF, Eric. Fazendas e plantações na Meso-américa e nas Antilhas. In: MINTZ, S. O poder amargo do açúcar. Op cit. p. 169-233.

² AROUCHA, Davi Costa. A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife. Monografia de conclusão de curso (Bacharelado). Recife: Departamento de História da UFPE, 2014.

suas marcas espaciais mais evidentes. Na medida em que me aprofundava nos estudos sobre a *plantation* açucareira pernambucana, o crescimento urbano do Recife oitocentista e o transporte de açúcar na província, contudo, me vi concomitantemente empurrado ao universo do trabalho fluvial, marítimo e portuário local. Isto ocorria por algumas razões básicas.

Era, afinal, bastante longa a relação estabelecida entre o complexo de produção da cana de açúcar e os rios da planície litorânea pernambucana. Como demonstraram as obras de Manuel Correia de Andrade e de Gilberto Freyre, desde o final do século XVI as regiões situadas às margens dos rios pernambucanos (como o rio Beberibe, o Capibaribe, o Tejipió e o Jaboatão, por exemplo) foram as áreas preferencialmente escolhidas para instalação dos engenhos e plantações canavieiras em Pernambuco.³ Rios pequenos, de leito, profundidade e volume d'água modestos – “feios e barrentos”, na acepção de Freyre – mas que assumiram papel fundamental na história local, não somente por oferecer em suas várzeas as condições de umidade e fertilidade necessárias ao cultivo da cana, mas também por facilitar o escoamento da produção e a comunicação com a zona urbana do litoral.⁴ Em regiões desprovidas de estradas terrestres e em grande parte ocupadas por vegetação nativa, assim, os rios da planície litorânea de Pernambuco consolidaram-se gradativamente como caminho natural para a conquista e o povoamento do interior pernambucano.

Os rios Capibaribe e Beberibe, em especial, destacaram-se desde cedo como elementos constitutivos centrais da paisagem urbana recifense. O núcleo central da cidade do Recife constituiu-se sobre ilhas estuarinas formadas, literalmente, pelo encontro das águas destes dois rios com o oceano Atlântico. A presença dos rios aliava-se à existência de uma cadeia natural de arrecifes paralela à costa – “uma cinta de pedra, inculta e viva”, segundo um poeta lusitano quinhentista – para dotar o espaço físico local de uma área de ancoradouros internos que, protegida das ondas e ventos do mar aberto e munida de comunicação direta com o interior pela via fluvial, transformara-se rapidamente em ponto fulcral do empreendimento colonial em Pernambuco [Figura 1].⁵

³ ANDRADE, Manuel C. de. A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 7ª ed. São Paulo: Ed. Cortez, 2005. Ver, especialmente, “A propriedade da terra e a mão-de-obra na região da Mata e do Litoral Oriental”, p. 72-74; FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. Ver, especialmente, “A cana e a água”, p. 56-77.

⁴ FREYRE, G. Nordeste... Op. cit. p. 60.

⁵ TEIXEIRA, Bento. Descrição do Recife de Pernambuco in: GOMES, Edvânia Torres Aguiar. . Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007. p. 56-57.



Figura 1: Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes em 1875. Notar a forte presença dos rios na constituição física da planície litorânea recifense. Adaptado de: Gallica, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE C-9219. Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição de Obras Públicas, 1875. Disponível em: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>>. Acesso: 20 jul. de 2016.

Os rios e o porto, juntos, fizeram de Recife uma cidade portuária e comercial por excelência e a importância do Capibaribe e Beberibe para o funcionamento da economia local foi facilmente notada por estrangeiros ainda nos seiscentos. Referindo-se se ao “tempo dos portugueses” como o período anterior a 1630, um agente da Companhia das Índias Ocidentais que esteve em Pernambuco durante a ocupação holandesa (1630-1654), por exemplo, registrou que:

No tempo dos portugueses, todos os navios que chegavam do mar descarregavam na aldeia de povoação do Recife e as mercadorias eram de lá transportadas em barcos e chatas pelo rio Beberibe acima, até os subúrbios de Olinda.⁶

Entre o final do século XVI e a primeira metade do século XIX, o açúcar dependeu de três modalidades distintas de transporte para chegar ao porto do Recife: o terrestre, o fluvial e o marítimo – as ferrovias só seriam instaladas em Pernambuco na segunda metade dos oitocentos. O transporte terrestre, realizado por carros de boi e/ou caravanas de mulas, assumia papel relevante apenas nos percursos entre as áreas de plantio e os engenhos, logo

⁶ NIEUHOF, Johan. A cidade Maurícia. In: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto O. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 46.

após ser feito o corte da cana. Entre a zona agrícola do interior e o entreposto recifense, contudo, o cenário era diferente: a ausência de estradas em boas condições de uso e constantemente sujeitas a atoleiros e inundações pela lama, especialmente nas estações chuvosas, praticamente impossibilitava o traslado regular de mercadorias por terra, o que dava grande proeminência à navegação fluvial e costeira no transporte dos produtos da cana. Foi somente a partir da década de 1840, quando foi iniciada pelo poder provincial a construção de estradas de rodagem interligando as zonas agrícolas às freguesias centrais do Recife, que os animais de carga passaram a ser uma opção viável ao escoamento do açúcar e seus derivados (mesmo assim, sua importância não cresceu de forma extraordinária).⁷

Por isso, até a primeira metade dos oitocentos a maneira mais comum de se transportar os produtos açucareiros para o Recife era através da navegação de um percurso misto entre rio, estuário e mar. Embarcava-se o açúcar em portos fluviais internos à planície litorânea local, viajava-se por curtos trajetos até a área de desembocaduras dos rios, rompia-se a barra e, no mar aberto, velejava-se diretamente para o porto recifense. Nas áreas de engenhos e plantações mais antigas, espalhadas pelas várzeas dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió, não era necessário sequer se aventurar em mar aberto e o açúcar seguia, por rio, diretamente à zona portuária local.

Não foi possível realizar, na monografia, qualquer levantamento estatístico que descrevesse numericamente a participação relativa dos transportes terrestre, fluvial e marítimo no deslocamento do açúcar entre as áreas agrícolas do interior e o porto do Recife. Num dos poucos trabalhos a abordar a importância assumida pela cabotagem na história de Pernambuco, Evaldo Cabral de Mello estimou entre $\frac{3}{4}$ e $\frac{2}{3}$ a participação da navegação fluvial e costeira no total das cargas de açúcar transportadas para o ancoradouro local durante a primeira metade do século XIX.⁸

Ao término da graduação, eu tinha uma boa noção da força historicamente assumida pelo transporte fluvial e pela pequena cabotagem no escoamento da produção canavieira local. Diante da precariedade dos caminhos terrestres locais e da presença de diversos rios e pequenos portos litorâneos ao sul e ao norte do Recife, tudo indicava que, desde cedo, a navegação fluvial e costeira consolidara-se como meio mais eficaz de locomoção e transporte

⁷ Ver: AROUCHA, D. C. A urbanidade do açúcar... Op. cit. Ver "O transporte terrestre: estradas de barro, carros de tração animal e caravanas de mulas", p. 87-96.

⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. A cabotagem no Nordeste oriental. *Continente Multicultural*. Recife, Ano 1, nº 5, Maio de 2001. p. 26.

de cargas na província de Pernambuco. No principal núcleo urbano da província, a configuração espacial e as características físicas da planície recifense – fortemente marcada pela influência da maré e pelos cortes dos rios Capibaribe e Beberibe – também pareciam lograr ao mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário uma posição central na vida social, política e econômica das cidades de Recife e Olinda. Em virtude da importância assumida pela navegação costeira e pelo “tráfego interno de portos e rios navegáveis” (para usar a expressão da época), me intrigava bastante a escassez de trabalhos na historiografia pernambucana que tomassem o tema como preocupação central de suas pesquisas.

O primeiro autor a analisar de maneira mais sistemática a vocação assumida pelo transporte fluvial na história de Pernambuco foi Evaldo Cabral de Mello. Em ensaio de 1978, intitulado *Canoas do Recife*, Evaldo deu grande ênfase à participação assumida pela “canoa indígena” no processo de expansão urbana para os subúrbios recifenses (tradicionalmente ocupados por antigos engenhos e plantações de cana e situados às margens dos rios Capibaribe e Beberibe).⁹ Segundo o autor, o período compreendido entre o último quartel do século XVIII e a primeira metade do século XIX consistiu na “idade de ouro da canoa recifense”, quando, em meio ao processo de conquista dos arrabaldes recifenses, “o isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos [terrestres] fizeram da canoa durante muito tempo o recurso que, sem ser o único, era o mais cômodo ou o mais fácil” para se estabelecer as comunicações necessárias entre as freguesias centrais do Recife e locais como Poço da Panela, Caxangá, Ponte D’Uchôa, Monteiro, entre outros.¹⁰

O ensaio de Evaldo Cabral teve grande valor historiográfico porque também realizou uma das primeiras descrições das “canoas indígenas” como parte de uma cultura material ligada ao universo particular de trabalho fluvial e portuário do Recife. No final da década de 1970, o autor já atentava para o fato de que a importância dos rios locais não se restringia apenas às atividades de escoamento da produção da *plantation* canavieira. Através do recurso a relatos de cronistas estrangeiros – relativamente comuns para a primeira e segunda metade do século XIX – e a anúncios de compra, venda e aluguel de embarcações (costumeiramente publicados nos períodos oitocentistas), este pioneiro ensaio demonstrou que a pequena canoa de rio também assumiu função primordial no transporte de pessoas, material de construção,

⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife*. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 193-225.

¹⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas...* Op. cit. p. 199.

água potável e mercadorias diversas entre os bairros centrais do Recife, a cidade de Olinda, e a área rural contígua.

Mais tarde, Evaldo Cabral de Mello também foi autor de outro ensaio que realizou incursões fundamentais no estudo da navegação de cabotagem em Pernambuco. Dessa vez, foi relevada, também de modo pioneiro, a importância assumida pela pequena e média navegação costeira para a função de entreposto e dominação comercial historicamente exercida pela cidade do Recife sobre o que o autor chamou de “Nordeste recifense” – isto é, uma zona de hegemonia econômica e comercial articulada através do caminho marítimo, cujo centro era o porto do Recife, e os limites “iam, grosso modo, do Ceará ao baixo São Francisco [em Penedo, província de Alagoas]”.¹¹ Embora tenha sido originalmente publicado numa revista para público não-especializado, “A cabotagem no Nordeste oriental” lançou a ideia de que “malgrado a mediocridade dos seus meios, a navegação fluvial, ou antes flúvio-marinha, teve um relevo desproporcionado na vida econômica do Nordeste recifense” ao articular redes de trocas econômicas que, tendo como base a praça comercial do Recife, estendiam-se por todo o litoral setentrional brasileiro.¹²

Foi seguindo a trilha aberta pelos textos de Evaldo Cabral que decidi investigar mais a fundo o mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário de Pernambuco durante o mestrado. Seus argumentos para justificar a importância da pequena canoa de rio na história de Recife e Olinda, em especial, me levaram a dirigir os primeiros esforços de minha pesquisa à caracterização das condições de navegabilidade oferecidas pelos rios, estuários e portos litorâneos de Pernambuco. Pela leitura de relatórios dos Presidentes de Província, da Inspeção do Arsenal da Marinha, da Capitania do Porto e de alguns estudos técnicos ocasionalmente publicados nos periódicos oitocentistas locais, cheguei a uma das primeiras constatações importantes deste trabalho. Isto é: a descrita comunhão entre rio e mar nos estuários locais – que obrigava o transporte fluvial e a cabotagem a operarem de maneira integrada num mesmo percurso flúvio-marítimo – repercutira diretamente na cultura material e nas técnicas específicas de navegação do mundo do trabalho local.

Não era qualquer embarcação, ou qualquer mareante, que tinha capacidade de realizar os trajetos mistos entre rio e mar característicos ao litoral de Pernambuco. Os rios e estuários locais, afinal, apresentavam certas particularidades físicas, que influíam diretamente em sua

¹¹ MELLO, Evaldo Cabral de. A cabotagem no Nordeste oriental. *Continente Multicultural*. Recife, Ano 1, nº 5, Maio de 2001. p. 25.

¹² MELLO, Evaldo Cabral de. A cabotagem... Op. cit. p. 27.

navegabilidade: tratavam-se de rios pequenos, deltaicos, de baixa profundidade – “rios sancho-panças, sem os arrojos quixotescos dos grandes, segundo a descrição de Gilberto Freyre – e cuja boa parte dos trechos só era acessível nas ocasiões de cheias da maré.”¹³

Em virtude destas condições específicas de navegabilidade, no século XIX, três tipos de embarcações ganharam destaque especial na vida social e econômica da província: as barcaças, as jangadas e as canoas. Entre estas embarcações, alguns pontos em comum: o porte pequeno, o baixo calado, o fundo chato e, especialmente, a relativa destreza para navegar em águas rasas, agitadas e cheias de obstáculos ao fundo (bancos de areia, formações rochosas submersas, galhos, etc.) – como era o caso das barras e estuários dos principais rios pernambucanos: do rio Capibaribe, do Goiana, do Jaboatão, do Pirapama, do Ipojuca, do Sirinhaém, do Una, entre outros.

Embora houvesse notável variedade nos tipos, formatos, tamanhos e funções entre as barcaças, as jangadas e as canoas em Pernambuco – e esta é uma dimensão que esta dissertação visa esclarecer – estas embarcações ainda comungavam de outro aspecto fundamental entre si: a alternância e/ou uso comum de três instrumentos náuticos diferentes. Era o que indicava Elisiário Antônio dos Santos, capitão do porto de Pernambuco em 1857, ao descrever sucintamente a cultura material da navegação fluvial e da pequena cabotagem na província: “os aparelhos que usam estas embarcações são [...] a vara, o remo e a vela, cujo motor é a força do homem e do vento”.¹⁴ O emprego destes três instrumentos náuticos distintos – a vara, a vela e o remo – consistiu num dos principais fatores de adaptação das barcaças, jangadas e canoas às adversas condições de navegação impostas pelos rios e estuário do litoral pernambucano: lhes permitia navegar tanto nos rios e mares internos, munidas ora da vara, ora do remo, quanto nos mares externos à linha de arrecifes, onde, pela força dos ventos, também velejavam bem por pequenos trajetos marítimos.

Outro fator explicativo fundamental para a centralidade do pequeno transporte flúvio-marinho na vida social, econômica e política de Pernambuco está nas condições de funcionamento e operacionalidade do porto do Recife ao longo do século XIX. Como demonstrou Alessandro Filipe de Meneses em suas pesquisas de mestrado e doutorado – onde estudou as tentativas frustradas de melhoramento no ancoradouro pernambucano – o principal

¹³ FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. p. 61.

¹⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, 5 de março de 1857, Relatório do capitão do porto de Pernambuco à Presidência de Província de 15 de janeiro de 1857, p. 2.

porto de Pernambuco, nos oitocentos, apresentou sérios problemas estruturais: barras de entrada obstruídas, assoreamento e conseqüente diminuição da profundidade de seus ancoradouros internos e até mesmo proteção ineficiente da famosa barreira de arrecifes (outrora descrita com louvor pelos estrangeiros aqui chegados).¹⁵

Sob tais condições, os grandes navios chegados à Pernambuco tinham muitas dificuldades de acesso aos ancoradouros internos do Recife e, geralmente, eram obrigados a utilizar as áreas de ancoragem externa à linha de arrecifes, o que também tornava imprescindível o trabalho de canoas, alvarengas, botes e jangadas às atividades de baldeação portuária, estiva de mercadorias e à própria fiscalização e policiamento do porto. No século XIX, era o trabalho destas pequenas embarcações que garantia a funcionalidade do ancoradouro recifense, ao assumir a responsabilidade pelo constante movimento de entradas e saídas de pessoas e mercadorias entre os ancoradouros internos e externos do Recife, a Alfândega e os trapiches do porto.

As barcaças, jangadas e canoas, evidentemente, não navegavam sozinhas. E é por isso que, apesar de toda riqueza documental e precisão descritiva dos trabalhos de Evaldo Cabral de Mello e de Alessandro Filipe de Meneses, lhes é comum uma lacuna fundamental à história do transporte fluvial, marítimo e portuário local: seus trabalhadores.

A primeira incursão na história social do trabalho fluvial em Pernambuco foi feita por Marcus Carvalho, em um pequeno artigo intitulado *Os caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX*.¹⁶ Atento às particularidades da vida urbana local, este trabalho ligou-se às pesquisas de doutoramento do autor – reunidas no livro *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife*, no qual foi estudado o escravismo no Recife entre a independência e a década de 1850 – que buscavam demonstrar que, no Recife oitocentista, “a escravidão urbana [...] não era apenas resultado de sobras da *hinterland* [onde imperava a *plantation* açucareira], mas uma instituição plenamente estabelecida, cujo funcionamento era

¹⁵ Sobre os problemas estruturais apresentados pelo porto do Recife no século XIX, ver: GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Docas de Comércio ou Caís Contínuo? O controverso discurso de engenharia nas obras de modernização do porto do Recife*. Dissertação (Mestrado). Recife: Programa de Pós-graduação em História da UFPE, 2006. Ver, especialmente, o capítulo 2 – “Arrecifes de navios?”, p. 56-89; GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (doutorado). Recife: Programa de Pós-graduação em História da UFPE, 2016. Ver o capítulo 1 – “O antigo porto”, p. 25-48. Um agradecimento especial à professora Christine Rufino Dabat que nos cedeu uma cópia em primeira mão da versão desta tese, que foi defendida concomitantemente à elaboração do presente trabalho.

¹⁶ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX*. In: *Afro/Ásia*, n° 19/20, 1997, p. 75-93.

parte da rotina urbana”.¹⁷ Com uso de fontes semelhantes às utilizadas por Evaldo Cabral no pioneiro estudo sobre a canoa recifense – isto é, relatos de viajantes estrangeiros e anúncios de compra, venda e aluguel de escravos e embarcações – Carvalho enfatizou a marcante presença de escravos de ganho entre os indivíduos empregados entre o ofício de canoeiro, relevando-a, assim, como um dos aspectos mais singulares do cotidiano urbano do Recife oitocentista.¹⁸

A referência fundamental para a inserção do transporte fluvial e da pequena e média navegação de cabotagem na história social de Pernambuco, porém, é o livro *A faina, a festa e o rito*, de Luiz Geraldo Silva.¹⁹ Preocupado em observar a emergência de uma cultura marítima e pesqueira no litoral pernambucano a partir de uma perspectiva temporal estendida, do século XVII ao XIX, Silva realizou um grande trabalho de descrição e análise dos modos de vida das populações empregadas não só no transporte fluvial, mas também na pescaria, e na pequena, média e grande navegação de cabotagem – tudo amparado sob uma rica coleta e análise documental. Embora admitisse a escravidão africana como uma característica estrutural do mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário do Brasil entre o final do século XVI e a segunda metade do século XIX, ao adotar uma perspectiva etnográfica, a obra de Silva procurou ressaltar o entrecruzamento de ofícios e o compartilhamento de certas técnicas e conhecimentos comuns às comunidades de canoeiros, jangadeiros, pescadores e marinheiros como um elemento central para a compreensão do modo de vida das “gentes do mar” em Pernambuco. A proposição de Luiz Geraldo Silva em estudar os indivíduos empregados na faina marítima, pesqueira ou fluvial a partir do rompimento das barreiras jurídicas – de condição – que separavam escravos, libertos e homens livres pobres ofereceu um paradigma analítico central para a elaboração da presente dissertação.²⁰

O título do presente trabalho, *A vara, a vela e o remo*, aponta diretamente para o foco do estudo: os trabalhadores empregados no tráfico interno dos rios recifenses (incluindo, aí, a movimentação nos portos internos da capital) e na pequena e média navegação de cabotagem. Apesar de, em muitos pontos, a análise tratar de jangadeiros, proeiros e mestres de embarcação em geral, são os canoeiros os personagens centrais deste trabalho. A escolha, que

¹⁷ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 54.

¹⁸ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Caminhos do rio...* Op. cit.

¹⁹ SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001.

²⁰ SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito...* Op. cit. Ver p. 9-11.

não se deu à priori, foi por limitações no tempo de pesquisa e por algumas diferenças importantes nas condições de vida entre os dois grupos de trabalhadores (canoeiros e trabalhadores da pequena cabotagem): locais de moradia, atividades econômicas desenvolvidas, hierarquias do mundo do trabalho, relação com o poder público, etc. Além disso, os canoeiros assumiram uma importância incomum na organização do espaço urbano recifense em virtude das características físicas da capital pernambucana, fazendo com que estes trabalhadores, mais que os da pequena cabotagem, estivessem mais diretamente envolvidos nas disputas urbanas do Recife oitocentista e participassem mais ativamente da vida política da província.

Sob a alcunha de ‘canoeiros’, reunia-se um misto e diverso universo social de escravos, libertos e homens livres pobres (em grande parte, ‘de cor’) que desde o final do século XVIII deteve atenção especial do poder público e das autoridades policiais em Pernambuco. Foi justamente na “idade de ouro da canoa recifense” apontada por Evaldo Cabral que se iniciou a tradição do poder público de reconhecer ‘governadores’ entre os ‘pretos’ canoeiros como estratégia para aprimoramento da fiscalização e do controle sobre o trabalho fluvial na capital pernambucana.²¹

A existência dos governadores de pretos marcou o início de uma estratégia do poder público local, que continuaria ao longo do século XIX, de escolher representantes entre os próprios canoeiros e responsabilizá-los para com a fiscalização, o controle e a repressão nos portos de embarque do Recife.²² Ao delegar autoridade aos governadores de canoeiros, os poderes municipal e provincial visavam disciplinar e conter aquele ‘mosaico sócio-ocupacional’,

[formado pela] escravaria e a maior parte dos homens pobres livres, principalmente os libertos ou descendentes de escravos, [...] onde nem mesmo o estatuto legal

²¹ Sobre os governadores de ‘pretos’ no Recife, ver: ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007; TORRES, Cláudio Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE: Recife, 1997; MAC CORD, Marcelo. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio: alianças e conflitos na história social do Recife (1848-1872). Dissertação (mestrado) – UNICAMP: Campinas, 2001.

²² Ao que tudo indica, a escolha dos representantes não era feita sob vontade exclusiva do poder público: os governadores de pretos também tinha de ter o aval e a aprovação diante da comunidade que representava; em muitos casos, a escolha dos governadores era feito mediante eleições, num processo diretamente interligado às eleições nas Irmandades religiosas do Recife e às chamadas ‘hierarquias do Reinado do Congo’. TORRES, C. V. Um reinado de negros em um estado de branco. Op. cit. p. 35-61; MAC CORD, Marcelo. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio. Op. cit. p. 95-124, p. 141-152.

(livre/escravo) e nem os diferentes níveis de mestiçagem favoreciam um grande distanciamento entre eles.²³

A atuação dos governadores de pretos e, posteriormente, dos capatazes de portos (as capatazias de portos são instituídas por lei municipal de 1831), contudo, assumiu dimensões complexas: ao mesmo tempo em que eram estes os responsáveis pela manutenção da ordem e pelo exercício do poder de polícia entre determinado grupo de canoieiros (sendo, inclusive, punidos em multas e até em prisões em caso de faltas no serviço), muitas vezes foram justamente os governadores e capatazes que assumiram o papel de interlocutores dos interesses destes trabalhadores junto ao poder público local (especialmente junto à Câmara Municipal).

Antes de partir para a descrição dos capítulos que compõem este trabalho, são necessários dois comentários finais a respeito do que tem dito a historiografia e o que apontam os resultados do presente trabalho. Duas características comuns unem os poucos trabalhos disponíveis sobre os canoieiros do Recife e o transporte fluvial em Pernambuco: a primeira é a concordância sobre a forte presença de escravos, especialmente os de ganho, entre os canoieiros pernambucanos; a segunda são os intervalos cronológicos escolhidos pelas análises, que vão do final do século XVIII ou das primeiras décadas do século XIX, até os anos 1850 e 1860.²⁴ As principais fontes utilizadas por esses estudos foram relatos deixados por estrangeiros que visitaram Recife durante o período oitocentista e, principalmente, anúncios de venda, compra, aluguel e fuga de escravos, publicados nos periódicos locais, especialmente no Diário de Pernambuco. As fontes utilizadas se relacionam diretamente com as conclusões até então apresentadas: nos relatos dos observadores estrangeiros, “os canoieiros são, em geral, negros possantes que manobram sozinhas as suas próprias embarcações” e “de maioria composta por negros de ganho”; nos periódicos locais, como as principais fontes são anúncios de venda, aluguel e fuga de escravos, sempre que se menciona o ofício de canoieiro, remete-se diretamente à experiência da escravidão; da mesma forma, há

²³ SILVA, Wellington Barbosa da. “A cidade que escraviza é a mesma que liberta”: estratégias de resistência escrava no Recife do século XIX (1840-1850). Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, UFPE: 1996. p. 39.

²⁴ Refiro-me, especialmente, a: CARVALHO, Marcus J. M. de. Caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. In: Afro/Ásia, n° 19/20, 1997; MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992.

quase nenhuma menção à existência de canoieiros livres nos periódicos, enquanto os anúncios de escravos abundam em todas as edições do Diário de Pernambuco.²⁵

Esta coincidência de fatores e de fontes históricas disponíveis levou a historiografia a dar grande ênfase à participação da mão-obra cativa entre os trabalhadores do transporte fluvial e da pequena cabotagem em Pernambuco, dando a entender que os escravos eram maioria entre os empregados nestes ofícios marítimos. Os dados reunidos nesta pesquisa, contudo, apontam que, apesar da forte presença da escravidão no mundo do trabalho fluvial e marítimo recifense, também estava aí empregada uma boa parcela de pessoas livres. Os dados trazidos pelo censo marítimo de 1854, por exemplo, que contabilizou a população empregada na “navegação de longo curso, na cabotagem, na pescaria e no tráfico interno de portos e rios” pela capitania de portos de Pernambuco, apontam que 86% dos indivíduos aí empregados eram livres, enquanto a mão-de-obra cativa representava apenas 14% do total da província.²⁶ Por mais que os censos oitocentistas possam ser questionáveis e, este em particular, seja abrangente para toda a ‘classe marítima’ da província de Pernambuco (da qual os canoieiros são só uma categoria dentre tantas), a imensa desproporção entre livres e cativos apresentada sugere a existência de uma lacuna a ser preenchida pela historiografia no que diz respeito às experiências de homens livres no trabalho fluvial e marítimo em Pernambuco.

O segundo comentário diz respeito ao contexto das décadas de 1850 e 1860, apontadas como marco cronológico do progressivo desaparecimento dos canoieiros e do transporte fluvial na paisagem urbana do Recife. Entre os trabalhos disponíveis, Evaldo Cabral de Mello foi o autor que mais se esforçou para justificar esta perda gradual de importância do transporte fluvial com o avanço do século XIX. O autor listou como fatores que contribuíram para o desaparecimento gradual das ‘canoas do Recife’ um conjunto de melhoramentos materiais e reformas urbanas modernizantes verificadas na província de Pernambuco a partir da década de 1830: a proliferação no número de estradas ligando o interior às freguesias centrais da capital, a criação de uma empresa de fornecimento de água encanada, a Companhia do Beberibe (1846), a instalação das “ferrovias açucareiras” a partir da segunda metade do século XIX e, por último e não menos importante, a proliferação dos aterros urbanos na capital

²⁵ As citações são de: KIDDER, Daniel. e KOSTER, Henry. apud MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. Op. cit. p. 203-204.

²⁶ Center for Research Libraries. Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, sr. José Maria da Silva Paranhos, 1854. p. 23.

pernambucana, que aconteceu em detrimento do estreitamento e até desaparecimento de alguns dos caminhos fluviais locais.²⁷ Nas palavras de Evaldo Cabral,

Foi em função das facilidades que proporcionava o transporte fluvial que a cidade se espalhou por toda a várzea do Capibaribe; e, ao fazê-lo, modificou radicalmente a distribuição espacial da terra e da água. A canoa trouxe o entulho com que fazer o aterro; e este a expulsou da paisagem urbana e suburbana.²⁸

Adiciona-se a este quadro a instalação de companhias locais de navegação a vapor, que passaram a oferecer grande concorrência à cabotagem em Pernambuco: em 1837 foi criada a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, com sede no Rio de Janeiro, mas com trajetos regulares entre os portos litorâneos brasileiros, do Rio de Janeiro ao Pará (passando, necessariamente, pelo ancoradouro do Recife, na ida e na volta aos portos do Norte); em 1855, fundou-se a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor que propiciou uma concorrência ainda maior na navegação de pequena e média cabotagem (feito, principalmente, pelas barcaças e jangadas maiores).²⁹ O acirramento da concorrência de estradas, ferrovias e da cabotagem à vapor, desse modo, se somou ao quadro de restrição da liberdade e aumento da vigilância policial sobre os trabalhadores do tráfico interno de rios no Recife, especialmente, sobre os canoeiros. Como colocou Evaldo Cabral, aos olhos da classe senhorial pernambucana, “uma sociedade que se queria europeizar rapidamente, [...] o recurso à rede, ao cavalo, à canoa representava um arcaísmo mais penoso que os incômodos de viagem”.³⁰

O período compreendido entre as primeiras décadas do século XIX e os anos 1860, portanto, foram anos difíceis para os trabalhadores que se dedicavam ao tráfico interno dos rios recifenses: na medida em que se aumentavam as medidas de controle policial e fiscalização municipal e portuária, também se proliferavam estradas terrestres, ferrovias e navios movidos a vapor; de fato, “seus ofícios e tradições podiam estar desaparecendo”.³¹

²⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife [1978]. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 211-217; A designação “ferrovias açucareiras” consta em: MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudança: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2000.

²⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas... Op. cit. p. 218.

²⁹ Sobre a chegada de companhias de navegação a vapor no Recife, ver: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Dissertação (Mestrado). Mestrado em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Recife, 1989; GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado) Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2016. Cap. 1 – “O antigo porto”, p. 25-30.

³⁰ MELLO, Evaldo C. de. Canoas... Op. cit. p. 217.

³¹ THOMPSON, Edward P. A formação da classe operária inglesa. vol I – A árvore da liberdade. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 13.

Sobre os rios e portos internos do Recife conviveram lado a lado escravos, forros e homens livres; pessoas que, apesar das diferenças em sua condição jurídica, por compartilhar do mesmo universo de trabalho, sentiram de modo parecido a ação disciplinadora e fiscal empreendida pelo Estado durante o século XIX.

O presente trabalho, ao considerar a história da escravidão capítulo crucial da história do trabalho, “no Ocidente, no capitalismo, no planeta de mercados globalizados”, partiu da noção de que “costumes em comum” entre as gentes marítimas de Pernambuco formataram a experiência desta parte da classe trabalhadora pernambucana.³² Apesar dos percalços e obstáculos diversos, os canoieiros, em especial, manifestaram capacidade para lutar por objetivos próprios, tanto por dentro, quanto por fora dos mecanismos ou instituições que garantiam a continuidade da hegemonia da classe senhorial. Neste sentido, este trabalho se diz herdeiro de uma produção da historiografia brasileira que, desde a década de 1980, tem se esforçado para inserir as experiências de escravos e ex-escravos no conjunto de pesquisas dedicadas à história social do trabalho no Brasil a fim de evidenciar que “as experiências (vividas e refletidas) dos antigos escravos [juntamente às dos homens livres pobres] contribuíram para a formação de novas sociabilidades operárias”.³³ O desafio de analisar sob um ponto de vista comum um universo tão misto social e culturalmente falando quanto os canoieiros do Recife, assim, é grande: apesar do avanço que a historiografia da escravidão e da chamada pós-abolição tem feito nos últimos anos, há ainda um “muro de Berlim historiográfico” que “emperra o diálogo necessário entre os historiadores da escravidão e os estudiosos das práticas políticas e culturais dos trabalhadores urbanos pobres e do movimento operário”.³⁴ Desta maneira, o presente estudo, consciente da dificuldade metodológica de analisar um universo de trabalho que englobou simultaneamente escravos, libertos e homens livres pobres, tenta sugerir novos caminhos e problemas de pesquisa para a história social do trabalho em Pernambuco. Abaixo, segue a divisão dos capítulos. Mais que cronológica, se verá que as três partes deste trabalho dividem-se em critérios temáticos.

³² É evidente aqui a referência à obra clássica da historiografia mundial: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; A sugestão de que “costumes em comum, de fato, formataram a experiência de trabalhadores escravos e ajudaram a configurar a luta de classes na escravidão brasileira” é de: CHALHOUB, Sidney. SILVA, Fernando Teixeira da. *Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980*. Cadernos AEL, vol. 14, nº 26, 2009. p. 22; p. 44; Sobre os possíveis usos dos estudos de Edward Thompson para se pensar a história da escravidão no Brasil, ver: LARA, Sílvia Hunold. *Blowing in the Wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil*. Projeto História, São Paulo, nº 12. Outubro de 1995.

³³ SLENES, Robert L. Prefácio. In: FRAGA, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e de libertos na Bahia, 1870-1910*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 16.

³⁴ CHALHOUB, S. SILVA, F. T. da. *Sujeitos no imaginário acadêmico...* Op. cit. p. 15.

O Capítulo 1, intitulado *O lugar da pequena navegação na história de Pernambuco*, tem como objetivo dar conta das funções assumidas pela pequena embarcação ao longo do desenvolvimento histórico de Pernambuco – canoas, jangadas e barcaças – com destaque para a participação do transporte fluvial no escoamento da produção das áreas de *plantation* de cana-de-açúcar situadas ao sul e norte da capital, no transporte de gêneros de primeiras necessidades (como água potável e alimentos), nas atividades de pesca e mariscaria, e no serviço de tráfico dos portos internos do Recife. A participação da pequena embarcação fluvial e de cabotagem é analisada a partir de um conjunto documental diverso, composto de pequenos registros em periódicos da época (especialmente o Diário de Pernambuco), em anais históricos, em relatos de estrangeiros, em relatório de presidentes de província e de ministros da Marinha brasileira, nas correspondências do capitão do porto de Pernambuco (situadas no APEJE), em processos-crimes do Memorial da Justiça de Pernambuco. O quadro descritivo desta primeira parte do trabalho vai das primeiras décadas da Independência até meados dos anos 1860, quando a proliferação de estradas terrestres e as chegadas das ferrovias e das embarcações a vapor viriam reordenar os sistemas de transporte e comunicação na província pernambucana.

O Capítulo 2, intitulado *Escravos de ganho, libertos e homens livres pobres: o mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário no Recife oitocentista*, evidencia a diversidade da composição social assumida pelos trabalhadores dos rios e portos da capital pernambucana durante as primeiras décadas do século XIX. Em primeiro lugar, é apresentado um panorama da paisagem social e do cotidiano de trabalho do ancoradouro recifense a partir de uma leitura a contrapelo de algumas descrições de cronistas estrangeiros que aportaram em Pernambuco durante a primeira metade dos oitocentos. Embora tais representações sobre o mundo do trabalho urbano local tenham descrito os trabalhadores da estiva e baldeação portuária recifense sob a genérica alcunha de “negros quase nus” (indicando uma suposta predominância de africanos escravizados entre estes ofícios), o recurso a levantamentos populacionais do período e correspondência de autoridades locais demonstram a força assumida pela mão-de-obra livre nos diversos setores populacionais da sociedade pernambucana oitocentista.

Se entre os séculos XVII e os primeiros decênios do XIX a mão-de-obra escrava cumpriu papel essencial no mundo do trabalho dos rios e mares de Pernambuco e, como defendeu Luiz Geraldo Silva, deu “a cor, o tom e as principais características do que

poderíamos chamar de uma cultura marítima tropical” no Brasil, em fins da década de 1840, este quadro já se encontrava em rápido processo de mudança, no qual se fazia sentir uma predominância crescente de trabalhadores livres (a imensa maioria, “de cor”) entre estes mundos do trabalho.³⁵ Isso trouxe repercussões importantes para as experiências de vida e trabalho de escravos de ganho, libertos e homens livres pobres empregados em ofícios fluviais e marítimos, que tendiam a tornar pouco nítidas as fronteiras entre escravidão e liberdade no espaço urbano recifense. Ao realizar esta descrição, recorrendo a um conjunto variado de fontes – relatos estrangeiros, correspondência oficial de autoridades da capitania de Pernambuco, anúncios de fuga de escravos nos periódicos locais e processos-crime – esta segunda parte da dissertação também pretende contribuir para o debate da chamada “transição da mão-de-obra livre” na província de Pernambuco.

O Capítulo 3 – *Hierarquias militares vs. Capatazia de Portos: poder e trabalho nos rios de Recife e Olinda* – analisa os mecanismos de controle e disciplinamento estabelecidos pelas autoridades pernambucanas sobre as comunidades negras envolvidas no mundo do trabalho urbano local durante o final do século XVIII e o início do século XIX. Neste intervalo cronológico, considerado por Evaldo Cabral de Mello “o período de ouro das canoas do Recife”, verificou-se a prática do poder público local emitir Patentes Régias reconhecendo “governadores” entre os chefes das corporações urbanas de escravos e libertos em Recife e Olinda.³⁶ Estes “governadores de pretos”, por sua vez, encabeçavam hierarquias sociais internas às comunidades negras locais que tinham íntima e longa ligação com as tradições festivas e religiosas das irmandades católicas de homens pretos em Pernambuco. Apesar de terem um período de existência relativamente curto (só duraram o período que vai de 1776 a 1802), a instituição dos governadores de pretos consistiu numa experiência importante para entendermos as relações desenvolvidas entre os indivíduos empregados no mundo do trabalho urbano local e o poder público das cidades de Recife e Olinda durante as primeiras décadas dos oitocentos.

Para demonstrar a importância dos usos costumeiramente assumidos pelos governadores de pretos e por estas hierarquias internas ao mundo do trabalho urbano local, esta terceira parte do texto inicia-se por uma narrativa – construída a partir de um libelo-crime

³⁵ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 70.

³⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife [1978]. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 199.

do Tribunal da Relação de Pernambuco, sob a guarda do IAHGP – de uma confusão acontecida em 1828 entre um canoeiro, o escravo Antônio, “de nação Congo”, e um caixeiro inglês, de nome Samuel Kitchen.³⁷ No desenrolar dos acontecimentos, a documentação trouxe como testemunhas três indivíduos que se diziam “governador dos canoeiros do Porto das Canoas”, “major” e “coronel dos canoeiros”: dessa informação, é feita uma digressão histórica para o final do século XVIII a fim de analisar os papéis cumpridos por estes chefes de corporações urbanas em meio ao mundo do trabalho urbano de Recife e Olinda.

³⁷ INSTITUTO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRIA E GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO (IAHGP). Coleção Processos-crime. Ano de 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832.

CAPÍTULO 1: O LUGAR DA PEQUENA NAVEGAÇÃO NA HISTÓRIA DE PERNAMBUCO

1. 1 Os rios, o porto e a cidade do Recife

A história das cidades de Recife e Olinda é indissociável da história dos rios que as percorrem e desaguam no litoral de Pernambuco. A planície litorânea onde se assentaram as duas cidades a partir do século XVI, à beira do Oceano Atlântico, foi literalmente formada pelo encontro do rio com o mar: num tempo geológico distante, anterior à ocupação humana, a região fora uma baixada aluvional litorânea onde desaguava o rio Capibaribe e que fora paulatinamente aterrada pela ação conjunta de fatores diversos, o vento, a vegetação, os rios, o mar, o tempo.³⁸ Pela deposição contínua de sedimentos trazidos pelas águas fluviais e marítimas, conformou-se, nas palavras da geógrafa pernambucana Rachel Caldas Lins, uma planície aluvional flúvio-marinha, “sucessivamente alargada e enchida ao sabor de transgressões e regressões marinhas durante o Quaternário”; uma região de enseada, alagada por água salobra, cheia de pântanos, camboas e ilhotas que, muito mais tarde, seria a base territorial de instalação da futura capital pernambucana [Figura 2].³⁹

³⁸ GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007. p. 58.

³⁹ LINS, Rachel Caldas. Alguns aspectos originais do sítio urbano de Recife. In: Um tempo do Recife. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1978. p. 104.

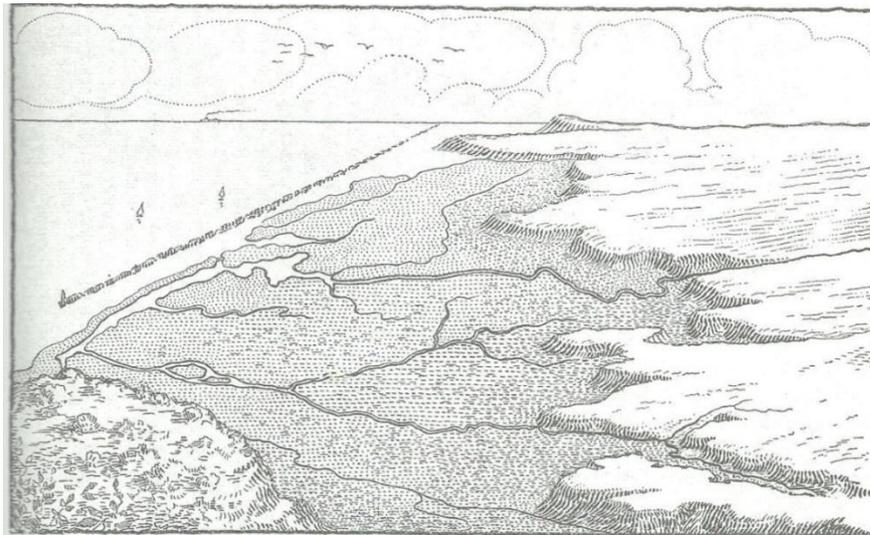


Figura 2: BRANNER, John Casper. Baía entulhada do Recife. Na figura acima, foi representada a ‘baía entulhada do Recife’, na qual a área situada ao nível do mar, rebaixada em relação aos elevados e pintada com um pontilhado no mapa corresponde justamente à planície aluvional flúvio-marinha ocupada historicamente pelas cidades de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Fonte: GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 200. p. 63.

Os rios pernambucanos, evidentemente, não foram agentes fundamentais apenas para a formação físico-espacial da planície local. Também ocuparam papel central na vida social e econômica de Pernambuco desde os primórdios da colonização portuguesa. Foi em suas margens e várzeas úmidas, especialmente dos rios Capibaribe e Beberibe, que se instalaram no século XVI e XVII os primeiros complexos agrários da cana-de-açúcar, base econômica que garantiu a viabilidade do projeto colonizador português em Pernambuco. Como bem observou Gilberto Freyre,

As sesmarias e as datas concedidas por Duarte Coelho e pelos seus sucessores seguiram em Pernambuco as várzeas e as margens dos rios, tendo Igarassu, Olinda, Beberibe, Casa-Forte, Várzea, como os seus primeiros pontos de fixação e a cultura da cana como a sua base. Seguiram os vales do Capibaribe, na direção de Paudalho. Seguiram os vales do Ipojuca. Aprofundaram-se nas terras argilosas para se estenderem ralas e superficiais, pelas terras mais secas do centro, donde os rios só faziam procurar descer para a ‘mata’ e para o mar.⁴⁰

Na expressão Freyre, portanto, a lavoura da cana no Nordeste acompanhou “as terras vizinhas das ribeiras”.⁴¹ Isto, entretanto, não ocorrera somente pela umidade e fertilidade tão característica ao solo argiloso da região – o famoso massapê – mas também pelas vantagens de escoamento da produção oferecidas pelas condições de navegabilidade dos rios locais.

⁴⁰ FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. p. 61.

⁴¹ FREYRE, Gilberto. Nordeste... Op. cit. p. 58.

Em meio a regiões em grande parte ocupadas por manguezais, mata atlântica e desprovidas de estradas terrestres em condições adequadas de uso (especialmente nas estações chuvosas), como veremos, os rios pernambucanos consolidaram-se na história local como verdadeiros caminhos fluviais. Era através deles que se articulava a produção canavieira do interior de Pernambuco ao porto do Recife, de onde o açúcar partia para seu destino final, os mercados consumidores europeus. Os rios Beberibe e Capibaribe, desse modo, destacaram-se desde cedo como elementos constitutivos da paisagem local, e sua importância para o funcionamento da economia colonial foi facilmente notada por observadores estrangeiros: referindo-se ao ‘tempo dos portugueses’ como o período anterior à 1630, por exemplo, Johan Nieuhof, um agente da Companhia das Índias Ocidentais que esteve em Pernambuco durante o período de ocupação holandesa (1630-1654), registrou que:

No tempo dos portugueses, todos os navios que chegavam do mar descarregavam na aldeia de povoação do Recife e as mercadorias eram de lá transportadas em barcos e chatas pelo rio Beberibe acima, até os subúrbios de Olinda.⁴²

O rio Beberibe, mencionado acima, tem sua nascente situada no atual município de São Lourenço da Mata, na região metropolitana do Recife. De águas calmas, este rio desce à costa por 19 km através de diversos meandros, vagorosamente, sem grandes pressas e força em suas águas. Pelos registros da época (séculos XVI-XIX), era navegável desde sua nascente, sempre por pequenas embarcações. Como vimos no depoimento acima, o Beberibe desempenhou papel importante no processo de territorialização dos engenhos e plantações de cana-de-açúcar nos subúrbios de Olinda, especialmente nos períodos seiscentista e setecentista, ao propiciar uma via de comunicação entre as áreas produtoras de cana e o porto do Recife (do qual falaremos adiante). Além disso, até 1842, quando foi inaugurada a Companhia do Beberibe, a maior parte da água potável consumida nas cidades de Olinda e Recife era trazida por pequenas canoas que adentravam o rio Beberibe, munido, desde o século XVII, de uma bica de pedra que separava a água doce da salgada e fora conhecida a partir dos setecentos como o “porto do Varadouro”.⁴³

O rio Capibaribe, por sua vez, tem sua nascente localizada próxima à divisa dos estados de Pernambuco e Paraíba, na Serra do Jacarará, atual município de Brejo da Madre de Deus. É um rio maior e de águas mais caudalosas que o Beberibe: percorre cerca de 250 km,

⁴² NIEUHOF, Johan. A cidade Maurícia. In: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto O. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 46.

⁴³ CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. Do ‘Prata’ vinha a água. In: CAVALCANTI, V. B. de. Recife do Corpo Santo. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009. p. 329-336.

tem vários afluentes, e banha diversos locais antes de chegar em sua região de desembocadura. A longeva relação estabelecida entre o rio Capibaribe e a cidade do Recife obedeceu a imperativos ambientais óbvios: o núcleo original de desenvolvimento urbano da capital pernambucana se assentou justamente na área de estuário formada pelo encontro da desembocadura do Capibaribe com o mar, sobre ilhas fluviais também banhadas e sujeitas à interferência das águas do oceano Atlântico. O Capibaribe também manteve relação de intimidade com a cultura de cana-de-açúcar: foi justamente seu trecho final que assinalou a região historicamente conhecida como ‘várzea do Capibaribe’, que, beneficiada pela fertilidade trazida pelas constantes enchentes do rio e pelas condições de navegabilidade oferecidas pelo Capibaribe – navegável de sua foz até 12 km continente adentro (até a região atualmente ocupada pelo bairro de Apipucos) –, fora tradicional local de instalação das primeiras unidades da grande lavoura de cana-de-açúcar em Pernambuco.⁴⁴

Estes dois rios, apesar de terem ganhado maior relevância em virtude da proximidade com os principais centros urbanos de Pernambuco, contudo, não foram os únicos rios navegáveis e dotados de margens férteis na planície local (como ressaltou, inclusive, Gilberto Freyre): ao norte e ao sul de Recife, pululavam rios, riachos e córregos que tiveram atuação fundamental no processo de ocupação da zona da mata pernambucana; Maria Farinha, Igarassú, Jaguaribe, Tejucupapo, Itapissoca, Tracunhaém e Goiana, ao norte, Jaboatão, Pirapama, Suape, Ipojuca, Merepe, Maracaípe, Sirinhaém, Formoso e Una, ao sul, são apenas alguns exemplos de rios litorâneos navegáveis por embarcações de pequeno porte em Pernambuco.⁴⁵ Com o avanço da área de cultivo da *plantation* canavieira e o paulatino processo de urbanização da zona da mata pernambucana, intensificado a partir da segunda metade do século XX, a maioria destes rios tiveram seu percurso e regime d’água alterados pela intervenção humana; hoje em dia, poucos destes conservam suas características originais, alguns deixaram mesmo de existir enquanto tais.

De todo modo, a presença destas águas fluviais marcou o espaço geográfico onde se desenvolveu os principais núcleos urbanos da história de Pernambuco e isto não deixou de ser observado por habitantes e membros da elite intelectual pernambucana. Sob diferentes olhares, impressões e sentimentos, o rio Capibaribe, em especial, mostrou-se elemento

⁴⁴ Segundo Marcus Carvalho, “nos seus primeiros anos, a história da capitania de Pernambuco é inseparável do processo de conquista da várzea do rio Capibaribe”. CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998. p. 22.

⁴⁵ Ver: Relatório do Capitão do Porto de Pernambuco ao Presidente da Província de Pernambuco, 15 de janeiro de 1857. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, 5 de março de 1857. p. 2.

indissociável à paisagem, memória e identidade da cidade do Recife e ao estado de Pernambuco como um todo. Durante o século XIX, as águas fluviais de Pernambuco foram objeto particularmente interessante para uma geração de poetas pernambucanos ligados ao romantismo; assim diziam, respectivamente, Gonçalves Dias e Maciel Monteiro: “Salve, terra formosa, ó Pernambuco / Veneza Americana, transportada / Boiante sobre as águas!”; “Para vós, prodigamente, / O fugaz Capibaribe / e o humoso Beberibe / Mil conchinhas hão de dar”.⁴⁶

Ao lado da presença marcante dos rios, outra estrutura natural agiu como fator determinante na instalação da cidade do Recife nas ilhas estuarinas do Capibaribe, sem a qual não se explica a existência da capital em terreno originalmente tão hostil à vida humana – sem água potável, com pouca disponibilidade de terra firme, sempre sujeito a inundações da maré, enchentes dos rios, e, ainda por cima, com solo pouco fértil e demasiadamente arenoso.⁴⁷ Esta estrutura adquiriu importância tão fulcral na história de Pernambuco que deu nome à própria capital: Recife é um derivado direto de *arrecifes* – do árabe *ar-rasif*, que significa dique, calçada, cais – e refere-se a uma carreira de arrecifes submersa, com extensão aproximada de 6.000 m e formada pelo lento processo de deposição de resíduos calcários e areníticos, que corre paralela à costa pernambucana, desde o litoral de Olinda até o Cabo de Santo Agostinho (onde atualmente funciona o porto de Suape).⁴⁸

A existência desse longo quebra-mar diminuía o ímpeto com que as ondas rebentavam sobre o litoral pernambucano e conformava a existência de um porto natural, colado à costa e com comunicação direta com a desembocadura do rio Capibaribe, de condições bastante favoráveis à navegação e ancoragem de navios [Figura 2]. Esta configuração da paisagem local foi motivo de entusiasmo dos primeiros cronistas que descreveram o ambiente recifense. Em famoso relato da segunda metade do século XVI, o poeta lusitano Bento Teixeira, muito

⁴⁶ DIAS, Gonçalves; MONTEIRO, Maciel. apud CHACON, Vamireh. O Capibaribe e o Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1959, p.110.

⁴⁷ A título de exemplo, podemos citar as descrições de José Antônio Gonsalves de Melo sobre os obstáculos impostos à ocupação holandesa do istmo recifense por ocasião da invasão de Pernambuco no século XVII, cuja escassez de solos, água potável e alimentos frescos dificultou seriamente o ofensiva militar holandesa. MELO, José Antônio Gonsalves de. Tempo dos Flamengos. 2ª ed. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 1978. p. 41-45.

⁴⁸ FRANCA, Rubem. Arabismos: uma mini-enciclopédia do mundo árabe. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife: Universidade Federal de Pernambuco / Ed. Universitária da UFPE. 1994. p. 72; apud TORRES, Edvânia G. Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007. p. 55; SILVA, Leonardo Dantas. Pernambuco: imagens da vida e da história. Recife, SESC, 2001. p. 40-42.

impressionado com as condições do porto natural do litoral de Pernambuco, assim descreveu o local:

Junto da Nova Lusitânia ordena/ A natureza, mãe bem atendida,/ Um porto tão quieto e tão seguro/ Que para as curvas naus serve de muro./É este porto tal, por esta posta/ Uma cinta de pedra, inculta e viva/ Ao longo da soberba, e larga costa/ Onde a quebra Netuno a fúria esquiva,/ Entre a praia, e pedra descomposta [...].⁴⁹

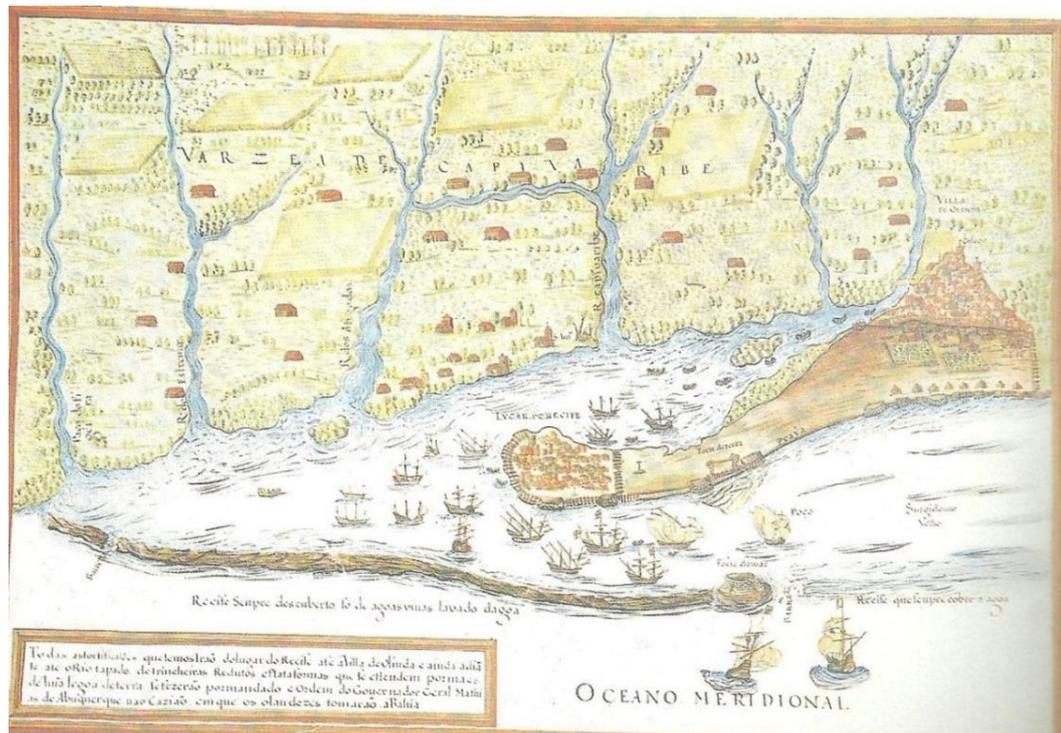


Figura 3: Mapa do Recife e Olinda no início do século XVII. Título original: *Livro que dá razão do estado do Brasil*. Notemos que desde as primeiras representações cartográficas sobre a planície pernambucana já estavam presentes os dois elementos naturais definidores da paisagem local: os rios (não só o Capibaribe e o Beberibe) e a cadeia de arrecifes (que formava o porto). Fonte: SILVA, Leonardo Dantas. Recife: imagens da vida e da história. Recife: SESC, 2001, p. 38.

As características assumidas pelo ancoradouro local, desse modo, fizeram de Recife uma cidade portuária e comercial por excelência, desde seu surgimento: “o porto foi a pia batismal da cidade”, como dissera uma vez Mário Sette.⁵⁰ No século XVI, entretanto, a futura capital pernambucana não passava de um pequeno povoado de pescadores e mareantes, que crescera numa área de istmo, vizinho ao então porto de Olinda; “uma ponta de areia onde está

⁴⁹ TEIXEIRA, Bento. Descrição do Recife de Pernambuco in: GOMES, Edvânia Torres Aguiar. . Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007. p. 56-57.

⁵⁰ Originalmente, “o pôrto foi a pia bastimal da nossa cidade”. In: SETTE, Mario. Pôrto do Recife: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros, 1941. Prefeitura Municipal do Recife, Diretoria de Documentação e Cultura, 1945. p. 7

uma ermida”, na descrição de Gabriel Soares de Souza, de 1587.⁵¹ Na “povoação dos Arrecifes”, a soberania das águas salobras, da areia e da lama sobre o território causara grandes transtornos a estadias mais prolongadas no local, cuja comunicação com o interior – de onde vinham as mercadorias agrícolas e as provisões tão indispensáveis à sobrevivência humana (água potável, alimentos e frutas frescas) – era feita exclusivamente pelo rio. Não à toa, fora Olinda (localizada no alto de pequenas colinas, ao norte do porto) e não Recife o local escolhido por Duarte Coelho para sediar a primeira capital de Pernambuco – “Olinda, a cabeça da capitania”, na expressão de Frei Vicente Salvador.⁵²

Da “ribeira marinha dos Arrecifes” do século XVI à condição de capital da província de Pernambuco e terceira maior cidade do Império no século XIX, portanto, Recife percorrerá um longo caminho histórico.⁵³ A partir de seu porto, a cidade consolidou-se como ponto de articulação fundamental entre a produção da *plantation* canavieira do interior, os mercados consumidores internacionais e o mundo atlântico de maneira geral.⁵⁴ Além disso, no século XIX a praça comercial do Recife foi centro irradiador de uma complexa e variada rede de trocas comerciais entre as províncias de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. A configuração física assumida pela capital pernambucana e a presença de pequenos portos litorâneos ao sul e ao norte do porto, desse modo, conferiram grande responsabilidade ao transporte fluvial e à pequena navegação de cabotagem não só na articulação das trocas regionais e locais, mas também na garantia de operacionalidade e funcionamento do porto e da própria cidade do Recife durante os oitocentos. Isto pode ser melhor observado após uma

⁵¹ A tal ‘ermida’ era a Igreja do Corpo Santo, construída ainda no século XVI e muito adorada por pescadores, marujos e viajantes que frequentavam o porto do Recife. SOUZA, Gabriel Soares de. Uma ponta de areia onde está uma ermida. In: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto O. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 35-42.

⁵² Frei Vicente Salvador também explica, no mesmo texto, a origem do nome da primeira capital pernambucana: “A vila se chama Olinda, nome que lhe pôs um galego, criado de Duarte Coelho, porque, andando com outros por entre o mato buscando o sítio onde se edificasse [a futura capital], achando este que é em um monte alto, disse com exclamação e alegria: ‘Oh, linda!’”. SALVADOR, Frei Vicente. Uma povoação de duzentos vizinhos. In: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto. (org.). Op. cit. p. 33.

⁵³ A expressão “ribeira marinha dos arrecifes” foi a expressão utilizada no Foral de Olinda (1537) para definir o território que, futuramente, daria origem ao bairro portuário do Recife, principal centro urbano e comercial da capital pernambucana durante os oitocentos. Sobre o Foral de Olinda, ver: CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. Pequena história do Foral de Olinda, In: CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. Recife do Corpo Santo. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009. p. 25-45.

⁵⁴ Segundo as palavras do historiador pernambucano Dênis Bernardes, “se estudada sob um ponto de vista geográfico, [...] tudo, ou quase tudo [da história do Recife] se explicaria pela existência de uma cadeia de recifes, ao propiciar a existência de um abrigo seguro para os navios que mantinham as ligações entre a colônia e a metrópole”. BERNARDES, Dênis. Para reler o Recife e suas origens in: BERNARDES, D. Recife: o caranguejo e o viaduto – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.p. 12.

descrição da configuração física e das dificuldades inerentes ao transporte terrestre na planície litorânea de Pernambuco, que vem a seguir.

1. 1.1 Recife no século XIX: crescimento populacional e expansão urbana

A presença dos rios e do porto, desse modo, definiu o padrão de ocupação urbana do Recife: uma cidade portuária e insular, assentada sobre a areia e a lama de uma planície flúvio-marinha toda retalhada pelas águas estuarinas dos rios Capibaribe e Beberibe e do oceano Atlântico. Assim, até o final do século XVIII, no Recife, o espaço urbano propriamente dito limitava-se a duas ilhas fluviais localizadas na desembocadura do rio Capibaribe (de seu braço esquerdo, mais especificamente) – ocupadas pelo bairro do Recife (ou freguesia de São Frei Pedro Gonçalves), onde ficava o porto; e pelo bairro de Santo Antônio (freguesia de mesmo nome), a área mais populosa da cidade – e a apenas uma pequena parte da planície continental, a freguesia da Boa Vista [Figura 3]. Sob esta condição insular, em seu núcleo central, a cidade se desenvolvera em um espaço apertado, num cenário de grande escassez de solos fixos, com prédios de dois, três, quatro pavimentos, que, colados uns aos outros, se espremiavam nos espaços centrais da cidade, percorrida por ruas estreitas, sujas e tortuosas – padrão de ocupação urbana que, segundo José Antônio Gonçalves de Melo, se originou nas reformas empreendidas na época da administração holandesa em Pernambuco, ainda no início do século XVII.⁵⁵

⁵⁵ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Tempos dos Flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e cultura do Norte do Brasil. 2ª ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, Departamento de Cultura, 1978.



Figura 4: Mapa do Recife oitocentista, seus bairros centrais e a zona de subúrbios. Notar a condição insular e estuarina que delimitou a configuração física do núcleo central de desenvolvimento da cidade do Recife. Adaptado de: Gallica, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE C-9219. Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição de Obras Públicas, 1875. Disponível em: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>>. Acesso: 20 jul. de 2016.

No século XIX, período foco do presente estudo, a cidade do Recife assistiu a um crescimento populacional de dimensões até então inéditas na história pernambucana: estima-se que sua população saltou de 34 mil habitantes em 1822 para 150 mil em 1893.⁵⁶ A expansão da população urbana recifense esteve relacionada ao processo gradual de abertura e diversificação das atividades econômicas vivido na província de Pernambuco e no Brasil como um todo durante as primeiras décadas dos oitocentos: como lembrou o professor Marcus Carvalho, a abertura dos portos (1808) e a Independência do Brasil (1822) sinalizaram um cenário de mudanças conjunturais cuja importância econômica e política de cidades como Recife, Salvador e, especialmente, Rio de Janeiro, crescera de maneira significativa em virtude da criação de cargos administrativos diversos, da centralização fiscal e jurídica dos poderes provinciais, da realização de grandes obras de melhoramentos urbanos e da expansão do comércio varejista nestes centros, beneficiado pelo aumento das importações e pela instalação de agentes do comércio internacional de variadas nacionalidades nas principais cidades portuárias brasileiras.

⁵⁶ SOUZA, Maria Angela de. Posturas do Recife Imperial. Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2002. p. 130.

Não foi por acaso, portanto, que as três maiores cidades do Império no início do século XIX (Rio de Janeiro, Salvador e Recife) apresentaram, de maneira conjunta, altos índices de crescimento populacional.⁵⁷ Em relação ao caso específico de Recife, seu aumento demográfico também esteve diretamente ligado ao fluxo de migrantes chegados das áreas rurais próximas à capital pernambucana – a chamada *hinterland*. A migração de populações rurais em direção aos centros urbanos de Recife e Olinda já acontecia desde o século XVII; na primeira metade dos oitocentos, contudo, esse fluxo migratório se intensificou notavelmente pelo descrito processo de abertura e diversificação da economia regional, e contribuiu bastante para os altos índices de crescimento populacional verificados no período.⁵⁸

Tendo em vista a descrita escassez de solo e de espaço físico disponível no núcleo central de ocupação do Recife, marcado por sua condição insular e todo retalhado pelos meandros do Capibaribe, é de se esperar que o *boom* populacional do período oitocentista fosse acompanhado de um movimento paulatino de expansão urbana para outras áreas. E foi o que de fato ocorreu: no século XIX, houve um nítido processo de alargamento da cidade, no qual áreas tradicionalmente ocupadas por engenhos e plantações de cana-de-açúcar, situadas nos subúrbios da cidade e às margens dos rios Capibaribe e Beberibe – na região então conhecida como os *arrabaldes* – foram sendo loteadas e gradualmente incorporadas ao espaço urbano recifense. A incorporação destes locais, tradicionais redutos da açucarocracia pernambucana, foi realizada mediante a manutenção de seus antigos nomes (geralmente associados aos engenhos de açúcar, ou às capelas existentes nestas áreas de subúrbio): Torre, Madalena, Casa Forte, Engenho do Meio, Caxangá, Dois Irmãos, Monteiro, Apipucos, etc. Na opinião de Marcus Carvalho, já por volta da década de 1840, “não é irreal pensar que morassem perto de cem mil pessoas nesse grande Recife, várias vezes maior do que o núcleo urbano apertado nas ilhas do Recife e de Santo Antônio”.⁵⁹

Apesar do expressivo aumento populacional nos subúrbios do Recife, que foi acompanhado de uma integração cada vez maior entre estes locais e o núcleo central da cidade, no século XIX, o centro da vida social, política e econômica da província ainda eram

⁵⁷ Entre 1821 e 1849, o Rio de Janeiro, então cidade da corte imperial, dobrou sua população. Já Salvador, teve um crescimento de quarenta mil para noventa mil habitantes no período de 1786 a 1860. CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998. p. 73-74.

⁵⁸ CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Op. Cit. 75-77.

⁵⁹ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Op. cit. p. 48.

os três bairros originais da cidade: o bairro portuário do Recife, o bairro de Santo Antônio (que, em 1844, se dividiria em dois e daria origem à freguesia de Afogados) e o bairro da Boa Vista. Eram estes os locais onde estavam instalados os prédios públicos e da administração provincial, os principais estabelecimentos comerciais, o porto, a alfândega. Era nestes bairros que morava a maioria da população recifense e para onde convergiam os acontecimentos políticos e econômicos mais importantes da província. Por isso, tratamos de fazer uma rápida descrição deste que foi o núcleo central de desenvolvimento urbano do Recife, atentando para o fato de que, apesar das alterações do período, no século XIX a capital pernambucana ainda não abandonara sua condição insular, o que trazia particularidades para a vida urbana local.

Ocupando a parte setentrional do istmo que conecta o estuário do Capibaribe à planície olindense, o bairro do Recife (ou a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves) constituiu o núcleo central da cidade desde os anos iniciais de colonização portuguesa. Era no bairro do Recife que se situavam o porto, os prédios da Alfândega, da Associação Comercial, as agências de comércio internacional, o edifício de Inspeção do Açúcar, os principais armazéns e trapiches de açúcar e algodão, bem como os cais e ancoradouros fluviais de maior movimento. Contando com poucos prédios habitacionais, foi este um bairro comercial e portuário por excelência, do século XVI ao XIX. Como bem colocou o pernambucano Vanildo Bezerra Cavalcanti, ao comparar São Frei Pedro Gonçalves a áreas suburbanas da capital pernambucana, “o bairro do Recife foi um dos poucos que não surgiu em consequência da fundação de um engenho, mas sim em função da produção deles todos”.⁶⁰

No século XIX, o bairro do Recife ligava-se ao bairro de Santo Antônio através de duas pontes: a Ponte do Recife, conhecida na época por Ponte Velha, atual ponte Maurício de Nassau (que era limitada pelos famosos arcos da Conceição, no lado do bairro do Recife, e de Santo Antônio, pelo lado do bairro homônimo); e a ponte Buarque de Macedo, erguida em 1845 em estrutura de madeira (e por isso chamada por algum tempo de “ponte provisória” entre seus contemporâneos), e concluída em ferro no ano de 1890.⁶¹

⁶⁰ CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. O Recife e as origens de seus bairros centrais. In: Um tempo do Recife. Publicação do Arquivo Público Estadual de Pernambuco. Recife, Ed. Universitária da UFPE: 1978. p. 229.

⁶¹ A ponte do Recife, construída em 1643 durante a ocupação holandesa em Pernambuco, foi a primeira ponte do Brasil. A atual ponte Maurício de Nassau só recebeu esse nome em 1917, durante reforma em sua estrutura que cometeu a ação infeliz de derrubar o arco da Conceição e o arco de Santo Antônio. Por ser durante muito tempo a única via de comunicação entre os bairros do Recife e de Santo Antônio, a ponte Velha, como era chamada no século XIX, esteve em péssimas condições e foi reformada em 1865, quando recebeu o nome de Ponte Sete de Setembro. CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. A primeira ponte e as outras. In: CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. Recife do Corpo Santo. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009. p. 141-168.

A ilha estuarina de Santo Antônio, vizinha à freguesia portuária de São Frei Pedro Gonçalves, abrigou o bairro mais populoso do Recife oitocentista. Dados de um censo populacional realizado em 1828 indicam que, dos 25.678 habitantes do Recife, entre pessoas livres, escravas e libertas, 13.422 pessoas moravam na antiga ilha de Antônio Vaz (ou seja, 52% da população total da cidade). Grande parte desse crescimento populacional ocorrera entre o final do século XVIII e início do XIX, quando aumentara bastante a densidade populacional no local – em 1844, inclusive, a Câmara Municipal do Recife dividiria a freguesia de Santo Antônio em duas, dando origem à freguesia de São José, mais ou menos no atual bairro de mesmo nome. Também era no bairro de Santo Antônio onde se concentrava a maior parte do comércio varejista da cidade, o que explicava a predominância de população livre (78% de seus habitantes) em comparação ao bairro do Recife, por exemplo, onde predominava a constante atividade de intermediação mercantil do porto e, por isso, os escravos compunham 45% dos habitantes do bairro portuário.⁶²

Além de um grande número de igrejas – destaque para a matriz de Santo Antônio, construída em 1790 e os conventos dos Franciscanos, dos Carmelitas e da Penha – o bairro de Santo Antônio também foi local de importantes prédios públicos construídos ao longo dos oitocentos: o Palácio do Governo (1841) e o Teatro Santa Isabel (1850), na porção norte da ilha, e a Casa de Detenção do Recife (1856), erguida na porção sul do bairro (sua parte mais pobre), por exemplo. Em 1863, seria inaugurada a Ponte Princesa Isabel, ligando a região setentrional da freguesia de Santo Antônio à freguesia da Boa Vista, cuja ocupação urbana crescia a olhos vistos no decorrer do século.

Antes da construção da Ponte Princesa Isabel, apenas na segunda metade dos oitocentos, a ilha de Santo Antônio se conectava ao bairro da Boa Vista através da famosa ponte da Boa Vista, originalmente construída durante o período de ocupação holandesa, em 1640.⁶³ O bairro da Boa Vista foi o primeiro bairro recifense assentado sob a planície continental propriamente dita. Por isso, não teve seus limites territoriais tão precisamente definidos quanto os limites do bairro do Recife e de Santo Antônio (claramente delimitados

⁶² Apesar do bairro de Santo Antônio possuir a maior população absoluta de mão-de-obra escrava (3.019 cativos), esta representava apenas 22% dos habitantes do bairro de Santo Antônio. CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998. p. 44-59.

⁶³ É evidente que a estrutura em madeira e alvenaria da ponte construída durante o governo do Conde Maurício de Nassau em Pernambuco não foi imune à ação do tempo. Tudo indica que a atual Ponte da Boa Vista foi alvo de uma série de reformas e reparações em diversos momentos da história recifense, a saber: 1695, 1707, 1815, 1874 (quando é inaugurada com estrutura de ferro) e 1966. CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. 2ª edição. Recife: Ed. Bagaço, 2009. p. 157-161.

pelos canais fluviais do Capibaribe); pode-se dizer, contudo, que o bairro da Boa Vista limitava-se ao norte por uma extensa área de manguezais – situada entre o istmo recifense e a cidade de Olinda – conhecida como Santo Amaro das Salinas (onde foi instalado, em 1851, o Cemitério Público de Santo Amaro) e ao sul e oeste pela terra firme do local conhecido como Afogados, nas proximidades do canal do Capibaribe que desagua entre os bairros de Santo Antônio e Boa Vista. Até a segunda metade do século XVIII, a freguesia da Boa Vista foi composta de casas residenciais que diferiam um pouco das habitações encontradas nos bairros de Santo Antônio e do Recife: ao contrário dos sobrados apertados com mais de um andar que caracterizou os edifícios destes dois bairros, as casas da Boa Vista eram maiores, mais esparsas entre si e muitas contavam com quintais e áreas verdes nas suas proximidades, quase sítios. No século XIX, a Boa Vista caracterizava-se por ser um bairro predominantemente habitacional, embora em notável expansão, com a existência de pequenos comércios de gêneros de primeira necessidade.

1 . 1. 2 A precariedade dos caminhos terrestres e os problemas das ferrovias

As únicas vias de comunicação terrestre entre os três bairros do Recife, portanto, eram as pontes que os uniam: a ponte velha e a ponte Buarque de Macedo entre o bairro do Recife e a ilha de Santo Antônio; entre esta e a planície continental recifense, mais duas, a ponte da Boa Vista e a Ponte Princesa Isabel – esta última só inaugurada em 1863. O quadro de precariedade nas comunicações terrestres era agravado pelas péssimas condições de conservação das ruas e estradas de terra do Recife. Em ofício à Câmara Municipal do Recife de 23 de março de 1838, por exemplo, o sr. Francisco do Rêgo Barros, futuro conde da Boa Vista e então presidente da província de Pernambuco, qualificou como ‘péssimo’ o estado das ruas da capital.

sendo péssimo o estado das ruas desta cidade e dos passeios que lhe ficam aos lados, pois que a maior parte [das ruas] ainda não estão calçadas [...] e muitas se acham

empachadas de aterros que obstam o livre trânsito dos cidadãos e se conservam sem a necessária limpeza e asseio.⁶⁴

Os maiores problemas enfrentados pelo poder público local para conservação das ruas e calçadas do Recife se relacionavam diretamente às características da natureza local: em primeiro lugar, a ocorrência periódica de cheias dos rios Capibaribe e Beberibe que, em ocasiões mais catastróficas, como nos anos de 1842 e 1854, chegavam a unir-se em um só leito, inundando boa parte das freguesias centrais da cidade e quase inviabilizando o trânsito terrestre em muitos locais do Recife e de Olinda.⁶⁵ Em segundo, as características do solo local, muito arenoso e de pouca estabilidade para construção, grande obstáculo para a durabilidade do calçamento das ruas e passeios públicos; em 1860, por exemplo, o engenheiro inglês William Martimeau, então diretor de obras públicas da província de Pernambuco, admitiu esta dificuldade: “esta cidade não é fácil de calçar, [...] a natureza frouxa do solo dá lugar a que as depressões se manifestem logo depois dele feito e que, não sendo imediatamente reparado, faz com que ele [o calçamento] se arruíne”.⁶⁶

Além disso, a maioria das estradas terrestres ligando as freguesias centrais da cidade aos subúrbios, na região dos arrabaldes recifenses, só seria construída a partir das décadas de 1840 e 1850. Mesmo depois de construídas, estas estradas, em sua maioria de barro batido, sofriam dos mesmos problemas que as ruas de terra do Recife: sem calçamento, eram facilmente invadidas pela lama e se enchiam de atoleiros quando ocorriam cheias nos rios ou chovia muito forte – coisa que, em meio ao clima tropical úmido do litoral pernambucano, não é lá muito rara de acontecer. Assim se queixava um senhor de engenho da vila de Escada, na zona da mata sul de Pernambuco, sobre as condições da estrada terrestre que conectava Escada à vila de Vitória durante a década de 1870:

Ali, os pobres almocreves lutam com as maiores dificuldades para fazerem os respectivos animais subirem ou descerem íngremes ladeiras de barro, todas cortadas

⁶⁴ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco (IAHGP). Câmara do Recife. Ofícios da Presidência da Província à Câmara Municipal do Recife, 1833-1850. Ofício da Presidência à Câmara Municipal do Recife, 1836-1839.

⁶⁵ BARBOSA, Aldemir Dantas. ALBUQUERQUE, Maria Jaci Câmara de. Elaboração de um modelo de previsão de cheias no rio Capibaribe no Recife. Monografia, Departamento de Geografia da UFPE, Recife, 1977.

⁶⁶ Assembleia Legislativa de Pernambuco. Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa de Misericórdia do Recife (secretaria de obra públicas, 7 de fevereiro de 1861), Diretor das obras públicas desde 25 de agosto de 1860, William Martimeau. Secretário de obras públicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a fala de 1861, p. 10-12. apud MILFONT, Magna Lícia Barros. Caminhos das águas: o transporte fluvial do Recife (1835-1860). Dissertação do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UFPE. Recife, 2003. p. 112-114.

de profundos sulcos, cavados pelas enxurradas, e depois se atopetam nas várzeas com medonhos atoleiros e camaleões horríveis⁶⁷.

Neste quadro, a instalação de ferrovias ligando o interior açucareiro ao porto do Recife fora uma solução largamente defendida por alguns membros da elite açucareira para o problema do transporte na província. Os primeiros caminhos de ferro, contudo, só seriam instalados em Pernambuco a partir da segunda metade dos oitocentos: o primeiro trecho da Recife-São Francisco Railway (RSF), primeira ferrovia de Pernambuco e segunda do Brasil, foi inaugurado apenas em 1862; a segunda ferrovia instalada foi a chamada The Great Western of Brazil Railway (GWBR), em 1882; e a terceira, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, em 1887, a primeira ferrovia governamental da província. Mesmo depois de instaladas, o funcionamento das ferrovias não causou o efeito esperado e foi alvo de críticas constantes: fretes caros, péssimo estado de conservação dos trilhos e estações, inadequação entre o percurso escolhido pelas companhias ferroviárias e os interesses de proprietários locais, má localização dos terminais ferroviários, etc.⁶⁸

Em virtude destes problemas, as ferrovias pernambucanas – instaladas próximas às principais regiões produtoras de cana-de-açúcar e, não por acaso, definidas por Josemir Camilo de Melo como “ferrovias açucareiras” – sofreram pesada concorrência com modalidades de transporte mais tradicionais, especialmente nas áreas próximas aos rios ou ao mar, onde o transporte fluvial e a pequena cabotagem eram muito atuantes nos esquemas de comércio pernambucano, como veremos.⁶⁹ Em 1861, por exemplo, o sr. Ambrósio Leitão da Cunha, presidente da província de Pernambuco, tecia as seguintes críticas à primeira seção da estrada de ferro Recife – São Francisco (RSF), cuja inauguração estava em vias de se concretizar:

Não estou precisamente instruído dos motivos que atuaram para dar-se à primeira seção [da ferrovia] uma direção paralela em quase toda a extensão à costa. E muito próxima a ela, passando geralmente por terrenos arenosos, improdutivos, e dos quais os transportes serão feito facilmente e com economia por mar.⁷⁰

⁶⁷ Ceresíades. A agricultura em Pernambuco. Diário de Pernambuco, 2 e 5 de julho de 1878. Apud: EISENBERG, P. L. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977. p. 72.

⁶⁸ MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2000.

⁶⁹ MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Op. cit. p. 91.

⁷⁰ Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Exposição do presidente sr. Leitão Cunha de 1861. p. 33.

O sr. Leitão da Cunha estava coberto de razão: ao afirmar a facilidade e economia dos transportes por mar, enfatizava muito coerentemente a atuação da pequena e média cabotagem, muito ativa nos pequenos portos do litoral sul da província, e a concorrência que a via marítima e fluvial oferecia aos caminhos de ferros instalados a partir da segunda metade dos oitocentos.

De fato, como destacou Evaldo Cabral, ao contrário do que aconteceu com o transporte por animais (realizado através das estradas terrestres), “a pequena cabotagem resistiu galhardamente” à concorrência das ferrovias: em 1889, por exemplo, apenas 5% do açúcar destinado ao porto do Recife era transportado por animais de carga, enquanto 38% o era por barcaças e 57% pelas três ferrovias da província.⁷¹ Os dados trazidos por Peter Eisenberg, um pouco mais completos, também dão uma boa noção da força que tinha a navegação fluvial e costeira no transporte de açúcar: entre 1883 e 1900, o transporte fluvial e a pequena cabotagem foram responsáveis pelo traslado de 35% de toda carga de açúcar levada para o porto do Recife.⁷²

1. 1. 3 O transporte fluvial em Pernambuco e a historiografia

A precariedade dos caminhos terrestres locais, assim, empurrou colonizadores e povos nativos a utilizar desde cedo a navegação fluvial e costeira como meio mais eficaz de locomoção e transporte de cargas na província de Pernambuco, onde a presença de diversos rios e de pequenos portos litorâneos ao sul e ao norte do Recife conferiu um papel fundamental ao trabalho de pequenas embarcações na articulação e viabilização da economia local. No principal núcleo urbano da província, a configuração espacial e as características físicas da planície recifense, fortemente marcada pela influência da maré e pelos cortes dos rios Capibaribe e Beberibe, também lograram ao transporte fluvial posição central na vida social, política e econômica das cidades de Recife e Olinda. Esta presença pode ser facilmente observada pela análise da iconografia produzida sobre o Recife oitocentista, cujos registros

⁷¹ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. Topbooks Editora: Rio de Janeiro, 1999. p. 208.

⁷² EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977. p. 74-75.

são um excelente indicador da posição de protagonismo assumida por pequenas canoas, jangadas e barcaças na história de Pernambuco [Figuras 4 e 5].



Figura 5: Panorama do porto do Recife, visto da ilha de Santo Antônio, em 1855. Autor: HAGEDORN, Frederick. Panorama do Recife - Brasil. Litografia. 13,5 x 46 cm. Fonte: Brasiliana Fotográfica, Disponível em: <http://www.brasilartesenciclopedias.com.br/nacional/hagedorn_friedrich06.htm>. Acesso em: 15 nov. 2017. Atualmente, o original encontra-se localizado no acervo do Museu do Estado de Pernambuco (MEPE).

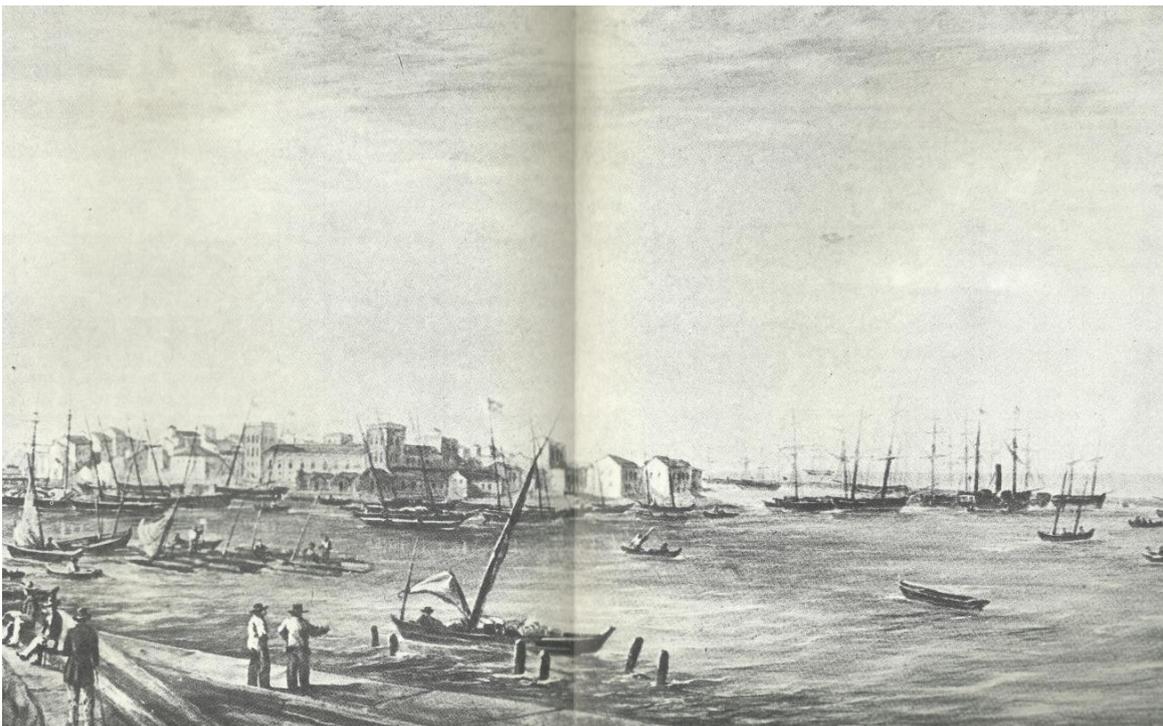


Figura 6: Panorama do Recife no século XIX (por volta de 1852) tomado da freguesia de Santo Antônio. [Artista desconhecido (possivelmente, Emil Bauch). Aquarela. 510 mm x 1295 mm. Arquivo do Palácio do Itamarati, Rio de Janeiro]. Releva-se, ao centro e à esquerda da imagem, a grande presença de canoas e jangadas entre as águas estuarinas que separavam a freguesia do Recife da de Santo Antônio e, à direita, mais ao fundo, os navios e embarcações maiores ancorados no porto. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992, s/ p.

Em virtude da importância assumida pelo “tráfego interno dos portos e rios navegáveis”, como era chamado o transporte fluvial nos oitocentos, ainda há certa ausência de

trabalhos na historiografia que abordem com atenção o tema na história de Pernambuco. Gilberto Freyre foi o primeiro a registrar a importância das águas fluviais para a vida pernambucana, ao realizar, em sua famosa obra *Nordeste* (primeira edição de 1937), um dos primeiros ensaios históricos sobre a ecologia do Nordeste canavieiro.⁷³ No capítulo *A cana e a água*, Freyre deu grande importância aos rios de Pernambuco para a instalação e regularização da civilização colonial da cana-de-açúcar (assim dizia: “no Nordeste do açúcar, a água foi e é quase tudo”), na qual o triângulo clássico – o engenho, a casa-grande e a capela – consistiu, em sua opinião, na base do projeto colonizador português.⁷⁴ Na visão freyriana, os rios pernambucanos, apesar de oferecerem vantagens importantes para a fertilidade do solo, para a instalação de engenhos d’água e para o próprio escoamento da produção açucareira, foram representados como símbolos da desordem característica da paisagem natural local, cujo controle e conquista foi uma das principais tarefas assumidas pelo projeto colonizador português.

Embora o colonizador português não tivesse a mística da Ordem como o espanhol nem como o inglês ou o holandês [...], foi ele que deu à paisagem desta parte da América seus elementos característicos de ordem: blocos de construção que representam um método ou um sistema de conquista, de economia, de colonização, de domínio sobre as águas e as matas. E não uma série de aventuras a esmo, cada qual a seu jeito.

O triângulo rural – engenho, casa, capela – se impôs à paisagem do Nordeste de massapê, como a sua primeira nota de ordem europeia. A água dos rios e dos riachos da região se subordinou ao novo sistema de relações entre o homem e a paisagem, embora conservando-se cheia de curvas e até de vontades. Sem se militarizar em canais rígidos à holandesa.

Mesmo assim, conservando curvas e à-vontades, que elemento da natureza regional agiu mais poderosamente no sentido de regularização da vida econômica e social dos colonos do Nordeste que estes rios pequenos do extremo Nordeste e da Bahia?⁷⁵

O ensaio de Freyre, apesar de conter análises que veem sendo questionadas por uma produção historiográfica mais recente (especialmente no que diz respeito à relação estabelecida pelo autor entre homem e natureza), tem grande relevância pelo seu pioneirismo em tratar não apenas o tema da água na história de Pernambuco, mas também por ter sido um dos primeiros a trazer ao debate histórico a questão ambiental, ressaltando os efeitos danosos de práticas agrícolas e comerciais da grande monocultura de cana-de-açúcar para a natureza

⁷³ FREYRE, Gilberto. *Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004.

⁷⁴ FREYRE, G. *Nordeste*. Op. cit. p. 58.

⁷⁵ FREYRE, G. *Nordeste*. Op. cit. p. 59.

pernambucana (não só para a preservação dos rios, mas também das matas e até do solo local).⁷⁶

O primeiro autor a analisar de maneira mais sistemática a vocação assumida pelo transporte fluvial na história de Pernambuco foi Evaldo Cabral de Mello. Em ensaio de 1978, intitulado *Canoas do Recife*, Evaldo deu grande ênfase à participação assumida pelas canoas de rio no descrito processo de expansão do espaço urbano recifense para suas áreas de subúrbio – tradicionalmente ocupadas por engenhos e plantações de cana-de-açúcar e localizadas às margens dos rios Capibaribe e Beberibe.⁷⁷ Segundo o autor, fora o trabalho das canoas indígenas que dera viabilidade operacional à ocupação dos arrabaldes: “o isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos fizeram da canoa durante muito tempo um recurso que [...] era o mais cômodo ou mais fácil” para se estabelecerem as comunicações necessárias entre as freguesias centrais do Recife e locais como Poço da Panela, Caxangá, Ponte D’Uchôa, entre outros.⁷⁸ Além disso, este ensaio também teve grande valor historiográfico porque realizou uma das primeiras descrições das canoas oitocentistas como parte de uma cultura material ligada a um universo de trabalho particular ao desenvolvimento histórico de Recife. Como se verá mais adiante, no final deste primeiro capítulo, as observações de Evaldo Cabral foram pontos de partida importantes para muitas das análises do presente trabalho.

Outro autor atento às particularidades da vida urbana do Recife oitocentista e à relação de intimidade aí estabelecida entre os rios e a cidade foi Marcus Carvalho: em um pequeno artigo intitulado *Os caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX*, Carvalho fez a primeira incursão na história social do trabalho fluvial em Pernambuco ao estudar a grande presença de escravos canoeiros entre os indivíduos ocupados do pequeno transporte de rio na capital pernambucana.⁷⁹ Parte dessa análise foi incorporada à primeira parte do livro *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife*, resultado de

⁷⁶ Para uma visão crítica das concepções ‘naturalistas’ de Freyre sobre a relação entre cana-de-açúcar e natureza, ver: DABAT, Christine Rufino. Açúcar e trópico: uma equação ‘natural’ justificando um modelo social perene e SIMON, Mateus Samico. Trópico, Natureza e História em Gilberto Freyre. In: DABAT, C. R. ABREU E LIMA, Maria do Socorro. (org.) Cadernos de História: oficina de história: trabalhadores em sociedades açucareiras. Ano VI, n° 6. Departamento de História da UFPE. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 42-101.

⁷⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife*. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 193-225.

⁷⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife*. Op. cit. p. 199.

⁷⁹ CARVALHO, Marcus. *Caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX*. In: Afro/Ásia, n° 19-20, 1997.

sua tese de doutorado (em que o autor analisou o escravismo no Recife entre a independência e a década de 1850), onde consta uma rica e interessante apresentação do espaço urbano recifense, na qual os rios Capibaribe e Beberibe, bem como o transporte fluvial, assumiram posição de protagonismo na vida urbana e no próprio desenvolvimento histórico das cidades de Recife e Olinda.⁸⁰ Apesar de não ter a problemática do transporte fluvial como elemento central de sua análise, a caracterização realizada pelo professor Marcus Carvalho das “águas do Recife” teve uma contribuição importante para a historiografia local na medida em que influenciou grande parte das descrições posteriores sobre o espaço urbano recifense (teses e dissertações), concretizando e firmando, entre jovens historiadores, a importância do estudo dos rios para a compreensão do desenvolvimento histórico da província de Pernambuco. Além disso, sua observação sobre o modo de vida dos negros canoieiros foi uma análise fundamental para elaboração do presente trabalho e será tratado com mais detalhe na segunda parte do texto.⁸¹

Seguindo o caminho aberto pelas pesquisas de Evaldo Cabral e Marcus Carvalho, Magna Milfont teve o transporte fluvial como objeto central de estudo em sua dissertação de mestrado, intitulada *Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife (1835-1860)*.⁸² Realizado no âmbito do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE, este trabalho teve como principal contribuição ressaltar “as marcas do transporte fluvial na cidade”, observadas num número sem fim de portos, cais, ancoradouros, praias, ribeiras e passagens fluviais e marítimas que caracterizavam a paisagem do Recife oitocentista e eram importantes pontos de articulação para o comércio de mercadorias e para o embarque e desembarque de passageiros. A centralidade dos “caminhos das águas” na fisionomia urbana recifense conformou um caráter de “cidade hídrica” para a capital pernambucana que, segundo a autora, se manteria até a década de 1860, quando a proposição de reformas hidrográficas francesas e a chegada das embarcações a vapor iriam iniciar um processo de desarticulação dos ofícios e práticas tradicionais do transporte fluvial recifense. Esta é uma visão que será questionada ao longo do trabalho, pois, como se verá adiante, as alterações de tecnologia náutica entre as décadas de 1840-60, ao invés de desarticular ofícios e práticas do

⁸⁰ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

⁸¹ “Águas do Recife” foi o título do capítulo 1 do livro do professor Marcus Carvalho. Ver: CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 21-40.

⁸² MILFONT, Magna Lícia. *Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2003.

mundo do trabalho fluvial e marítimo recifense, causara uma dependência ainda maior das funções desempenhadas por pequenas embarcações.

A referência fundamental para a inserção do transporte fluvial e da pequena e média navegação de cabotagem na história social de Pernambuco é o livro *A faina, a festa e o rito*, de Luiz Geraldo Silva.⁸³ Preocupado em observar a emergência de uma cultura marítima e pesqueira no litoral pernambucano a partir de uma perspectiva temporal estendida, do século XVII ao XIX, Silva realizou um grande trabalho de descrição e análise dos modos de vida das populações empregadas não só no transporte fluvial, mas também na pescaria, e na pequena, média e grande navegação de cabotagem – tudo amparado sob uma rica coleta e análise documental. Ao adotar uma perspectiva etnográfica, o autor ressaltou a forte presença de escravos africanos e o entrecruzamento de ofícios e costumes entre as comunidades de canoeiros, jangadeiros, pescadores e marinheiros como dois elementos centrais e definidores do mundo do trabalho marítimo e fluvial em Pernambuco. Ao estudar estes indivíduos, designados sob a alcunha comum de “gentes do mar”, Luiz Geraldo Silva foi a principal referência utilizada para elaboração desta primeira parte do trabalho e sua proposição de estudar o mundo do trabalho marítimo e fluvial pernambucano a partir do rompimento das barreiras jurídicas, de condição, que separavam escravos, libertos e homens livres pobres foi uma trilha que será seguida por esta dissertação.

1.2 A pequena navegação fluvial e costeira nos estuários de Pernambuco

Na planície litorânea de Pernambuco, todos os rios correm para o mar. Nem todos o fazem diretamente – os rios menores e córregos às vezes desaguam num rio principal, para só depois seguir a direção do litoral. Como também nem todos têm suas águas em contato direto e constante com águas salgadas (caso do rio Beberibe, por exemplo). Mas todos correm em direção ao mar. Os rios que desaguam diretamente no oceano Atlântico conformam a existência de diversas zonas de estuário no litoral: é o caso dos rios Capibaribe, Tejipió e

⁸³ SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001.

Jaboatão, do Ipojuca, do Una, do Sirinhaém, do Goiana, e do rio Itamaracá, entre outros. Nestes locais, onde não há qualquer fronteira que assinale a separação entre as águas do rio e as da maré, a presença da cadeia de arrecifes paralela à costa – a ‘cinta de pedra, inculta e viva’ – propiciara em tempos pré-históricos a formação de várias regiões de enseadas que, desde o início da colonização, como foi observado, foram largamente utilizadas como portos naturais e tiveram atuação fundamental para a instalação das unidades produtoras de cana-de-açúcar sediadas nas margens dos rios litorâneos de Pernambuco.

No século XIX, diante das descritas dificuldades de comunicação terrestre, a existência de diversos portos estuarinos permitiria o estabelecimento de uma complexa rede de comércio regional não só entre o litoral de Pernambuco, mas também interligada às cidades costeiras da província de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Através dos rios e do mar, diversas vilas açucareiras da zona da mata pernambucana (Rio Formoso, Ipojuca, Cabo, Sirinhaém, Goiana e Itamaracá, para citar as mais atuantes) passaram a participar de trocas comerciais regulares que tinham como principal centro irradiador e consumidor de produtos o porto do Recife. Uma boa descrição inicial deste quadro pode ser dada pelo depoimento do Inspetor da Alfândega de Pernambuco em 1857, o sr. Bento José Fernandes, em relatório que apresentou a pedido da presidência de província sobre o estado geral de sua repartição. Segundo José Fernandes,

Por meio da navegação de pequena cabotagem, ou propriamente costeira ou fluvial, [...] se recolhe a este mercado grande parte dos produtos desta província e das [outras províncias] que com ela [Pernambuco] se confinam e se acham em mais estreitas relações comerciais [...]. Me parece certo que ela [a pequena navegação de cabotagem] deve ser animada e protegida nesta província porque ao mesmo tempo que abastece esta capital de uma infinidade de gêneros de primeira necessidade, anima assim pequenas indústrias em localidades longínquas.⁸⁴

Nota-se pelo depoimento acima que no século XIX os rios e portos litorâneos de Pernambuco já não levavam somente açúcar para as cidades, mas ‘abastecia[m] a capital de uma infinidades de gêneros de primeira necessidade’: “o açúcar, cal, lenha, madeira, etc. são os gêneros que aquelas embarcações [da pequena cabotagem] transportam comumente para esta cidade [do Recife]”, segundo o Inspetor da Alfândega relatou mais à frente.⁸⁵ Além disso, ao propiciar uma comunicação regular entre diversas cidades situadas no litoral setentrional

⁸⁴ BARROS, Bento José Fernandes. Relatório do Inspetor da Alfândega de Pernambuco, o sr. Bento José Fernandes Barros, ao Ilm. e Exc. sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, presidente de província. In: HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL, Diário de Pernambuco, 5 de março de 1857. p. 1 e 2.

⁸⁵ BARROS, Bento José Fernandes. Relatório do Inspetor da Alfândega de Pernambuco. Op. cit.

brasileiro, a pequena cabotagem também facilitava o desenvolvimento e a diversificação econômica em ‘localidades longínquas’, reforçando, desse modo, os esquemas de comércio local e regional na província de Pernambuco.

Outros produtos e bens de primeira necessidade também dependiam do rio e do mar para atingir os principais centros consumidores da província: água potável, frutas, hortaliças, peixes, alimentos frescos diversos, etc. Para interligar as diversas localidades participantes destes esquemas de comércio regional, portanto, geralmente estas mercadorias seguiam um trajeto misto entre rio e mar: partiam de algum porto fluvial interno, atravessavam os estuários locais, navegavam pelo mar e, ao chegar aos seus locais de destino, adentravam novamente uma zona de estuário, para descarregar e negociar suas mercadorias (e daí fazer o percurso de volta a seus portos de origem). Diante dessa comunhão entre rio e mar, inerente aos estuários locais, o transporte fluvial e a pequena cabotagem operavam juntos, integrados, dentro de um mesmo percurso flúvio-marítimo a ser percorrido, de forma que falar de pequena cabotagem em Pernambuco é também falar de navegação fluvial: o próprio Inspetor da Alfândega ao tratar da pequena cabotagem a qualificara como sinônimo da navegação fluvial, “navegação de cabotagem, ou propriamente costeira ou fluvial”.⁸⁶

É evidente que esta intimidade entre rio e mar no litoral de Pernambuco trouxera particularidades para o mundo do trabalho fluvial e marítimo local: as embarcações aí empregadas tiveram de desenvolver ferramentas de navegação e modos de construção propriamente adaptados ao ambiente flúvio-marítimo bastante diverso que caracterizou fisicamente a costa setentrional brasileira. Dentro das condições específicas de navegabilidade impostas pelos rios e mares pernambucanos, no século XIX, três tipos de embarcações ganharam um destaque especial na vida social e econômica da província: as barçaças, as jangadas e as canoas. Entre elas, alguns pontos em comum: o porte pequeno, o baixo calado, o fundo chato e, principalmente, a relativa destreza para navegar em águas rasas, agitadas e cheias de obstáculos ao fundo (bancos de areia e formações rochosas), como eram as barras e estuários dos principais rios pernambucanos – do rio Capibaribe, do Goiana, do Jaboatão, do Pirapama, do Ipojuca, do Sirinhaém, do Una, entre outros.

Apesar desta integração entre transporte fluvial e pequena cabotagem não dever ser levada às últimas consequências, pois, como veremos, havia notável variedade nos tipos,

⁸⁶ BARROS, Bento José Fernandes. Relatório do Inspetor da Alfândega de Pernambuco, o sr. Bento José Fernandes Barros, ao Ilm. e Exc. sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, presidente de província. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, 5 de março de 1857. p. 1 e 2.

formatos, tamanhos e funções entre as barcaças, as jangadas e as canoas em Pernambuco, estas embarcações ainda comungavam de um aspecto fundamental entre si: a alternância e/ou uso comum de três instrumentos náuticos diferentes. Foi o que indicara o sr. Elisiário Antônio dos Santos, capitão do porto de Pernambuco em 1857, ao descrever sucintamente a cultura material da pequena cabotagem na província: “os aparelhos que usam estas embarcações são [...] a vara, o remo e a vela, cujo motor é a força do homem e do vento”.⁸⁷ O emprego destes três instrumentos náuticos distintos – a vara, o remo e a vela – consistiu, portanto, num dos principais fatores de adaptação das barcaças, jangadas e canoas às adversas condições de navegação impostas pelos rios e estuário do litoral pernambucano: lhes permitia navegar tanto nos rios e mares internos, munidas ora da vara, ora do remo, quanto nos mares externos à linha de arrecifes, onde, pela força dos ventos, também velejavam bem por pequenos trajetos marítimos. A alta adaptabilidade apresentada por estas três embarcações, desse modo, não só lhes conferiu um papel fundamental no estabelecimento de redes de comércio provincial e regional, mas também permitiu que a barcaça, a jangada e a canoa tomassem participação importante no transporte de pessoas e até nas redes de poder político local – como veremos, em muitas ocasiões de emergência (como em epidemias ou revoltas internas), era à pequena cabotagem que o poder público provincial recorria a fim de prestar socorro a localidades ribeirinhas ou litorâneas de Pernambuco. Para observar os motivos que levaram ao protagonismo destes três tipos específicos de embarcações, assim, cabe observar as condições de navegabilidade impostas pelos rios e mares pernambucanos.

Muitos rios pernambucanos eram navegáveis, porém, geralmente, o eram em trechos pequenos, próximos ao litoral, apenas em locais onde o regime d’água dos rios sofria influência mais forte do movimento da maré. Era o que lamentava, em abril de 1861, o então presidente da província de Pernambuco, o sr. Ambrósio Leitão da Cunha:

Em geral, os rios da província não são navegáveis em circunstâncias ordinárias, mesmo por pequenas embarcações, senão até onde chegam as marés, não só porque a elevação do terreno, à medida em que se afasta da costa, torna a descida das águas bastante rápida, de modo a não consentir que os rios a conservem em volume suficiente para prestar à navegação, como por que as pedras e cachoeiras são um embaraço para a navegação.⁸⁸

⁸⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, 5 de março de 1857. Relatório do capitão do porto de Pernambuco à Presidência de Província de 15 de janeiro de 1857, p. 2.

⁸⁸ Center for Research Libraries. Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Exposição do presidente sr. Leitão Cunha de 1861. p. 46.

Há de se ressaltar que as impressões do então presidente da província de Pernambuco sobre a hidrografia local operavam sob um conjunto de experiências anteriores: Leitão da Cunha nascera em Belém, na província do Pará (onde exerceu o mesmo cargo de presidente de província em 1858), local cuja hidrografia e relevo eram bastante diferentes das condições encontradas no litoral de Pernambuco. O Pará era uma província dotada de rios com grande volume d'água, grandes leitos e grande profundidade, facilmente navegáveis por grandes embarcações; rios infinitamente maiores que os rios pequenos da zona da mata pernambucana, outrora caracterizado por Gilberto Freyre como “rios sancho-panças, sem os arrojos quixotescos dos grandes”.⁸⁹ Este contato anterior com grandes rios certamente influenciou negativamente a visão de Leitão Cunha sobre a navegação nos rios pernambucanos, profundamente dependente dos períodos de cheias da maré para adentrar com segurança os ancoradouros internos do litoral e limitada que era à pequena área de planície litorânea de Pernambuco (o próprio título posteriormente obtido por Ambrósio Leitão Cunha, de Barão de Mamoré, levou o nome de um dos principais afluentes do rio Madeira, rio de tamanho e proporções incomparáveis aos pequenos rios do Nordeste brasileiro).

Por causa dessas particularidades, as barcaças, as canoas, e as jangadas, movendo-se vagarosamente ao sabor da força dos ventos ou utilizando-se do manejo ora da vara, ora do remo, eram em muitos locais do litoral pernambucano as únicas embarcações capazes de realizar a navegação estuarina e fluvial local. Mesmo as grandes barcaças, embarcações maiores, mais lentas e pesadas, conseguiam romper percursos de navegação dificultosa pela obra de mestres experientes durante os períodos de cheia da maré, adentrando os portos fluviais da interior da província e aí propiciando trocas comerciais e movimentação de pessoas.

Um bom exemplo das dificuldades locais de navegação pode ser dado por uma descrição das condições do rio Una em 1860, feita pelo então capitão do porto de Pernambuco, o sr. Fernando Vieira da Rocha. Com nascente localizada na comarca de Garanhuns, no agreste pernambucano, e navegável “por barcaças e canoas, com socorro das marés”, de sua foz até a altura da vila de Barreiros (situada numa distância de mais ou menos 15 km até o litoral), o rio Una desagua no oceano Atlântico a partir do litoral sul de Pernambuco, em barra homônima – a barra do rio Una. Segundo o depoimento de Vieira da Rocha, durante o século XIX, mesmo na maré alta, esta barra oferecia grandes perigos a

⁸⁹ FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. p. 61.

navegadores locais “devido tanto à estreiteza e impetuosidade das vagas [ondas], que ali são muito fortes, como à mudança constante de seu canal”. Os problemas apontados pelo capitão do porto iam além das dificuldades para dar entrada e saída nas áreas de navegação interna: rompida a barra, a navegação no rio Una encontrava dificuldades “pelas pedras que [o rio] contém em seu leito”, à qual se sugeria serem quebradas “para dar-se mais fundo ao mesmo leito”.⁹⁰

Os problemas de assoreamento interno, obstrução do leito por pedras e/ou bancos de areia, encurtamento de margens, não eram exclusivos dos rios do litoral Sul da província (como o rio Una). Nos idos de 1862, por exemplo, o relatório apresentado pelo então presidente de Pernambuco, sr. Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, dizia que o rio Goiana, ao norte da capital pernambucana, “muito importante por sua navegação por canoas e barcaças”, também se achava “obstruído por coroas de areia e com grandes voltas para chegar à cidade” que obrigavam os barcos que adentravam o porto local a “estadas forçadas que são obrigados a fazer à espera da maré”.⁹¹ O problema com o assoreamento do rio Goiana pela formação de bancos de areia era realmente sério: entre as principais demandas apresentadas pela Câmara Municipal de Goiana à presidência da província no mesmo ano de 1862, constava como uma das “necessidades mais urgentes desse município [...] a abertura de seu rio, que vai se tornando inavegável, mesmo para as pequenas barcaças, que fazem o comércio com esta capital [Recife]”.⁹²

No principal centro urbano da província, a situação não era muito diferente: o rio Capibaribe também só era navegável em seu trecho final, quando a subida da maré ocasionava o aumento em seu volume d'água e permitia a entrada de canoas e barcaças até a altura do atual bairro de Apipucos (num percurso aproximado de 12 km). Ainda havia outras dificuldades: em 1862, segundo relatou o presidente Nunes Gonçalves, o leito do Capibaribe, “em cuja borda outrora os navios bordejavam para sair, [...] acha[va]-se obstruído por coroas

⁹⁰ Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Exposição do presidente sr. Leitão Cunha de 1861. p. 47.

⁹¹ Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Relatório do presidente sr. Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, de 1862. p. 43.

⁹² Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. . Relatório do presidente sr. Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, de 1862. Pedidos encaminhados à presidência pelas Câmaras Municipais de Pernambuco, p. 36.

de areia e com grande voltas para chegar à cidade”.⁹³ O rio Beberibe, por sua vez, apresentava obstáculos consideráveis a navegadores inexperientes ou desconhecedores do local: rio de pequenas proporções que era, não tinha grande força de vazão e, aproximando-se de sua foz, formava uma série de meandros, por entre uma região de mangues e alagados povoada por bancos de areia, fatores que dificultavam bastante a movimentação de embarcações. Segundo depoimento de Henry Koster, português, filho de pais ingleses, que habitou Recife durante a primeira metade do século XIX, “no seu trecho final, o que se chama impropriamente o rio Beberibe é apenas uma inundação do mar sobre uma praia plana coberta de mangues”.⁹⁴ Apesar de Koster não ter muita razão em relação à inundação da maré na área de istmo que separa Recife e Olinda, que só acontecia em ocasiões de marés muito altas coincidentes com cheias do rio, seu depoimento dá uma boa noção das dificuldades de navegação nestes locais.

A integração entre transporte fluvial e navegação costeira e as características de navegabilidade dos rios locais, desse modo, conferiram pouco a pouco um protagonismo fundamental ao trabalho dessas pequenas embarcações na vida social, política e econômica de Pernambuco. Adaptando-se aos rios pequenos do litoral – rios de “águas quase dormentes sobre largos bancos de areia”, como outrora caracterizou Joaquim Nabuco o “pequeno rio Ipojuca” em suas memórias da infância vivida em um engenho do Cabo – as barças, jangadas e canoas ocuparam posição importante na história das cidades de Recife e Olinda e da própria província de Pernambuco.⁹⁵ Apesar dos pontos comuns anteriormente ressaltados, existiam entre essas embarcações diferenças notáveis que repercutiam em certa especialização no trabalho marítimo e fluvial e nas próprias atividades a serem por ela realizadas. Antes de ressaltar estas diferenças e particularidades da cultura material local, contudo, é necessário tratar das condições de operação do porto do Recife durante o século XIX, onde igualmente pequenas embarcações desempenhavam funções essenciais ao funcionamento do ancoradouro local.

⁹³ Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Relatório do presidente sr. Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, de 1862. p.

⁹⁴ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. in: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto O. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 82.

⁹⁵ NABUCO, Joaquim. Massangana. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) A paisagem pernambucana – vol. 3. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes, 1993. p. 195.

1. 2. 1 Os problemas do porto do Recife

A preponderância do uso de pequenas embarcações em Pernambuco pode ser analisada de maneira ainda mais evidente se forem observadas as condições de funcionamento e operação do principal porto da província nos oitocentos: o porto do Recife. No século XIX, o ancoradouro outrora descrito como “um porto tão quieto e tão seguro” apresentava problemas graves e foi alvo de críticas constantes por frequentadores locais e estrangeiros.⁹⁶ Não por acaso, houve várias tentativas de reformas estruturais e melhoramentos materiais do porto, que, embora não chegassem a sair do papel, resultaram num considerável número de relatórios de engenheiros, práticos e oficiais da Marinha ao longo de todo o século XIX. Estes estudos técnicos, por sua vez, foram a base documental para elaboração da dissertação de mestrado e da tese de doutorado de Alessandro Filipe Gomes de Meneses.⁹⁷ Como colocou o autor,

Considerando que a função elementar de um porto consiste em oferecer franco acesso das embarcações a uma área abrigada contra as intempéries do mar, bem como, das ações dos ventos reinantes e que, uma vez em seu interior, tenha profundidade suficiente para garantir a estabilidade e segurança das atracções, dificilmente alguém discordaria diante da afirmação segundo a qual o principal ancoradouro de Pernambuco no século XIX não reunia nenhuma dessas condições e sequer fosse merecedor deste título.⁹⁸

O tom radical da análise do autor (cuja tese foi defendida muito recentemente, quase simultaneamente à elaboração do presente trabalho) deveu-se à dimensão dos problemas enfrentados pelo porto do Recife durante o período oitocentista: barras de acesso obstruídas por bancos de areia e formações rochosas submersas, assoreamento e diminuição da

⁹⁶ “Junto da Nova Lusitânia ordena/ A natureza, mãe bem atentada,/ Um porto tão quieto e tão seguro/ Que para as curvas naus serve de muro./É este porto tal, por esta posta/ Uma cinta de pedra, inculta e viva/ Ao longo da soberba, e larga costa/ Onde a quebra Netuno a fúria esquiva,/ Entre a praia, e pedra descomposta”. TEIXEIRA, Bento. Descrição do Recife de Pernambuco. In: GOMES, Edvânia Torres Aguiar. . Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007. p. 56-57.

⁹⁷ GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. Docas de comércio ou cais contínuo? O controverso discurso de engenharia nas obras de modernização do porto do Recife. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2006; GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento no porto do Recife nos Oitocentos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2016.

⁹⁸ GOMES, Alessandro F. de M. Docas de comércio ou cais contínuos? Op. Cit. p. 57.

profundidade na região dos ancoradouros internos, falta de espaço para abrigar as embarcações da rebentação das ondas e mesmo uma proteção ineficiente da barreira de arrecifes, tão louvada em tempos anteriores. Como veremos, estes problemas estiveram diretamente relacionados à posição de centralidade assumida nos oitocentos pelo chamado “tráfego interno do porto”, que, por sua vez, também era profundamente dependente do trabalho de pequenas embarcações.

No século XIX, o porto do Recife propriamente dito consistia numa região de ancoradouros internos, situados entre a barreira de arrecifes e o bairro do Recife, por entre as águas do estuário do Capibaribe e do Beberibe; aí, se distinguiam duas áreas diferentes de ancoragem, ou mesmo dois ancoradouros diferentes (assim eram tratados na época): o Poço e o Mosqueiro. Como descreveu Alessandro Meneses, o Poço era a área de ancoragem compreendida entre o extremo norte da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, no Recife, “até as pontas pedregosas dos *Baixos de Olinda*, passando pelas praias do istmo que ligava por terra a cidade de Olinda a do Recife”.⁹⁹ O Mosqueiro, por sua vez, algumas vezes referido como Boqueirão, compreendia-se na região mais próxima ao bairro do Recife, a partir do prédio do Arsenal da Marinha e contornava todo o lado sul da mesma freguesia, até a Ponte Velha do Recife (Ponte Sete de Setembro, a partir de 1869). Era no Mosqueiro que desembocava o braço esquerdo do Capibaribe, conectado às águas do rio Beberibe a partir dos pântanos e alagados da região de Santo Amaro das Salinas, e unindo-se ao seu braço direito na grande área de bacia estuarina do Pina [Figura 5].

Historicamente, existiram duas barras de acesso a esta região de ancoradouros internos: a chamada *Barreta*, ou *Barra das Jangadas*, e a conhecida como *Barra Grande* (subdividida, nos oitocentos, na *Barra Velha* e na *Barra do Picão*) [Figura 5]. Estas passagens nada mais eram do que aberturas na linha de arrecifes que, pela interrupção do cordão rochoso, permitiam a entrada das embarcações na área protegida das forças dos ventos e das ondas do mar aberto. A Barreta ficava localizada ao sul do porto do Recife, junto à foz estuarina dos rios Jaboatão e Pirapama; por ser uma entrada de pouca largura e profundidade, muito castigada pelas ondas, apenas as embarcações miúdas se arriscavam a atravessá-la (com grande destaque para as jangadas à vela, que davam nome à barra). A existência da Barreta foi apontada durante muito tempo como causa principal do processo de assoreamento e formação de bancos de areia submersos nos ancoradouros internos do Recife, por isso, em 1862, o

⁹⁹ GOMES, Alessandro F. de M. Das docas de comércio ao cais contínuo. Op. cit. p. 34.

governo provincial efetivou seu fechamento, sob o argumento de que esta era uma “obra reconhecida como indispensável para impedir que continuassem a ser arrastadas as areias daquela ilha [do Pina] e viessem a concorrer para o entulho do porto”.¹⁰⁰

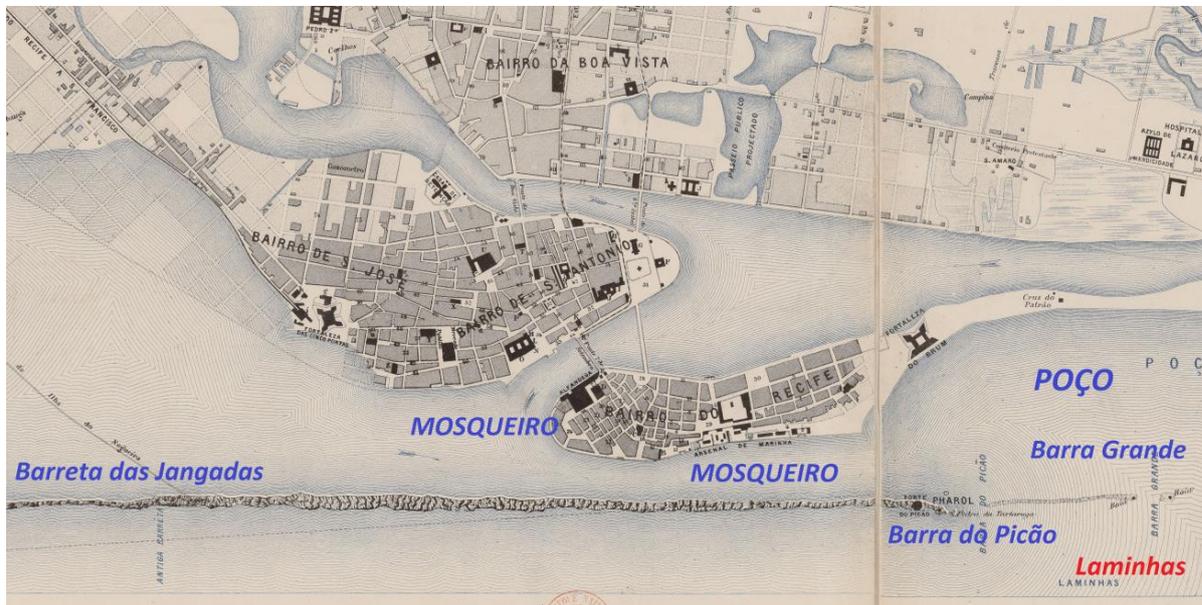


Figura 7: O porto do Recife nos oitocentos. Adaptado de: Gallica, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE C-9219. Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição de Obras Públicas, 1875. Disponível em: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>>. Acesso: 20 jul. de 2016. .

A Barra Grande, dessa maneira, foi durante muito tempo a única passagem possível de ser utilizada por embarcações de médio e grande porte que demandavam entrada no porto do Recife. Esta entrada situava-se ao norte do bairro do Recife e ao sul dos baixos de Olinda e, como bem apontou Alessandro Gomes, também se encontrava ladeada por perigosas formações rochosas em seu fundo, que, tão historicamente conhecidas e marcantes que eram, tinham inclusive nomes próprios: o *Cabeça de Coco* era um conjunto de escolhos que rodeava o fundo da Barra; a *Pedra Redonda* regulava a entrada em seu canal principal; a *Laje da Tartaruga*, por sua vez, dividia a Barra Grande em duas entradas quase separadas entre si, na parte setentrional, a Barra Velha e, do outro lado, a Barra do Picão – nome dado por causa do forte do Picão, que se erguia sobre o arrecife emerso [Figura 5].

A presença de todos estes obstáculos no fundo do mar dificultava demasiadamente a entrada de grandes embarcações no porto e a tornava assaz perigosa para marinheiros inexperientes e/ou desconhecedores do local. Em 28 de maio de 1869, por exemplo, quando

¹⁰⁰ Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Relatório do Presidente da província, sr. João Silveira de Souza, de 1863. p. 45.

atravessava a Barra do Picão para voltar “para bordo do patacho inglês *Zeal*”, que estava ancorado fora da barra, o bote do capitão John Seumann, tripulado por quatro pessoas, “bateu sobre a [Laje da] tartaruga e soçobrou, perecendo o capitão e três marinheiros”.¹⁰¹ Em novembro de 1866, o piloto do vapor *Persinunga*, da Companhia Pernambucana de Navegação, quando “demandava [...] a barra em tempo que a maré enchia com força”, perdera o controle do leme e também acertara em cheio a mesma Pedra da Tartaruga.¹⁰² Evidentemente, outros visitantes tiveram mais sucesso em atravessar a barra: Maria Graham, por exemplo, visitou o Recife em outubro de 1821 à bordo da fragata *Doris* (cujo comandante, sr. Thomas Graham, era seu marido) e descreveu, encantada, a difícil tarefa de dar entrada nos ancoradouros internos recifenses por “tão estreita e repentina passagem”:

Não há preparação que evite o encantamento de que se é tomado ao entrar neste porto extraordinário. Do navio, ancorado a três milhas da cidade, vemos os navios ancorados além do recife contra o qual o mar se quebra continuamente; mas até penetrar dentro deste recife, não tinha a menor ideia da natureza do fundeadouro. A corrente que tocava para a praia parecia tremenda se não estivéssemos prevenidos e não tivéssemos feito demoradamente nosso percurso de três milhas. Aproximamos da praia arenosa entre Olinda e Recife [os ‘baixos de Olinda’] tão de perto que pensei que íamos desembarcar ali. Foi quando ao chegar em frente a uma torre numa rocha, onde o mar se quebrava com violência, fizemos uma curta volta e encontramos dentro de um quebra-mar natural. Ouvíamos o troar das ondas lá fora, víamos a espuma, enquanto navegávamos calma e maciamente, como num açude.¹⁰³

Até os anos 1850-1860, foi possível à maior parte dos navios chegados dos mercados internacionais adentrar a área de ancoradouros internos, como fizera a sra. Graham; na segunda metade dos oitocentos, entretanto, as limitações impostas à navegação interna aumentaram progressivamente: além do problema das barras, o porto do Recife sofreu demasiadamente com a diminuição da profundidade interna de seus sumidouros – na qual os sedimentos aluvionais trazidos pelo rios Capibaribe e Beberibe cumpriam papel central. A face mais preocupante do assoreamento era a formação de grandes bancos de areia ao fundo do Poço e do Mosqueiro, que estrangulavam os portos internos e cujo maior e mais famoso foi

¹⁰¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 28 de maio de 1869, Sinistro no porto, p. 2.

¹⁰² Segundo a descrição trazida pelo Diário de Pernambuco do ocorrido, “o naufrágio do *Persinunga* fora inevitável em vistas das circunstâncias ocorrentes naquela ocasião lastimável”, e o motivo: “demandava o vapor [Persinunga] a barra em tempo que a maré enchia com tal força que dificilmente obedeceria o navio ao leme; e assim, quando foi preciso orçar para evitar-se a grande pedra (Tartaruga) que existe à boca da barra, falhou o governo, indo bater o vaso sobre a mesma pedra, onde encalhou e ainda se acha nele”. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 16 de novembro de 1866. p. 2.

¹⁰³ GRAHAM, Maria. O Recife em tempo de Revolução. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – vol. 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 124.

o *Banco Breguedé*, que “controlava a navegação dentro do porto e formava uma espécie de barra inferior na altura do Forte do Picão”.¹⁰⁴

Além disso, a chegada da década de 1850 assinalaria um novo capítulo para a história marítima mundial, que revolucionou as necessidades portuárias em todo o mundo ocidental: como apontou Silvana Jeha, em seu estudo sobre a composição das heterogêneas tripulações da Marinha brasileira entre 1822 e 1854,

esse período [a década de 1850] foi o tempo em que a propulsão exclusivamente à vela estava sendo substituída pela propulsão a vapor, embora a maioria dos navios da Armada [bem como a maioria dos navios brasileiros] fosse ainda funcionar por algum tempo com um sistema misto de vela e vapor. O vapor do século XIX revolucionou todas as marinhas do mundo, em cada país a seu tempo. Encerrou o que a historiografia anglófona chamou de *‘the age of sail’*.¹⁰⁵

Na medida em que a introdução dos motores a vapor na navegação favoreceu a construção de grandes navios – de até 1.000 toneladas, com grande quilha¹⁰⁶ e calado¹⁰⁷, verdadeiros “monstros do mar”, na expressão de Mário Sette, que se tornavam cada vez mais comuns entre as grandes praças comerciais da Europa ocidental – também demandou condições extras de manobra e ancoragem nos portos por onde passavam os transatlânticos.¹⁰⁸ O tamanho destas embarcações (que começaram a frequentar o porto do Recife no início da década de 1840) exigia maior profundidade e espaço extra para ancoragem e realização das manobras náuticas necessárias, além de tarifas alfandegárias e até serviços portuários mais baratos, condições que os ancoradouros internos do Recife, na medida em que se avançava o século XIX, se tornavam cada vez menos capazes de oferecer.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Segundo os relatórios técnicos apresentados pelo engenheiro francês Victor Fournié, o Breguedé se formava por ter “sido o local designado durante algum tempo para o depósito de lamas e áreas extraídas pelas dragas e outros objetos”, FOURNIÉ, Victor. Apud GOMES, Alessandro F. de M. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento no porto do Recife nos Oitocentos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2016. p. 35.

¹⁰⁵ JEHA, Silvana Cassab. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil (1822-1854). Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História Social da Cultura da PUC-RJ. Rio de Janeiro: PUC-Rj, 2011. p. 47.

¹⁰⁶ Quilha: chapa ou viga mestra do navio. Costuma ser a primeira peça a ser assentada durante a construção de qualquer embarcação. Constitui a espinha dorsal da embarcação e percorrer todo seu comprimento, sendo fundamental seu funcionamento para navegação de qualquer barco – a quilha é a parte do navio que ‘corta’ a água e dá velocidade e estabelecida necessária à navegação.

¹⁰⁷ Calado: medida de profundidade em que se encontra a quilha do navio. A medida do calado é fundamental, pois é a partir dela que uma embarcação saberá se pode ou não fundear em determinada profundidade.

¹⁰⁸ SETTE, Mário. Pôrto do Recife: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros, 1941. Prefeitura Municipal do Recife, Diretoria de Educação e Cultura, 1945. p. 11.

¹⁰⁹ Segundo Mario Sette, o primeiro navio a vapor a chegar ao porto do Recife foi a *Barca São Salvador*, em 8 de fevereiro de 1839, e viera da Bahia, com passagem pelo porto de Maceió. Como demonstrou Suely Almeida, já a partir de 1841, os vapores da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor (com sede na Corte do Rio de Janeiro) começaram a frequentar regularmente diversos portos do Império, entre eles, o do Recife. SETTE, Mário. Pôrto

Os perigos que rondavam a entrada do porto, o contínuo processo de assoreamento dos ancoradouros internos, a formação de bancos de areia entre o Poço e o Mosqueiro (ex. o Breguedé) e a conseqüente diminuição da profundidade nestes locais, portanto, fizeram com que os grandes navios chegados ao porto do Recife abandonassem, pouco a pouco, a utilização das áreas de ancoragem interna, junto à freguesia portuária do Recife, e os obrigaram a buscar abrigo do lado de fora da barra, nos sumidouros externos da cidade, bem mais distantes do litoral e quase totalmente sujeitos às intempéries do vento e das ondas do mar. Entre estes ancoradouros externos, que se valiam de arrecifes submersos distribuídos pelo litoral de Olinda e Recife, se destacaram dois principais. O *Laminhas* era, desde o século XVII, o local onde os grandes navios à vela ancoravam à espera de práticos para dar entrada no *Poço*; localizado logo em frente à entrada da Barra Grande, entre os arrecifes que formavam o porto interno e o parcel conhecido como *Banco Inglês*, tinha entre 9 e 11 metros de profundidade na baixa-mar [Figura 5]. O *Lamarão*, por sua vez, foi um ancoradouro que começou ser utilizado apenas no século XIX, quando o avanço da tecnologia náutica e o tamanho das embarcações o permitiram; este local, situado a cerca de 2 km da entrada do porto do Recife, tinha entre 14 e 15 m de profundidade na maré seca e, por isso, foi o local por excelência para ancoragem dos grandes transatlânticos, cada vez mais comuns a partir da segunda metade dos oitocentos.

Todas essas dificuldades impunham ao pequeno transporte fluvial e marítimo uma tarefa fundamental para o bom funcionamento do porto do Recife: era o trabalho nas jangadas, nos botes, nas canoas e nas alvarengas, munido ora da vela, ora do remo, o responsável pela baldeação de cargas e pessoas desses ancoradouros externos para o chão firme da capital pernambucana.

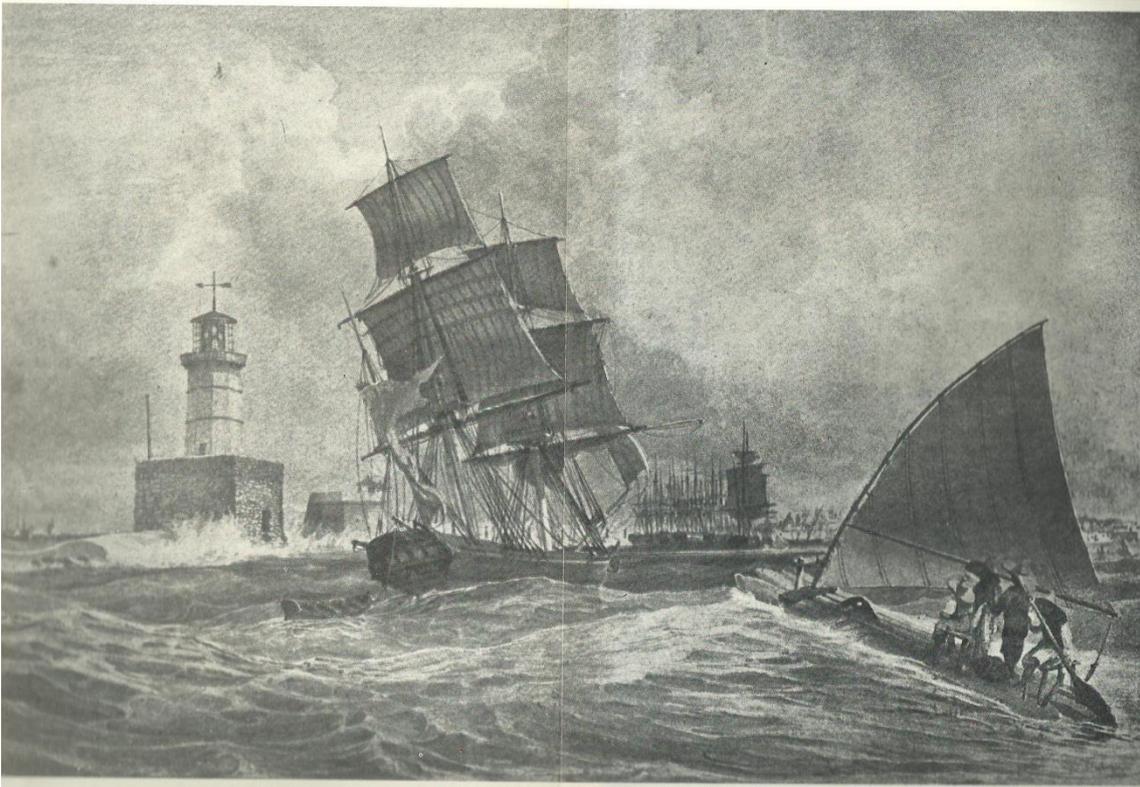


Figura 8: Jangada e veleiro britânico na entrada da Barra do Picão [VIDAL, Emeric Essex. Aquarela, 1827], sob o canal que assinalava o ancoradouro externo conhecido como *Laminhas*. No detalhe, também consta um bote amarrado ao veleiro, testemunhando a importância destas pequenas embarcações para a baldeação de cargas e pessoas no porto do Recife oitocentista. VIDAL, Emeric Essex. Aquarela, 1827. Fonte: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 89-90.

O depoimento de Manuel da Cunha Galvão dá uma boa noção do tamanho da dependência que tinha o ancoradouro recifense destas pequenas embarcações que realizavam o ‘tráfego interno do porto’: segundo o então conselheiro do Império, em 1869, ficavam mensalmente ancorados no *Laminhas* e no *Lamarão*, fora da barra, “dois vapores da linha dos Estados Unidos, dois da de Southampton, dois da de Bordéus, oito da de Liverpool, dois da de Londres e dois da de Marselha”.¹¹⁰ Nestes locais, toda a descarga de mercadorias e baldeação de passageiros era feita dos grandes navios para pequenos botes, escaleres ou jangadas do porto, num cenário de mar aberto, revolto, e com profundidade e correnteza suficiente para matar afogado qualquer passageiro mais desavisado. O memorialista Mário Sette, muito atento às particularidades da vida urbana e portuária recifense, descreveu este antigo costume oitocentista:

¹¹⁰ GALVÃO, Manoel da Cunha. Melhoramentos dos portos do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. P. 14-15. Apud GOMES, Alessandro F. de M. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento no porto do Recife nos Oitocentos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2016. p. 31.

O velho ancoradouro do Recife proporcionava cenas e aspectos variadíssimos, hoje de todo desaparecidos. Os grandes vapores, por seu calado, ficavam no ancoradouro externo, o Lamarão, à razoável distância da cidade. Ali o mar estava habitualmente arisco, senão tempestuoso pelas ventanias de inverno. Ir até lá, em frágeis botes e baleeiras, constituía um suplício, um terror, um perigo às vezes. Senhoras ficavam pálidas e enjoadas, meninos choravam de medo, homens barbados tinham lá seus batidos mais fortes de coração... Passar do bote para a escada do navio transformava-se num exercício de acrobacia e não raro cômico. As ondas lambiam tudo, o escaler pinotava, o patamar da escada subia e descia rápido, e o pulo tinha de ser certo, se não o banho também se tornava infalível. Banhos de conseqüências trágicas para quem não sabia nadar. Sem falar nos tubarões por ali rondando... Tomar um vapor no Lamarão só mesmo para gozar as delícias de um passeio a Paris.¹¹¹

Como deixa transparecer a descrição de Sette, os riscos ao desembarcar e embarcar no *Lamarão* e no *Laminhas* eram, de fato, grandes. Em janeiro de 1860, por exemplo, a sra. Luiza Rolandini, “primeira dama soprana da Companhia Lírica da Bahia”, foi vítima de “lamentável desgraça”: vinda ao porto do Recife em um paquete do Sul, que ancorara no Lamarão, no “desembarcar em jangada”, caíra ao mar e “pereceu miseravelmente afogada”.¹¹² Estes perigos, assim, não deixavam de dar certa razão ao sr. Manuel da Cunha Galvão que chegara a afirmar que era “menos perigoso transpor o oceano desde Bordéus até o Lamarão, do que do Lamarão à cidade do Recife”.¹¹³

A participação das pequenas embarcações não era imprescindível apenas para os navios que ancoravam externamente, fora da proteção da linha de arrecifes, mas também se fazia essencial para muitos navios à vela, de porte médio, e para algumas barcaças maiores e barcos da grande cabotagem em geral: boa parte destes conseguia adentrar os ancoradouros internos do Poço e do Mosqueiro, porém, tinha grande dificuldade para se aproximar da terra firme (alguns não conseguiam sequer romper o *Breguedé*) por causa da falta de profundidade nas águas que tocavam a cidade. Segundo o engenheiro inglês John Hawkshaw, designado pelo governo imperial para estudar alguns portos brasileiros durante a década de 1870 (entre eles, o do Recife), em 1874, “quase todos os navios” que conseguiam entrar no porto “faziam

¹¹¹ SETTE, Mário. Pôrto do Recife: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros, 1941. Prefeitura Municipal do Recife, Diretoria de Educação e Cultura, 1945. p. 12.

¹¹² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, 24 de janeiro de 1860, seção *Revista Diária*, p. 2.

¹¹³ GALVÃO, Manoel da Cunha. Melhoramentos dos portos do Brasil. apud GOMES, Alessandro F. de M. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento no porto do Recife nos Oitocentos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: Departamento de História da UFPE, 2016. p. 31.

a descarga em alvarengas porque ao longo dos cais não ha[via] profundidade necessária para atracação”.¹¹⁴

A presença das pequenas embarcações nas atividades de baldeação de pessoas e estiva de mercadorias, apesar de ter sido acentuada a partir da segunda metade dos oitocentos, acontecia, entretanto, desde os princípios do século: uma das primeiras imagens observadas por Henry Koster, por exemplo, ao adentrar o Poço em fevereiro de 1809 à bordo do navio *Lucy* (quando a entrada nos ancoradouros internos ainda era mais comum), foi a das “jangadas vogando em todas as direções” (“*as the jangadas sailing about in all directions*”), seguidas de uma “chalupa a remos, [...] que trazia o piloto [prático de barra]” e de “uma grande lancha, [...] tripulada inteiramente por negros quase nus”, fato que à primeira vista causou grande excitação, curiosidade e estranhismo ao visitante – mais tarde, Koster escrevera que “essa primeira comunicação com a terra me deu, no momento, a ideia de que as maneiras do povo que ia visitar eram mais estranhas que realmente as encontrei”.¹¹⁵

1. 2. 2 A estiva de mercadorias no porto do Recife

O protagonismo assumido pela pequena embarcação no porto do Recife não esteve só relacionado às condições ecológicas e às limitações físico-estruturais dos ancoradouros locais, mas também se concretizou em função das próprias características do funcionamento alfandegário assumido pelos portos brasileiros durante o século XIX. A abertura dos portos e a revogação da legislação monopolista sobre o comércio no Brasil, em 1808, teve como consequência imediata um repentino aumento do número de embarcações entradas e saídas nos principais centros portuários brasileiros – Sérgio Lamarão, ao estudar o porto do Rio de Janeiro durante o início dos oitocentos, por exemplo, verificou que entre 1807 e 1811 o

¹¹⁴ HAWKSHAW, John. Melhoramentos dos portos do Brasil: relatórios de Sir John Hawkshaw. Publicação oficial. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuziner & Filhos, 1875, p. 18. Apud GOMES, Alessandro F. de M. Das docas de comércio ao cais contínuo. Op. cit. p. 30.

¹¹⁵ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 80-81.

número de navios aí chegados variou de 778 para um impressionante quantia de mais de 5 mil embarcações.¹¹⁶

Este quadro de intensificação das trocas com o mercado internacional resultou na adoção de medidas legais que visaram o aperfeiçoamento técnico e fiscal das instituições portuárias e aduaneiras nos principais centros urbanos e comerciais do litoral brasileiro. A principal dessas medidas foi a introdução do *despacho por estiva*, feita primeiramente no porto do Rio de Janeiro, em 1810, e só depois nos portos da Bahia, de Pernambuco e do Maranhão, em 1811. Antes de 1810, todas as mercadorias importadas para os portos brasileiros, por lei, tinham necessariamente de passar pelas Alfândegas. Isto dificultava e retardava bastante o trabalho da burocracia portuária e a entrada e saída das embarcações, pois as obrigava a aguardar, em ancoradouros externos, a disponibilidade de funcionários e de espaço físico na Alfândega para poder desembarcar as mercadorias a bordo – o que, por causa dos riscos de contrabando de dano às cargas, poderia causar “graves prejuízos ao comércio e à fiscalização dos direitos nacionais”, como reconheceu o Inspetor da Alfândega de Pernambuco em 1857.¹¹⁷

A adoção do despacho por estiva nos principais portos brasileiros, assim, tinha por finalidade “facilitar a pronta expedição do comércio nacional e estrangeiro, como para ser melhor e mais segura a arrecadação dos reais direitos”.¹¹⁸ Mas o que era a tal da “estiva”? Segundo o *Diccionario da Língua Brasileira* de Luiz Maria da Silva Pinto, de 1832, “estiva” significava “contrapeso para o navio ir em equilíbrio; [e/ou] espécie de registro em que se taxa o preço do pão, azeite, etc”. Por derivação, “estivar” significava “pôr estiva ao navio”, ou seja, transportar cargas e mercadorias dos porões dos navios para os armazéns em terra, e vice-versa, mediante pesagem, registro da carga e pagamento dos direitos alfandegários instituídos.¹¹⁹

¹¹⁶ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. p. 37.

¹¹⁷ Relatório do Inspetor da Alfândega, o sr. Bento José Fernandes Barros, ao Ilm. e Exc. sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, presidente da província de Pernambuco. 15 de janeiro de 1857. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sexta-feira, 5 de março de 1857, p. 1-2.

¹¹⁸ BRASIL, Coleção das Leis do Brasil de 1811, Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Decreto de 30 de janeiro de 1811, que cria Mesas de Estiva nas Alfândegas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. p. 8.

¹¹⁹ PINTO, Luiz Maria da Silva. Diccionario da Língua Brasileira. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. p. In: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, Universidade de São Paulo USP. Acervo digital de obras raras. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/02254100#page/2/mode/1up>>, acesso em: 13 julho 2017.

A partir de 1811, assim, passaram a existir duas formas diferentes de remessa de mercadorias na entrada e/ou na saída de embarcações do porto do Recife: o das mercadorias “de selo” e dos gêneros “de estiva”. As mercadorias de selo eram obrigadas a ser carregadas à Mesa de Abertura da Alfândega, onde eram conferidas e pesadas para cobrança devida dos direitos aduaneiros. Os gêneros de estiva, por sua vez, eram examinados, avaliados e descarregados em trapiches, armazéns e praias (ou ainda, a bordo dos navios), onde, com base em estimativas de peso, quantidade e volume, eram calculados os impostos sobre os produtos e emitidos os despachos marítimos (documentos que atestavam, por escrito, o volume e qualidade das cargas transportadas a bordo).¹²⁰

Isto é importante para entendermos o funcionamento do ancoradouro recifense durante o século XIX porque, como a lista dos gêneros de estiva definida pelo Decreto Régio de 30 de janeiro de 1811 era bastante extensa, este novo ordenamento fiscal nos portos brasileiros teve como principal repercussão um rápido processo de dispersão das atividades portuárias entre a malha urbana dos principais bairros portuários do Brasil.¹²¹ Ao desviar da Alfândega a responsabilidade de armazenagem da maioria dos gêneros de importação, o decreto que instituiu o “despacho por estiva” dava permissão para os portos expandirem suas atividades mediante a proliferação no número de armazéns e trapiches particulares, que ficariam corresponsáveis, a partir de então, por dar vazão ao crescente volume de mercadorias importadas e exportadas dos portos brasileiros.

A forte presença destes estabelecimentos particulares nas zonas urbanas contíguas aos principais ancoradouros brasileiros consagrou, pouco a pouco, um modelo particular de funcionamento nos portos do Brasil oitocentista. Um modelo de funcionamento portuário de caráter descentralizado, em que trapiches, armazéns, e instituições fiscais do porto – as chamadas “Mesas de despacho marítimo” – cresciam rapidamente em número, embrenhando-

¹²⁰ Decreto de 30 de janeiro de 1811, que cria Mesas de Estiva nas Alfândegas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. Op. cit. p. 8-9.

¹²¹ “Ferro em barras, [...], em panelas, em caldeiras, em grades, em âncoras, em foices, em arcos, em vergunha, em frigideiras [...]; chumbo em barras, em munição; cobre em chapas, em caldeiras, em alambiques; manteiga, farinha em barricas, carvão de pedra, pedras do Porto para moinho, cebolas, alhos, [...] barris de banha, fio de algodão, de porrete, de vela, cordas de linho, selins, arreios e caixas de folhas de Flandres, [...] perdeneiras, fumo, azeitonas, bacalhau em barris, pipas de vinagre, ditas de vinho, aguardente [...]” e continua. Para ver a relação detalhada, conferir: Relações dos gêneros que em observância do Real Decreto acima se deve dar despacho por Estiva na Alfândega da Capitania da Bahia. In: Decreto de 30 de janeiro de 1811, que cria Mesas de Estiva nas Alfândegas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. Op. cit.

se entre os edifícios urbanos e espalhando-se pelos centros portuários de cidades como Recife, Salvador e Rio de Janeiro.¹²²

Na cidade do Recife, a intimidade entre o porto e a cidade refletia-se até mesmo na estrutura arquitetônica dos edifícios urbanos característicos de seu bairro portuário: Sobrados altos e magros que, diante da escassez de solo físico no local, chegavam a ter quatro, cinco, até seis andares e que costumavam assumir funções urbanas mistas, atuando simultaneamente como local de moradia, trabalho e comércio. Durante a estadia do reverendo Daniel Kidder no Recife, entre 1836-37, o norte-americano hospedou-se em um sobrado situado na rua da Lingueta, no coração do porto recifense, e deixou uma descrição que nos ajuda a entender o funcionamento de um edifício deste tipo. O sobrado tinha seis andares: no térreo, funcionava um armazém durante o dia e, à noite, era local de dormida dos empregados e escravos homens da dita casa; no segundo andar, era o escritório, onde se faziam os negócios e se acordavam os preços das mercadorias armazenadas; os terceiro, quarto e quinto andares, eram espaços de residência do dono da moradia e de sua família (sala de visitas, quartos de dormir e sala de jantar, respectivamente); no sexto e último, ficava a cozinha, “havia a vantagem em ser a cozinha tão em cima, para dar vazão à fumaça, mas quê custo para chegarem até ali as provisões, o combustível, a água!”, declarara Kidder na descrição.¹²³

A organização espacial assumida pela freguesia de São Frei Pedro Gonçalves durante o século XIX também é testemunho deste quadro de intimidade entre porto e cidade e de consequente dispersão das atividades portuárias [Figura 1]. Entre o Cais do Arsenal da Marinha ao Cais da Alfândega Nova (passando pelo Cais da Lingueta), situava-se o alto comércio da cidade, as companhias estrangeiras de seguros, as casas de comércio de grosso trato, as principais firmas importadoras, as casas exportadoras de açúcar e algodão, a sede da Associação Comercial de Pernambuco [Figura 1].

A Alfândega, tradicionalmente situada de frente para o mar, no Cais da Lingueta (por isso, também conhecido como Cais da Alfândega Velha), seria transferida em 1826 para o antigo prédio do Convento dos Padres da Ordem de São Felipe Néri, o Convento dos Oratorianos, cujo entorno demarcaria a presença das Mesas de Despacho do açúcar e do

¹²² Sobre o caráter descentralizado dos portos brasileiros oitocentistas, ver: LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. p. 37-44; CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces*. In: *Tempo*, n° 8, agosto de 1999. p. 1-18.

¹²³ KIDDER, Daniel. apud CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. 2ª ed. revista e ampliada. Recife: Ed. Bagaço, 2009. Ver: “Casas Terreiras e Sobrados Magros”, p.75.

algodão e para onde, por esse modo, convergia grande volume de embarcações diariamente. Nos limites da Ponte Sete de Setembro, que ligava o bairro do Recife à ilha de Santo Antônio, ficavam os ancoradouros mais utilizados pelas barcaças, jangadas e canoas. No Cais do Apolo, espalhava-se a maior parte dos armazéns e trapiches particulares e alguns pequenos estaleiros [Figura 9].¹²⁴



Figura 9: A freguesia portuária do Recife e a descentralização do porto. Adaptado de: Gallica, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE C-9219. Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição de Obras Públicas, 1875. Disponível em: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>>. Acesso: 20 jul. de 2016. .

1. 3 Usos e cultura material: barcaças, jangadas e canoas em Pernambuco

Nesta terceira e última seção do presente capítulo, serão separadamente analisadas os diversos usos e os modos de construção respectivos das barcaças, jangadas e canoas em Pernambuco. Veremos que, apesar da integração entre transporte fluvial e pequena cabotagem, coisa inerente à navegação nos estuários locais, existiam grandes diferenças entre estes três tipos de embarcações. Estas diferenças internas na cultura material do trabalho marítimo e fluvial local, desse modo, também repercutiram em funções econômicas distintas:

¹²⁴ Ver: FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. O Recife em 1857. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 167-192.

enquanto a barcaças e a canoa à vela especializaram-se na pequena cabotagem e a jangada foi uma embarcação particularmente adaptada à pesca litorânea, a canoas de vara foi a grandes rainha da navegação fluvial em Pernambuco, especialmente entre os espaços urbanos de Recife e Olinda.

1. 3. 1 Barcaças

A barcaça foi a principal protagonista entre as embarcações que faziam a pequena navegação costeira em Pernambuco. Segundo Pereira da Costa, “a notícia mais remota da barcaça entre nós” foi de um ataque no Forte do Cabedelo, Paraíba, em 1634, de onde participaram “sete navios [holandeses] e seis barcaças expedidas do porto do Recife”.¹²⁵ Apesar dessa existência longeva, o uso da barcaça só viria se generalizar durante as primeiras décadas do século XIX, quando um cenário de maior diversificação e prosperidade das economias regionais o permitiu – processo diretamente relacionado à transferência da Corte para o Rio de Janeiro, à abertura dos portos brasileiros (1808) e às consequências comerciais da Independência (1822). Como veremos, esta embarcação desempenhou funções fundamentais para a economia pernambucana, atuando não só no escoamento da produção açucareira da província para o porto do Recife, mas também na articulação regional de trocas comerciais entre as províncias de Pernambuco, Alagoas, Rio Grande do Norte e Ceará.

Para entender a estrutura física e o modo de construção dessas embarcações, é necessário retomar um ponto tratado anteriormente, pois as barcaças eram construídas a partir de grandes canoas: a canoa, por sua vez, era esculpida a partir de um tronco único de árvore, moldado nas partes da frente e detrás de modo a permitir a navegação, e, ao centro, escavado, para dar comodidade a passageiros e mercadorias; pois bem, a canoa compunha o eixo estrutural da barcaça, que, assim, era construída a partir da adição de grandes toras de madeira nas laterais do barco que davam à embarcação maior capacidade de carga e maior estabilidade de navegação. A expressão “abrir barca”, no século XIX, designava justamente este

¹²⁵ PEREIRA DA COSTA, Anaes Pernambucanos. Apud MILFONT, Magna Lícia. Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2003. p. 39.

procedimento de transformar canoas em barcaças, que pode ser verificado em anúncios de compra e venda dos periódicos oitocentistas: em 27 de abril de 1840, por exemplo, anunciava-se no Diário de Pernambuco a venda de “canoas brutas, de 50 a 60 palmos de comprimento, para se abrirem”; ou ainda, em 22 de dezembro do mesmo ano, alguém queria vender “uma canoa, com 63 palmos de comprido e 4 de boca, muito limpa, sem defeito, própria para uma barçaça”.¹²⁶

As barcaças tinham tamanhos bastante variáveis. As menores tinham cerca de 7 m de comprimento e 2 m de largura (às vezes, até menos) [Figura 6]. As grandes barcaças, por sua vez, eram embarcações de porte bastante maior, podiam atingir mais de 20 m ‘de comprido’ e até 4 m de largura. Esta variação no tamanho das barcaças esteve diretamente relacionada com uma igual diversificação dos percursos fluviais e marítimos percorridos e das próprias funções econômicas por elas desempenhadas. As barcaças menores, com até 12 m de comprimento, foram embarcações especializadas na navegação fluvial interna: utilizando-se do remo e, quando a profundidade o permitia, da vara, estiveram particularmente adaptadas às características dos rios litorâneos de Pernambuco, rios pequenos, de leitos rasos, constantemente obstruídos por pedras e bancos de areia e cujas condições de navegabilidade dependiam profundamente dos períodos de cheia da maré. A maioria dessas barcaças pequenas dispunha também de velas (geralmente, dois mastros), que as permitiam navegar por pequenos trajetos marítimos, sempre próximas à costa e, geralmente, circunscritas ao litoral pernambucano [Figura 10].

¹²⁶ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, segunda-feira, 27 de abril de 1840, p. 3; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, terça-feira, 22 de dezembro de 1840, p. 4.

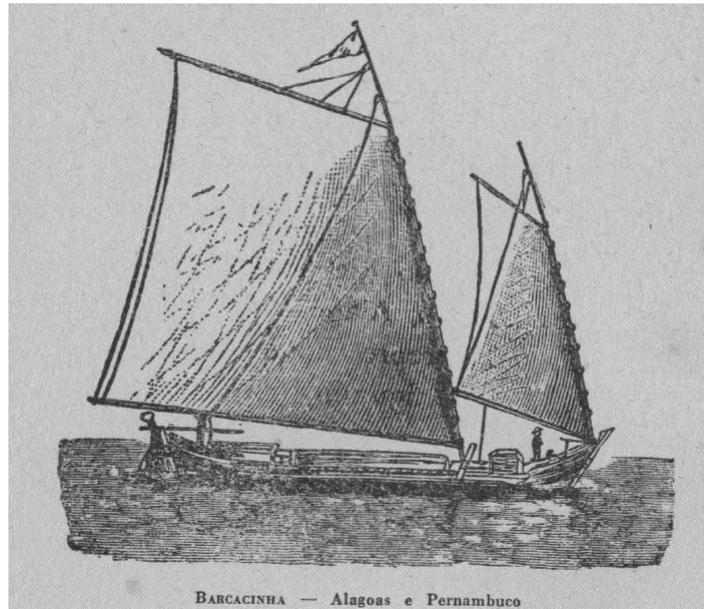


Figura 10: Barcaça pequena, de dois mastros. Fonte: CÂMARA, Antônio Alves de. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937. p. 180.

Como já mencionado na seção anterior, estas barcaças pequenas eram, ao lado das canoas, as únicas embarcações capazes de acessar diretamente os portos fluviais internos do litoral. Não por acaso, foram largamente utilizadas para escoamento da produção canavieira local que, tradicionalmente, buscou assentar-se em regiões próximas às margens dos rios de Pernambuco. Esta associação entre barcaça e cana-de-açúcar foi tal que, até a década de 1840, boa parte das barcaças tinha sua capacidade de carga medida em função de caixas de açúcar: em outubro de 1833, por exemplo, anunciava-se a venda de “uma barcaça nova e bem construída, de madeira de superior qualidade, que carrega doze caixas de açúcar e [é] muito veleira”; em novembro do mesmo ano, “uma barcaça nova e pronta a navegar, [que] pega dez a doze caixas de açúcar”. Evidentemente, não só as barcaças pequenas faziam o transporte de açúcar em Pernambuco (afinal, para o produtor, quanto maior a capacidade de carga a ser levada ao porto, melhor). Algumas barcaças grandes, bastante veleiras, também se especializaram na função: era o caso da barcaça *Amizade*, “de lote de 30 caixas de açúcar”, que foi colocada à venda em setembro de 1844.¹²⁷

¹²⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, segunda-feira, 14 de outubro de 1833, p. 3; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quinta-feira, 28 de novembro de 1833, p. 4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 17 de setembro de 1844. p. 3.

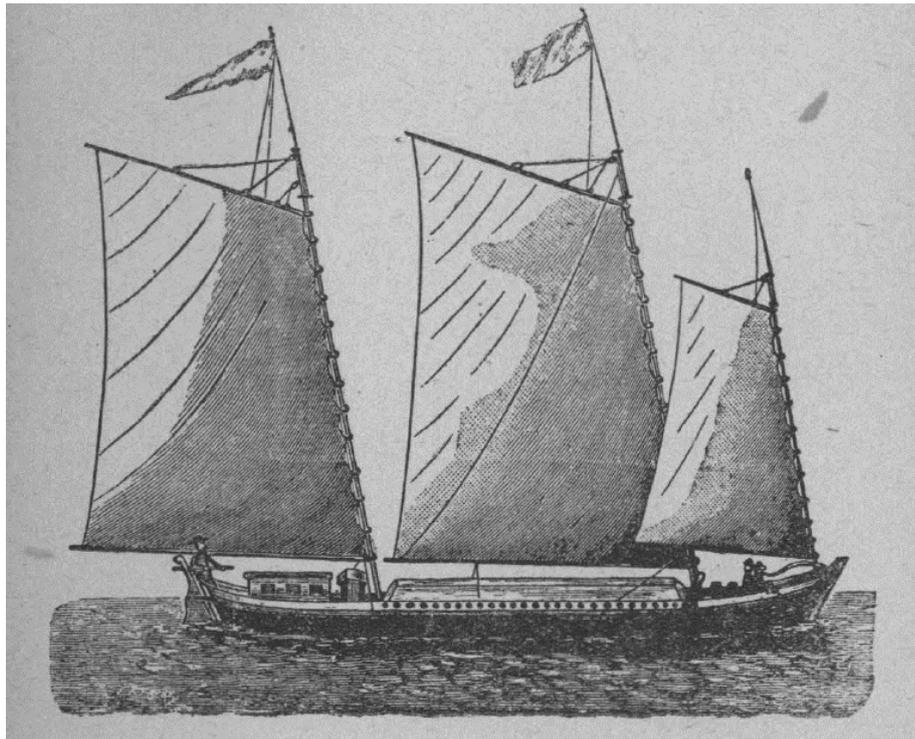


Figura 11: Barcaça Grande, de três mastros. Fonte: CÂMARA, Antônio Alves de. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937. p. 183.

Barcaças grandes como a *Amizade* podiam medir 16, 18 e até 21 m de comprimento e, segundo o levantamento feito por Magna Milfont, suportar de 25 a 50 toneladas de carga. Estas embarcações, mais pesadas e que geralmente demandavam profundidade superior às barcaças menores, tiveram a navegação mais circunscrita ao litoral, na pequena e média cabotagem [Figura 9]. Utilizando-se de duas, três ou mais velas, podiam facilmente trafegar tanto pelos mares do litoral pernambucano quanto atingir pontos mais distantes da costa – segundo os dados levantados, os limites mais comuns eram, ao norte, o porto de Aracaty, na província do Ceará, e, ao sul, a foz do rio São Francisco, na fronteira austral da província de Alagoas. Em 18 de agosto de 1840, por exemplo, se anunciava uma barcaça com capacidade de 20 caixas para “quem quiser carregar alguma carga [...] para Camaragibe, Santo Antônio Grande, Maceió ou finalmente para quaisquer portos do Sul”.¹²⁸ Estes tais ‘portos do sul’, como acabamos de dizer, tinham certos limites, mesmo “a muito veleira barcaça *Conceição Poderosa*, de lote de 30 caixas de açúcar, e de primeira viagem”, em julho de 1843, só podia ser fretada “para qualquer porto do sul até o rio de São Francisco”.¹²⁹

¹²⁸ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, terça-feira, 18 de agosto de 1840, p. 7.

¹²⁹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 19 de julho de 1843, p. 3.

A adaptabilidade das barcaças às características de navegação costeira e fluvial local lhes dava, desse modo, grande proeminência entre as embarcações que frequentavam os portos da província de Pernambuco. Observemos, a título de exemplo, o gráfico a seguir, elaborado a partir de uma relação de todas as embarcações de cabotagem empregadas em Pernambuco durante o ano de 1847. No gráfico, as barcaças compõem um total de 48% entre os barcos que faziam a navegação costeira na província e, como indicam os dados, só pareciam sofrer uma concorrência mais séria das canoas de vela, que serão abordadas mais adiante [Gráfico 1].

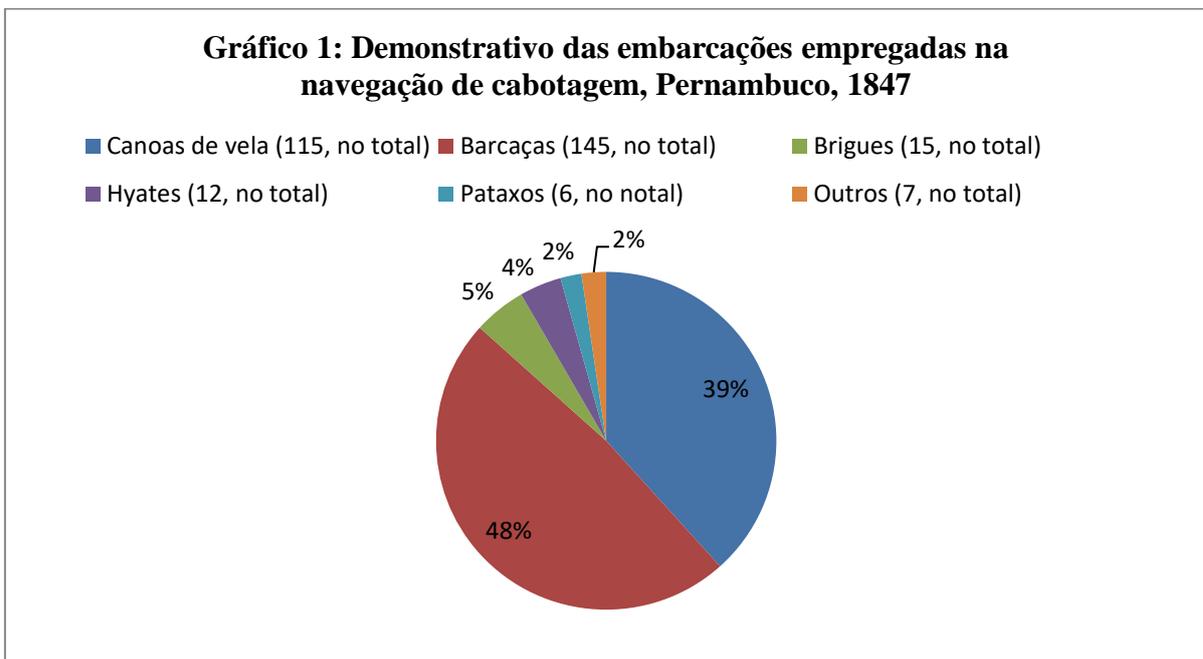


Gráfico 1: Demonstrativo das embarcações empregadas na navegação de cabotagem, Pernambuco, 1847. Fonte: Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Ministerial Reports (1821-1960): Marinha. Relatório do ano de 1847, ministro sr. Manuel Felizardo de Sousa e Mello. Anexo nº 12. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o ano findo de 1847, em conformidade com o art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos, de 19 de maio de 1846.

Há de ressaltar que, na listagem acima, também foram incluídas embarcações de porte médio e grande, como os patachos e os brigues, que frequentavam portos mais distantes, ao sul e ao norte do Império, em percursos raramente percorridos pelos barcos menores. A predominância das barcaças e das canoas de vela, contudo, são os dados que mais saltam aos olhos a partir da análise acima, afinal, como se tem demonstrado, eram estas as únicas embarcações capazes de acessar com segurança os portos fluviais de Pernambuco, o que lhes dava grande capacidade de atuação em meio às trocas econômicas na província [Figura 12].

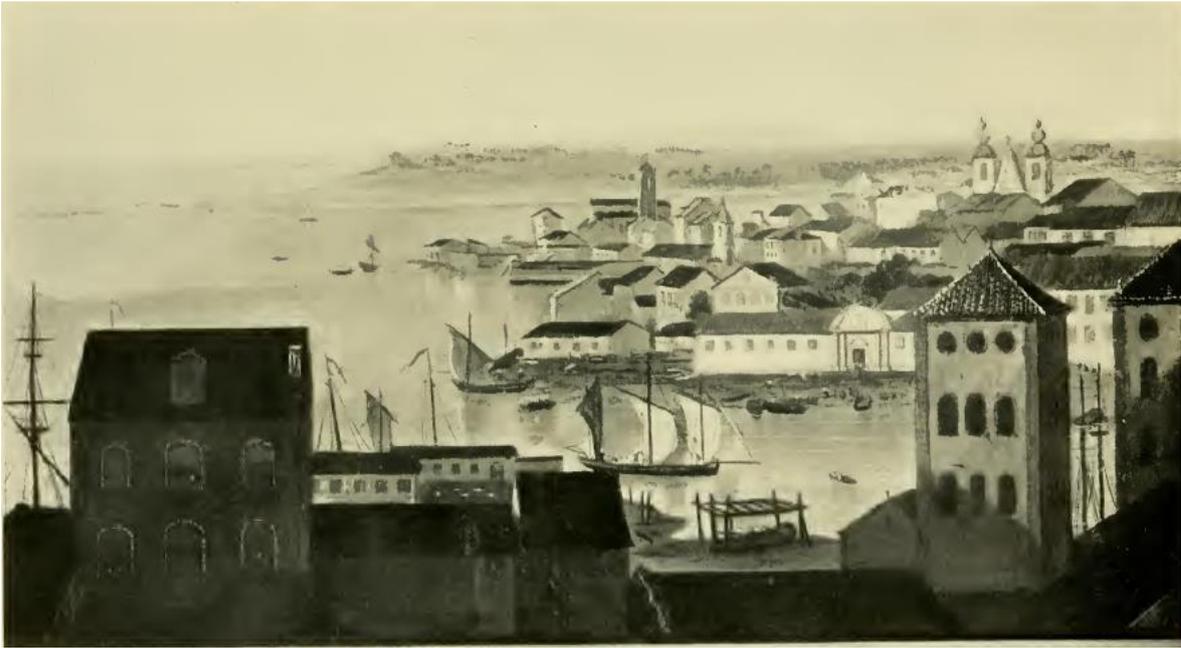


Figura 12: Barcaças no porto do Recife. Fonte: TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 26.

De maneira evidente, apesar de adaptadas às características locais de navegação, estas embarcações não estavam livres dos perigos impostos a qualquer homem do mar: os “sinistros” não eram raros e ocorriam especialmente à noite, quando a ausência de iluminação piorava bastante a navegabilidade. Foi o que aconteceu à barcaça *Monte Carmo*, “vinda de Goiana com carregamentos de açúcar e outros gêneros” para o porto do Recife, que naufragara “pelas sete horas da noite do dia 3 [de junho de 1840] junto ao lugar da Praia da cidade de Olinda, denominado Rio Tapado”. Na ocasião, os dois tripulantes da *Monte Carmo* “faleceram afogados”: “Marcos José Teixeira, Mestre e dono [da barcaça]” e “Antônio de Sá, pardo, marinheiro da mesma barcaça”.¹³⁰ Em julho de 1854, a barcaça *Nossa Senhora do Rosário*, que partira do porto do Recife levando “diversos gêneros comestíveis e fazendas” à Goiana, estivera “a ponto de naufragar na praia da fortaleza do Brum, levada pela impetuosidade das vagas e fortes rajadas de ventos Sudeste” e só se salvara por causa do pronto-socorro prestado pela Capitania do Porto, “à qual depois de a ter tirado do perigo, a conduziu para dentro do Mosqueiro e reparou algumas avarias nas velas e mastreação”.¹³¹

As barcaças não transportavam somente açúcar: ao sul e ao norte do porto do Recife, eram as principais responsáveis por articular uma complexa rede de relações comerciais

¹³⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sábado, 6 de junho de 1840, p. 2, na parte da Prefeitura do dia 04 de junho.

¹³¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, O Liberal Pernambucano, terça-feira, 28 de julho de 1854, p. 4.

estabelecidas entre diversos pontos da costa brasileira, conectando as províncias do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas através do caminho marítimo. Por estes percursos de curta e média distância, chegavam e saíam do porto do Recife uma infinidade de bens: madeira, areia, entulho para construção, milho, arroz, farinha de mandioca, couros salgados, açúcar, etc. A barcaça *Santa Cruz*, por exemplo, vinda de Penedo (litoral de Alagoas), dera entrada no porto do Recife em 12 de maio de 1856 com “220 sacos de milho, 39 sacos de arroz, 40 sacos de arroz pilado e 60 sacos de farinha de mandioca”.¹³² Também chegavam regularmente à praça comercial do Recife diversas barcaças vindas dos portos do norte, especialmente da província da Paraíba: a barcaça *Conceição Maria Feliz*, por exemplo, partira da Bahia da Traição e dera entrada no porto do Recife em 11 de maio de 1856 trazendo “223 sacos de milho, 78 de farinha de mandioca, 28 couros salgados”. No mesmo dia, também chegara do litoral paraibano a barcaça *S. J. Diligente*, com carga de 25 sacos de arroz.¹³³

As barcaças, especialmente as ocupadas em transportar produtos alimentícios, ao ir e vir dos portos fluviais internos e dos diversos portos litorâneos da costa setentrional brasileira, costumavam andar carregadas tanto no trajeto de ida, quanto no da volta, o que tornava sua atuação ainda mais importante para as economias locais porque favorecia uma regularidade maior nas trocas. Esta periodicidade era importante especialmente para o comércio de bens de primeira necessidade, utilizados cotidianamente, muitos deles, perecíveis, e que, por isso, demandavam abastecimento periódico. Segundo uma descrição de 1881 do município de Nossa Senhora do Ó de Ipojuca, na comarca do Cabo, zona da mata sul de Pernambuco, a navegação do rio Ipojuca, que cortava o município de oeste a leste, desembocando no mar, por exemplo, era feita exclusivamente por barcaças,

que conduzem açúcar, mel, aguardente, couros salgados das rezes que se abatem para o consumo deste município, tudo em grande quantidade para o Recife, e daí trazem gêneros de importação, [...] charque, bacalhau, farinha de trigo, querosene, ferragens, louça, café, sabão, panos e outros muitos objetos de fabrico estrangeiro.¹³⁴

Alguns mestres de barcaças, atentos à importância de seu trabalho para as necessidades de consumo das populações litorâneas ou ribeirinhas, buscavam obter certas vantagens em suas buscas por possíveis fretes: em outubro de 1852, por exemplo, Manoel Pinto, morador da

¹³² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *O Liberal Pernambucano*, segunda-feira, 24 de dezembro de 1856, p. 4, Seção “Avisos Marítimos”.

¹³³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *O Liberal Pernambucano*, segunda-feira, 19 de maio de 1856, p. 4.

¹³⁴ Biblioteca Nacional, Acervo Digital, Coleção Pernambuco. Descrição do município de Nossa Senhora do Ó de Ipojuca da comarca do Cabo da província de Pernambuco. 1881. p. 4-5.

povoação de Itapissuma, ao norte do Recife, declarou “receber açúcar para transportar para o Recife, em barçaça, [ou] canoa, [...] comprando as encomendas que pedirem os donos do açúcar e conduzindo até Itapissuma livre de fretes”. A ‘promoção’, evidentemente, tinha uma contrapartida: Manoel Pinto “se obriga[va] a vender o mesmo açúcar por comissão de dois por cento” e seu preço era fixo, “meia pataca de frete por saca de cinco arrobas”.¹³⁵

A prática dos mestres de barçaça de ir e vir de seus locais de destino sempre munidos de algum produto para comércio (ou, de preferência, carregado de fretes, na ida e na volta) era a tal ponto recorrente que quando alguma destas embarcações declarava ter dado entrada ou saída de um dito porto “em lastro” podiam ser rapidamente levantadas suspeitas de contrabando.¹³⁶ Em fevereiro de 1841, por exemplo, um comerciante da praça do Recife questionara a autoridade e o poder de fiscalização de Antônio Cavalcante Bezerra, Inspetor interino e fiscal da Alfândega de Natal, província do Rio Grande do Norte, porque este emitira documentos validando a entrada da barçaça *Santo Antônio Brasileiro*, do mestre João Bernardo, que declarara na ocasião “não trazer a seu bordo carga alguma, por ter vindo em lastro para carregar neste porto [de Natal]”. Apesar do questionamento, não se efetivou impedimento algum à *Santo Antônio Brasileiro*: após quatro dias de estadia no porto de Natal, a barçaça do mestre João Bernardo dera saída no dia 8 de fevereiro de 1841, com destino ao porto do Recife, muito bem carregada de “cem alqueires de farinha de mandioca, 62 couros secos salgados, com 52 arrobas e três libras”.¹³⁷

No século XIX, a lista dos serviços prestados pelos mestres de barçaça ao governo da província também era bastante extensa, e ia desde o transporte de madeira e material de construção, essencial para obras de aterros públicos (muito comuns no Recife oitocentista), ao traslado de bens, por assim dizer, mais exóticos, maquinaria pesada, barris de pólvora, quiçá, canhões de guerra.¹³⁸ Em março de 1841, por exemplo, a Administração Fiscal de Obras Públicas da província de Pernambuco fazia um comunicado público “a todos os proprietários

¹³⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *O Liberal Pernambucano*, sexta-feira, 29 de outubro de 1852, p. 4.

¹³⁶ Diz-se ‘em lastro’ quando uma embarcação chegava ao porto sem mercadorias à bordo, levando apenas a carga indispensável para garantir seu equilíbrio para navegação. Sidney Chalhoub estudou de maneira muito interessante a relação das embarcações entradas ‘em lastro’ (especialmente os navios de porte médio) com o tráfico ilegal de escravos no Rio de Janeiro durante a primeira metade do século XIX (1831-1850). Ver CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. Cap. 3 – Sob o domínio da ilegalidade.

¹³⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Diário de Pernambuco*, sábado, 13 de novembro de 1841. p. 2.

¹³⁸ Sobre a necessidade de pedras, madeiras e material de construção em geral no Recife oitocentista, ver, por exemplo: ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas, Ed. USP, 2004.

de canoas de vela e barcaças que queiram [...] fazer conduzir para o lugar de Ponte dos Carvalhos 15 mil tijolos de alvenaria grossa e outros muitos materiais”.¹³⁹ Quase um ano depois, em 5 de março de 1842, o Comandante das Armas de Pernambuco declarava ter contratado, pela quantia de noventa mil réis, “com Francisco Xavier Dias, dono da barcaça *Bella Flor Pernambucana*, a condução de três bocas de fogo de grosso calibre, do Forte do Pitimbú [litoral da Paraíba] para esta cidade”.¹⁴⁰

O transporte de armas e munições, de fato, não era coisa tão estranha assim às barcaças. Quando, em setembro de 1844, 45 barris de pólvora vindos do Rio de Janeiro à bordo da sumaca *Polaca* e com destino à província do Rio Grande do Norte chegaram ao porto do Recife e ficaram, por motivo desconhecido, ociosos nos depósitos do Arsenal da Marinha (a *Polaca* dera saída sem levar a dita carga), o Inspetor do Arsenal agira rapidamente: contratara Maximiano Gomes da Costa, mestre de barcaça, para conduzir à carga ao seu destino final, “pelo frete de 500 réis o barril”.¹⁴¹ Nestes serviços, a grande capacidade de carga das barcaças maiores e a relativa destreza que tinham para navegar ao longo da costa – sempre, à vela, e conectando pontos importantes da costa, de difícil acesso por outros meios – fazia com que as barcaças carregassem de tudo um pouco. Em 1840, a barcaça *Constância*, do mestre Antônio Henrique de Araújo, carregou até uma “ferramenta para abrir poços artesianos” a serviço da Repartição de Obras Públicas.¹⁴²

Durante o surto epidêmico de *cholera morbus* de 1856 na província de Pernambuco, por exemplo, também foi de barcaça que chegaram o socorro médico, os suplementos alimentares e as medicações às localidades de Rio Formoso e Barreiros, ambas localizadas próximas às margens do rio Una, na mata sul pernambucana, então profundamente afetada pelo vírus. Segundo o relatado pelo *Liberal Pernambucano* (periódico da oposição em Pernambuco), fora, na verdade, o presidente da província de Alagoas, e não o de Pernambuco, o primeiro a prestar auxílio: no final de março, quando soube “que os bons vizinhos da comarca do Rio Formoso já estavam em luta com o devastador inimigo”, o sr. José Antônio Saraiva decidira agir rapidamente, “fretou uma barcaça e convidou dois dos mais hábeis e corajosos acadêmicos, bem experimentados nas cenas representadas pelo *cholera* na Bahia e

¹³⁹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quinta-feira, 4 de março de 1841, p. 1. Parte do Governo da Província.

¹⁴⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 16 de março de 1842, p. 1, seção do Governo da Província.

¹⁴¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quinta-feira, 5 de setembro de 1844, p. 1.

¹⁴² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 22 de janeiro de 1840, p. 1. Parte do Governo da Província, expediente do dia 3 de janeiro [de 1840].

no Rio de Janeiro”. Na ocasião, a dita barcaça (cujo nome e mestre não foram informados) funcionara mesmo como uma “ambulância”: “uma ambulância provida dos mais enérgicos medicamentos, baetas e víveres”, acompanhados de “2 hábeis e dedicados enfermeiros, 2 praças da guarda nacional e 10 praças de polícia [além dos dois acadêmicos ‘bem experimentados’ no combate à epidemia]”.¹⁴³ Em abril do mesmo ano, fora o sr. George Pachett, “negociante inglês e bem conhecido nessa praça [do Recife]”, que remetera, dessa vez para a vila de Barreiros,

Uma barcaça carregada de gêneros alimentícios, grande porção de baeta, medicamentos e algum dinheiro, tudo com o louvável fim de socorrer gratuitamente a pobreza daquela infeliz freguesia, que há muito sofre os estragos da peste e da fome.¹⁴⁴

Em virtude da variedade dos serviços prestados, as barcaças afirmaram-se, pouco a pouco, como peças assaz importantes da engrenagem do poder público em Pernambuco: diante da precariedade dos caminhos terrestres locais e da ausência de ferrovias durante boa parte do século XIX, o transporte fluvial e a pequena navegação costeira eram a via natural para dar comunicação, auxílio e fiscalização às localidades mais distantes da província. Como as barcaças foram uma das poucas embarcações capazes de realizar este percurso levando cargas consideráveis (muitas vezes, pesadas demais para canoas, mesmo para as maiores, como veremos mais adiante) adquiriam um protagonismo fundamental também para as trocas econômicas em Pernambuco, levando o açúcar de exportação e muitos bens de primeira necessidade ao porto do Recife – principal centro consumidor e comercial da província – e trazendo bens de importação igualmente necessários de volta às vilas mais distantes do centro, uma boa parte, localizada em áreas de cana-de-açúcar, e próximas a algum rio razoavelmente navegável ou ao mar.

1. 3. 2 Jangadas

¹⁴³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, O Liberal Pernambucano, segunda-feira, 24 de março de 1856, p. 1.

¹⁴⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, O Liberal Pernambucano, quarta-feira, 10 de abril de 1856, p. 2.

A jangada é um tipo tradicional de embarcação de pequeno porte até hoje encontrado nos litorais de Pernambuco, Alagoas, Rio Grande do Norte, Ceará e Maranhão. Segundo Luís da Câmara Cascudo, a primeira menção às jangadas se deu ainda em 1500, na carta de Pero Vaz de Caminha, quando Caminha registrou a existência de “almadias” (um tipo de embarcação comumente encontrada na costa ocidental da África) em que os povos nativos costumavam ir pescar nos rios e no mar interno do litoral, “às quais não são feitas como as que eu já vi, somente são três traves atadas juntas e ali se metiam quatro ou cinco [pessoas]”¹⁴⁵. Estas primeiras jangadas indígenas, também referendadas nos seiscentos e setecentos como *igapebas* ou *piperis*, eram embarcações bastante simples: como bem observou o autor da carta de descobrimento, eram construídas a partir da amarração de três ou quatro grossos paus de madeira, compridos e retilíneos, que conformavam a existência de uma pequena balsa que, em águas calmas, eram facilmente navegadas com o auxílio de um varão. Pero de Magalhães Gandavo, escrevendo na década de 1570, foi um dos primeiros cronistas a usar a nomenclatura que se consagrou, ao registrar que os povos locais

se sustentam do muito marisco e peixes que vão pegar pela costa em jangadas, que são uns três ou quatro paus pegados nos outros e junto de modo que ficam à maneira dos dedos da mão estendida, sobre os quais podem ir duas pessoas ou mais se forem os paus, porque são mui leves e sofrem muito peso em cima d’água.¹⁴⁶

Desde estes primeiros registros, portanto, a existência da jangada esteve intimamente associada à prática de atividades pesqueiras. No século XIX, como veremos, este vínculo não se quebrou, apesar das jangadas do período terem apresentado modificações estruturais importantes em relação às primeiras *igapebas*. Muitas cresceram de tamanho: Magna Milfont registrou jangadas de até 20 paus em Recife, medindo 1,5 m de largura por 5 m de comprimento, entre os anos de 1835-1860.¹⁴⁷ As diferenças no seu modo de construção, por sua vez, lhes deram maior capacidade de carga, estabilidade e navegação, o que também tornou seu uso muito recorrente nas demandas da pequena navegação costeira e do tráfico interno do porto na província de Pernambuco – como ressaltado na primeira parte deste capítulo, nos oitocentos, os ancoradouros internos do Recife apresentaram problemas estruturais graves que impeliavam os navios de grande porte a largarem âncora em sumidouros

¹⁴⁵ CAMINHA, Pero Vaz de. apud CASCUDO, Luís da Câmara. Jangada e carro de boi. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Jornal do Commercio* (RJ), Domingo, 23 de março de 1941, p. 5.

¹⁴⁶ GANDAVO, Pero Magalhães. Apud SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001. p. 51.

¹⁴⁷ MILFONT, Magna Lícia. *Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2003. p. 10.

externos à linha de arrecifes, conferindo, desse modo, uma importância crucial ao trabalho de pequenas embarcações, como jangadas, botes e catraias, nas atividades de baldeação de cargas, pessoas e na estiva de mercadorias.

A forte presença das jangadas no porto do Recife impressionou os viajantes estrangeiros que visitaram Pernambuco durante o século XIX. Foi anteriormente mencionado, por exemplo, que uma das primeiras cenas registradas por Henry Koster ao se aproximar da capital pernambucana, em 1809, foi a das jangadas “*sailing about in all directions*” (‘vogando [ou navegando] em todas as direções’). Koster, na ocasião, achou as jangadas umas “embarcações grosseiras”, mas, curiosamente, não deixou de registrar com grande precisão os elementos constitutivos da jangada oitocentista:

São simples balsas, formadas de seis peças, duma espécie de madeira leve, ligadas ou encavilhadas juntamente, com uma grande vela latina, um pagaio [remo] que serve de leme, uma quilha que se faz passar entre as duas peças de pau, no centro, uma cadeira para o timoneiro e um longo bastão bifurcado no qual suspendem o vaso que contém água e provisões. O efeito que produzem essas balsas grosseiras é tanto maior e singular quanto não se percebem, mesmo a pequena distância, senão a vela e os dois homens que as dirigem. Singram mais próximos do vento que outra qualquer espécie de embarcação.¹⁴⁸

A vela latina, triangular e geralmente feita de algodão; uma quilha ocasional, metida entre as estacas centrais da jangada, que dava estabilidade e permitia, quando virava a embarcação, que ela fosse rapidamente reaprumada; um banco, geralmente ocupado pelo mestre; um remo (ou ‘pagaio’), amarrado à popa da embarcação, que servia de leme e permitia maior precisão de navegação; por último, indicando a especialização de algumas jangadas na estiva e baldeação do porto, um “longo bastão bifurcado no qual suspendem os vasos com água e provisões”: a descrição de Koster assinala, de maneira muito eficaz, as principais modificações introduzidas nas jangadas entre os séculos XVI a XIX.

Na opinião de Luiz Geraldo Silva, a maior parte destas modificações em relação às jangadas nativas dos seiscentos decorreu “da experiência e da cultura tradicional dos pescadores e marinheiros portugueses”, que segundo o autor,

¹⁴⁸ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 80.

viram na jangada um meio condizente com a exploração do mar alto do Nordeste, no qual a plataforma continental estreita, cheia de pedras calcárias e canais parece se adaptar ao fundo chato da primitiva embarcação indígena.¹⁴⁹

Apesar de Silva ter ressaltado a forte presença de ‘homens do mar’ portugueses entre as primeiras comunidades de pescadores estabelecidas no ainda povoado do Recife, no início do século XVI, ponto importante para outra parte desta discussão, lhe faltou documentação para afirmar com precisão de que elementos da cultura marítima local partiram tais modificações nas estruturas das jangadas.

Independente de suas origens culturais, as características da jangada oitocentista lhes permitiram navegar além dos rios e das áreas de estuário originalmente frequentadas pelas igapebas indígenas: no século XIX, elas ganharam o ‘mar alto’, isto é, através das novas modificações, especialmente da introdução da vela e do leme, as jangadas passaram a navegar com grande desenvoltura e velocidade entre as praias e os portos do litoral de Pernambuco. Koster não foi o único a ficar impressionado com o “efeito singular” que velejavam: em novembro de 1816 o francês L. F. Tollenare, que também realizou uma rica descrição material da embarcação, registrou que “as jangadas se aproximam muito mais do vento do que as embarcações de quilha, viajam com uma rapidez admirável, e não é raro, dizem, vê-las percorrer 10 milhas em uma hora [aproximadamente, 16 km]”.¹⁵⁰ “Quem tiver pressa, frete uma jangada”: era o que declarava um correspondente da Paraíba em abril de 1854 para os mais ávidos e ansiosos por notícias e cartas dos portos do Sul.¹⁵¹

De fato, em ocasiões de bons ventos, a velocidade que as jangadas à vela podiam imprimir na navegação da costa lhes dava papel importante em situações de emergência: em abril de 1832, por exemplo, no desenrolar dos acontecimentos da Cabanada (1832-1835), o comandante militar da fortaleza de Tamandaré, sr. Antônio Francisco da Silva Magalhães, enviou um ofício ao Comandante das Armas de Pernambuco, sediado em Recife, requisitando reforços de praças, munição e 100 armas novas para atuar na repressão aos cabanos – que

¹⁴⁹ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001. p. 51.

¹⁵⁰ “As jangadas se compõem de três pedaços de madeira de 12 a 15 pés de comprimento e 8 a 9 polegadas de largura, apenas esquadriados e ligados por travessas, uma delas é munida de um buraco no qual se implanta o mastro, que suporta uma vela triangular de algodão; na outra há um pequeno banco, de dois pés de altura, sobre o qual se acocora o piloto, a fim de colocar-se um pouco ao abrigo das vagas que a todo instante alargam a embarcação. Uma estaca fincada atrás do mastro serve para suspender o saco de farinha e o cabaço de aguardente”. TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 20-21.

¹⁵¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quinta-feira, 27 de abril de 1854, p. 2. Interior - Correspondência do Diário de Pernambuco. Província da Paraíba, 27 de abril de 1854.

tinham seu foco de atuação na região fronteira entre o litoral sul de Pernambuco e a província de Alagoas. O sr. Joaquim José da Silva Santiago, Comandante das Armas, admitiu que não tinha como enviar “as 100 [armas] que pede por não as haver por ora”; porém, diante do caráter de urgência do pedido, fez sair “com toda brevidade” do porto do Recife “uma jangada com 10 arrobas de pólvora, conduzida por um oficial, [...] e 17 armas para ficarem no lugar das que lá estavam desconcertadas”.¹⁵²

Em setembro de 1858, quando o vapor *Princeza Joinville*, da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, encalhou nos baixos de areia das praias da freguesia de Goiana, litoral norte de Pernambuco, e precisou ser remetido rapidamente um aviso e um pedido de socorro para a Capitania dos Portos, cuja sede ficava no porto do Recife, também foi à jangada à vela que apelou o sr. José Francisco de Souza, juiz de paz de Tejucupapo – que pagara cinquenta mil réis do próprio bolso a um jangadeiro de nome desconhecido pelo serviço e, dois anos depois, continuava pedindo ressarcimento aos agentes da Companhia de Paquetes a Vapor.¹⁵³ Dois anos depois, no final de janeiro de 1860, foi o capataz da Ilha de Itamaracá que, “por intermédio de um jangadeiro”, enviou um comunicado urgente ao então capitão do porto de Pernambuco, o sr. Fernando Vieira da Rocha, informando que na tarde do dia 26 de janeiro “encalhara nos baixos de Goiana um navio de três mastros que se julga[va] português”, o que Vieira da Rocha “tomou logo as mais ativas providências para mandar ao lugar do sinistro os socorros necessários”.¹⁵⁴

As jangadas, contudo, não foram utilizadas somente em ocasiões de emergência ou para prestar socorro a embarcações naufragadas, afinal, para elas, existiam outros usos possíveis no litoral de Pernambuco. Como se tem demonstrado, ela podia ser muito útil ao tráfico interno do porto e muitos agentes e lojas comerciais sediados no Recife (e, portanto, dependentes do problemático ancoradouro local) sabiam disso. A *Luttkens & Cia.*, por exemplo, localizada na rua da Cruz, nº 60, freguesia portuária do Recife, em março de 1835, muito provavelmente, preocupada com a execução dos serviços de baldeação portuária de suas mercadorias, estava interessada em comprar “uma jangada completa das maiores, que possa servir para carregar caixas de açúcar, como também a necessária madeira para outras

¹⁵² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 29 de maio de 1832. Seção Oficial – Comando das Armas. p. 1.

¹⁵³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 24 de outubro de 1860, Parte Oficial, Governo da Província, p. 1.

¹⁵⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sábado, 28 de janeiro de 1860, p. 2.

duas jangadas”.¹⁵⁵ As jangadas também podiam atuar no serviço dos correios e no transporte de pequenas cargas entre as localidades litorâneas: em 1821, Maria Graham teve sua atenção despertada por uma “jangada, na qual intrépidos marinheiros brasileiros [...] se aventuram no mar, transportando em segurança cargas de algodão, outras mercadorias e, em caso de necessidade, cartas de despachos” por grandes distâncias marítimas.¹⁵⁶

Ocasionalmente, e não só em fugas e emergências, a jangada também servia ao transporte de passageiros entre as diversas praias e vilas do litoral: foi a bordo de uma jangada que o botânico escocês George Gardner, em 1837, viajou de Recife a Pau Amarelo e daí à Ilha de Itamaracá, no litoral norte da província, por exemplo. Gardner, mais um estrangeiro a achar “muito singular esta espécie de barca”, admitira na ocasião que “se não me houvessem garantido que, primitiva como é, oferece perfeita segurança, decerto eu relutaria em tomá-la”.¹⁵⁷

Na maioria das vezes, a atuação das jangadas na navegação marítima costeira ficava circunscrita à sua província de origem, afinal, velejar em mar aberto numa pequena balsa encavilhada com uma vela podia ser perigoso – aliás, como notara as impressões acima de Gardner. Observando as constantes subidas e descidas que as jangadas do porto do Recife faziam quando navegavam contra as ondas, Tollenare, por exemplo, notou que o movimento da embarcação oferecia “um aspecto muito divertido para o espectador”; para os tripulantes, porém, “devia ser uma navegação muito penosa, por quanto a cada movimento das ondas as vi ficarem submersas”.¹⁵⁸ Apesar do risco que a navegação em alto mar oferecia às jangadas, muitas vezes, elas foram protagonistas de histórias impressionantes durante os oitocentos, cortando longas distâncias marítimas e atingindo pontos bastante distantes de seus locais de origem.¹⁵⁹

Em 1806, por exemplo, José de Barros Vieira, morador na Subaúma, distrito da Torre, no litoral norte da província da Bahia, homem humilde, que vivia “de plantar mandiocas e

¹⁵⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quarta-feira, 11 de março de 1835, p. 4.

¹⁵⁶ GRAHAM, Maria. Diário de uma viagem e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823. São Paulo: Nacional, 1956. p. 108.

¹⁵⁷ GARDNER, George. O Recife, Olinda, Itamaracá e arredores. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) A paisagem pernambucana. Série Descobrimentos – n° 3. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes. p. 149.

¹⁵⁸ TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Op. cit. p. 21.

¹⁵⁹ Ver, por exemplo, a incrível história de quatro pescadores que no início da década de 1940 saíram da praia de Iracema, cidade de Fortaleza, no Ceará, à bordo de uma jangada e se encaminharam para o Rio de Janeiro, então capital do Brasil, para levar ao conhecimento público as reivindicações de sua categoria. ABREU, Berenice. O raid da Jangada São Pedro: Pescadores, Estado Novo e Luta por Direitos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói: UFF, 2007.

fabricar farinhas, [e] que em sua jangada” costumava levar e trazer seus produtos para o porto de Salvador, foi intimado pelo Sargento do Distrito da Torre “para na referida jangada conduzir José Bento, alferes do Regimento do mesmo Distrito, para a cidade de Pernambuco [Recife]”. Segundo o que foi acordado, José Vieira teria o frete da viagem pago quando a jangada chegasse em seu destino, o que o jangadeiro, “apesar do grande prejuízo de mais de 60\$ réis nas farinhas que deixou de conduzir”, assentiu. Quando chegou no porto do Recife, entretanto, por algum motivo José Vieira não foi pago pelo dito alferes o que o obrigou a “sustentar-se à sua custa” na viagem de volta à Bahia. A descrição que fizera o dito jangadeiro de seu retorno dá uma boa noção da dificuldade de se enfrentar percursos marítimos mais longos a bordo de uma jangada em tempos de ventos fortes e mar brabo (mesmo de uma das grandes, como devia ser a do jangadeiro baiano):

Na [viagem de] volta, além de sustentar-se a sua custa, arriscou a sua vida, pois que pelo tempo invernosos que sobreveio, andou quase naufragante três dias sem comer, nem beber, até que por mercê do céu veio ao porto com grande trabalho.

Na história narrada por José Vieira, a parte mais revoltante vem ao final: mesmo depois de “grande trabalho” – a viagem de ida e volta durara 15 dias, segundo o depoimento – ele não fora pago, nem pelo alferes, nem por outrem. Por isso (e para a felicidade dos historiadores), ele narrou, em 6 de outubro de 1806, uma carta-requerimento ao Sargento-Mor do distrito da Torre suplicando-lhe seu pagamento e deixando para posteridade o registro escrito dessa história.¹⁶⁰

Outra história impressionante é a de Manoel dos Passos Reis. Em janeiro de 1854, quando cumpria pena de trabalho compulsório como sentenciado no presídio de Fernando de Noronha, Manoel partira sozinho da ilha a bordo de uma jangada, “com risco de vida”, em direção à capital da província, “a fim de levar a notícia da sedição que naquela ilha planejava o criminoso Vicente Ferreira de Paula”, temido líder dos Cabanos, então preso em Fernando de Noronha.¹⁶¹ Manoel não agira por vontade própria: obedecia ordens do comandante da Ilha, que, pela jangada, remetia ofícios e pedidos de socorro e munição à presidência da província de Pernambuco. Segundo o que foi apurado por Bento da Cunha Figueiredo, então presidente,

¹⁶⁰ Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Colonial, Cartas ao Governo, Maço 208. Pela informação do S. Mor. Junto a este fará Vossa Excelência o que for servido. Quartel da Torre, 6 de outubro de 1806. Antônio Joaquim Pires de Carvalho Albuquerque. apud ANDRADE, Urano. Blog Pesquisando a História, disponível em: <https://uranohistoria.blogspot.com.br/2015/03/da-bahia-pernambuco-de-jangada.html>, último acesso 02.12.2016.

¹⁶¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. O Liberal Pernambucano, segunda-feira, 27 de março de 1854, p. 2.

Vicente Ferreira de Paula havia aliciado perto de noventa sentenciados para no dia 22 de janeiro [de 1854], na ocasião da missa, surpreenderem os destacamentos, assassinar o comandante [do presídio de Fernando de Noronha] e mais algumas pessoas, apossarem-se da ilha e depois embarcarem-se no transporte [vapor] *Pirapama* para irem desembarcar em São-Miguel, na província das Alagoas, internarem-se nas matas.¹⁶²

A velocidade com que a jangada velejada por Manoel Reis trouxera o pedido de socorro à capital da província fora de grande valia: assim que soube das notícias, Cunha Figueiredo remeteu à ilha o vapor de guerra *Paraense*, levando munição e tropa, “que chegou muito a tempo de tranquilizar os espíritos dos habitantes da ilha”.¹⁶³ O ato do jangadeiro, que só seguia ordens, foi tido pelo poder provincial como de grande bravura: ainda lhe faltavam 20 anos de prisão a serem cumpridos que, depois de sua denúncia, foram prontamente perdoados e Manoel Reis liberado da pena.¹⁶⁴

Não fora a primeira vez, entretanto, que alguém se aventurara a enfrentar os perigos da travessia entre a ilha de Fernando de Noronha e a costa a bordo de uma jangada. Dois anos antes, em março de 1852, Joaquim de Sant’Anna, Pedro Francisco das Chagas e mais um terceiro companheiro (de nome não informado) “chegaram em uma jangada” no porto de Aracaty, província do Ceará, depois de fugidos do mesmo presídio. A tentativa de fuga em rota tão sujeita a catástrofes só acabou bem para um deles, Pedro Francisco das Chagas, que se evadira antes que as autoridades locais percebesse o que se passava: Joaquim foi preso no mesmo porto de Aracaty, onde aportou a dita jangada, e o terceiro tripulante teve fim ainda mais trágico, pois não sobreviveu à travessia.¹⁶⁵ A velocidade com que velejava e a facilidade de adentrar as barras do litoral pernambucano, desse modo, propiciou um uso ocasional da jangada em diversos setores da economia e da vida social em Pernambuco, especialmente em situações extraordinárias de emergências, que exigiam resposta e comunicação rápida entre os agentes da repressão e administração pública oitocentista. Do outro lado, como na história dos sentenciados fugitivos, as jangadas também foram largamente utilizadas por pessoas em conflito com a lei, escravos em fuga, ladrões, contrabandistas e toda uma sorte de criminosos. Não só as jangadas: como veremos no capítulo 2, as barcaças e canoas também foram

¹⁶² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, 2 de março de 1854, p. 1. Parte Oficial, Governo da Província. Relatório que no dia 1 [de março] por ocasião da abertura da Assembleia Provincial, relatou o Exm. Sr. Presidente da Província o conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo.

¹⁶³ Relatório que no dia 1 [de março] por ocasião da abertura da Assembleia Provincial, relatou o Exm. Sr. Presidente da Província o conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo. Op. cit.

¹⁶⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. O Liberal Pernambucano, segunda-feira, 27 de março de 1854, p. 2.

¹⁶⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 5 de março de 1852, p. 2.

protagonistas de diversas atividades clandestinas entre os rios e os portos do litoral de Pernambuco.

As histórias narradas acima não eram, porém, atividades diariamente exercidas por jangadeiros: mesmo após todas as modificações técnicas, a jangada oitocentista se mantivera corriqueira e intimamente associada à pesca artesanal, do mesmo modo que as jangadas indígenas descritas pelos cronistas dos séculos XVI e XVII. Como demonstrou Luís da Câmara Cascudo em seu estudo seminal e pioneiro sobre o tema, *Jangada, uma pesquisa etnográfica* (1957), ela foi elemento central da cultura marítima e pesqueira desenvolvida entre as comunidades litorâneas do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e norte da Bahia.¹⁶⁶ Nesse sentido, nas palavras do antropólogo potiguar, “a jangada sempre constituiu embarcação de pescaria”.¹⁶⁷ Para Cascudo, foi o século XVIII o “século do povoamento nordestino [...], a fase em que nascem os povoados de pescadores em sua maioria, olhando a pancada do mar”, o período em que se definiu contornos culturais mais claros entre as comunidades pesqueiras da costa setentrional brasileira.¹⁶⁸

No século XIX, a intimidade entre esta embarcação e a pesca é facilmente notada nas seções de compra e venda dos periódicos, que, não raro, anunciavam ofertas em que jangada, linhas, redes e utensílios de pesca em geral eram vendidos de maneira conjunta: em 11 de novembro de 1836, “no sobrado pegado à Nossa Senhora do Pilar em Fora de Portas [no Recife]”, vendia-se “uma jangada nova com todos os aparelhos, e tem linhas de pesca que dá para dois pescadores”; ou em 28 de setembro de 1839, “na rua do mundo Novo, nº 25 e 26”, vendiam-se “três malhos de pescaria de tainha, com todos os seus pertences, e uma jangada grande de carregar 10 pipas”¹⁶⁹. As características de construção e de navegação da jangada oitocentista lhes conferiam, assim, grande adaptabilidade às condições de pesca no litoral pernambucano, pois, além de velejarem com segurança em mar aberto, também navegavam muito bem com o auxílio do remo e (sempre que a profundidade permitia) da vara, nos locais de ventos francos ou inexistentes – o que lhes dava acesso às zonas de estuário e aos portos fluviais internos do litoral da província, eventualmente adentrados por jangadeiros.

¹⁶⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. *Jangada: uma pesquisa etnográfica*. 2ª ed. São Paulo: Global, 2002.

¹⁶⁷ CASCUDO, Luís da Câmara. *Jangada e carro de boi*. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Jornal do Commercio* (RJ), Domingo, 23 de março de 1941, p. 5.

¹⁶⁸ CASCUDO, Luís da Câmara. *Jangada: uma pesquisa iconográfica*. Op. cit. p. 73.

¹⁶⁹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Diário de Pernambuco*, 11 de novembro de 1836, p. 2. Seção Vendas; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Diário de Pernambuco*, 28 de setembro de 1839, p. 4.

Não por acaso, em Pernambuco, estas embarcações especializaram-se tanto na pesca interna, nos mares situados entre a linha continental e a barreira de arrecifes do litoral, feita geralmente através do uso de redes (destaque para as tarrafas e as redes de arrasto); quanto na pescaria ‘de alto’, em mar aberto, distante da costa, onde as jangadas veleiras costumavam fazer suas maiores capturas, pelo emprego de linhas compridas, munidas de anzóis em suas pontas.

Maiores os peixes, maiores os riscos: era justamente na pescaria de alto, quando costumavam passar dias distantes de casa, aventurando-se a longas distâncias da costa em busca dos melhores ‘pesqueiros’ (isto é, dos melhores locais para captura de peixe), que os jangadeiros sofriam as piores catástrofes. Em 19 de agosto de 1853, pelas 10 horas da manhã, “um pardo forro de nascença” de nome Manoel Francisco Teixeira, 20 anos, e o “[escravo] crioulo Lourenço”, morador em Olinda, “saíram da praia do Janga, onde residiam, para irem à pesca, como costumava[m]”. Estes dois companheiros, muito provavelmente, eram pescadores do alto, porque demorou muitos dias até alguém começar a se preocupar com a falta dos dois: só em 18 de setembro, um mês depois do ocorrido, fez-se um comunicado público no *Diário de Pernambuco* pedindo encarecidamente “que no caso de que apareça em alguma das praias do mesmo litoral algum cadáver, se dignem [...] dar publicidade para que chegue ao conhecimento de suas famílias”, que, segundo a publicação, achavam-se “consternadas”.¹⁷⁰ Em agosto de 1864, o jangadeiro Antônio Calixto do Nascimento pescava sozinho na altura da praia de Ponta de Pedras, litoral da freguesia de Goiana, e “quando já ia a caminho da praia”, seu barco virou “com o mau tempo” que fazia. O corpo do jangadeiro chegou ao Recife cinco dias depois, trazido pelo palhabote *Sobralense*, que recorrera seu corpo à bordo, já desfalecido, no mar ao norte do Recife.¹⁷¹

Uma observação dos dados relativos às embarcações pesqueiras matriculadas na Capitania dos Portos de Pernambuco em 1847 dá uma boa noção do protagonismo que tinham as jangadas nas atividades de pesca local. Na listagem, as embarcações foram divididas em dois grupos: os barcos que faziam a pesca “dentro da barra” e os que a faziam “fora da barra”. Nos barcos matriculados na pesca interna, onde tinham as canoas como únicas concorrentes, as jangadas compunham 64% da amostra (27 jangadas contra 15 canoas, num total de 42 embarcações listadas). Na pescaria de ‘alto’, “fora da barra”, por sua vez, as jangadas eram as

¹⁷⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Diário de Pernambuco*, quarta-feira, 18 de setembro de 1853, p. 4.

¹⁷¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, *Diário de Pernambuco*, 22 de agosto de 1864, p. 1.

verdadeiras rainhas dos mares locais: num número de 152 matriculadas, compunham nada mais nada menos que 100% da amostra – ou seja, eram as únicas a se aventurar na pesca em mar grande.¹⁷²

Embora seja verdade que os arrolamentos marítimos feitos pelas Capitânicas de Portos do Império não fossem plenamente confiáveis (as Capitânicas, implementadas na década de 1840, tiveram grande dificuldades de atuação, como veremos na segunda parte do capítulo 2), os dados nos permitem facilmente inferir a importância do trabalho das jangadas para a economia local. Afinal, nas comunidades litorâneas das províncias do Norte do Império, os peixes compunham parte essencial da alimentação de grande parte da população, e eram as jangadas que levavam os homens que traziam os peixes do mar. Pero Gândavo, ainda no século XVII, afirmou que era

tão grande a cópia do saboroso e sadio pescado que se mata assim no mar alto, como nos rios e baías desta província [...] que esta só fertilidade bastará a sustenta-los abundantíssimamente, ainda que não houvesse carnes de outro gênero de caça na terra.¹⁷³

“Cavala-pernambucana, cioba, carapeba, tainha”: estes eram os “aristocratas das águas do Nordeste” das memórias de Gilberto Freyre, os peixes mais consumidos e desejados pelas pessoas de posse em Pernambuco.¹⁷⁴ Alguns destes tinham pesca bastante longa e tradicional na região. Escrevendo no século XVII sobre a pesca da ‘tainha’ no litoral da Paraíba, por exemplo, Elias Herckmans notou que muitos homens locais

fazem vida somente da pesca [...]. Pescam de agosto a fevereiro e março uma espécie de peixe chamado teynkes [tainhas], que os nossos chamam ‘harder’. Deita-se-lhe um pouco de sal e seca-se ao sol; todos os moradores da terra dela se alimentam e sem isto os engenhos não poderiam manter-se.¹⁷⁵

No século XIX, a maior parte dos peixes consumidos em Recife e Olinda era capturada nas próprias praias do litoral e vendida diretamente nas cidades. Rita de Cássia,

¹⁷² Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Ministerial Reports (1821-1960): Marinha. Relatório do ano de 1847, ministro sr. Manuel Felizardo de Sousa e Mello. Anexo nº 12. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o ano findo de 1847, em conformidade com o art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos, de 19 de maio de 1846.

¹⁷³ GÂNDAVO, Pero de Magalhães. História da província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil. Apud ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007. p. 39.

¹⁷⁴ FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. p. 69.

¹⁷⁵ HERCKMANS, Elias. Descrição Geral da Capitania da Paraíba [1639]. In: MELLO, José Antonio Gonsalves de. (org.) Fontes para a história do Brasil holandês, vol. I. Recife: Parque Histórico Nacional dos Guararapes, 1981. p. 96.

estudiosa da história social das praias em Pernambuco, lembra que para o comércio de peixe funcionar bem “era preciso não só manter ativas as unidades produtoras do pescado nos rios, mares, estuários e lagoas, como também estabelecer redes de circulação eficazes [para estas mercadorias]”.¹⁷⁶ Neste quadro, tiveram atuação muito particular os ‘pombeiros’: homens e mulheres que viviam do comércio ambulante, no qual o pescado compunha parte importante de seus produtos diários, e, não por acaso, foram figuras muito presentes nos mercados de peixes do Brasil oitocentista.

Os pombeiros e pombeiras foram alvo constante de queixas dos moradores de Olinda e Recife: em meados de março de 1857, por exemplo, um correspondente do Diário de Pernambuco tivera oportunidade de “dar um passeio em Fora de Portas” e observara “o que ali se passa acerca dos pescadores”.¹⁷⁷ A freguesia de Fora de Portas situava-se no istmo de praia que liga a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, no Recife, à cidade de Olinda. Segundo Luiz Geraldo Silva, desde o século XVI, ainda incorporada ao pequeno povoado dos ‘Arrecifes’ (que daria origem à capital da província), Fora de Portas fora, em território pernambucano, “o lugar por excelência de moradia ou permanência dos homens do mar”, um local de frente para a praia, onde se estabelecera historicamente várias aldeias de morada dos pescadores.¹⁷⁸ Pois bem: chegando em Fora de Portas, o dito correspondente dirigiu-se a “uma jangada que aportava à praia e, como que procurando comprar alguns peixes, indagamos se havia e se nos vendiam”, o que o jangadeiro respondeu assertivamente. Quando lhe foi informado o preço do pescado, entretanto, o narrador da história assustou-se, e atribuiu este “escandaloso abuso” à atuação de “celerérrimos atravessadores” que já se achavam por perto:

qual não foi a nossa admiração ao ouvirmos o preço que se nos pediu, embora a reclamação que fizemos de não ser [os peixes] para negócio de nada valeu, porque os celerérrimos atravessadores ali se acharam a quem somente o peixe é vendido para dest’arte nos oprimirem. Rogamos, pois, ao sr. Inspetor de Quarteirão daquele lugar, que dê seus passeios de vez em quando, para evitar esse escandaloso abuso que ali se dá.¹⁷⁹

A pescaria em jangadas não era, entretanto, a única maneira de capturar os frutos do mar no litoral de Pernambuco: nos mangues, pescavam-se camarões, pitus, aratus e outras

¹⁷⁶ ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007. p. 45.

¹⁷⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 12 de março de 1857, p. 2.

¹⁷⁸ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 40.

¹⁷⁹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 12 de março de 1857, p. 2.

espécies de bom valor comercial no Recife, como também caranguejos e guaiamuns, mais comumente consumidos pelas classes pobres locais; no litoral, a existência dos currais, armadilha de origem indígena que se proliferou pelas províncias de Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco durante o século XVIII, também se fazia muito presente e comumente era foco de grandes disputas entre pescadores, proprietários das praias e poder público local.¹⁸⁰ A jangada era, entretanto, a principal ferramenta de pesca na província de Pernambuco: sem ela, não haveria peixes nos mercados das cidades e grande parte da população não teria suas necessidades básicas de consumo atendidas. Por isso, foi na pescaria que residiu o principal fator de importância da jangada para a economia local, especialmente para o abastecimento do mercado interno.

1. 3. 3 Canoas em Recife e Olinda

O leitor atento notará que, até agora, pouco se falou sobre a navegação nos rios das duas principais cidades da província de Pernambuco, Recife e Olinda. O motivo é bastante simples: no século XIX, tanto as jangadas quanto as barças foram embarcações que tiveram sua área de atuação definida em função da configuração física assumida pelo litoral pernambucano; estas embarcações, veleiras que eram, aproveitaram-se da existência de um grande número de portos litorâneos em Pernambuco e tornaram-se especialistas na pequena navegação costeira, articulando, pelo mar, as praças comerciais e os centros de poder das províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Na navegação fluvial pernambucana, apesar de terem tido sua área de navegação limitada aos trechos dos rios diretamente influenciados pelas enchentes da maré, as barças também cumpriram papel importante às necessidades de consumo e escoamento interno de pequenas vilas situadas nas zonas locais de estuário, cuja boa parte crescera arrodada de plantações de cana-de-açúcar:

¹⁸⁰ “Acham-se na terra diferentes castas de caranguejo, que são verdadeiro sustento dos pobres, que vivem nela e dos índios. Naturais e escravos de Guiné, pela muita abundância que há deles e pouco trabalho que dão em se deixarem tomar”. ABREU, Capistrano. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Salvador: Progresso, 1956; Ver, também: SILVA, Luiz Geraldo. Cap. 4 – Jangadas e currais, seção ‘Um mar de conflitos’. In: SILVA, L. G. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 81-118.

Rio Formoso, Sirinhaém, Ipojuca, Cabo, Itamacará, Goiana, entre outros; todos estes distritos açucareiros valiam-se do trabalho das barçaças para uma ligação regular ao principal centro econômico e comercial da província, o porto do Recife.

Em Olinda e Recife, todavia, a barçaça e a jangada tiveram importância histórica secundária no transporte fluvial local diante do papel assumido pela pequena canoa de rio no desempenho de funções tão essenciais à reprodução da vida e do espaço urbano das duas cidades. Ao contrário das barçaças e jangadas, embarcações particulares à costa setentrional do Brasil e cujos usos e modos de construção definiram-se entre os séculos XVII e XIX, a canoa tem uma existência histórica e geográfica bem mais longa, de uso quase universal, e é considerada por alguns estudiosos das artes navais como um dos primeiros tipos de embarcações construídas pelo homem.¹⁸¹ Em 1479, por exemplo, Eustache de La Fosse, cronista flamengo natural de Tournai, observara em Serra Leoa, na África Ocidental, um tipo de embarcação nativa que ele descreveu de “almadia”, construídas à semelhança das canoas pernambucanas:

Pequenos barcos compridos e estreitos muito bem construídos e feitos duma única peça [de madeira], aguçada à frente e atrás, levando cada uma três ou quatro pessoas, quando muito; vão de joelhos e remam com um pau de uma alna comprido, tendo na ponta uma pá alongada ou quadrada que permite a navegação¹⁸².

Bronislaw Malinowski, antropólogo anglo-polonês, autor d’*Os argonautas do Pacífico Ocidental* (1922), um dos trabalhos pioneiros da etnografia mundial, foi outro a ressaltar a existência de “excelentes tipos de canoas de navegação em alto mar” entre os habitantes das ilhas ao sul do Pacífico Ocidental (por ele estudados no início do século XX).¹⁸³ Malinowski demonstrou que através destas canoas de mar, também construídas a partir de grandes troncos de madeira escavados ao centro, povos como os Motu de Port Moresby e as tribos do Golfo da Papua, em Nova Guiné, estabeleceram rotas comerciais de grande importância local nos mares do Pacífico.¹⁸⁴

¹⁸¹ Ver: CÂMARA, Almirante Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. São Paulo: Companhia da Editora Nacional, 1937. Canôas, p. 54-55; SILVA, Luiz Geraldo de. A faina, a festa e o rito. Op. cit. p. 135-136.

¹⁸² DE LA FOSSE, Eustache. *Voyage à la côte occidentale d’Afrique, 1479-1480*, apud SILVA, L. G. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001. p. 136.

¹⁸³ MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do Pacífico Ocidental* [1922]. Coleção Os Pensadores. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

¹⁸⁴ MALINOWSKI, Bronislaw. Os argonautas do Pacífico Ocidental – Introdução, método e alcance desta investigação. In: *Ethnologia*, n. s., n° 6-8, 1997, p. 17-37.

A prática de se munir de um tronco de árvore, escavá-lo, afila-los nas pontas, providenciar um remo ou um grande varão (preferencialmente, de madeira dura) e a bordo destes troncos partir para viagens em rios, lagoas, ou mares, desse modo, parece ter tido uma existência global, quase universal, entre povos ribeirinhos ou que viveram próximo ao mar. A origem da denominação ‘canoa’, porém, está intimamente ligada à história da conquista e exploração das Américas, onde esta embarcação também apresentou dimensões e usos históricos bastante distintos. Num dos primeiros registros formais do significado do termo, por exemplo, o *Dictionnaire Caraibe François*, de 1665, definiu as canoas como “*les gallions des sauvages*” [‘os galeões dos selvagens’], comparando as grandes pirogas do Caribe (através das quais os povos nativos navegavam em alto mar sem dificuldades) aos galeões europeus, navios com grande capacidade de carga, de três ou quatro mastros, muito utilizados em guerras navais entre os séculos XVI e XVIII.¹⁸⁵

Diferentemente das grandes canoas encontradas no Caribe ou no sul do Pacífico ocidental, a canoa indígena da América portuguesa, de existência disseminada por quase todo o litoral brasileiro, esteve mais diretamente associada à pequena navegação fluvial: embarcação de fundo chato e porte pequeno que era, adentrava apenas ocasionalmente os mares e os estuários internos do litoral, e fora utilizada por povos indígenas locais em situações de paz e de guerra. O vocabulário português latino do padre Raphael Bluteau, publicado em 1712, as definira da seguinte forma:

Canoa ou canôa – embarcação de que usam os gentios da América para a guerra, de que mais se aproveitam os moradores para o serviço, pela pouca água que demandam e pela facilidade com que navegam. Cada qual se forma de um só pau, comprido e boleado, a que tirada a face de cima, arrancam o âmagô e fica a moda de lançadeira de tear, e capaz de vintes ou trinta remeiros.¹⁸⁶

No litoral setentrional brasileiro, a canoa esteve presente desde os primeiros contatos dos portugueses com os povos locais. Os caetés, povos nativos que circulavam nas matas costeiras entre Alagoas, Pernambuco e Itamaracá, por exemplo, utilizaram-se largamente da navegação em pequenas canoas e jangadas para combater conquistadores estrangeiros, como

¹⁸⁵ “*Canáoa piraugue, sont les gallions des Sauvages, ils sont longs de soixante pieds, plus ou moins, rehaussez de planches, que contiennent des équipages de cinquante à soixante hommes et plus, larges de huit ou dix pieds par le milieu, avec deux voiles bien grandes et larges, ils font des deus et trois cens lieues la dedans sur la mer, ils vont ius-ques à Cayenne et Surinammes pour ioindre les Gallibis leurs alliez, soit por trocquer ler denrées et en repórter d’autres, sout pour faire un corps d’armée et aller ataquere les Arroüages leur ennemis*”. BRETON, Raymond. *Dictionnaire caraibe François*. apud CÂMARA, Almirante Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. São Paulo: Companhia da Editora Nacional, 1937. p. 56.

¹⁸⁶ BLUTEAU, Raphael. Apud CÂMARA, Almirante Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. Op. cit. p. 55.

relata o testemunho de Hans Staden.¹⁸⁷ Nos *Diálogos das grandezas do Brasil*, de 1618, um dos interlocutores, Brandônio, ao ser perguntado de que modo se fazia a pesca no Maranhão, responde o seguinte:

Mandam duas ou três canos, ou as que querem, de noite, que se vão atravessar no largo do rio, em certo tempo do ano, se põem inclinadas com a borda pendente contra aquela parte donde a maré vem enchendo e basta para o fazerem assentarem-se os índios.¹⁸⁸

A canoa, apesar de sua origem indígena, foi rapidamente incorporada à vida urbana e portuária da capitania de Pernambuco e já durante o século XVI há registros importantes de sua participação na história local. Em 1593, por exemplo, quando a expedição britânica liderada pelo corsário James Lancaster tomara de assalto o forte do Bom Jesus (primitiva fortaleza do ancoradouro local) e marchava em direção aos armazéns e casas de comércio no Recife – “que então não possuía mais de mil casas” – foi a bordo de pequenas canoas que a maioria dos súditos e comerciantes portugueses retirou-se para o interior, pelos caminhos do rio Capibaribe e Beberibe. Antes de deixar Pernambuco, carregada de açúcar, pau-brasil, algodão e outras mercadorias de alto valor, contudo, a esquadra de Lancaster ficara um mês fortificada no Recife, ocasião em que as canoas também protagonizaram algumas tentativas (frustradas, há de se dizer) de expulsão dos piratas. Uma delas consistiu em incendiar parte dos navios britânicos estacionados nos ancoradouros internos:

Neste intento, enchendo cinco grandes canoas de combustível, preparados com matérias inflamáveis; em alta noite, quando a corrente d’água [do rio] conduzia para a esquadra, tocaram fogo nos combustíveis e assim inflamados deixaram ir as canoas com a corrente. Lancaster, porém, que havia previsto este gênero de guerra, tinha colocado em torno da Esquadra seis barcas, providas de ganchos e cadeias de ferro e com estes instrumentos desviou as canoas encalhadas e as fez encalhar.¹⁸⁹

Talvez por influência dos modos indígenas de se fazer a guerra no litoral, atacando os inimigos a partir de pequenas embarcações, as canoas tomaram lugar relevante em outras ocasiões de conflitos militares.¹⁹⁰ Em 1613, um corpo de tapuias embarcados em uma canoa

¹⁸⁷ STADEN, Hans. Prannenbucke. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) A paisagem pernambucana. Série Descobrimentos – n° 3. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes.

¹⁸⁸ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. In: ABREU, Capistrano de. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Salvador: Progresso, 1956. p. 14.

¹⁸⁹ GAMA, José Bernardo Fernandes. *Memória Histórica da Província de Pernambuco, 1884*. Apud CÂMARA, Almirante Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937. p. 92.

¹⁹⁰ Ver, por exemplo, a descrição de Gabriel Soares de Souza, sobre as periperi dos índios caetés (que, futuramente, daria origem à jangada oitocentista, estudada na seção anterior): “As embarcações de que este gentio usava eram de uma palha comprida como a das esteiras de tábua que fazem em Santarém, a que eles chamam de *periperi*, à qual palha fazem em molhos muito apertados, com umas varas como vime, a que eles

capitaneada por Martins Soares Moreno, considerado fundador do Ceará, surpreendera e dominara um navio de guerra holandês que circulava pela costa norte brasileira; em agosto de 1645, no desenrolar dos acontecimentos ligados à guerra de expulsão dos holandeses (1645-1654), saíra do Recife, “carregada de soldados, munições e víveres”, “uma esquadilha de canoas formadas e decididas a dar combate” cuja presença, segundo o que narrou um Almirante da Marinha em 1888, inferira um temor tal em uma esquadra de grandes embarcações holandesas que as fizera “virar para o mar” e desistir de combater os levantados no forte do S. Maurício, foz do rio São Francisco, ao sul do Recife.¹⁹¹

O transporte fluvial, de um modo geral, ocupara posição importante na vida social e econômica de Pernambuco desde o século XVI, não só na defesa do território: era através da navegação do estuário interno do Capibaribe que se faziam as comunicações entre a então “ribeira marinha dos Arrecifes”, onde ficava o porto, e a cidade de Olinda, primitiva capital de Pernambuco e próspero reduto da elite açucareira local. Segundo depoimento do Frei Vicente Salvador, do começo do século XVII, pelas águas do Beberibe e Capibaribe “navega[va]m com a maré muitos batéis e barcas que leva[va]m as fazendas ao varadouro da vila [de Olinda]”, onde ficava a Alfândega da capitania.¹⁹² Gabriel Soares de Souza, escrevendo em 1587, foi outro a descrever este percurso:

se navega este rio [confluência do Beberibe e Capibaribe] até o varadouro, que está ao pé da vila [de Olinda], com caravelões e barcos e do varadouro para cima se navega com barcos de navios obra de meia légua, onde se faz aguada fresca para as naus da ribeira [...]; também se metem neste rio [o Capibaribe] outras ribeiras por onde vão os barcos dos navios a buscar os açucares aos paços [...].¹⁹³

Recife, portanto, estivera desde cedo marcada por sua condição comercial e portuária. Os rios Capibaribe e Beberibe, em cujas margens e várzeas úmidas instalaram-se os primeiros engenhos e plantações de cana-de-açúcar durante os séculos XVI e XVII, consistiram em peças essenciais da geografia local, pois eram eles que, dessa maneira, propiciavam a

chamam timbós, que são muito brandas e rijas, e com estes molhos atados em umas varas grossas faziam uma feição de embarcação, em que cabiam dez a doze índios, que se remavam muito bem, e nelas guerreavam com os tupinambás neste rio de São Francisco, e se faziam uns aos outros muito dano”. SOUZA, Gabriel Soares de. Pernambuco 1587. In: MAIOR, Mário Souto. DANTAS, Leonardo Dantas. A paisagem pernambucana. Série Descobrimientos – n° 3. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1993. p. 33.

¹⁹¹ CÂMARA, Almirante Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. Op. cit. p. 93-94.

¹⁹² SALVADOR, Frei Vicente do. Uma povoação de duzentos vizinhos. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 33.

¹⁹³ SOUZA, Gabriel Soares de. Tratado descritivo do Brasil em 1587. IN: BRASIL, Portal Domínio Público, p. 57.

existência de uma via de comunicação regular entre as áreas agrícolas do interior e o porto e entre o povoado de Recife e a cidade de Olinda.

Durante o período de ocupação holandesa em Pernambuco (1630-1654), levada a cabo pela Companhia das Índias Ocidentais, as relações entre as cidades de Recife e Olinda mudaram drasticamente: instalou-se uma oposição fundamental entre Olinda, sede do poder colonial lusitano, local de moradia e principal *locus* da elite açucareira pernambucana, e Recife, o pequeno e insalubre burgo que crescia em torno do porto – àquela altura, “o mais nomeado e frequentado de navios que todos os mais do Brasil”.¹⁹⁴ Neste quadro, o medo de possíveis ataques à Olinda – considerada “fraca por natureza”, pois “não pod[ia] ser fortificada sem grande trabalho e despesa” – aliou-se a questões de ordem prático-operacionais (especialmente a proximidade com o porto) para determinar a escolha da pequena povoação portuária para instalação da sede do novo governo flamengo: “o Recife e a ilha de Antônio Vaz pareceram logo aos conquistadores capazes de se transformar numa grande cidade”, como demonstrou José Antônio Gonsalves de Mello em obra seminal sobre o tema.¹⁹⁵

O período de ocupação holandesa, desse modo, assinalou uma fase de grande crescimento urbano e demográfico para o antigo burgo recifense, especialmente durante o governo do conde Maurício de Nassau (1637-1644): estima-se que entre 1636 e 1646, por exemplo, o número de habitantes em Recife saltou de 2.200 para 9.000 pessoas. Este alto índice de crescimento populacional foi acompanhado de uma série de reformas urbanas: pavimentação de ruas, construções de pontes, de grandes prédios públicos, de novos edifícios para habitação, armazéns para comércio, etc. A ilha de Antônio Vaz, futura freguesia de Santo Antônio, que até então tinha como única construção relevante um convento dos freis Carmelitas, construído em 1606, foi o espaço que sofreu mudanças mais profundas: de primitiva e quase inabitada ilha fluvial tornou-se praticamente uma nova cidade, a *Maurits stads* dos holandeses (“Cidade Maurícia”), ganhou novas ruas, pequenos córregos foram

¹⁹⁴ SALVADOR, Frei Vicente do. Uma povoação de duzentos vizinhos. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). Recife: quatro séculos de sua paisagem. Op. cit. p. 33.

¹⁹⁵ “Olinda é por natureza fraca, e, em consequência das diversas eminências e montes, que uns e outros e todos juntos comandam a praça, não pode ser bem fortificada sem grande trabalho e despesa”. BAERS, João. O Recife é um arrecife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). Recife: quatro séculos de sua paisagem. Op. cit. p. 39; MELLO, José Antônio Gonsalves de. Tempo dos Flamengos. 2ª ed. Recife: 1978, p. 49.

canalizados, alagados aterrados, construiu-se até mesmo um palácio, para servir de residência oficial para os governantes – o Palácio de Friburgo.¹⁹⁶

Foi no contexto de grande crescimento populacional verificado no período holandês, assim, que a canoa começou a despontar como elemento de importância vital para a vida urbana no Recife. A elevação do número de habitantes na nova capital gerara novas demandas de consumo na cidade, não só em relação ao suprimento dos produtos básicos de alimentação (água potável, farinha de mandioca, peixes, hortaliças e frutas frescas, etc.), que vinham quase todos do interior, mas também à oferta de alguns serviços urbanos essenciais, como o transporte de passageiros entre Recife e o porto do Varadouro, em Olinda. Como a comunicação entre as cidades continuava a ser feita pelo rio, impunha-se uma grande carência à oferta de um serviço de transporte rápido e regular, que fosse capaz de estabelecer viagens de ida e volta em pequenos trajetos fluviais a fim de atender as novas demandas de consumo e de serviços que surgiam nos centros urbanos. Diante da impossibilidade das embarcações holandesas ou portuguesas adentrarem os rios, portos internos e pântanos da planície local, foram as canoas indígenas que assumiram estas funções tão essenciais ao crescimento populacional e à própria sobrevivência dos moradores de Recife e Olinda. Como defendeu Luiz Geraldo Silva,

Em decorrência das próprias características que assumiu a urbanização do Recife e de Antônio Vaz ao longo da ocupação holandesa, a necessidade de embarcações menores, rápidas, para suprir a população de víveres, água potável e outros serviços básicos [...] fez-se cada vez mais presente. [...] O espírito conforme o qual os holandeses projetaram e levaram a efeito a urbanização do Recife e, principalmente, da Ilha de Antônio Vaz reitera uma vocação tênue, mas já presente desde o século XVI no antigo burgo dos pescadores e homens do mar, relativa à navegação em canoas com finalidades eminentemente ligadas à reprodução do mundo urbano.¹⁹⁷

De fato, os serviços executados pelas pequenas embarcações eram requisitados nas mais diversas situações, não só nas transações comerciais: conta Frei Manuel Calado, por exemplo, que na ocasião da cerimônia pública do enterro e velório de João Ernesto de Nassau, irmão do conde Maurício de Nassau que morrera no mar próximo ao litoral de Pernambuco “de uma enfermidade de câmaras de sangue”, foi necessário mandar “pôr muitas barcas e batéis no

¹⁹⁶ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Tempo dos Flamengos. Op. cit. p. 72-73; SILVA, Leonardo Dantas. Recife, várias visões. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). Recife: quatro séculos de sua paisagem. Op. cit. p. 14.

¹⁹⁷ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001.p. 126.

porto da Cidade Maurícia [...] para passar toda gente, sem pagar frete” e para, “metido em um ataúde”, carregar o corpo do morto para “a outra banda do Recife”.¹⁹⁸

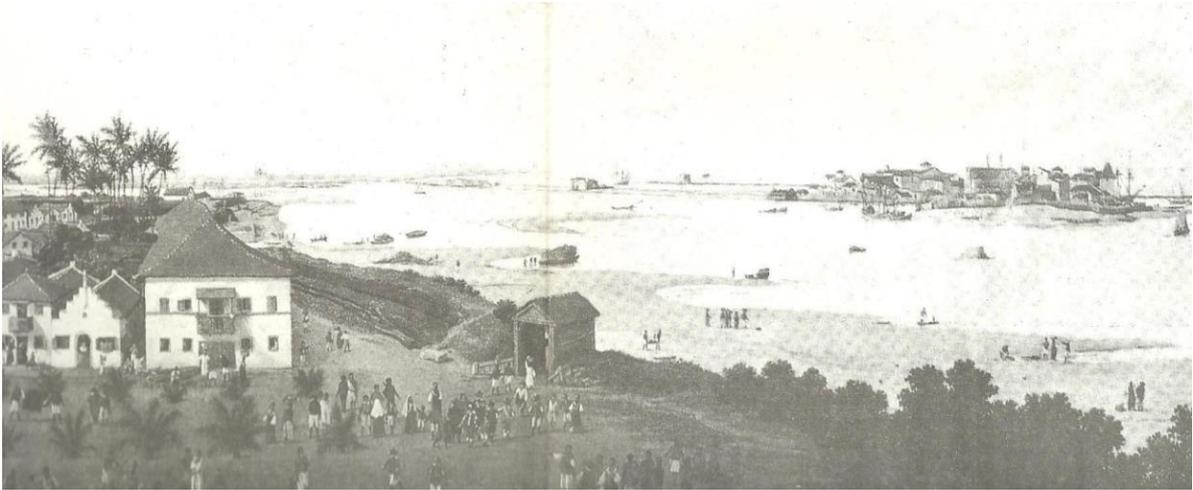


Figura 13: Maurícia e o Recife. Panorama de Frans Post, assinado e datado de 25 de agosto de 1657, 46 cm x 83 cm. Notemos que até a conclusão das obras nas pontes da Boa Vista (1640) e do Recife (1643), toda a comunicação entre a Boa Vista, a ilha de Antônio Vaz, o bairro portuário do Recife e a vila de Olinda era feita quase exclusivamente pela travessia dos rios, o que deu grande importância à utilização do transporte fluvial de pequeno porte nestes locais. Na imagem, tomada a partir de Santo Antônio, observa-se pequenos pontinhos pretos, canoas e barcaças, circulando entre o estuário dos rios Capibaribe e Beberibe - peço desculpas pelo tamanho diminuto da imagem. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992, s/ p.

A vocação assumida pelo pequeno transporte fluvial na cidade do Recife crescera, assim, de maneira concomitante aos primeiros impulsos mais significativos de aumento populacional e de expansão do espaço urbano local. Afirmava-se, aos poucos, uma dependência cada vez maior dos serviços cotidianamente desempenhados pelas canoas, no levar-e-trazer de pessoas, víveres, água potável e material de construção entre o porto do Recife, a ilha de Antônio Vaz e a cidade de Olinda. Entre os séculos XVII e XVIII, assim, já se distinguiam dois tipos básicos de canoas em Pernambuco: as canoas de mar (que, nos oitocentos, também ficariam conhecidas como canoas ‘de alto’), movidas à vela, e acostumadas a navegar por pequenos percursos marítimos entre o litoral da Paraíba, Pernambuco e Alagoas; e as canoas de rio, geralmente, de menor porte, sem vela, que se moviam exclusivamente pelo auxílio da vara ou, em locais de maior profundidade, do remo; tanto as canoas de mar quanto as de rio podiam ter comprimento variável, entre 5 a 11 metros, e largura entre 0,60 m e 1,80 m. Apesar da canoa à vela também ter cumprido parte

¹⁹⁸ CALADO, Frei Manuel. Sepultamento de um nobre. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 55.

importante na articulação dos esquemas locais de comércio até as primeiras décadas do século XIX, como veremos logo adiante, foi a canoa de rio que se tornou a grande senhora do transporte fluvial urbano no Recife, cuja centralidade para o funcionamento da vida cidadina guardou relação íntima com a configuração física insular historicamente assumida pela cidade [Figura 14].

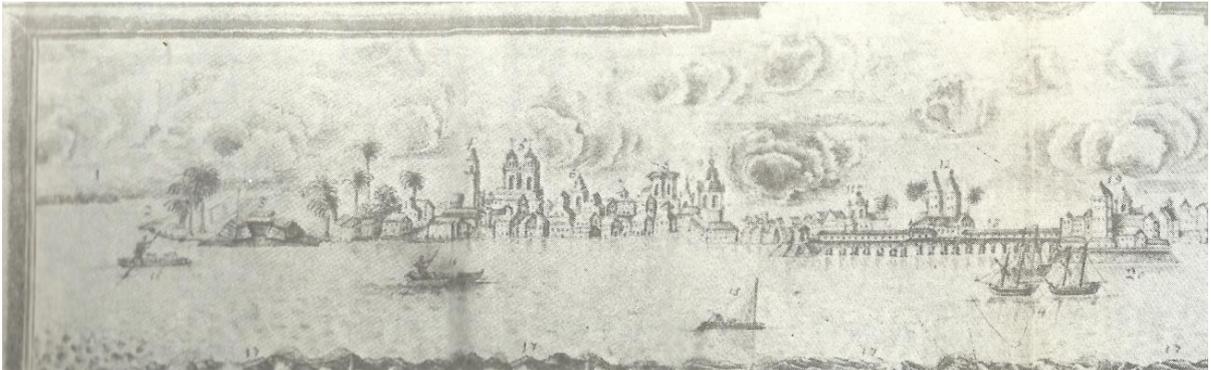


Figura 14: As canoas e a vila de Santo Antônio no século XVIII. Observemos, no detalhe, do lado esquerdo e ao centro da imagem, a presença dos dois tipos de canoas: a de rio, movida a vara, e a de mar, velejadora. Adaptado de: FONSECA, José Gonsalves. *Configuração da Vila de Santo Antônio do Recife*, 31 de março de 1766, cópia disponível nos arquivos do Departamento de História da UFPE. Fonte: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Série Descobrimientos – nº 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992, s/ p.

Evaldo Cabral de Mello foi o primeiro historiador a perceber a importância assumida pela canoa indígena em meio às tarefas inerentes à reprodução do espaço e ao crescimento populacional da cidade do Recife. O autor do pioneiro ensaio *Canoas do Recife* situou “a idade de ouro da canoa recifense” no intervalo compreendido entre o último quartel do século XVIII e o início do XIX. Este período, não por acaso, ficou marcado por um novo e intenso ciclo de crescimento demográfico: entre 1782 e 1850, a população recifense saltara de 18 mil para 70 mil habitantes.¹⁹⁹ Entre a expulsão dos holandeses (1654) e as últimas décadas do século XVIII, porém, a área central do Recife pouco mudara em suas características urbanas e dimensões físicas: a cidade permanecera espremida entre os três sítios ocupados nos seiscentos pelos flamengos (o bairro do Recife, no porto, a ilha de Antônio Vaz e a Boa Vista), com as mesmas pontes (a ponte velha de Recife-Santo Antônio e a ponte da Boa Vista), e continuara dependente do trabalho de canoas e outras pequenas embarcações para o desempenho de boa parte das funções necessárias à vida urbana – o comércio de água potável,

¹⁹⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife*. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Série Descobrimientos – nº 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 195-199.

por exemplo, permanecia tarefa exclusiva das canoas, que buscavam a água doce do Beberibe nas bicas do Varadouro e as vendiam em Recife e Santo Antônio desde o final do século XVI [Figura 15].²⁰⁰

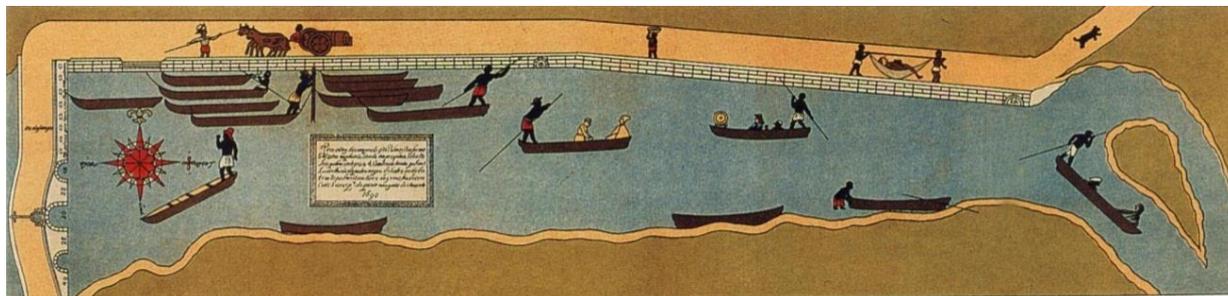


Figura 15: Cais do Varadouro em Olinda, séc. XVII. Gravura aquarelada de autor desconhecido, 1690. Notar a grande presença das canoas, verdadeiras protagonistas da imagem. Ao lado esquerdo, as tais bicas do Varadouro, responsáveis por separar a água doce do Beberibe das águas salgadas entradas com a maré. Segundo Evaldo Cabral, esta gravura fora originalmente elaborada como planta de um cais que a Câmara de Olinda desejava construir no Varadouro (mas que não vingou). Fonte: SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 165.

Como era de se esperar, assim, a expansão populacional verificada a partir do último quartel do século XVIII causou grande reviravolta na configuração espacial da cidade. Os bairros centrais do Recife, já demasiadamente entulhados de moradores e estabelecimentos comerciais (especialmente as ilhas de Recife e Santo Antônio), não suportaram o peso de tão elástico crescimento demográfico e a cidade passou a avançar sobre novas áreas. Paralelamente, o mercado internacional de açúcar enfrentava mais uma de suas crises cíclicas durante as primeiras décadas do século XIX, o que resultara num endividamento de parte da elite açucareira pernambucana. Para sanar parte destas dívidas e muito atentos às necessidades de desenvolvimento urbano local, assim, alguns proprietários das antigas áreas de engenhos e plantações de cana – boa parte delas situada às margens do rio Capibaribe e do Beberibe – iniciaram um processo de loteamento nestas regiões suburbanas do Recife (mais intenso entre as décadas de 1820-1840) que foram sendo paulatinamente incorporadas à dinâmica urbana da capital. Em 1812, por exemplo, regressando ao Recife depois de uma estadia na Inglaterra, sua terra natal, Henry Koster impressionou-se com a velocidade em que ocorriam as mudanças na várzea do Capibaribe:

terras próximas ao Recife subiam de preço, [...] os trechos situados entre os povoados do Poço da Panela e Monteiro, na extensão de uma milha, que em 1810

²⁰⁰ Ver: GUERRA, Flávio. *O Recife e o conde da Boa Vista*. In: *Um Tempo do Recife*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, 1978. p. 271-273; ou ainda: GUERRA, Flávio. *O conde da Boa Vista e o Recife*. Recife: Fundação Guararapes, 1973.

[última vez que Koster visitara os subúrbios] era coberto de matagal, tinham sido limpos. As residências eram edificadas e tendo jardins próximos.²⁰¹

Neste processo de conquista urbana dos arrabaldes, “subindo o rio e retalhando antigos engenhos de uma e outra margem em sítios e chácaras”, Evaldo Cabral foi o primeiro a analisar historicamente a condição de protagonismo assumida pelo Capibaribe e pelas canoas de rio:

A expansão do Recife dependeu do transporte fluvial e, especialmente, da canoa indígena. Desde o século XVI, ela assegurava as comunicações entre o Recife e Olinda, de um lado, e entre o Recife e os engenhos da Várzea do Capibaribe, de outro (...) nas tarefas prosaicas de transportar gente, água de beber, material de construção e a exercer um monopólio de fato das comunicações entre Olinda e Recife. Mas *é o aparecimento dos arrabaldes que vai dar-lhes um realce inusitado, tanto mais que as condições ecológicas ainda estorvavam, pelo rio, a concorrência do transporte terrestre*. O isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos fizeram da canoa durante muito tempo o recurso que, sem ser o único, era o mais cômodo ou o mais fácil.²⁰²

Num primeiro momento, a conquista dos subúrbios adquirira um caráter sazonal: no período mais quente do ano, entre os meses de novembro a março, virou costume das famílias mais abastadas do Recife ir passar o “período das festas” em propriedades localizadas às margens dos rios locais, especialmente do rio Capibaribe (Poço da Panela, Monteiro, Apipucos, Caxangá, Capunga, entre outros). Evaldo relacionou estes deslocamentos sazonais às mesmas motivações higiênicas observadas por Lewis Mumford em seus estudos sobre o surgimento – historicamente concomitante – da cidade moderna e do subúrbio na Europa ocidental: tratava-se, portanto, “de abandonar a vila nos meses de verão para fugir às doenças ou para beneficiar-se das virtudes curativas e dos deleites edênicos dos banhos de rio”²⁰³.

A integração entre o rio, a canoa e esta paisagem dos subúrbios pode ser facilmente percebida pelos relatos dos cronistas estrangeiros. Em fevereiro de 1816, por exemplo, Tollenare, encantado que ficara com a beleza da fauna, flora e das gentes locais, disse que seria “raro encontrar margens mais risonhas dos que as do Capibaribe, quando se sobe em canoa até o Poço da Panela”.²⁰⁴ Nas primeiras décadas dos oitocentos, a maioria destes

²⁰¹ KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil. Trad. Luís da Câmara Cascudo. São Paulo: Ed. Nacional, 1942. p. 45-47.

²⁰² MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 199.

²⁰³ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. Op. cit. p. 196; O trabalho de Mumford é um clássico e denso estudo sobre a história das cidades: MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução Neil R. da Silva. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

²⁰⁴ “Ora são lindas casas de campo, cujos jardins e terraços avançam até o rio, ora belas planícies bordadas de mangues, ou de plantações de mangueiras magníficas, de laranjeiras e de cajueiros. Há um lugar, um pouco

deslocamentos para os arrabaldes tinha ainda um caráter sazonal e era feita mesmo pelo rio, em pequenas canoas movidas a vara, fato que costumava chamar a atenção de muitos visitantes europeus. Vejamos a descrição do diplomata britânico James Henderson, feita em 1819:

Durante os feriados de Natal e na estação mais quente, o Poço da Panela, Ponte D'Uchôa e arredores, incluindo lugares mais distantes como o Monteiro [...] e Caxangá, são muito frequentados pelas famílias do Recife, com seus trajes mais vistosos, as senhores frequentemente nas janelas e portas, os homens passam os dias sentados nas varandas, jogando cartas ou gamão.

[...] Uma excursão muito agradável [...] é feita através do rio Capibaribe, cujas margens sinuosas são orladas por casas e cabanas brancas, algumas com ótima aparência [...]. Vêem-se inúmeras canoas deslizando ao longo do rio, impulsionadas com mais velocidade do que com o remo, por dois homens negros com varas, vestidos de calças de algodão branco, exibindo todos os movimentos musculares dos seus braços e corpos nus, utilizando a vara, cujo movimento, quando bem e regularmente executado, é um exercício muito gracioso.²⁰⁵

Além da recorrência do uso das canoas nesta área de subúrbios – nesta altura, ela era a única embarcação capaz de acessar internamente o Capibaribe – outro ponto decorrente da análise destas descrições é a forte presença de homens negros entre os que faziam navegar estas pequenas embarcações. Durante o século XIX, os canoeiros de Recife e Olinda apresentaram a maior concentração de escravos entre os ofícios aqui analisados do mundo do trabalho marítimo e fluvial em Pernambuco, o que, evidentemente, decorre uma análise específica, que será feita mais adiante.

acima de Ponte D'Uchôa, onde o leito do rio, até bastante largo, parece perder-se sob um imenso caramanchão de verdura formado pelas altas palheteiras vermelhas, cujos ramos superiores se encontram ou estão ligados por cipós floridos, pendentes em guirlandas. Quando se entra sob esta abobada, crê-se penetrar no palácio encantado da deusa do rio. [...]. Cardumes de pequenos peixes saltam em redor da canoa, miríades de caranguejos se arrastam sobre a margem, em busca de presa. [...]. tudo é animado em meio do silêncio e experimenta-se uma frescura deliciosa; mas todas estas belezas desaparecem ante o espetáculo das lindas banhistas". TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 17.

²⁰⁵ HENDERSON, James. Sob a sombra dos coqueiros. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – nº 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 115-116.

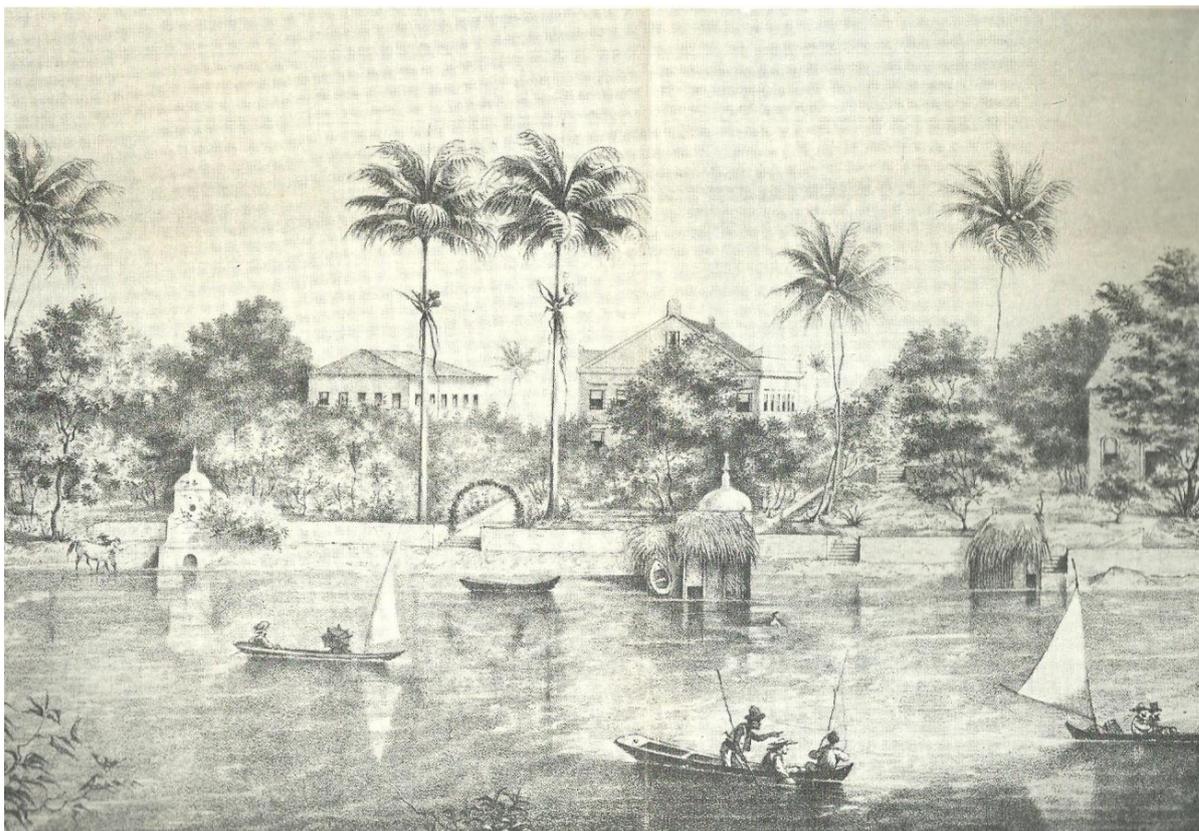


Figura 16: Os subúrbios e o pequeno transporte fluvial: a Passagem da Madalena. [Litografia de CARLS, Francisco Henrique. Desenho de SCHLAPPRIZ, Luís. 1863. 192 x 275 mm]. Observa-se a grande presença de canoas, à vara e à vela, na composição da imagem. Outro aspecto são as características arquitetônicas das construções suburbanas: grandes casas com frente voltada ao rio e, geralmente, munidas de pequenos ancoradouros ou escadarias para as canoas fazerem de cais. Fonte: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 193.

A intimidade entre os subúrbios recifenses e o pequeno transporte fluvial influenciara até mesmo as formas arquitetônicas das moradias e casas de campo surgidas no local: em outra passagem, Tollenare afirmara, por exemplo, que “a maioria das casas de campo esta[va] situada a margem dos dois rios [Capibaribe e Beberibe] e são [eram] acessíveis por canoas”.²⁰⁶ Foi Gilberto Freyre, contudo (e não um estrangeiro), quem melhor descreveu este costume perdido, outrora muito comum entre a gente endinheirada da zona da mata de Pernambuco, de edificar casas e outros estabelecimentos a margem e, de preferência, de frente para o rio [Figura 16]:

As boas casas-grandes do interior como os bons sobrados da Madalena e da rua da Aurora, no Recife, e até os conventos, como o de franciscanos, em Serinhaém, foram edifícios levantados com a frente para o rio, com a face para a água; as melhores escadas das casas descendo até às canoas e aos botes. Canoas e botes às

²⁰⁶ TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 248.

vezes com cachorros, dragões e leões esculpidos na madeira das proas. Dentro deles as iaiás passeavam de chapéu-de-sol aberto; os ioiôs também. Iam de canoas fazer visitas. O rio era honrado.²⁰⁷

Nos oitocentos, contudo, as canoas não se faziam presentes apenas nas áreas de subúrbio. Afinal, se começaram a ganhar força no desempenho de funções essenciais à reprodução do mundo urbano recifense durante a ocupação holandesa, ainda no século XVII, no final do século XVIII e na primeira metade do XIX – na “idade de ouro da canoa recifense”, segundo Evaldo Cabral – as canoas se tornariam ainda mais necessárias ao desempenho de tarefas inerentes ao crescimento espacial da cidade e ao provimento dos alimentos e bens básicos de consumo para um número cada vez maior de habitantes. Ao olhar estrangeiro, a importância assumida por estas e por outras pequenas embarcações na vida urbana local – considerada, ao mesmo tempo, “pitoresca e encantadora” – foi vista como um dos aspectos mais singulares da existência de Recife e Olinda. Tollenare, novamente ele, descreveu da seguinte maneira o panorama que se descortinava ao observador sobre a ponte da Boa Vista:

Ao Norte, vê-se a cidade e os pitorescos outeiros de Olinda; ao Sul, o rio Capibaribe, o aterro dos Afogados e também o Oceano. Canoas indígenas, escavadas num só tronco de árvore, conduzidas por negros nus e munidos de compridas varas, cruzam-se em todos os sentidos sobre as águas mansas do rio; no horizonte, as ligeiras jangadas, com as suas velas triangulares, são o brinquedo da onda agitada.²⁰⁸

Na primeira vez que deixou Pernambuco, em 1815, já saudoso, Koster também observara no movimento das canoas – “as canoas indo docemente, descem com a maré, ou penosamente forcejam seu caminho contra a corrente, tudo reunido forma um espetáculo delicioso” – uma particularidade comum entre a vida urbana recifense, que o deixara “verdadeiramente agradado [...] do país do qual se tornara habitante”.²⁰⁹

Uma boa medida da participação das canoas de rio na intermediação das trocas e no transporte de cargas e pessoas no Recife do século XIX é o nível de especialização que estas embarcações adquiriram no período. Distinguiam-se então três tipos de canoas de rio: as canoas de carreira, que se ocupavam do transporte de pessoas; as canoas de condução, especializadas no transporte de cargas gerais (sobretudo, material de construção, capim e alimentos frescos); e as canoas d’água, que transportavam e vendiam água potável. O ponto

²⁰⁷ FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004. p. 63.

²⁰⁸ TOLLENARE, L. F. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 28.

²⁰⁹ KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil. Trad. Luís da Câmara Cascudo. São Paulo: Ed. Nacional, 1942. p. 43-44.

em comum entre estes três tipos de canoas era o instrumento utilizado para a navegação fluvial interna: a vara. A vara ou varejão foi, assim, a ferramenta de locomoção náutica que melhor adaptou-se às características de navegabilidade impostas pelos trechos finais do rio Capibaribe e Beberibe: rios pequenos, deltaicos, com pouca profundidade, cuja boa parte dos trechos só era acessível nas ocasiões de cheias da maré, mesmo pelas menores embarcações. Nas palavras de Evaldo Cabral, as canoas de rio pernambucanas

Eram canoas próprias para usos modestos não só do ponto-de-vista da mediocridade dos cursos d'água da mata pernambucana, como também do ponto-de-vista da rotina monótona de pequenos rios quase domésticos, sem perigos nem aventuras a oferecer, salvo nas raras ocasiões de enchentes. [...] O Beberibe e o Capibaribe em seus trechos finais são rios deltaicos, indecisos, a se espriarem em inúmeros braços, num horizonte sempre plano. [...]. Sendo o rio Capibaribe e o Beberibe rios deltaicos, de águas rasas, [portanto] o uso da vara generalizou-se desde cedo [...].²¹⁰

Entre si, porém, do mesmo modo que apresentaram usos distintos, estas embarcações também tiveram características de construção particulares, de maneira a adequar-se melhor às suas respectivas funções no transporte fluvial local. As diferenças, pontos em comum e características de construção específicas de cada tipo de canoa, por sua vez, podem ser facilmente observadas na análise de anúncios de compra, venda e aluguel de embarcações que, como veremos abaixo, eram muito comuns nos periódicos pernambucanos do século XIX.

As canoas de carreira tinham comprimento médio entre 6 a 8 m, largura entre 0,6 a 0,9 m e, geralmente, lotação média de até 8 pessoas. O mais comum era encontrar canoas de carreira com 6 m de comprimento (ou 30 palmos, na medida da época) que aguentavam até 5 ou 6 passageiros: em 30 de setembro de 1829, por exemplo, alguém anunciou no Diário de Pernambuco que desejava alugar “uma canoa de carreira, por 4 ou 5 meses, que possa com 6 pessoas e que esteja bem calafetada” (muito provavelmente, para aproveitar a estação quente do ano, o ‘período de festas’).²¹¹ Muitas canoas de carreira contavam também com cadeiras ou bancos para dar comodidade a possíveis passageiros: em 31 de janeiro de 1829, na rua das Laranjeiras, no Recife, se anunciava a venda de “uma canoa aberta de carreira, muito segura, com 30 palmos de comprimento e com sua cadeira de assento”; ou, em 16 de fevereiro do mesmo ano, na mesma rua das Laranjeiras, outra venda de “uma canoa de carreira aberta com

²¹⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 199-201.

²¹¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quarta-feira, 30 de setembro de 1829, p. 3.

30 palmos de comprimento, com cadeira sobreposta de amarelo e pronta para qualquer viagem”.²¹² É evidente que, embora fossem mais raras, havia algumas canoas maiores empregadas no transporte de passageiros: em 14 de abril de 1840, por exemplo, o sr. Joaquim Gonçalves Cascão anunciara em sua loja, situada na rua da Cadeia, no Recife, a venda de “uma canoa de amarelo, de carreira, muito leve, de vara, com proporção para carregar 14 pessoas”.²¹³ As canoas de carreiras recebiam este nome porque, como se vê neste último anúncio, costumavam ser mais leves e conseqüentemente mais rápidas que as canoas ocupadas com o transporte de carga.

As canoas de condução, ocupadas com o transporte de carga, assim como as de carreira, também costumavam ser ‘abertas’ (isto é, sem cobertas em seu interior). A diferença deste segundo tipo para o primeiro estava, sobretudo, no tamanho e na capacidade de carga da embarcação: as canoas de condução costumavam ser maiores, com tamanho variável de 9 a 10 m de comprimento e 1 m de largura. No contexto de ocupação dos subúrbios ribeirinhos de Recife e Olinda e de crescimento populacional nas áreas centrais das cidades – nas quais os aterros eram uma necessidade constante para a expansão do espaço urbano local – as canoas de condução desempenharam uma atuação particularmente importante no transporte de materiais de construção: areia, tijolos, madeiras, etc. Entre o final do século XVIII e a primeira metade do XIX (a ‘idade de ouro da canoa recifense’), portanto, os anúncios relacionados às canoas empregadas no transporte de cargas geralmente descreviam o tamanho da embarcação em função da quantidade de produtos que ela podia transportar (algo semelhante ao que foi verificado nas primeiras décadas dos oitocentos entre as barcaças e as caixas de açúcar): em 25 de fevereiro de 1829, por exemplo, a “Botica de João Marques”, no Recife, queria alugar “uma canoa por 6 a 7 meses, nova e maneira, que carrega de 7 a 800 tijolos de alvenaria”; algum tempo depois, em 26 de fevereiro de 1850, outro comerciante, do “Aterro da Boa Vista, nº 55”, anunciou querer comprar “3 canoas que peguem 4 mil réus de lenha do rio Beberibe”.²¹⁴ Nem todos os anúncios especificavam a quantidade de carga a ser transportada, alguns descreviam simplesmente o tipo de material a ser transportado: em 29 de maio de 1829, alguém queria alugar “uma canoa de carregar barro para olaria”.²¹⁵

²¹² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sábado, 31 de janeiro de 1829. p. 3-4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco. segunda-feira, 16 de fevereiro de 1829, p. 4.

²¹³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco. sexta-feira, 24 de abril de 1840, p. 4.

²¹⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco. quarta-feira, 25 de fevereiro de 1829, p.4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 26 de fevereiro de 1850, p. 4.

²¹⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 29 de maio de 1829, p. 6.

As canoas d'água, por sua vez, não se diferiam tanto das canoas de condução em relação a seu tamanho. A principal diferença, como indicou Evaldo Cabral, era uma cobertura de madeira que a canoa d'água oitocentista geralmente dispunha para proteger suas cargas de pipas e tonéis d'água.²¹⁶ Entre as canoas de rio recifenses, talvez a canoa d'água tenha sido a de importância mais longeva: desde o século XVII, pelo menos, eram elas as responsáveis por transportar água doce do rio Beberibe, retida na bica do Varadouro, e leva-la em tonéis para os mercados consumidores de Recife e Olinda – como, aliás, testemunha uma planta do cais do Varadouro nos seiscentos [Figura 15]. Até 1845, quando foram inaugurados os primeiros chafarizes da Companhia do Beberibe, na freguesia da Boa Vista, as canoas d'água eram o único meio de obtenção de água potável no Recife, o que lhes conferia um papel fundamental para a reprodução da vida urbana local.²¹⁷ Em 1809, Henry Koster foi um dos estrangeiros que registrou este antigo costume:

A cidade tira quase toda a sua água de Olinda [...]. Transportam-na em canoas feitas de propósito para este mister e em geral não deixa de ser suja, porque não foi cuidada na limpeza das canoas. Os poços que se têm aberto na área que se assenta a cidade [do Recife], só dão água salobra.²¹⁸

As impressões de Koster sobre a falta de asseio entre as canoas d'águas recifenses não estavam equivocadas. Pela centralidade que o consumo d'água potável tinha na vida dos habitantes locais, as críticas à qualidade da água consumida pela população pernambucana eram bastante comuns, não só em relação à falta de limpeza, mas também relativas às condições de salubridade e salinidade da própria água transportada. Segundo Marcus Carvalho, a partir do final do século XVIII as bicas do Varadouro não eram mais capazes de suprir as necessidades de abastecimento das cidades (que se encontravam em grande período de expansão populacional), o que obrigava as canoas a subir o leito do Beberibe para pegar água de melhor qualidade ou então subir o Capibaribe até a altura do Monteiro (e, depois, voltar para o Recife a fim de vender seu produto).²¹⁹ E nem todos os canoeiros estavam dispostos a fazer todo este percurso. Em janeiro de 1856, por exemplo, um morador de Olinda

²¹⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 202-203.

²¹⁷ Ver: CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Do 'Prata' vinha a água. In: CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Recife do Corpo Santo. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009. p. 329-335.

²¹⁸ KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil apud CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Recife do Corpo Santo. Op. cit. p. 330.

²¹⁹ CARVALHO, Marcus. Caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX. In: Afro/Ásia, n° 19-20, 1997, p. 85-86.

acusara publicamente uma canoa d'água que chegara à dita cidade, provavelmente no porto do Varadouro, de vender água salobra para consumidores desavisados:

Apareceu em Olinda uma canoa d'água no sábado [19 de janeiro de 1856], e principiou-se a vender o balde a 20 réis; na segunda-feira passou a dois [compradores] e aí ficou; Mas pensam que voltou para conduzir nova carga? Qual! Lá está para iludir o povo, dizendo-se que não há quem compre água em Olinda, quando que ali a água tem um consumo extraordinário! A sua falta naquela cidade tem dado a lugar a que se venda água salobra, [...] o que não pode deixar de produzir diarreias e daí *cholera* fácil. ²²⁰

Pelo depoimento acima, de 1856, percebe-se que mesmo após a instalação das fontes d'água e chafarizes da Companhia do Beberibe (1845) as canoas continuaram a desempenhar função relevante no comércio de água potável nas cidades – pelo menos em Olinda, mais distante das primeiras fontes da Companhia, “a água tem [tinha] um consumo extraordinário!”. Esta permanência das canoas d'água também pode ser verificada pelos anúncios de aluguel e venda, encontrados com certa facilidade até o início da década de 1860.

²²¹ Pelos anúncios, também se percebe que as canoas d'água podiam utilizar alguns instrumentos auxiliares em seus trabalhos: em 20 de março de 1829, na “casa de José Francisco Ramos, Fora de Portas [no Recife]”, anunciava-se para aluguel “uma canoa d'água com uma bomba e um tanque”; ou, em 13 de janeiro do mesmo ano, na rua do Rangel, “uma canoa d'água nova, que ainda não serviu, com todos os seus pertences necessários”. ²²²

Além desses três gêneros de canoa de rio, as canoas de carreira, de condução e as aguadeiras, havia ainda um quarto tipo de canoa: a canoa ‘de alto’. Esta, diferentemente das outras, empregou-se preferencialmente nos pequenos trajetos marítimos entre os litorais da província de Pernambuco, Paraíba e Alagoas: geralmente eram construídas a partir das maiores canoas de condução, podiam atingir até 13 m de comprimento por 1 m de largura; navegavam sempre à vela, munidas geralmente de um ou dois mastros e com velas triangulares. ²²³

²²⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sábado, 19 de janeiro de 1856, p. 2.

²²¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 11 de agosto de 1854, Seção Aluga-se; quarta-feira, 5 de setembro de 1860. p. 6.

²²² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 20 de março de 1829, p. 4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 13 de janeiro de 1829. p. 4.

²²³ CÂMARA, Almirante Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937. p. 90-92.

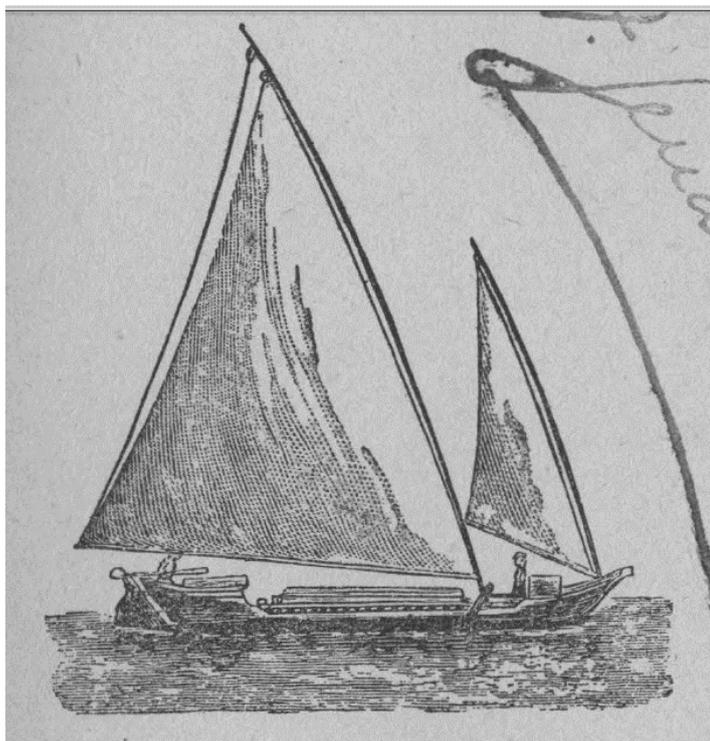


Figura 17: Canoa de alto, com dois mastros e velas triangulares. Fonte: CÂMARA, Antônio Alves de. Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937. p. 91.

As canoas à vela desempenhavam papéis muito semelhantes às barcaças menores: empregavam-se especialmente na pequena cabotagem, levando açúcar, algodão, peixes e farinha de mandioca ao porto do Recife e trazendo às cidades ribeirinhas ou litorâneas bens de importação chegados à praça comercial recifense dos grandes navios de trato transatlântico. Foi o que fez, por exemplo, a canoa *Santa Cruz*, que, vinda de Rio Formoso (povoado próximo à barra do rio Una), deu entrada no porto do Recife no dia 2 de fevereiro de 1827 trazendo como carga “7 caixas de açúcar” e alguns dias depois dera saída de volta para a barra do Una, levando “fazendas e vinho”.²²⁴ Ou a canoa *Conceição do Pilar*, saída no dia 04 de junho de 1828 do porto do Recife com destino à Goiana levando “bacalhau, vinho, peixe, azeite, bolacha e fazendas” e retornando no dia 15 de junho com “caixas de açúcar e algodão”.²²⁵

Além disso, estas canoas à vela ocasionalmente também podiam transportar passageiros entre pequenas trajetórias marítimas, geralmente circunscritas ao litoral da

²²⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, 5 de fevereiro de 1827, p. 4. Notícias Marítimas – entradas do dia 02 de fevereiro; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, 16 de fevereiro de 1827, p. 4. Notícias Marítimas – saídas do dia 12 e 13 de fevereiro.

²²⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sábado, 7 de junho de 1828. p. 4. Notícias marítimas – saídas do dia 04 [de junho]; ²²⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quarta-feira, 17 de junho de 1828, p. 4. Notícias marítimas – entradas do dia 15 de junho.

província de Pernambuco. O reverendo norte-americano Daniel Kidder, por exemplo, viajou do Recife à Itamaracá em uma dessas canoas à vela durante o início da década de 1840 quando admitira, num primeiro momento, que “a ideia de enfrentar a agitação do mar em uma simples canoa não nos pareceu muito tentadora”. Logo que arribou para Itamaracá, contudo, a navegação na canoa o tranquilizou:

Logo, porém, que tomamos a embarcação, todas as nossas apreensões se desvaneceram. Suas dimensões eram bastante amplas: media pelo menos dois metros de largura por sete e meio de comprimento. Fora construída de um único tronco e ainda era muito mais curva que várias outras que cruzamos ao longo da costa. [...] Tinha nas extremidades dois pequenos tombadilhos, formando assim o que chamamos, em falta de outro termo, a cabina posterior e a anterior. No meio o barco era inteiramente aberto para receber carga.²²⁶

Os dados indicam que até a década de 1840 estas canoas de mar continuaram a cumprir papel importante na pequena navegação costeira em Pernambuco: pelo levantamento realizado pela Capitania dos portos de Pernambuco de 1847, as canoas à vela compunham 39% do total de embarcações matriculadas na Capitania (eram 115 num universo de 300 embarcações; ver Gráfico 1, p. 41).²²⁷

Se comparadas à presença das canoas de vela às canoas de rio, contudo, veremos que as segundas eram bem mais comuns: foi a canoa de rio a grande rainha das embarcações da navegação fluvial interna no Recife e Olinda, movendo-se sempre pela impulsão da vara, e desempenhando tarefas essenciais à reprodução do mundo urbano e à própria sobrevivência dos habitantes locais. Em virtude do foco deste trabalho, mais focado em entender a importância do rio na dinâmica urbana interna da capital da província, é a bordo de canoas de rio que se passa a maior parte das histórias contadas nos próximos capítulos. Os rios e portos estuarinos de Pernambuco, como veremos, também seriam palco de uma grande variedade de atividades clandestinas e o poder público local, atento a este fato, desde cedo criou mecanismos de controle e policiamento sobre estas camadas de trabalhadores.

²²⁶ KIDDER, Daniel. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943. p. 100-101.

²²⁷ Center for Research Libraries, Global Resources Network. *Brazilian Government Documents. Ministerial Reports (1821-1960): Marinha. Relatório do ano de 1847, ministro sr. Manuel Felizardo de Sousa e Mello. Anexos, n° 12. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e cabotagem, bem como do tráfico de portos, rios navegáveis, pescaria e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitánias que se achão montadas, durante o ano findo de 1847, em conformidade com o art. 72 do Regulamento das Capitánias de Portos de 19 de maio de 1846.*

CAPÍTULO 2: ESCRAVOS DE GANHO, LIBERTOS E HOMENS LIVRES POBRES: O MUNDO DO TRABALHO FLUVIAL, MARÍTIMO E PORTUÁRIO NO RECIFE OITOCENTISTA

2.1 “Balsas grosseiras e negros quase nus”: o porto do Recife sob olhar estrangeiro

Henry Koster saía do porto de Liverpool, na Inglaterra, em 2 de novembro de 1809 à bordo do navio *Lucy*. Filho de comerciantes ingleses, mas nascido em Lisboa, Portugal, Koster seguia em direção a Pernambuco, mais especificamente, ao porto do Recife, à procura de bons ares para curar uma doença pulmonar crônica de que sofria. Após trinta e cinco dias velejando sobre o oceano Atlântico, o *Lucy* chegou ao litoral pernambucano e, logo nas primeiras horas da manhã do dia 7 de dezembro, Koster fora despertado com a agradável notícia de que estavam com terra à vista e de que o navio daria entrada no porto do Recife em poucas horas.²²⁸

O *Lucy* posicionou-se para adentrar o Poço pouco antes do meio-dia – do lado externo da barreira de arrecifes, próximo à Barra Grande. O mar estava calmo e o céu azul radiante. O sol quente castigava a tripulação recém-chegada e deixava ver, em terra firme, os primeiros sinais de vida de uma cidade portuária e comercial do litoral setentrional brasileiro: vendedoras ambulantes vagueavam pelas ruas oferecendo banana, laranja, doces e outras mercadorias a plenos pulmões; caixeiros varriam a entrada de suas lojas e lidavam com fregueses; fiscais da Alfândega e estivadores iam e vinham dos barcos recém-chegados aos ancoradouros locais; carregadores de açúcar e algodão circulavam pelas ruas e armazéns entoando canções e levando pesadas sacas sobre os ombros; carroças e animais de carga espalhavam-se pela cidade; no porto, à espera dos navios europeus e em frente a um grande emaranhado de canoas, alvarengas, botes, jangadas, barcaças e outros barcos atracados, um

²²⁸ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – nº 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 79-80.

grande número de pessoas aguardava ansiosamente notícias, mercadorias e correspondências de além-mar.

Mais tarde, Koster escreveu que ficara impressionado logo à primeira vista com o cenário físico da capital pernambucana: de altitude baixa, quase ao nível do mar, “a cidade do Recife, surgindo sobre o banco de areia muito baixo”, parecia “sair das ondas”; os navios, espalhados pelo porto, “escondiam-se em parte [enquanto] o colar de rochedos, que os separa do mar e contra o qual as vagas [ondas] rebentavam com furor, faziam crer que estavam encalhados”. Destas primeiras cenas registradas pelo olhar, porém, a imagem que mais causou admiração no estrangeiro recém-chegado foi o movimento de certas pequenas embarcações ‘navegando em todas as direções’ em torno do ancoradouro recifense.

Nada do que vimos nesse dia excitou maior espanto que as jangadas vogando em todas as direções [*as the jangadas sailing about in all directions*]. [...] O efeito que produzem essas balsas grosseiras é tanto maior e singular quanto não se percebem, mesmo a pequena distância, senão a vela e os dois homens que as dirigem. Singram mais próximos do vento que qualquer outra espécie de embarcação.²²⁹

Henry Koster mal tinha se recuperado do fascínio que lhe causara a navegação das jangadas à vela – ‘balsas grosseiras’ que, curiosamente, segundo ele próprio, ‘singravam mais próximo do vento que qualquer outra espécie de navegação’ (ou seja, velejavam muito bem) – quando a tripulação do *Lucy* teve seu primeiro contato com os habitantes locais: seguindo o procedimento padrão para dar entrada no porto do Recife, aproximaram-se do navio inglês “uma grande chalupa a remos” trazendo o piloto prático de barra e, logo atrás, “uma grande lancha, [...] tripulada inteiramente por negros quase nus”. Koster, desabituaado que estava às cenas do mundo do trabalho no litoral de Pernambuco, escreveu posteriormente que este primeiro contato com os habitantes locais causara-lhe grande estranhamento e apreensão em relação ao que o esperava em terra.

A cor desses homens, o estado em que se encontravam, seus clamores sonoros, sua agitação sem motivo, sua inaptidão, eram outras tantas novidades para mim. [...] Essa primeira comunicação com a terra me deu, no momento, a ideia de que as maneiras o povo que ia visitar eram ainda mais estranhas que realmente as encontrei.²³⁰

Esta foi a primeira vez que Koster visitou o Brasil. Com o passar do tempo, ele acabaria se acostumando com as particularidades da vida local: morou por alguns anos nos subúrbios da

²²⁹ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. Op. cit. p. 80.

²³⁰ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. Op. cit. p. 80-81.

capital pernambucana, conheceu Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará, Bahia e Alagoas, adquiriu engenhos e terras, comprou escravos, plantou açúcar.

Henry Koster não foi, contudo, o único estrangeiro a visitar o porto do Recife no século XIX e deixar à posteridade ricas descrições sobre as paisagens e as gentes locais num caderno de viagens. Como apontou José Carlos Barreiro, autor de *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX*, as últimas décadas do século XVIII e, particularmente, os primeiros decênios do século XIX assistiram a uma grande intensificação no número de visitantes estrangeiros aos portos do Brasil. Este aumento esteve relacionado, segundo Barreiro, a um novo quadro histórico que repercutiu em alterações importantes na economia, política e sociedade brasileira, decorrente da “descolonização [cujo marco fundamental foi a abertura dos portos, em 1808], do rompimento com a metrópole [portuguesa] e da formação do Estado Nacional [brasileiro]”.²³¹

Henry Koster, Louis F. Tollenare, Maria Graham, James Henderson, Daniel Kidder, João Maurício Rugendas, Charles Darwin: estes são só alguns dos tantos viajantes europeus que, durante a primeira metade do século XIX, visitaram o porto do Recife e legaram à posteridade importantes relatos escritos dos modos de vida e das características físicas e sociais locais – relatos estes que, dado a raridade deste tipo de descrição pormenorizada e detalhada de cenas cotidianas para o período em questão, foram e ainda são muito utilizados pela historiografia no estudo da sociedade pernambucana (e brasileira) durante os oitocentos.²³²

Cumprido observar que, neste mesmo período, nas principais cidades da Europa Ocidental, local de onde partia a maioria desses cronistas estrangeiros, o capitalismo industrial achava-se em pleno processo de expansão. Em centros urbanos como Londres e Paris, enquanto a miséria e a fome atacavam multidões de mulheres e homens anônimos, o mundo ocidental se impressionava com as capacidades de realização humana na arquitetura, na indústria e nas artes em geral.²³³ “Homens sóbrios, em roupas sóbrias, espalhavam

²³¹ BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Ed. UNESP, 2003. p. 9-10.

²³² Uma boa reunião de trechos, traduzidos para o português, destas descrições dos cronistas europeus sobre a vida e a paisagem pernambucana pode ser encontrada em: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992; ou, dos mesmos autores: MAIOR, M. S. SILVA, L. D. (org.) *A paisagem pernambucana*. Série Descobrimientos – n° 3. Fundaj, Ed. Massangana, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes, 1993.

²³³ BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1990.

respeitabilidade e um sentimento de superioridade racial juntamente com fábricas de gás, estradas de ferro e empréstimos” por todo o mundo, como descreveu sarcasticamente o historiador britânico Eric Hobsbawm ao se referir à segunda metade dos oitocentos na famosa *Era do Capital (1848-1875)*.²³⁴

A fé no progresso industrial e o otimismo trazido pelas inovações técnicas surgidas na Europa pós-Revolução Industrial são, assim, fatores importantes para a compreensão do imaginário que norteou tais descrições sobre o Brasil oitocentista. Importantes, mas não únicos: ao estudar a emergência de um novo imaginário nestes relatos europeus do final do século XVIII e da primeira metade do século XIX, José Carlos Barreiro sugeriu que os cronistas estrangeiros oitocentistas devem ser observados não apenas como filho do capitalismo industrial nascente, mas como filhos da modernidade. Modernidade essa caracterizada pela forte presença de “uma racionalidade que leva[va] às últimas consequências a dominação cega do homem sobre a natureza e sobre os outros homens” e que enxergava os outros (isto é, povos de cultura, sociedade e costumes diferentes dos países centrais da Europa ocidental, caso do Brasil escravista) sob o signo do atraso, da decadência e do primitivismo cultural.²³⁵ Eram, portanto, os valores do imaginário moderno ocidental – profundamente condicionado pelas lentes do evolucionismo cultural europeu – que informavam aos estrangeiros recém-chegados que “no Brasil, as classes subalternas viviam ainda em sua menoridade, em plena época das Luzes”.²³⁶

Um dos principais pontos de sustentação dessa visão negativa e depreciativa da realidade social de centros urbanos como Recife, Salvador e Rio de Janeiro esteve justamente nas descrições relativas às cenas cotidianas de trabalho no porto, foco do presente capítulo. No Recife, e também em outros centros do litoral brasileiro, o porto era o local da cidade que demandava a maior quantidade de trabalho braçal, uma boa parte dele em ofícios excepcionalmente pesados e que exigiam grande esforço físico: as lidas constantes do transporte de pessoas e mercadorias em barcaças, jangadas, canoas e carros de boi; os trabalhos de carga, descarga, fiscalização, ancoragem e policiamento das embarcações do

²³⁴ HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital (1848-1875)*. Tradução: Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 19-20.

²³⁵ BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Ed. UNESP, 2003. p. 10-11; *Sobre a Modernidade e sua relação com o tempo histórico*, ver: REIS, José Carlos. *História e Teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2006. LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Tradução Bernardo Leitão. 5ª ed. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2003. Ver seção “Antigo/Moderno”, p. 173-206.

²³⁶ BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX*. Op. cit. p. 15.

porto; o comércio ambulante de alimentos; os serviços em lojas, armazéns e estabelecimentos comerciais diversos.

Era justamente nestas tarefas diárias, inerentes ao funcionamento da *city* portuária que era o bairro do Recife, que a participação das tais “classes subalternas” do Brasil oitocentista – africanos e africanas escravizados, portugueses pobres e, como veremos, um considerável e ainda pouco estudado número de gente livre (em boa parte, ‘de cor’, para usar a expressão da época) – assumia suas formas mais ativas e manifestas na paisagem urbana. Aos estrangeiros mais desavisados, também eram estas cenas que informavam, de maneira conjunta, a centralidade da pequena embarcação na reprodução da vida material em Pernambuco e, ao mesmo tempo, a forte presença da escravidão africana nas terras em que acabavam de desembarcar.

Para tripulações recém-chegadas de travessia atlântica, “a primeira comunicação com a terra” acontecia antes mesmo dos pés tocarem o chão firme, ainda a bordo dos navios. Como foi demonstrado no capítulo anterior, já nas primeiras décadas dos oitocentos, todo veleiro de grande ou médio porte que desejasse adentrar os ancoradouros internos do Recife dependia do trabalho de pilotos locais, geralmente, navegadores experientes na pilotagem de grandes navios e conhecedores dos acidentes físicos, obstáculos submersos e dos ‘atalhos’ da navegação nas áreas de ancoragem interna do porto recifense: os chamados “práticos-de-barras” (sobre os quais ainda há grandes lacunas historiográficas a serem preenchidas). Para chegar a bordo dos navios ancorados externamente, do lado de fora da cadeia de arrecifes, o práctico-de-barras dependia de outros trabalhadores: os remadores, ou vareiros, de alvarengas, canoas, jangadas, botes e/ou catraias.²³⁷

Era a bordo destas embarcações miúdas – “balsas grosseiras”, segundo a descrição de Koster – que igualmente pequenas tripulações (de, no máximo, 8 ou 10 tripulantes) garantiam a comunicação das instituições fiscais e administrativas do porto com os navios recém-chegados de além-mar, sempre munidas de remos ou de grandes varões. A dependência exclusiva do ancoradouro do Recife em relação ao trabalho destas pequenas embarcações durou até, pelo menos, 1857. Deste período em diante, a Companhia Pernambucana de

²³⁷ Os práticos de barra, apesar do papel essencial desempenhado à história do trabalho e de Pernambuco como um todo, ainda são figuras pouco abordadas pela historiografia. Sugere-se que eles compunham uma espécie de ‘elite’ do mundo do trabalho marítimo e portuário local. Para ver as características da baldeação portuária no ancoradouro recifense, ver: GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), CFCH, Departamento de História, 2016. Ver seção 1.2 – “As despesas portuárias”, p. 53-88.

Navegação a Vapor, criada em 1855, começou a providenciar “pequenos vapores à reboque” (isto é, pequenas barcos munidos de motor) para auxiliar a praticagem da barra, a comunicação portuária e prestar os socorros marítimos em ocasiões de emergência. Mas esta foi uma inovação posterior ao período retratado nas descrições estrangeiras: durante a primeira metade do século XIX, diante da impossibilidade dos navios de grande e médio porte atracar diretamente em terra, junto ao porto, não só a praticagem da barra, mas quase todo o trabalho de comunicação, socorro, fiscalização, e estiva do porto do Recife dependiam essencialmente destas pequenas embarcações para operar.²³⁸

Estas particularidades da vida portuária recifense podem ser facilmente percebidas pelos relatos dos desembarques estrangeiros. A coincidência de fatores sobre a vida social do porto – de um lado, o ineditismo do olhar europeu sobre a paisagem física e a cultura material local, do outro, a forte presença das ‘classes subalternas’ em suas cenas diárias de trabalho – gerou ricas descrições sobre as ocasiões de desembarque estrangeiro que, se lidas a contrapelo, revelam parte do estigma depreciativo, *pitoresco*, destas representações europeias sobre a realidade local. Apesar deste estigma, os cronistas foram capazes de captar partes fundamentais destas cenas urbanas no Recife que, uma vez problematizadas, podem ser de grande valia para o conhecimento histórico. Vejamos, com mais atenção, as primeiras impressões deixadas por Koster quando da chegada do *Lucy* nos portos internos do Recife e, em seguida, de seu desembarque no Cais da Lingueta, em 1809:

Vimos uma chalupa a remos que dobrava a ponta dos arrecifes, perto do pequeno forte. Disseram-me que era a que trazia o piloto. O Patrão-mor, em uniforme naval, veio ao nosso bordo. Uma grande lancha seguia a do piloto, tripulada inteiramente por negros quase nus. A cor desses homens, o estado em que se encontravam, seus clamores sonoros, sua agitação sem motivo, sua inaptidão, eram outras tantas novidades para mim.

Esses visitantes vieram acompanhados por outros, de bem diverso caráter; dois botes, ao longo da amurada, guarnecido por ingleses e conduzindo muitos ingleses. O primeiro pertencia a um navio de carga britânico que estava no porto, e o último era de rapazes que se tinham vindo fixar em Pernambuco como negociantes.

²³⁸ Sobre a introdução do vapor a reboque no porto do Recife, ver: Relatório do Inspetor da Alfândega, o sr. Bento José Fernandes Barros, ao Ilm. e Exc. sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, presidente da província de Pernambuco. 15 de janeiro de 1857. “Com o pequeno vapor à reboque que, não há muito, começou a funcionar com plena satisfação do comércio, já alguma vantagem adquiriu o porto, porque, por esse meio, mesmo na ocasião em que reinam ventos contrários, podem entrar e surgir no Poço embarcações de grande porte, que antes ficavam demoradas e expostas às ventanias do Lameirão, com grave prejuízo do comércio e da fiscalização dos direitos nacionais. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sexta-feira, 5 de março de 1857, p. 1-2; Sobre a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, ver: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Dissertação (Mestrado). Mestrado em História da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, UFPE, 1989.

[...] O piloto se postou na prova do navio, perto do cabrestante, enviou um marinheiro português para tomar a direção do governo, mas continuou suas vociferações. Imaginava que falando muito alto conseguia fazer-se compreender pelos marinheiros ingleses. O barulho que fazia com seu palavreado e falando aos seus homens, o berreiro destes, tudo aumentava singularmente a confusão.²³⁹

O primeiro fato a ser comentado do relato acima são os diversos, e vagos, tipos de pequena embarcação referidos nesta cena do porto. Em primeiro lugar, a “chalupa” era um termo genérico muito utilizado no mundo atlântico para designar tipos variados de pequenas embarcações, abertas ou fechadas, empregadas nas atividades de baldeação portuária e geralmente munidas de um ou dois mastros com velas latinas (em formato triangular). A “lança”, por sua vez, era uma designação ainda mais geral do século XIX para se referir a diversos tipos de barcas pequenas, abertas, leves, compridas e movidas quase exclusivamente a remo, muito presentes em zonas portuárias do Atlântico. O “bote”, do mesmo modo, era uma palavra de origem britânica, do inglês *boats*, para designar embarcações de pequeno porte, abertas e movidas a remo, que auxiliavam os grandes navios no embarque e desembarque de tripulações e passageiros.²⁴⁰

Escondida sob esse manto de tipos náuticos gerais descritos pelo olhar estrangeiro, que se difundiam pela maioria dos portos atlânticos, contudo, escondia-se uma cultura material diversa e original, plenamente adaptada às características de navegação impostas aos rios e portos litorâneos de Pernambuco. Porte pequeno, fundo chato, baixo calado e capacidade para navegar tanto na vela quanto pelo uso de remos ou de um grande varão: como foi dito no Capítulo 1, eram estas as características que distinguiam canoas, jangadas, barcaças e alvarengas das demais embarcações empregadas no “tráfego interno dos rios e portos” – para usar a expressão da época – e faziam com que estas, e não outras, também fossem os barcos mais comumente utilizados na navegação de cabotagem, no transporte fluvial e nas atividades de pesca artesanal desenvolvidas ao longo do litoral setentrional brasileiro. Havia, porém,

²³⁹ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 80-81.

²⁴⁰ Não tive acesso ao texto original, em inglês, de Henry Koster, por isso, fizemos a problematização dos tipos e termos náuticos apresentados pelo tradutor. Para uma consulta aos termos náuticos do século XIX, ver: PINTO, Luiz Maria da Silva. Dicionário da Língua Brasileira. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. In: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, Universidade de São Paulo (USP), Acervo digital de obras raras. Disponível online em: <<http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/02254100#page/2/mode/1up>>, último acesso 13.07.2017; BOTELHO, Regina Célia Esteves dos Santos Tormin. A terminologia náutica no *Diccionario Brasileiro* de Luiz Maria da Silva Pinto. Dissertação (Mestrado) do Programa de Pós-graduação em Estudos Linguísticos da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Belo Horizonte: Faculdade de Letras da UFMG, 2011; BAHIA, Secretaria de Turismo, Superintendência de Investimento em Pólos Turísticos – Suinvest. Glossário Náutico da Bahia de Todos os Santos. Salvador: Setur, 2012.

certa especialização e historicidade entre estes tipos de embarcações e seus respectivos usos sociais, econômicos e políticos na província pernambucana: como foi observado, enquanto a barcaça especializou-se na pequena e média cabotagem e jangadas nas atividades pesqueiras, a canoa foi a embarcação por excelência do transporte fluvial em Recife.

O olhar estrangeiro, entretanto, desconhecedor das características físicas e necessidades socioeconômicas locais, não raro observou esta originalidade nos modos-de-construção das embarcações e nos instrumentos náuticos nativos como sinais evidentes de atraso e/ou primitivismo cultural. Assim, os pequenos barcos que pululavam entre o litoral do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Pernambuco não passavam de “balsas grosseiras”, cujas tripulações velejavam em meio a grandes “clamores sonoros, numa agitação sem motivo” e trabalhavam com grande “inaptidão”, como ficara claro no relato do próprio Henry Koster.²⁴¹

Também foi observado que outros estrangeiros (além de Koster), ao visitar a capital pernambucana, admitiram em seus relatos certa desconfiança em relação à utilização destas embarcações nativas. O escocês George Gardner, ao ir do Recife ao litoral norte de Pernambuco, em direção à Pau Amarelo e, daí, à Ilha de Itamaracá, a bordo de uma jangada à vela, em 1837, comentou que “se não me houvessem garantido que, primitiva como é essa muito singular espécie de barca, decerto eu relutaria em tomá-la”. Em 1840, foi a vez do missionário norte-americano Daniel Kidder, ao rumar numa grande canoa à vela para Itamaracá, admitir que a “ideia de enfrentar a agitação do mar em uma simples canoa não nos pareceu muito tentadora”. Ao final de suas viagens, tanto Kidder quanto Gardner chegaram tranquilamente em seus destinos finais; aliás, o próprio reverendo norte-americano admitira depois que “logo [...] que tomamos a embarcação, todas as nossas apreensões se desvaneceram”.²⁴²

O que os cronistas estrangeiros não diziam, ou não sabiam, era que estas pequenas embarcações artesanais – tidas como “simples”, “primitivas” e “grosseiras” – nada tinham de atrasadas, rudimentares ou arcaicas. Pelo contrário, as barcaças, jangadas, canoas e alvarengas

²⁴¹ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 80-81.

²⁴² GARDNER, George. O Recife, Olinda, Itamaracá e arredores. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. A paisagem pernambucana. Série Descobrimientos – n° 3. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes, p. 149; KIDDER, Daniel. Reminiscências de viagens e permanência no Brasil. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943. p. 100-101.

oitocentistas funcionavam muito bem para atender, por caminhos marítimos e/ou fluviais, grande parte das demandas do comércio de mercadorias, do transporte de pessoas e de comunicação de maneira geral em Pernambuco. Seus modos-de-construção e técnicas de navegação têm uma historicidade própria: não permaneceram estáticos ao longo tempo, foram se moldando, ‘se fazendo’, de acordo com as particularidades ecológicas das zonas estuarinas pernambucanas, das matérias-primas disponíveis e das necessidades históricas apresentadas pelas cidades litorâneas e populações ribeirinhas pernambucanas.²⁴³

O grande número e o vai-e-vem das pequenas embarcações na paisagem portuária do Recife não foi, entretanto, a característica da paisagem local que chamou mais atenção dos visitantes estrangeiros. Voltemos ao relato do desembarque de Henry Koster. Apesar de ter se incomodado com “o barulho” que fazia “o palavreado e o berreiro” em português do prático de barra e sua tripulação, Koster fora muito claro ao registrar como causa principal do quadro de “tantas novidades” oferecidas ao olhar a chegada de uma “grande lancha [...] tripulada inteiramente por negros quase nus”. Estes eram, provavelmente, remadores e estivadores do porto que subiam a bordo dos navios com tarefas diversas: agilizar a descarga e o despacho de mercadorias; auxiliar os marinheiros estrangeiros nas tarefas de ancoragem e amarração dos veleiros nos portos internos da cidade; levar a bordo as primeiras provisões necessárias ao bem-estar de mareantes recém-chegados ao litoral depois de longas viagens, frutas e alimentos frescos (para combater a famosa *doença de marinheiro*, o escorbuto, causado pela insuficiência de vitamina C no organismo), água potável e, às vezes, uma garrafa de cachaça.²⁴⁴

²⁴³ Aqui, uma referência distante, porém, importante ao conceito de historicidade e de tempo histórico apresentado por Edward. P. Thompson. THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. Ver: Prefácio, p. 9-14.

²⁴⁴ Ver, por exemplo: Biblioteca Nacional [Brasil], Acervo Digital. Manuscritos. VILA REAL DA PRAIA GRANDE, Caetano Pinto de Miranda Montenegro. Ofício ao Visconde de Anadia, João Rodrigues de S e Melo, avisando ter enviando um Bergantim ao encontro da esquadra que transportava a Família Real para o Brasil, com o fim de presentear El Rei com água e frutas da terra. Recife, PE: [s.n], 1808, 1 p., 34 x 22. http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=14021. Acesso em: 10 nov. 2017. Ilmo. e Exc. Sr. Em oito graus ao sul da Equinocial não é temeridade o supor-se que em navios vindos da Europa haja alguma falta d’água e refrescos. Por esta razão, fiz embarcar no Bergantim que mando ao encontro da Esquadra sessenta tonéis de água e as frutas que a estação e brevidade me permitiram ajuntar; às quais V. Exc^a se dignará de oferecer a Sua Alteza Real, como as primícias de um Continente que recebe o seu Príncipe e natural senhor com tanta alegria. Deus guarde a V. Ex^a. Recife de Pernambuco em 5 de janeiro de 1808. [Ao] Ilmo. Exmo. Sr. Visconde de Anadia. [De:] Caetano Pinto de Miranda Montenegro. Ofício ao Visconde de Anadia, João Rodrigues de S e Melo, avisando ter enviando um Bergantim ao encontro da esquadra que transportava a Família Real para o Brasil, com o fim de presentear El Rei com água e frutos da terra [1808]. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Acervo Digital.

“A cor desses homens, o estado em que se encontravam, seus clamores sonoros, sua agitação sem motivo, sua inaptidão, eram outras tantas novidades para mim”, declarou Koster na ocasião. Apesar de também reclamar do *modus operandi* destes trabalhadores negros (dos “clamores sonoros”, da “agitação sem motivo” e de sua suposta “inaptidão”), curiosamente, Koster não parecera estranhar duas tripulações de marinheiros britânicos, brancos – que, provavelmente, desempenhavam um trabalho físico muito semelhante aos trabalhadores negros, remando –, quando estas passavam próximos à murada do navio: visitantes de “bem diverso caráter”, em sua opinião.

É nítido, assim, que residia na cor de pele da tripulação local, sinal evidente da força do escravismo nos portos do Brasil oitocentista, a síntese do quadro de “tantas novidades, vociferações e confusão” apresentado em seu relato. Em outro trecho de sua descrição, quando trata de suas impressões após o desembarque em terra, Henry Koster foi bem mais enfático ao manifestar sua opinião diante da grande presença de ‘homens negros’ nas cenas cotidianas do bairro portuário do Recife.

Tínhamos desembarcado no cais da Alfândega, em um dia de grande azáfama, e aí também os clamores e a agitação dos negros se faziam notar. A feia algazarra que fazem quando carregam algum fardo, os berros ou ditos em sua linguagem própria, algum verso no ritmo popular português [...], tudo se combinava para embaraçar-me e perturbar-me.²⁴⁵

O Cais da Alfândega, em 1809, ainda estava localizado no famoso Cais da Lingueta, o cais histórico do porto do Recife, situado de frente para o mar e para a cadeia de arrecifes do litoral, no coração da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Em 1826, a sede da Alfândega seria transferida para o antigo prédio do Convento dos Padres da Ordem de São Felipe Néri, o Convento dos Oratorianos (cujo cais, a partir de então, passou a chamar-se de “Cais da Alfândega Nova”, em oposição ao antigo Cais da Lingueta, o “Cais da Alfândega Velha”). No descrito contexto de dispersão das atividades portuárias característico do Recife, durante o século XIX, ambos os locais eram utilizados para carga e descarga de mercadorias, o que contribuía ainda mais para aumentar a movimentação de trabalhadores no bairro portuário, especialmente dos canoeiros, jangadeiros e mestres-de-embarcação em geral, nos rios e no mar, e dos negros carregadores referidos acima por Koster, em terra. “Os clamores e agitação dos negros” fora, novamente, o principal fator do ‘embaraço’ e da ‘perturbação’ sentida pelo

²⁴⁵ KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – nº 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 81.

cronista diante da “grande azáfama”, da “feia algazarra”, em que foi descrita sua cena de desembarque em terra.

Koster não esteve sozinho ao ressaltar, com certo ar de negatividade, o grande número de ‘homens negros’ empregados no mundo do trabalho portuário em Recife. O industrial francês Louis F. de Tollenare, por exemplo, chegado ao litoral pernambucano em 17 de novembro de 1816, destacou como uma das primeiras imagens do novo território “um mar coberto de jangadas ou pequenas balsas do país em que os negros pescadores se aventuram com uma audácia assombrosa”. De maneira semelhante a Koster, Tollenare registrou com interesse especial a chegada do práctico de barra e da tripulação de remadores do porto a bordo do *Príncipe Real* (o navio português em que fizera a viagem de Lisboa a Pernambuco): “a chegada do piloto, em uma chalupa tripulada por oito negros, nós exceto às tangas, foi um espetáculo novo para mim e uma grande festa para a gente da equipagem”.²⁴⁶

Diferentemente de Koster, que pintara seu desembarque no porto sob um “quadro de grande azáfama e confusão”, Tollenare registrara estas cenas de maneira menos desdenhosa: foram “um espetáculo novo”, “uma grande festa” para a tripulação estrangeira. Menos incomodado com a presença dos “negros quase nus”, porém, o industrial francês deixou claro em outros trechos de suas *Notas Dominicaes* o quanto compartilhava das mesmas impressões despertadas na maioria dos estrangeiros ao se deparar, pela primeira vez, com a alta participação da escravidão africana na vida social e econômica do porto do Recife.

Grupos de negros de todas as idades e de todos os sexos, vestidos de uma simples tanga, acham-se expostos à venda diante dos armazéns. Estes desgraçados estão acorados no chão e mastigam com indiferença pedaços de cana que lhes dão os compatriotas cativos que encontram aqui. Grande parte dentre eles padece de moléstia e está coberto de pústulas repugnantes. [...]. No aspecto geral, [os escravos] não apresentam nem prantos, nem gritos, nem desespero; entretanto, *o estrangeiro que acaba de desembarcar não pode se furtar a um sentimento penoso, que lhe causa em primeiro lugar a vista da escravidão.*²⁴⁷

Quando Tollenare desembarcou em Pernambuco, em 1816, o tráfico atlântico de escravos ainda era legal. De modo que era fácil presenciar pelas ruas do Recife as cenas públicas dos mercados de escravos, geralmente situados nas principais vias comerciais da cidade, onde homens e mulheres africanos eram cruelmente expostos a transeuntes e possíveis compradores. No bairro do Recife, durante os oitocentos, existiam até nomes de ruas

²⁴⁶ TOLLENARE, Louis de François. *Notas Dominicaes*, tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos anos de 1816, 1817 e 1818: parte relativa à Pernambuco. Tradução: Alfredo de Carvalho. Recife: extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, 1905. p. 22.

²⁴⁷ [Destaque pessoal] TOLLENARE, L. F. de. *Notas Dominicaes*. Op. cit. p. 25-26.

referendando a prática: a rua da Senzala Velha, atual rua da Guia, e a rua da Senzala Nova, mais ou menos no espaço hoje ocupado pela avenida Marquês de Olinda.

Para indivíduos que nunca tinham vivido em uma sociedade escravista, as tais cenas da venda pública de escravos africanos deviam mesmo despertar um “sentimento penoso” como ficara claro nas palavras de Tollenare. O ar de negatividade e aflição diante das marcas da escravidão na paisagem local foi, na verdade, um sentimento comum à maioria dos cronistas europeus. Maria Graham, ao percorrer as ruas da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves em setembro de 1821, foi outra a expressar sua ojeriza diante das cenas da escravidão na vida social pernambucana, ao admitir em seu diário de viagem que “por mais fortes e pungentes que sejam os sentimentos em nossa pátria, quando a imaginação nos representa o cativo, nada se pode comparar à repugnante cena de uma feira de escravos”.²⁴⁸

A forte presença da escravidão africana na vida social e econômica do porto, porta de entrada da cidade, fazia com que os pesares e reticências dos viajantes em relação às particularidades do mundo do trabalho local fossem diretamente transmitidos à cidade e à própria sociedade recifense (e brasileira) como um todo. Isso fica evidente no discurso de outro cronista europeu, que, mais tarde, ficaria mundialmente famoso como autor da teoria da evolução das espécies.

A cidade [do Recife] é por toda parte detestável, as ruas estreitas, mal calçadas e imundas; as casas, altas e lúgubres. [...] Pela primeira vez, durante quase todo o espaço de cinco anos em que peregrinávamos, encontramos falta de civilidade. [...] Sinto feliz por ter isso acontecido na terra dos brasileiros – terra de escravidão e, portanto, de aviltamento moral.²⁴⁹

Charles Darwin aportou no Recife em 12 de agosto de 1836, quando o *Beagle* retornava para a Inglaterra após cinco anos de viagens de exploração científica. Darwin chegara à capital pernambucana justamente no mês de agosto, final das estações chuvosas, quando boa parte da cidade estava “completamente alagada”, de forma que seus passeios limitaram-se à zona portuária recifense e a uma parte de Olinda. Pelo tom de suas descrições, contudo, estes curtos passeios parecem ter sido suficientes para gerar no cientista inglês um verdadeiro sentimento de desdém sobre a realidade local. “Terra de escravidão e, portanto, de aviltamento moral”: Darwin não demonstrara compaixão ou admiração alguma pelo Brasil escravista. Como

²⁴⁸ GRAHAM, Maria. Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1956. p. 103.

²⁴⁹ DARWIN, Charles. A muralha de pedra. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 165-166.

destacou Marcus Carvalho na abertura de uma de suas principais obras, aos olhos do cientista inglês, “o Recife [e a sociedade pernambucana] era indissociável da escravidão”.²⁵⁰

É evidente que da vida social recifense não participavam somente pessoas cativas. O Recife do século XIX já era uma cidade antiga, que comportava realidades e modos-de-vida diversos em seu território, frutos da própria complexidade de seu processo histórico de formação (que era, em grande parte, apenas grosseiramente conhecido dos viajantes). O discurso de tom mais radical proferido por Darwin, contudo, sintetiza bem os sentimentos e impressões da maioria dos cronistas que estiveram no Recife durante a primeira metade dos oitocentos: era a grande presença de ‘homens negros’ – diretamente associada, pelo olhar estrangeiro, à escravidão africana – o principal fator para a suposta “falta de civilidade” que atingia o espaço urbano recifense, o mundo do trabalho local e a própria sociedade brasileira como um todo durante o século XIX. Isto requer algumas observações, afinal, a escravidão africana fora, de fato, uma característica estrutural do mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário do Brasil desde o final do século XVI e o início do XVII. O que não quer dizer, do outro lado, que todos os “homens negros” do porto, tão citados nas visões estrangeiras, fossem necessariamente escravos.

2.1.1 A escravidão e o mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário em Pernambuco

A tradição de empregar africanos escravizados no universo de trabalho dos rios e mares tinha existência anterior à própria colonização do território brasileiro. Segundo Didier Lahon – antropólogo e historiador, autor de *O negro no coração do Império*²⁵¹, onde estudou a presença de escravos africanos e de seus descendentes em Portugal entre os séculos XV e XIX – embora a sociedade portuguesa do Antigo Regime não tenha se reproduzido materialmente na base do trabalho escravo, ou, em outras palavras, jamais tenha se constituído numa sociedade escravista, desde o final do século XV a escravidão penetrara

²⁵⁰ CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. Ver: “Recife na perspectiva de Charles Darwin”. p. 2.

²⁵¹ LAHON, Didier. *O negro no coração do Império: uma memória a resgatar, séculos XV – XIX*. Lisboa: Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural, 1999.

profundamente no tecido social lusitano, “pois longe de ser um produto de ostentação [como durante muito tempo defendeu a maior parte da historiografia portuguesa], os escravos dos dois sexos preenchiam um papel econômico significativo em vários setores da economia, inclusive na agricultura”. Discordando de uma parte dos historiadores lusitanos, Lahon defendeu a tese de que, embora nem todos os portugueses tivessem escravos, “a maior parte das categorias sociais do reino [português] tiveram acesso ao trabalho escravo”.²⁵²

Ao que tudo indica, as observações de Lahon fazem sentido no mundo da pesca e da navegação marítima portuguesa. Tanto Saunders quanto Vitorino de Magalhães Godinho registraram em seus trabalhos um significativo número de cativos africanos empregados não só nos grandes navios mercantes portugueses – as famosas caravelas e carracas lusitanas que faziam a carreira para a costa ocidental da África e para a Índia – mas também entre as comunidades de barqueiros e pescadores da foz do rio Tejo, em Lisboa.²⁵³ Num levantamento realizado sobre a composição da comunidade de barqueiros da foz do rio Tejo durante o ano de 1552, por exemplo, Vitorino Godinho verificou que existia ali um total de 106 escravos empregados no ofício marítimo e/ou pesqueiro. Destes escravos, 27 eram descritos como “pretos da Guiné” (25,5% do total), 53 simplesmente como “pretos” (50% do total), 16 como “índios” (15% do total), 3 como “mulatos” (2,8% do total) e 5 não foram especificados. Ou seja, nesta pequena amostra, de meados do século XVI, pelo menos 75,5% dos ‘escravos barqueiros’ do Tejo tinha origem africana (ou um total de 80 indivíduos, se considerados os ‘pretos’ e os ‘pretos da Guiné’).²⁵⁴

A presença de africanos escravizados na Península Ibérica, e no mundo atlântico de maneira geral, estivera vinculada à existência concomitante de uma longa tradição pesqueira e de navegação comercial e militar nos rios, mares e lagos da África Centro-

²⁵² Didier Lahon estimou em 400 mil o número de africanos desembarcados como escravos em Portugal entre a segunda metade do século XV até o ano de 1761, quando, no contexto das reformas do Marquês de Pombal, o tráfico de escravos foi proibido para a metrópole portuguesa. Para Lahon, a quantidade de escravos africanos no reino foi sempre crescente enquanto durou a legalidade do tráfico. Coisa que ainda é bastante polêmica no meio acadêmico lusitano, pois outros defendem que foi o século XVI o auge absoluto do tráfico de escravos africanos para Portugal. LAHON, Didier. Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão, séc. XVII-XIX. In: Revista Estudos Amazônicos, vol. VI, n° 1, 2011, p. 70-99. Ver: A historiografia portuguesa e brasileira e a escravidão negra em Portugal. p. 72-76; LAHON, Didier. O escravo africano na vida econômica e social portuguesa do Antigo Regime. In: Africana Studia, n° 7, 2004. Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Para um contraponto à visão de Lahon, numa obra recente, ver: FONSECA, Jorge. Escravos e senhores na Lisboa quinhentista. Lisboa: Edições Colibri, 2010.

²⁵³ SAUNDERS, A. C. de M. C. História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555). Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1994. Ver seção ‘Marinharia’, p. 32, e “Os escravos nas cidades”, p. 105-108; GODINHO, Vitorino de Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial. vol. IV. Lisboa: Presença, 1983. Ver seção ‘Quem tem escravos e formas de utilização’, p. 201.

²⁵⁴ GODINHO, Vitorino de Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial. Op. cit. p. 201.

Ocidental.²⁵⁵ Era, por exemplo, através da navegação em canoas que o Império Songai (cujo apogeu data do final do século XV e a primeira metade do XVI) deslocava tropas e fazia comércio ao longo das margens do rio Níger, no coração da África Ocidental.²⁵⁶ Na ilha de Luanda, principal porto de embarque de africanos cativos para Pernambuco entre o último quartel do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, também se verificava intensa atividade portuária e pesqueira.²⁵⁷ No século XVII, durante o reinado da lendária rainha Jinga (ou Nzinga, ou N'Ginga, que chegou a ser batizada em português com o nome de Ana Sousa), era justamente a pesca marítima a origem da imensa maioria dos produtos básicos da alimentação local, para ricos e pobres.²⁵⁸ Este contato prévio e, em alguns casos, a larga experiência de povos africanos com o trabalho marítimo e a navegação fluvial propiciara à escravidão africana uma adaptabilidade ainda maior aos trabalhos da pesca e da navegação lusitana – cujas demandas de mão-de-obra cresceram juntamente ao processo de expansão e conquista colonial.²⁵⁹

Da metrópole, a prática de empregar escravos africanos como marinheiros ou pescadores foi levada à colônia. Como apontou Luiz Geraldo Silva, contudo, havia diferenças importantes entre a realidade do mundo do trabalho marítimo em Portugal e no Brasil. Na

²⁵⁵ Ver: LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. Tradução Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

²⁵⁶ SILVA, Alberto da Costa e. A enxada e a lança: a África antes dos portugueses. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996. 2ª ed. Ver Capítulo 21 – O cavalo e a canoa: os Mossis e os Songais, p. 509; SILVA, Alberto da Costa e. Um passeio pela África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006. Ver Capítulo 3: Remando no rio Níger. p. 17-21.

²⁵⁷ Dos 47.609 escravos desembarcados no porto do Recife entre 1756 e 1788, 41.557 era proveniente da região Congo-Angola [87,3% do total]. Durante a década de 1810 – que, na opinião de Marcus Carvalho, conheceu o apogeu do tráfico de escravos em Pernambuco – foram desembarcadas como escravas 49.223 pessoas no porto do Recife, todas elas provenientes da região da África Centro-ocidental, dos portos de Luanda ou de Benguela. Ver: KLEIN, Herbert S. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. In: Estudos Econômicos, vol. 17, n° 2, 1987; CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade. Op. cit. p. 112-136; SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito. Op. cit. Ver: A travessia atlântica, p. 56-61. Sobre as dinâmicas do tráfico de escravos entre Pernambuco e Angola: MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o financiamento do tráfico de escravos em Angola, 1759-1775/80. In: Afro-Ásia, n° 48, 2013. p. 45-76.

²⁵⁸ Adriano Parreira comenta que as espécies de peixes mais apreciadas e de maior valor comercial em Angola do século XVII eram o linguado, a garoupa, o peixe espada e a lagosta, enquanto as de menor valor, que a população pobre tinha mais acesso, eram a savelha (o chamado peixe da ‘arraia miúda’) e a mabanga seca. PARREIRA, Adriano. Economia e sociedade em Angola na época da rainha Jinga, século XVII. Lisboa: Estampa, 1989. p. 51-54.

²⁵⁹ Podemos citar outros povos de África que tinham larga experiência com a pesca marítima e navegação de cabotagem: os povos kru, habitantes dos territórios litorâneos das atuais Libéria, Costa do Marfim e Gana, que seriam, inclusive, elogiados como “hábeis navegadores” por marinheiros ingleses no século XVIII; os fanti, ocupantes do litoral sul de Gana, também tinham reconhecida experiência marítima e eram comumente engajados como marinheiros por navios portugueses e ingleses. Ver: RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, 1760-1825. In: Almanack, n° 5, 1º semestre de 2013. Guarulhos, SP; LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. Tradução Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Ver seção ‘O rio Gâmbia’, p. 139-144.

metrópole, o renascimento da cultura e do trabalho no mar remontava ao final do século XIV e fora, inclusive, a própria base de sustentação e desenvolvimento da expansão colonial, de forma que, em meados do século XVI, já havia uma forte maritimidade – no sentido de um *ethos* plenamente adaptado ao mundo da pesca e navegação oceânica – consolidada entre as comunidades pesqueiras de portugueses livres do litoral. Embora haja registros da importante atuação de escravos nas atividades da pesca e marinhagem lusitana, tudo indica que a presença deste elemento livre local atuou como fator limitador à participação da mão-de-obra negra nos rios e mares portugueses e a integração de africanos e seus descendentes no mundo do trabalho marítimo e pesqueiro em Portugal aconteceu apenas de maneira parcial e conflituosa.²⁶⁰

No Brasil, ao contrário, não havia entre os povos locais qualquer tradição de cultura marítima ou pesqueira anterior, com um contingente de braços disponíveis e devidamente qualificados para as crescentes necessidades de abastecimento e de transporte marítimo inerentes ao empreendimento colonial. Os povos originais realizavam apenas a pesca artesanal em estuários e nos mares internos do litoral. Desse modo, a ausência de práticas, conhecimentos e braços locais acostumados à pescaria e à navegação em mar aberto, aliada ao profundo desprezo pelo trabalho braçal existente em Portugal e, posteriormente, na América portuguesa, conferiu grande protagonismo à participação de africanos escravizados no universo do trabalho marítimo, fluvial e pesqueiro do Brasil entre os séculos XVII e XVIII, especialmente nas áreas coloniais mais ricas e de escravidão mais antiga, como Pernambuco e Bahia.²⁶¹ Nas palavras de Luiz Geraldo Silva:

Diferentemente do que ocorreu na metrópole, onde uma forte maritimidade existente entre as comunidades pesqueiras absorveu conflituosamente africanos e seus descendentes, na América portuguesa, [...] a cor, o tom e as principais características do que poderíamos chamar de uma cultura marítima tropical decorreram da presença e exploração dos escravos africanos e de seus descendentes crioulos nos ofícios marítimos aqui levados a efeito.²⁶²

A força do escravismo no processo de formação histórica do Brasil, assim, conferiu um papel primordial à participação da mão-de-obra escrava também nas demandas de trabalho do porto do Recife durante os oitocentos. Esta participação, pesarosamente notada

²⁶⁰ Ver: SILVA, Luiz Geraldo. SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001. Cap. 1 – O renascimento do mar.

²⁶¹ Sobre o desprezo ao trabalho manual característico à América portuguesa e à sociedade brasileira oitocentista, ver: HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995; GORENDER, Jacob. O escravismo colonial. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2011. p. 454-455.

²⁶² SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito. Op. cit. p. 70.

pelo olhar estrangeiro diante da descrita presença de “negros quase nus” entre as cenas do ancoradouro local, também pode ser observada pela análise dos censos populacionais do período.

Para a primeira metade do século XIX, o mais confiável desses – tendo em vista a imperfeição e incompletude das contagens populacionais do período; coisa, aliás, admitida pelos próprios autores dos censos – foi o levantamento organizado entre 1828-1831 por Jeronymo Figueira de Mello, elaborado a pedido da presidência da província.²⁶³ Este censo de 1828 é particularmente interessante, pois dividiu os habitantes de Recife a partir de seus locais de moradia, o que nos permite traçar um quadro um pouco mais detalhado sobre o universo social de cada freguesia específica. Para o caso que mais nos interessa, da freguesia do Recife (ou de São Frei Pedro Gonçalves) – o bairro portuário da cidade – o levantamento de 1828-31 aponta que os escravos e escravas representavam 45% da população total do bairro: 1.597 escravos e 1.043 escravas num universo de 5.910 habitantes da freguesia do Recife. Desse total de cativos listados como moradores do bairro, 60,4% [ou 1.597 pessoas] eram homens e 39,6% [ou 1.043 pessoas] eram mulheres, num fato diretamente relacionado à grande demanda por serviços braçais no porto, que exigiam grande esforço muscular e força física, o que explica, assim, a predominância de indivíduos homens entre os trabalhadores do porto.²⁶⁴

Uma melhor noção do significado desta proporção entre livres e cativos no ancoradouro do Recife dá-se pela comparação com os dados gerais sobre a população pernambucana do mesmo período: segundo Marcus Carvalho, ao longo da década de 1820, os escravos representavam entre um $\frac{1}{4}$ e $\frac{1}{3}$ do total de habitantes da província de Pernambuco; na capital, a proporção era parecida, em 1828-31 os indivíduos escravizados compunham 31% da população recifense (7.935 pessoas num conjunto de 25.678 moradores).²⁶⁵ Ou seja: a partir destes dados, pode-se perceber que, entre todas as áreas do espaço urbano local, era justamente na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, o bairro portuário do Recife, coração e porta de entrada da cidade, que a presença do escravismo era sentida de maneira mais forte, era mais manifesta, mais visível aos olhos.

²⁶³ Ver, por exemplo: MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. Ensaio sobre estatística civil e política de Pernambuco. (Reedição da edição datada de 1852). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1979. p. 12-15.

²⁶⁴ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 51-52.

²⁶⁵ CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade. Op. cit. p. 54.

Na opinião de Marcus Carvalho, esta porcentagem de 45% de população escrava contra 55% de população livre apresentada pela freguesia do Recife entre 1828-1831 é comparável às proporções entre livres e cativos das próprias zonas de *plantation* açucareira do interior de Pernambuco. O que indica que, na primeira metade dos oitocentos, “a escravidão urbana era uma instituição plenamente estabelecida, não apenas resultado de sobras da *hinterland*”, e isso repercutia diretamente na composição da mão-de-obra portuária do Recife – cuja grande presença de “homens negros” era notada por quase todos os estrangeiros que desembarcavam pela primeira vez no ancoradouro recifense.²⁶⁶

O leitor mais atento, contudo, perguntará: e os outros 55% dos habitantes do bairro portuário do Recife (aliás, a ligeira maioria dos moradores), será que eram todos brancos, comerciantes, donos de lojas, armazéns, senhores proprietários de uma maneira geral? Se alargarmos o olhar cronológico sobre o processo de formação da sociedade pernambucana, observaremos que Pernambuco era uma terra de escravidão antiga, cujos primeiros registros de desembarques forçados de africanos/as datam da segunda metade do século XVI – de maneira mais ou menos concomitante à instalação dos primeiros engenhos açucareiros. Isto é, durante as primeiras décadas do século XIX, apesar das variações temporais em ciclos de intensificação e diminuição da importação de cativos, a escravidão já tinha aproximadamente duzentos e cinquenta anos de existência em terras pernambucanas.²⁶⁷ Será que a longevidade do escravismo em Pernambuco não causara nenhum impacto sobre a composição da população livre local? Tendo em vista a igualmente longa inserção de africanos escravizados no mundo do trabalho marítimo e fluvial do Brasil, evidenciada pelo trabalho de Luiz Geraldo Silva, será que os pescadores e trabalhadores do porto do Recife, pejorativamente descritos como “negros quase nus” por alguns visitantes estrangeiros, eram, todos eles, escravos?

2. 2 Homens livres pobres, escravos de ganho e libertos nos rios e portos de Pernambuco

²⁶⁶ CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 54.

²⁶⁷ Tendo em vista que o primeiro registro oficial da chegada de escravos africanos é em Carta Régia de 1559, quando foi autorizada ao governador da Ilha de São Tomé a saída de “120 escravos do Congo” para cada senhor de engenho da Nova Lusitânia, Pernambuco, que apresentasse certidão do Governador Geral. ANDRADE, Manuel Correia de. *Economia pernambucana no século XVI*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2003. p. 82.

Em trabalho recente, ao descrever sucintamente a população e a sociedade no Brasil entre 1830 e 1889, Sidney Chalhoub destacou uma “alta porcentagem de pretos e pardos livres” como uma característica singular da sociedade escravista brasileira. Nesse estudo, que integra o volume dois de uma coleção intitulada *História do Brasil Nação, 1808-2010* (dirigida por Lilia Moritz Schwartz e coordenada por José Murilo de Carvalho), ao comparar as experiências históricas do escravismo brasileiro com os dados disponíveis sobre outras sociedades escravistas da América (especialmente, Cuba e Estados Unidos), Chaloub defendeu que

uma característica importante da escravidão brasileira consistia na existência de um número significativo de pessoas cativas obtendo alforrias enquanto a escravidão ainda existia. Em outras palavras, no Brasil, mais do que em outras sociedades escravistas dos Oitocentos, a libertação dos escravos ocorreu paralelamente à continuidade das instituições da escravidão.²⁶⁸

Neste ponto, é importante uma observação. Embora as alforrias tenham sido bem mais comuns no Brasil do que na América do Norte, ou no Caribe, estatisticamente a possibilidade de obtenção da liberdade era bastante remota: apenas 6,3 libertos, principalmente mulheres e crianças, para cada mil indivíduos escravizados, segundo os cálculos de Robert Slenes.²⁶⁹ De toda maneira, a grande participação na sociedade escravista brasileira assumida pelos “livres de cor” – como se chamavam, no século XIX, os indivíduos tidos como “pardos”, “pretos livres” ou “pretos libertos” – é um dos principais desafios que a historiografia brasileira dos oitocentos tem buscado enfrentar nos últimos anos e que, inclusive, tem dado grande relevância aos estudos das várias formas de obtenção da alforria, dos processos de formação de famílias escravas e também das fronteiras tênues entre escravidão e liberdade para esta considerável parcela de comunidades que formavam a sociedade brasileira durante o Império.²⁷⁰

²⁶⁸ CHALHOUB, Sidney. População e Sociedade – parte 1. In: CARVALHO, José Murilo de. (Coord.) A Construção Nacional, 1830-1889 – Coleção História do Brasil Nação, vol. 2. Fundación Mapfre: Madrid. Ed. Objetiva Ltda: Rio de Janeiro, 2012. p. 43-44. Do outro lado, como lembra Marcus Carvalho, embora as alforrias tenham sido bem mais comuns no Brasil do que na América do Norte, ou no Caribe, estatisticamente a possibilidade de obtenção da liberdade era bastante remota: apenas 6,3 libertos por mil indivíduos escravizados. CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 226.

²⁶⁹ SLENES, Robert. *The demography and Economics*, p. 486-190. apud CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade. Op. cit. p. 226. Para um balanço sobre as diferentes dinâmicas sociais assumidas pelas sociedades escravistas nas Américas: KLEIN, Herbert S. A experiência afro-americana numa perspectiva comparativa: a situação atual do debate sobre a escravidão nas Américas. In: Afro/Ásia, nº 45, 2012, p. 95-121.

²⁷⁰ Ver, por exemplo: CHALHOUB, Sidney. A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; SLENES, Robert W. Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na

A maior parte desses homens e mulheres livres de cor incluía-se dentro de uma diversa e abrangente categoria social à qual a historiografia convencionou chamar – a partir do trabalho de Maria Sylvia de Carvalho Franco sobre a zona cafeeira do Vale do Paraíba oitocentista – de “homens livres pobres”.²⁷¹ As primeiras incursões historiográficas sobre o tema legaram ao homem livre pobre um papel meramente marginal no quadro da “ordem escravocrata brasileira”.²⁷² Diante da predominância da escravidão nas relações de produção agrícola mercantil da grande plantação, este conjunto de “homens livres e expropriados” teria ficado “sem razão de ser” na sociedade brasileira. Nas palavras de Maria Sylvia Franco,

[Em virtude da] a propriedade de grandes extensões de terra, ocupadas parcialmente pela agricultura mercantil realizada por escravos, [...] formou-se um conjunto de homens livres e expropriados que não conheceram o rigor do trabalho forçado e não se proletarizaram. [...] *Formou-se, antes, uma ‘ralé’ que cresceu e vagou ao longo de quatro séculos: homens a rigor dispensáveis, desvinculados dos processos essenciais à sociedade. A agricultura mercantil baseada na escravidão simultaneamente abria espaço para sua existência e os deixava sem razão de ser.*²⁷³

O grande mérito do trabalho acima foi ter ressaltado a interdependência entre os sistemas de produção agrícola para a subsistência e os de produção agrícola para o mercado, ou entre a agricultura de subsistência e a agricultura mercantil do grande latifúndio escravista e monocultor. Em resumo, “uma não existia sem a outra”.²⁷⁴ Ao fazê-lo, Maria Sylvia Franco conseguiu “projetar a figura do homem livre pobre no sistema social” do Brasil oitocentista,

formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011; FRAGA, Walter. Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910. 2ª ed. – Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014; FLORENTINO, Manolo. GOÊS, José Roberto. A paz nas senzalas: família escrava e tráfico atlântico, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

²⁷¹ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. 4ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

²⁷² Apesar do trabalho de Maria Sylvia de Carvalho Franco ter sido o primeiro a empregar de maneira mais sistemática a categoria do “homem livre pobre”, outros historiadores e sociólogos, antes dela, trataram de alguma forma da presença destes homens e mulheres na história da sociedade brasileira. O primeiro a apontar sua existência, definindo-os como ‘desclassificados sociais’, foi Caio Prado Júnior, que observou o processo de gênese desse grupo de “mestiços de índios e brancos degenerados, dedicados a uma mesquinha agricultura de subsistência”, e sua posição marginal na sociedade brasileira, em meio às condições econômicas da formação da economia brasileira, fortemente assentada em ciclos econômicos de produtos de exportação para mercados internacionais. Para Celso Furtado, os homens livres que chegaram ao país “como artesãos, soldados ou simples aventureiros foram, de uma forma ou outra, transformados em dependentes da classe dos grandes proprietários”, onde se ocupavam com uma agricultura de subsistência de “baixíssima produtividade”, quase sempre em terras que não lhes pertenciam, e utilizando-se de um “mínimo de capital e das técnicas mais primitivas”. Ver: PRADO JÚNIOR, Caio. História econômica do Brasil. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1979. p. 42; FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1969.

²⁷³ [Destaque pessoal] FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. Op. cit. p. 14.

²⁷⁴ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. Op. cit. p. 11.

embora sob o estigma da dependência pessoal e da marginalidade e de um cotidiano violento.²⁷⁵

A década de 1980 conheceu uma importante virada historiográfica, que ainda repercute na produção atual sobre a sociedade brasileira oitocentista, quando uma nova geração de historiadores – com um destaque especial para um grupo de mestrandas/os reunidos no curso de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF) e orientados por Maria Yedda Linhares e Ciro Flamarion Cardoso – começou a questionar alguns dos pressupostos lançados sobre os tais homens livres pobres, especialmente, o de seu suposto caráter passivo diante da dominação e coerção exercida pelo latifúndio e pela escravidão no Brasil do século XIX.²⁷⁶

O próprio avanço da demografia histórica no país conferia impulso importante a tais iniciativas: as estimativas populacionais indicavam que, em 1819, o Brasil possuía 3.596.132 habitantes, dos quais somente 30,8% escravos. Foi João Fragoso, um dos integrantes da chamada *Escola do Rio*, que melhor explicou este movimento, mais de vinte anos depois:

Era *pouco escravo* para muitos senhores, ou, como diz a sabedoria popular, *pouco índio* para muitos caciques. Em princípios do século XIX, a América lusa estava longe de ser um imenso canalizal ou um mar de cativos dominados por meia dúzia de *caucasians*. Na verdade, o *grosso* da população não possuía escravos e, para eles, a *Casa Grande* tinha outros significados.²⁷⁷

Talvez o principal trabalho desta nova produção historiográfica sobre o homem livre pobre no século XIX tenha sido a pesquisa de Hebe Mattos sobre um grupo de pequenos produtores rurais livres do município de Capivary (RJ), “uma comunidade rural que não se organizava sob o signo da prosperidade”, segundo a própria autora.²⁷⁸ Recorrendo a um vasto e inédito conjunto documental de registros paroquiais de terra, inventários *post mortem* e processos cíveis e criminais, *Ao sul da história* deu uma contribuição fundamental à história social do Império ao ressaltar a imprecisão inerente aos diversos tipos sociais até então utilizados pela historiografia clássica – incluída aí a própria categoria do homem livre pobre –

²⁷⁵ FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. Op. cit. p. 65.

²⁷⁶ Para um panorama atual sobre o debate historiográfico em torno do homem livre pobre, ver: CHRISTILLINO, Cristiano Luís. O homem livre e pobre no Brasil oitocentista. In: BERNARDON, Tiago Oliveira de. Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba. Campina Grande: EDUEPB, 2015. p. 57-84.

²⁷⁷ FRAGOSO, João. Prefácio. In: MATTOS, Hebe. Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. Rio de Janeiro: Ed. FGV, Faperj, 2009. p. 9.

²⁷⁸ CASTRO, Hebe Maria Mattos de. Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. Op. cit. p. 62. Obs. este livro, cuja primeira publicação data de 1987, foi inicialmente concebido como dissertação de mestrado em História no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF), defendida em 1985.

para descrever as variadas experiências de vida e de pobreza deste conjunto de homens e mulheres que representou a maior parte da sociedade brasileira durante todo o século XIX.²⁷⁹ Foi com o trabalho de Hebe Mattos, aliado a um esforço coletivo de toda uma geração de historiadores das décadas de 1980 e o início dos anos 1990, que se rompeu definitivamente com a visão de que o peso do escravismo e da exploração senhorial levara os grupos subordinados do Brasil à anomia ou alienação; o homem livre pobre, a partir de então, passou a ser visto como sujeito de significativa autonomia de cultura e ação.

Antes disso, no final da década de 1970, Peter Eisenberg já demonstrara que o “trabalhador livre nacional e liberto” estivera longe de cumprir papel marginal no processo de transição da mão-de-obra escrava para a livre em Pernambuco.²⁸⁰ Ao estudar o processo de modernização da indústria açucareira local, ocorrido mediante a adoção de usinas e engenhos centrais, o brasilianista notou que nas áreas de plantações de cana-de-açúcar, terras de colonização e escravidão antigas, os braços livres já trabalhavam lado a lado a braços cativos mesmo antes da decisiva virada dos anos 1850.

Nos primeiros anos do decênio de 1840, o número médio de escravos em 331 plantações [pernambucanas] era de 55. Dez anos depois, um levantamento em 532 plantações registrava a força de trabalho média de 20 escravos e 6 trabalhadores livres; e em 1857 o chefe de polícia contava a média de 70 escravos e 49 indivíduos livres, estes entre idade de 18 a 50 anos, em 49 propriedades de Jaboatão – um dos distritos açucareiros mais ricos da província.²⁸¹

Outra contribuição importante de Eisenberg foi ter ressaltado como particularidade da evolução demográfica de Pernambuco a rápida e contínua diminuição no número de escravos empregados na economia local após 1850 – relacionado, pelo autor, à alta taxa de mortalidade apresentada por indivíduos cativos, à impossibilidade desta mão-de-obra se renovar mediante novos desembarques (após a proibição do tráfico atlântico) e à força do tráfico interprovincial de escravos entre 1850 e 1880, quando Pernambuco exportou para as áreas cafeeiras do Sul do Império uma média anual de aproximadamente 1.000 a 1.500 escravos.²⁸²

Mesmo no quadro de uma suposta “crise de braços” no período da transição da mão-de-obra escrava para a livre, a indústria açucareira pernambucana expandiu continuamente sua produção entre as décadas de 1840 e 1880 – que dobrou de 61 mil toneladas para 136 mil

²⁷⁹ CASTRO, Hebe Maria Mattos de. Ao sul da história. Op. cit. p. 14.

²⁸⁰ EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

²⁸¹ EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança. Op. cit. p. 169.

²⁸² EISENBERG, Peter L. Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX. Campinas: Ed. Unicamp, 1989. Ver Capítulo 1 – “A abolição da escravatura: o processo nos engenhos de açúcar em Pernambuco”. p. 35-43.

toneladas entre o final das décadas de 1840 e 1880.²⁸³ Neste ponto, se resguarda um aspecto fundamental da obra de Eisenberg para o presente trabalho: em virtude do fim do tráfico atlântico e do movimento contínuo e ininterrupto do comércio interprovincial de escravos em direção às províncias do Sul e Sudeste do Brasil, esta rápida expansão da quantidade de cana-de-açúcar produzida só foi possível mediante a crescente utilização de homens livres e pobres, alguns, ex-escravos, pela lavoura monocultora pernambucana.

[Em Pernambuco, na chamada ‘transição de mão-de-obra’,] O crescente emprego de mão-de-obra livre não provocou a vinda de novos grupos tais como imigrantes europeus, que receberam subsídios dos fazendeiros de café em São Paulo. Ao invés disso, os fazendeiros de açúcar empregaram ex-escravos e outros elementos da população rural livre. Muitos ex-escravos permaneceram nas fazendas, provavelmente devido não a uma grande afeição a seus antigos donos, mas antes à falta de oportunidades alternativas de emprego em outros lugares: o açúcar ainda era a atividade principal da província, e as fazendas de cana ainda monopolizavam a terra da região costeira, que era a área mais densamente povoada.²⁸⁴

Segundo Eisenberg, portanto, a existência de secas periódicas no interior combinara-se ao profundo monopólio da terra nas zonas agrícolas do litoral pernambucano para formar considerável contingente de gente livre em Pernambuco: de “moradores, migrantes sazonais (os “corumbás”), ex-escravos, assalariados e pequenos lavradores”. Foi esta disponibilidade de mão-de-obra livre que, na opinião do autor, permitira à classe canavieira pernambucana “fazer a passagem da escravidão ao trabalho livre com um mínimo de problemas”.²⁸⁵ E a historiografia brasileira parecia ter se esquecido deste fato.²⁸⁶

Embora a maioria dessas pesquisas sobre os homens livres pobres esteja concentrada nas zonas rurais do Brasil, especialmente nas áreas contíguas às plantações de café ou cana-de-açúcar, a realidade da maioria das cidades brasileiras não parece ter sido muito diferente. A forte presença do elemento livre, pobre e, em grande parte, de cor nos principais centros urbanos do litoral era notada por alguns já em princípios do século XIX. Na ausência de censos demográficos para princípios do século, vejamos o que informava, em 1806, o então governador da capitania de Pernambuco, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, ao Visconde de Anadia, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra da Coroa portuguesa:

²⁸³ EISENBERG, Peter L. Homens esquecidos. Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX. Campinas: Ed. Unicamp, 1989. p. 43.

²⁸⁴ EISENBERG, Peter L. Homens esquecidos. Op. cit. p. 44.

²⁸⁵ EISENBERG, Peter L. Homens esquecidos. Op. cit. p. 98.

²⁸⁶ Ver: EISENBERG, P. L. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. Capítulos 7 - “Crise Social: a escravidão e a abolição gradual”, p. 169-200. e Cap. 8 - “Transição para o trabalho livre”, p. 201-233.

Esta Capitania [de Pernambuco] é povoada por quatro espécies de habitantes; Brancos, Índios, Pretos e Mestiços [...]. Não sei a proporção em que estão umas para as outras [...]. Pode, contudo, dizer-se em geral que os Mestiços excedam já, ou hão de vir exceder a cada uma das outras espécies, porque todas as [espécies] primitivas concorrem para o seu aumento, além de sua multiplicação; e aumentando os Pardos aos Pretos, virão a fazer o duplo, o triplo, o quádruplo dos brancos.²⁸⁷

Pela correspondência, percebe-se que Pernambuco não fugiu da tendência acima anunciada: havia, desde meados do século XVIII, um número crescente de libertos, “pardos” e “pretos livres” participando ativamente do mundo do trabalho urbano local – que tinha seu centro fundamental no porto do Recife. Em princípios dos oitocentos, estas populações “mestiças” cresciam a olhos vistos e em pouco tempo viriam “a fazer o duplo, o triplo e quádruplo dos brancos”, como registrara, talvez com certa dose de exagero, o próprio governador da capitania em 1806.

Aos olhos de europeus recém-chegados ao ancoradouro do Recife, em especial, a forte presença dessa população “de cor” tornava bastante tênues as fronteiras que separavam libertos, livres “de cor” e escravos africanos e crioulos: estes grupos eram vistos, assim, sob a genérica alcunha de “negros”, ou de “mulatos”, nas paisagens descritas pelos cronistas. O próprio Tollenare registrara algo parecido em suas *Notas Dominicaes* após algumas andanças sobre o território pernambucano:

O número dos negros livres e dos mulatos é aqui muito considerável [...]. [Estes indivíduos] adquirem sobre os brancos ociosos uma tal superioridade [numérica]. A mistura de todas as combinações de sangue mesclado é, aliás, tão grande que uma passagem de uma cor à outra se faz por uma escala de que a vista mal poder contar todos os graus.²⁸⁸

Em estudo pioneiro sobre o tema – cujo título da tradução do texto para o português foi “Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira”, de 1977 – Herbert S. Klein indicou que, em 1839, quando a população pernambucana registrava pouco mais de 280 mil pessoas, 24% de escravos e 76% de livres aproximadamente, os indivíduos livres de cor, incluindo aí os livres de nascimento e libertos, representavam uma expressiva taxa de 44,7% da população total da província de Pernambuco.²⁸⁹

²⁸⁷ ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO (APEJE-PE), Manuscritos, Série “Correspondência para a Corte”, Códice 15 (1804-1808), fls. 69-71. Recife, 21.03.1806. Carta de Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Visconde de Anadia.

²⁸⁸ TOLLENARE, L. F. *Notas dominicaes*. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 143.

²⁸⁹ Originalmente, o trabalho foi publicado com o título de *The colored freemen in brazilian slave society*, em 1966. KLEIN, Herbert S. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. In: *Dados*. Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, n° 17, 1978, p. 3-27.

Segundo o mesmo levantamento, se somados os quantitativos referentes aos escravos e livres de cor, percebia-se que os de condição livre eram franca maioria entre os indivíduos de cor da província: um total de 67,4% entre todos os pretos, pardos e mulatos contabilizados.²⁹⁰ Embora se admita a possibilidade da contagem de escravos do levantamento de Klein estar ligeiramente subestimada (na época em que o trabalho foi publicado, a historiografia sobre o tráfico ilegal de africanos no Brasil, em pleno vapor nos últimos anos, ainda não havia se consolidado), estes dados dão uma boa dimensão da importância que esta população de mulatos, pardos e pretos livres assumira na província de Pernambuco, já antes de 1850.²⁹¹

Por volta das décadas de 1820-1840, esta população era tão alta que tornava a concorrência por postos de trabalho livre na praça comercial do Recife motivo inclusive de intensos motins e revoltas urbanas entre as classes populares locais. Bruno Dornelas Câmara, por exemplo, ao estudar os chamados “mata-marinheiros” durante a década de 1840, enxergou como causa principal destes protestos populares – nos quais a “população do Recife” promovia saques e ataques radicais à comunidade portuguesa sediada na cidade, especialmente no comércio varejista – a acirrada disputa por postos de trabalho livre na província entre portugueses pobres e “nacionais livres e libertos”, para usar a expressão do autor.²⁹²

A atuação de escravos de ganho, ou de aluguel, no mundo do trabalho de Recife consiste em outra peça importante da análise do quebra-cabeça que caracteriza a forte presença do homem livre pobre na sociedade pernambucana oitocentista. Afinal, na capital pernambucana, esta modalidade de escravidão assumira funções importantes desde os últimos quartéis do século XVIII. Neste período, o crescimento nas exportações de açúcar e algodão

²⁹⁰ Em números absolutos, os livres de cor contavam 126. 813 pessoas [44,7%]; os escravos, 68.458 pessoas [24,1%]; e os brancos livres, 88.593 [31,2%]. KLEIN, Herbert S. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. In: Dados. Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, n° 17, 1978. p. 7.

²⁹¹ Segundo Marcus Carvalho, nos censos populacionais do Brasil do período entre 1831 e 1850, período de grande atividade do tráfico atlântico ilegal, as taxas de populações escravas são geralmente subestimadas, devido à ação de senhores que desejavam burlar a fiscalização e garantir um direito de propriedade, ilegal, sobre africanos que, pela lei brasileira, eram livres. CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 95-96; Sobre o tema da ilegalidade do tráfico no Brasil oitocentista, ver: CHALHOUB, Sidney. A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; MAMIGONIAN, Beatriz G. Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

²⁹² CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. Trabalho livre no Brasil imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira. Recife: Dissertação (Mestrado) – História. CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE, 2005; Ver também: CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O mata-marinheiro do Colégio e a radicalização da ‘população’ do Recife na briga pelo mercado de trabalho. In: Clio, Revista de Pesquisa História, n° 25. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Universidade Federal de Pernambuco, 2005.

reforçavam o ritmo e a intensidade do trabalho urbano, avivando a escravidão nas cidades e expandindo o número de cativos trabalhando “pra fora” em meio ao espaço citadino. A proliferação da escravidão de ganho entre o final dos setecentos e início dos oitocentos também se devia ao fato de representar, para os senhores, uma possibilidade efetiva de lucro: como relatou Hebe Mattos, até a primeira metade do século XIX, muitas famílias pobres, que possuíam um ou dois escravos no máximo, costumavam obter boa parte de seu ganha-pão através do rendimento destes alugueis.²⁹³

A participação nos serviços de ganho, do ponto de vista do cativo, também era vantajosa: oferecia pagamento regulares, em fluxo de trabalho contínuo, e certa liberdade de circulação e socialização, longe do olhar senhorial, que permitia ao indivíduo tecer importantes malhas de solidariedade, horizontais ou verticais, que podiam ser de grande valia em situações de emergência. Mais importante para nosso argumento, contudo, é que a escravidão de aluguel representava a um número limitado, porém, relevante, de africanos e crioulos uma significativa via de mobilidade social, pois lhes permitia a compra da própria liberdade mediante o pecúlio pouco a pouco acumulado ao longo de anos de trabalho. Especialmente para aqueles/as que desempenhassem ofícios especializados (carpinteiros, ferreiros, alfaiates, padeiros, etc.), proporcionalmente mais bem pagos e, pelo mesmo motivo, também muito procurados.

Não queremos dizer, com isso, que a compra e a conquista da liberdade fosse algo fácil no Brasil escravista. Como apontou Marcus Carvalho, o caminho para a liberdade era longo e tortuoso: passava pela construção de uma rede de relações pessoais à qual o cativo tivesse pertencimento (famílias, irmandades religiosas, corporações de ofício, por exemplo), pelo processo de reconstrução da própria identidade étnica (que poderia corresponder, ou não, às matizes culturais perdidas em África), pela redefinição, ou não, de suas relações com a classe senhorial e pela busca por uma ocupação que permitisse autonomia material.²⁹⁴

De toda forma, a compra da liberdade pelo próprio escravo foi a forma de manumissão mais comum na História das Américas e, como Pernambuco não fugiu à regra, isto nos permite sugerir que a maioria dos crioulos e africanos libertos presentes no mundo do trabalho

²⁹³ Hebe Mattos, por exemplo, ao analisar a sociedade escravista do Sudeste no século XIX, coloca que “o simples aluguel de um cativo, quando adultos e jovens, já garantia uma fonte de renda em muitos casos capaz de eximir a família livre [dona do escravo] do trabalho direto”. MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista (Brasil, século XIX)*. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2013. p. 44.

²⁹⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 213-119.

recifense, que não eram poucos, obtivera sua liberdade a partir do próprio suor, fruto do desempenho de serviços essenciais à vida urbana.²⁹⁵ Nas primeiras décadas do século XIX, o número de libertos em circulação pelo espaço urbano recifense não era insignificante: em 1827, listavam-se um total de 4.068 libertos na comarca do Recife. Se admitido o universo de pouco mais de 25.678 habitantes para a capital pernambucana (tomando como referência o citado censo de 1828-31), isto representava um total de 15,8% da população local.²⁹⁶ Número bastante expressivo, apesar de possíveis imperfeições estatísticas.

Os ofícios especializados, assim, costumavam ser muito procurados por libertos e escravos de ganho, justamente pela possibilidade de conquista de maior autonomia pessoal e pelo retorno financeiro que representavam. Em Recife, uma boa parte destes serviços especializados concentrava-se justamente no mundo do trabalho portuário e fluvial. A marcante presença dos rios Capibaribe e Beberibe na geografia local, aliada às necessidades advindas de sua condição de entreposto marítimo, impunha à reprodução de boa parte da vida social e econômica da cidade uma dependência fundamental em relação a uma série de ofícios que, além de demandar grande vigor físico, exigiam todo um conjunto de técnicas e conhecimentos bastante específicos: canoeiros e mestres-de-barcaça para trazer, por rio e/ou mar, as cargas de açúcar das plantações do interior e articular, pela pequena cabotagem, uma complexa rede de comércio regional de bens de primeira necessidade (sal, farinha, peixe seco, frutas, cachaça, hortaliças, barro, areia, tijolos, material de construção em geral); estivadores fortes, ágeis e acostumados ao vai-e-vem das ondas para a carga e descarga dos navios ancorados no porto; bons remadores para fazer a comunicação com as embarcações externamente arribadas e as atividades de policiamento e fiscalização alfandegária; pescadores destemidos para, a bordo de jangadas, buscar os peixes, alimento básico da população, nos mares distantes da costa.

A participação nestes serviços fluviais, marítimos e portuários poderia representar, em casos mais raros, até a obtenção de algum cabedal ao final de suas vidas. Pela análise do livro de registros de testamentos do Memorial da Justiça do Estado Pernambuco, por exemplo, Valéria Gomes Costa esboçou em suas pesquisas de doutoramento, a trajetória individual do

²⁹⁵ CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 232.

²⁹⁶ CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade*. Op. cit. p. 222.

africano João Joaquim José de Santa Anna, que nos ajuda a clarificar o argumento.²⁹⁷ João Joaquim, natural do reino de Cassange, em Angola, foi trazido para Pernambuco como escravo em algum momento da primeira metade dos oitocentos. Após sua morte, aos 60 anos de idade, em junho de 1868, o testamento feito pelo africano revelou detalhes importantes de suas atividades e meios-de-vida diários: João Joaquim, morador em Fora-de-Portas, na freguesia portuária de São Frei Pedro Gonçalves, empregara-se como ganhador do porto (provavelmente, na estiva) e, através do próprio trabalho, juntara dinheiro suficiente para sua manumissão, aos 39 anos. Após o cativo, o africano João Joaquim casara-se duas vezes, mantivera relação próximas com outros africanos libertos, também moradores do bairro do Recife e carregadores do porto, muitos, inclusive, listados como testemunhas em seu testamento – demonstrando a inserção destes indivíduos no mundo portuário recifense – e adquirira, inclusive, dois imóveis ao fim de sua vida, a casa em que morava em Fora-de-Portas, na rua do Farol, e outra casa de residência em Olinda, ambos os bens herdados por sua segunda esposa.²⁹⁸

Não se trata, aqui, de negar as dificuldades desse processo de conquista da liberdade, menos ainda de afirmar que a maioria dos mestres-de-embarcação, estivadores e pescadores acabava rica ao final de suas vidas (a própria viúva do africano João Joaquim, acima citado, perderia uma das casas herdadas para pagar os custos do inventário e testamento realizado). Trata-se de reconhecer que, especialmente para cativos, “trabalhar na rua, sobretudo trabalhar no porto, facilitava essa difícil passagem à liberdade”, como bem observou João José Reis em estudo sobre Salvador do século XIX.²⁹⁹

Nas cidades portuárias, especialmente após a instituição do despacho por estiva – ocorrida em 1810, no Rio de Janeiro, e em 1811 em Recife, Salvador e Maranhão – e a consequente proliferação no número de armazéns e trapiches particulares, o trabalho de estiva, em especial, era uma função que embora não demandasse grande especialização poderia oferecer bons rendimentos financeiros e uma oferta de trabalho diária e contínua. O próprio Tollenare observara, em 1828, que “os negros [...] do porto [do Recife] ganham bem a

²⁹⁷ COSTA, Valéria Gomes. Trajetórias negras: os libertos da Costa d’África no Recife, 1846-1890. Tese (doutorado) em História – Universidade Federal da Bahia. Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, Departamento de História, 2013.

²⁹⁸ COSTA, Valéria Gomes. Os libertos no Recife: os ‘mundos’ de João Joaquim José de Santa Anna. In: CABRAL, Flávio José Gomes. COSTA, Robson. (org.) História da escravidão em Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012. p. 241-265.

²⁹⁹ REIS, João José. A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1991. p. 29-30.

sua vida, rendem geralmente 7 a 8 francos por semana, alimentam-se à sua custa e podem juntar dinheiro se são econômicos”.³⁰⁰ Mary Karasch também reconheceu, em seu estudo sobre a vida social do escravo no Rio de Janeiro, que os estivadores estavam entre os escravos de ganho mais bem remunerados da Corte.³⁰¹

A historiografia brasileira tem encontrado indícios importantes que relevam um significativo número de libertos, tanto africanos quanto crioulos, entre os indivíduos empregados no mundo do trabalho fluvial e portuário do Brasil. Indícios que permitem sugerir certa rentabilidade às atividades relacionadas aos ofícios do rio, do mar e da vida portuária de maneira geral. Em estudo citado anteriormente, ao relatar a composição social e a ocupação dos integrantes de um Terço de Henriques de meados do século XVIII – uma tropa miliciana formada exclusivamente por “pretos livres” – de Jaguaripe, vila litorânea do Recôncavo baiano, em 1752, Herbert Klein verificou que entre os 66 milicianos listados (7 “originários da Guiné” e os demais nativos da dita vila), 56% (ou 36 indivíduos) tinham como ocupações os ofícios de barqueiros ou de pescadores.³⁰² Maria Inês de Oliveira foi outra a dar destaque aos ofícios marítimos de “pilotos” e “mestres-de-embarcação” como ocupações “qualificadas” no mundo da escravidão urbana da Bahia oitocentista: “qualificadas”, para a autora, no sentido de um ofício ou ocupação profissional que permitissem ao cativo não só a conquista da alforria, mas também uma permanência rentável na função após a compra da liberdade.³⁰³

Ainda na província da Bahia, Wellington Castellucci Júnior observou que desde a primeira metade do século XIX a ilha de Itaparica concentrara significativa comunidade de mulheres ganhadeiras, escravos e homens livres de cor dedicada à pesca e à baleação nas imediações da ilha.³⁰⁴ Após a segunda metade dos oitocentos, em especial, as atividades da pesca de baleia, assaz perigosas e lucrativas ao mesmo tempo, se tornariam “de suma importância para a sobrevivência da gente forra, dedicada desde a caça [de baleias] até a comercialização de seus derivados na Ilha [de Itaparica], no Recôncavo e em Salvador”.³⁰⁵

³⁰⁰ TOLLENARE, L. F. de. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 142.

³⁰¹ KARASCH, Mary, A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 411-420.

³⁰² KLEIN, Herbert S. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. In: Dados. Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, n° 17, 1978. p. 4.

³⁰³ OLIVEIRA, Maria Inês Cortês de. O liberto: o seu mundo e os outros, Salvador, 1790-1890. São Paulo: Corrupio/CNPq, 1988. p. 19-21.

³⁰⁴ CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. Pescadores e roceiros: escravos e forros em Itaparica na segunda metade do século XIX. São Paulo: Annablume, 2007.

³⁰⁵ CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. De cativos a baleeiros: uma amizade indissolúvel entre dois africanos no outro lado do Atlântico (Itaparica, 1816-1888). In: Topoi (RJ), v. 15, n° 29, p. 444-472, jul/dez. 2014.

A proximidade da estação de caça dos cetáceos na Baía [de Todos os Santos] seduzia africanos libertos que deixavam suas ocupações onde quer que estivessem na parte continental do Recôncavo e migravam para trabalhar provisoriamente nas caçadas e armações [de baleias]. Quituteiras da capital atravessavam, de saveiro, o grande golfo para comprar carne moqueada e óleo para abastecer a capital [Salvador], e escravos de ganhos participavam de um frenético comércio que, por muitos anos, a Câmara Municipal de Itaparica tentou disciplinar.³⁰⁶

Segundo o autor, a participação de crioulos e africanos libertos nas atividades econômicas relacionadas à pesca da baleia em Itaparica fora tal que, após os anos 1860-70, “os libertos tomaram conta desse negócio e passaram a monopolizar a produção do azeite, da carne e demais derivados do cetáceo”; alguns, como os africanos nagôs Marcos Theodoro Pimentel e José Severo Martins Braga, chegavam a constituir “fortuna considerável” ao final de suas vidas.³⁰⁷

Em Recife e Olinda, a presença do mar e da hidrografia local transformara a existência de um ativo mundo do trabalho fluvial um imperativo histórico fundamental para a expansão da vida urbana em Pernambuco. Neste quadro, detalhado no Capítulo 1, o pequeno transporte fluvial, realizado a bordo de pequenas barças e canoas, desempenhara um papel essencial no processo de expansão urbana da capital em direção às suas zonas suburbanas, margeadas pelos rios Capibaribe e Beberibe, e cujo acesso entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX – “a idade de ouro da canoa recifense”, na acepção de Evaldo Cabral – fazia-se prioritariamente pelo rio.³⁰⁸ Marcus Carvalho foi o primeiro (e, até agora, um dos únicos) a ressaltar os atrativos que a profissão de canoeiro poderia oferecer a escravos de ganho, libertos, e a pretos e pardos livres nas cidades de Recife e Olinda. Para indivíduos cativos, o ofício não só lhes conferia liberdade de circulação em meio ao espaço urbano local, como lhes permitia tecer as tais “malhas de solidariedade”, não circunscritas ao domínio senhorial, que poderiam ser muito úteis em ocasiões de fuga (que não eram nem um pouco raras entre este setor da escravaria urbana recifense).³⁰⁹

³⁰⁶ CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. De cativos a baleeiros: uma amizade indissolúvel entre dois africanos no outro lado do Atlântico (Itaparica, 1816-1888). In: Topoi (RJ), v. 15, n° 29, p. 444-472, jul/dez. 2014. p. 460.

³⁰⁷ CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. De cativos a baleeiros. Op. cit. p. 457.

³⁰⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 193-225.

³⁰⁹ Marcus Carvalho abordou os “negros canoeiros” do Recife primeiro em um artigo e, posteriormente, incorporou as discussões em sua tese, já amplamente citada. CARVALHO, Marcus J. M. de. Caminhos do rio: negros canoeiros na primeira metade do século XIX. In: Afro/Ásia. N° 19-20. 1997; CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. Ver Capítulo 1 – “Águas do Recife”, especialmente p. 29-39.

Afora isso, a canoagem também poderia ser uma atividade lucrativa: Tollenare, novamente ele, anotou que, nos idos de 1817, havia “escravos canoeiros no Beberibe e Capibaribe os quais vi ganhar até 5 francos no dia”.³¹⁰ Independente da condição do canoeiro, se livre ou escravo, além das oportunidades dos fretes fluviais de pessoas e de mercadorias e a oferta de trabalho no porto, a profissão também poderia ser combinada com outras atividades econômicas: a pescaria, a mariscaria, o comércio de água potável, de tijolos, areia, material de construção em geral, etc. Isto fazia com que o ofício fosse procurado tanto por “negros de ganho” quanto por ex-escravos e homens livres pobres, especialmente por aqueles que conseguiam obter a própria canoa. No capítulo 3, onde analisamos com atenção este segmento de trabalho urbano tão importante para o Recife oitocentista, veremos que havia, de fato, uma considerável comunidade de crioulos e africanos libertos entre os canoeiros recifenses, que repercutira, inclusive, em formas específicas de controle social sobre estes trabalhadores dos rios pernambucanos a partir do último quartel do século XVIII.

Na medida em que se avançou o século XIX, a mão-de-obra livre passou a assumir participação cada vez mais ativa no mundo do trabalho fluvial e portuário de Pernambuco. Este paulatino aumento no número de libertos, “pretos”, “pardos” e/ou “mulatos” livres entre os canoeiros, carregadores do porto, jangadeiros e mestres-de-embarcação em geral guardou relação íntima com a própria evolução demográfica apresentada pela capital pernambucana. Se compararmos o citado censo de 1828-31 com um censo populacional do ano de 1856, veremos que o número de habitantes na cidade saltou de 25.678 (1828-31) para um total de 40.977 pessoas (1856) – um incrível crescimento de aproximadamente 59,4% em menos de trinta anos. Separadas as contagens dos indivíduos livres da dos cativos, entretanto, esta evolução demográfica assume outro significado. Entre 1828 e 1856, o número de escravos em Recife variou muito pouco: foi de 7.935 para 7.707 – o que, apesar do decréscimo populacional, não nos permite afirmar muito coisa por causa de imprecisão estatística inerente a comparações entre os censos oitocentistas. Enquanto isso, se o número de escravos não se expandiu, a população livre saltou de 17.743 habitantes em 1828 para 33.270 pessoas em 1856: que representou um notável aumento de 85% entre os dois censos.³¹¹

Estes dados, postos dessa maneira, dão um contorno específico ao crescimento de Recife entre as décadas de 1820-1850: o incrível aumento populacional do período que vai da

³¹⁰ TOLLENARE, L. F. de. Notas dominicaes. Parte relativa à Pernambuco. Recife: Extrahido da Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, n. 61, 1905. p. 143.

³¹¹ CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

Independência (1822) ao fim definitivo do tráfico atlântico de escravos (1850) deveu-se quase exclusivamente ao crescimento do número de homens e mulheres livres habitando as freguesias centrais da capital (Recife, Santo Antônio, Boa Vista e os subúrbios, ou arrabaldes). Como explica Marcus Carvalho, nenhum aumento deste tipo, em um período de tempo tão curto, pode ser explicado apenas pelo crescimento natural da população. Por isso, credita-se este incrível aumento às taxas de migrações da *hinterland* pernambucana, onde o monopólio das terras úmidas do litoral, unido ao processo de diversificação da economia urbana iniciado com a abertura dos portos, em 1808, contribuiu diretamente para o deslocamento de grandes massas de homens e mulheres livres e pobres para as áreas centrais do Recife em busca de melhores condições de vida.³¹²

Este estupendo e repentino afluxo de pessoas para capital pernambucana, livres e pobres em sua maioria, causou um impacto inevitável na maior parte do mundo do trabalho urbano local. Nos ofícios marítimos e fluviais, a coisa não foi diferente. A “população do Recife”, em grande parte formada por gente pobre e “de cor”, ocupava as ruas da cidade em busca de meios de vida e os rios e portos da cidade ofereciam boas oportunidades, talvez, quem sabe, com possibilidade de alguma autonomia pessoal. Esta participação assumiu proporções tal que, em meados do século XIX, a preponderância dos trabalhos livres sobre os cativos já se efetivara de maneira irreversível no universo de trabalho marítimo, fluvial e portuário em Pernambuco. É o que descrevemos a seguir.

2.3 A contagem da “gente do mar”: os censos marítimos e as experiências de escravidão e liberdade no mundo do trabalho fluvial e portuário de Recife

No século XIX, a contagem da “gente do mar” do Brasil era responsabilidade do Ministério da Marinha. Através dos chamados “censos marítimos”, o Estado imperial pretendia contabilizar os indivíduos engajados nos mundos do trabalho marítimo, fluvial e portuário de todo o território brasileiro. Sob a alcunha de “gente do mar”, estava a imensa

³¹² CARVALHO, M. J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª Ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

variedade de ofícios marítimos e fluviais do Brasil: as tripulações dos navios de longa navegação, as tripulações da grande, média e pequena cabotagem, os pescadores, os trabalhadores dos rios e dos portos. Para finalizar esta primeira parte do capítulo, utilizarmos os dados disponibilizados pelos tais censos marítimos para traçar um perfil geral dos indivíduos empregados no universo da pequena e média navegação flúvio-marinha em Pernambuco.

Antes disso, contudo, algumas ressalvas: em primeiro lugar, os censos marítimos, infelizmente, só passaram a ser publicados em 1847, após a adoção do regime de Capitania de portos em todas as províncias marítimas do Império. O decreto imperial nº 358, de 14 de agosto de 1845, que instituiu a criação das Capitânicas, atribuía como uma das principais tarefas do Capitão do porto – autoridade naval máxima nas províncias e cuja atuação assumiria importância central para o funcionamento do modelo portuário recém-adotado – a “matrícula da gente do mar e de todas as tripulações empregadas no tráfico do Porto e das Costas, praticagem destas, e das Barras”.³¹³ As matrículas eram registros individuais que continham, além do ofício marítimo e/ou fluvial específico de cada trabalhador, informações relativas às características físicas do matriculado, cor de pele, filiação, naturalidade, idade, estado civil e local de moradia – independentemente de sua condição, se livre ou escravo. Cada capitão do porto deveria, com ajuda de auxiliares (os chamados “capatazes” e “subcapatazes”), responsabilizar-se pessoalmente por listar e registrar todos os participantes do mundo do trabalho dos rios e mares de suas respectivas províncias – tarefa nada fácil de ser executada. Era a partir da reunião destas matrículas, anualmente enviadas para o Ministério da Marinha, no Rio de Janeiro, que os censos marítimos eram elaborados e seus dados publicados nos relatórios de atividades do Ministério.

Por isso, antes de apresentar os dados trazidos pelo primeiro censo marítimo do Brasil, de 1847, é necessário entender o significado político do novo regulamento portuário. A adoção do regime de capitânicas de portos (1845-46), que foi seguida da decisão de recensear os trabalhadores dos rios, mares e ancoradouros brasileiros, obedecia a uma situação estratégica do ponto de vista da defesa do território. Na década de 1840, a “fase de acumulação primitiva do poder” na acepção de José Murilo de Carvalho, o Estado imperial sentia a necessidade de fortalecer sua autoridade tanto dentro quanto fora de suas fronteiras:

³¹³ BRASIL, Câmara dos Deputados. Coleção das Leis do Império do Brasil de 1845. Tomo VII. Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. p. 45. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao4.html>>, acesso em 17 nov. 2017.

internamente, a constante lembrança das revoltas rurais e urbanas do período regencial causava tremores na elite política nacional (à qual ainda se somaria, em 1848, a Praieira em Pernambuco); externamente, os prenúncios do conflito bélico que viria em pouco tempo – a Guerra contra Oribe e Rosas, 1851-52 – anunciavam problemas na defesa das fronteiras meridionais e no controle sobre a navegação na bacia do rio da Prata; do lado atlântico, a política antitráfico britânica também apresentava um recrudescimento, aumentando a repressão sobre embarcações brasileiras no trajeto entre a costa da África e os portos setentrionais locais.³¹⁴

Tudo isso tornava imperativo o fortalecimento da autoridade imperial. O que, num país com território de proporções continentais, em grande parte banhado pelo mar, e desprovido de ferrovias ou comunicações terrestres – como era o Brasil oitocentista – passava, necessariamente, por um igual fortalecimento das forças navais do Império. Em sua tese de doutorado, ao analisar o papel político cumprido pela Marinha entre a Independência e os anos 1850, Silvana Jeha notou algo importante: embora a população brasileira, após a Independência, já ocupasse outros espaços para além dos centros urbanos do litoral – “não apenas arranhavam a costa como caranguejos” – ainda era nas cidades portuárias que se concentrava a maior parte dos habitantes, e, conseqüentemente, “o mar ainda era a principal via de circulação de mercadorias e gentes”.³¹⁵ O caminho marítimo era sempre o mais rápido e cômodo, na guerra ou na paz. Por isso, fazia-se necessária uma maior atuação e fiscalização do Estado imperial nestes circuitos de trocas econômicas e culturais tão importantes para seu território.

Era a Armada nacional, portanto, a responsável por fazer cumprir a autoridade do Império nos rios, portos e mares do Brasil. Na opinião da maioria dos ministros da Marinha durante as décadas de 1840 e 1850, contudo, a Marinha brasileira estava “ainda em sua infância”. Um desses era Antônio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti de Albuquerque, o visconde de Albuquerque, então ministro da Marinha, em 1846. Em seus dizeres, “o pequeno número de navios de guerras que possuímos em relação à extensão da nossa costa” fazia com que o Brasil, “sem uma força marítima respeitável, [não pudesse] gozar da

³¹⁴ CARVALHO, José Murilo de. Teatro de sombras: a política imperial. In: CARVALHO, José Murilo de. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de Sombras: a política imperial. 9ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 249.

³¹⁵ JEHA, Silvana Cassab. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854. Tese (doutorado) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Rio de Janeiro: PUC, 2011. p. 118.

importância a que parece destinado e acha-se, neste respeito, ainda na infância”.³¹⁶ Por conseguinte, para atingir a ‘maioridade’ a que o Império brasileiro ‘parecia destinado’, a Armada nacional precisava crescer em número de embarcações e, também, de marinheiros. Neste quadro, aos olhos das principais autoridades navais do Império, a exemplo do Visconde de Albuquerque, um dos principais obstáculos enfrentados pela Marinha brasileira era justamente “a falta de marinhagem”.³¹⁷

E aí entram os censos marítimos: antes de constituir uma “reserva naval entre a população marítima nacional”, a Marinha precisava contabilizar os potenciais tripulantes de suas embarcações e criar instrumentos que permitissem conhecer melhor seus marujos potenciais (como também observou Luiz Geraldo Silva).³¹⁸ Nas palavras de Manoel Felizardo de Sousa e Mello, ministro da Marinha em 1847, os arrolamentos da gente do mar, realizado através das matrículas emitidas pelas Capitânicas de portos, eram manifestadamente “um meio de facilitar a aquisição de marinhagem para os navios de guerra”.³¹⁹ A criação das capitânicas de portos e a contagem da gente marítima nacional, desse modo, estiveram ligadas a uma política de arregimentação de mão-de-obra que tinha, entre seus principais objetivos, criar uma fonte potencial de recrutas e aprendizes para Marinha, de “marinhagem”, entre homens já acostumados à vida no mar e que, por isso, se supunha que resultariam em melhores marinheiros.

Isso parece, desde cedo, ter ficado muito claro para os trabalhadores dos rios e do mar: há motivos para suspeitarmos que uma grande parte destes indivíduos, justamente por não querer se submeter à ameaça do “imposto de sangue” que representava a matrícula na capitania do porto, não estivesse contabilizada nos primeiros censos marítimos do século

³¹⁶ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Antônio Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque do ano de 1845, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 6ª Legislatura. p. 6. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2075/000006.html>>. Acesso em 17 nov. 2017.

³¹⁷ Foi Silvana Jeha quem definiu, utilizando-se das palavras do ministro da Marinha, sr. Zacharias Goés de Vasconcelos, quem compunha a tal da ‘marinhagem’: “marinheiros avulsos, não alistados (...), estrangeiros e nacionais contratados por curtos prazos ou recrutas que não foram julgados idôneos para fazerem parte dos ditos corpos [de oficiais]”. JEHA, Silvana. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854. Tese (doutorado) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Rio de Janeiro: PUC, 2011. p. 40.

³¹⁸ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papyrus, 2001. Ver Cap. 7 – “A reserva naval da nação”, p.199-232.

³¹⁹ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello do ano de 1847, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª Legislatura, p. 10. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2079/000010.html>>. Acesso em 17. nov. 2017.

XIX; a maioria, quiçá.³²⁰ De toda forma, o que se pretende enfatizar na análise a seguir é menos o quantitativo de trabalhadores – posto que os dados não são plenamente confiáveis – do que, em primeiro lugar, a proporção entre livres e escravos apresentada nestes censos; e em segundo, a alta incidência de homens “de cor”, “pardos” e “pretos”, entre os trabalhadores livres empregados na navegação de cabotagem, na pescaria e no tráfico internos de rios e portos em Pernambuco, além de algumas consequências históricas disso.

Os censos marítimos dividiam a “gente do mar” do Brasil em quatro grandes categorias: as tripulações “de longo curso”; as tripulações “de cabotagem”; da “pescaria”; e os indivíduos empregados no “tráfico dos portos e rios navegáveis”. Os dados a seguir foram elaborados com base em três desses tipos, os trabalhadores da cabotagem, da pescaria e do transporte portuário e fluvial. As tripulações nacionais engajadas na longa navegação foram excluídas da análise porque integravam circuitos mais amplos do mercado mundial capitalista, interligando o litoral brasileiro a portos da África Ocidental, da Inglaterra, dos Estados Unidos, e, por isso, apresentavam particularidades em sua composição social e processo histórico de formação que fogem às pretensões deste trabalho analisar. Luiz Geraldo Silva traçou um quadro mais geral sobre estas tripulações em um dos capítulos de sua citada análise sobre as gentes do mar no Brasil, durante o século XIX, e Silvana Jeha, apesar de não tratar especificamente dos trabalhadores da marinha mercante, também traçou um quadro bastante interessante sobre os recrutas e marinheiros da Armada brasileira entre a Independência (1822) e o final da primeira metade dos oitocentos.³²¹

³²⁰ Sobre o temor que representava o recrutamento para o Exército e a Armada entre as classes populares no Brasil, ver: BEATTIE, Peter M. *Tributo de sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil (1864-1945)*. Tradução: Fábio Duarte Joly. São Paulo: Editora da USP, 2010; KRAAY, Hendrik. *Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial*. *Diálogos*, DHI/UEM, v. 3, n. 3. 1999. p. 113-151; NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001;

³²¹ SILVA, Luiz Geraldo. *Cativeiro a bordo*. In: SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 155-198; JEHA, Silvana. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854*. Tese (doutorado) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Rio de Janeiro: PUC, 2011.

Indivíduos empregados na navegação de cabotagem, na pescaria, no tráfico do porto e no transporte fluvial em Pernambuco, 1846-47

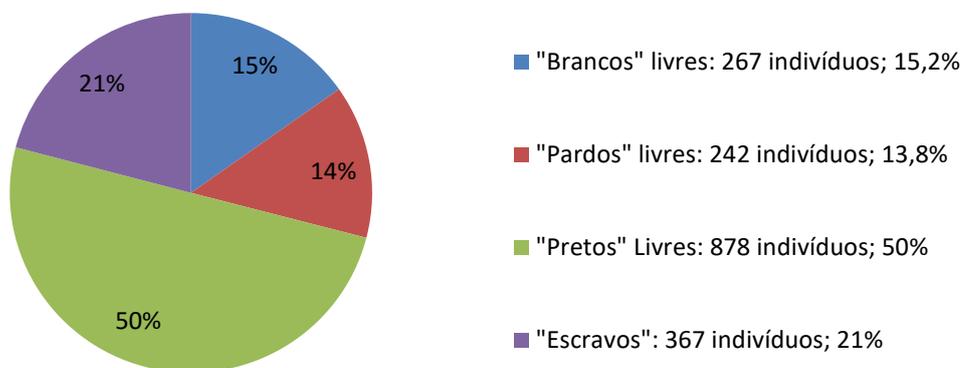


Gráfico 2: Total de indivíduos empregados na navegação de cabotagem, na pescaria, no tráfico do porto e no transporte fluvial em Pernambuco, 1846-47. Fonte: Center for Research Libraries, Global Resources Network. Brazilian Government Documents. Ministerial Reports (1821-1960): Marinha. Relatório do ano de 1847, ministro sr. Manuel Felizardo de Sousa e Mello. Anexo nº 12. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o ano findo de 1847, em conformidade com o art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos, de 19 de maio de 1846.

Vamos agora aos dados. Dos 1.754 indivíduos matriculados na Capitania dos portos de Pernambuco em 1847, considerando os trabalhadores da cabotagem, do transporte fluvial e do tráfico de portos, havia um total de 1.387 livres contra 367 escravos – ou 79% contra 21%, respectivamente. Apesar das imperfeições estatísticas e de uma possível subestimação do número de cativos nos censos – em virtude de toda a ilegalidade que rondava uma parcela considerável da propriedade escrava entre 1831-1850 – este é um dado bastante expressivo, que escancara o peso representado pela mão-de-obra livre nos rios e mares de Pernambuco já antes da decisiva década de 1850 (quando a população cativa pernambucana começaria a cair rapidamente, como demonstrou Peter Eisenberg em suas obras).³²² É importante atentar, contudo, que estes dados expõem uma realidade estática, ou seja, apesar de importantes, não dão conta da evolução histórica na composição destes trabalhadores, de maneira que os cativos, crioulos e africanos, também compunham um segmento importante nestes mundos do trabalho durante boa parte da primeira metade do século XIX.

³²² CHALHOUB, Sidney. A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista. Ver Cap. 2 – “Escravidão” e Cap. 3 – “Sob o domínio da ilegalidade”; EISENBERG, P. L. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

De toda forma, este é um quadro geral sobre o universo de trabalho abordado na presente pesquisa: evidenciam-se algumas diferenças quando são analisados separadamente os dados para os matriculados na cabotagem, na pescaria e no tráfico interno de portos e rios navegáveis, como será mostrado à frente. Nessa visão geral do censo de 1847, contudo, há outro dado fundamental, relativo à cor de pele das tripulações livres matriculadas. Classificadas entre “pardos”, “pretos” ou “brancos”, a proporção apresentada no censo foi a seguinte: 878 pretos, ou 63,3% do total de livres matriculados; 242 pardos, ou 17,5%; e 267 brancos, ou 19,2%. Há, aí, uma clara predominância de indivíduos “de cor”: eles representam aproximadamente 81% dos indivíduos de condição livre da amostra. Do total, somados os quantitativos de pretos e pardos livres mais o número de escravos deste censo marítimo de 1847, os trabalhadores “de cor” representavam incríveis 85% dos participantes da cabotagem, pescaria, transporte fluvial e tráfico portuário interno.

Analisando separadamente os dados relativos às tripulações de cabotagem em Pernambuco, vê-se que existia um total de 1.026 indivíduos empregados entre a “marinhagem” local: desses, 891 eram livres (87%, aproximadamente) e 135, escravos (13%). No que diz respeito à cor de pele destes trabalhadores de condição livre, também havia na cabotagem uma enorme predominância de homens “de cor”: entre os 891 trabalhadores deste subgrupo, 783 foram listados como indivíduos “de cor” (88% do total dos livres matriculados). Destes, 33 como “pardos” (3,7%), e a esmagadora maioria, 750, como “pretos” (84,2% de todos os livres em questão). Se somados estes números aos dos escravos matriculados na cabotagem, temos um total de 918 homens de cor, entre livres e cativos, num universo de 1.026 indivíduos ocupados na navegação costeira em Pernambuco – ou de 89,5%.³²³

Uma falta nos censos marítimos era que eles não especificavam o número de libertos matriculados nas Capitânicas. Os ex-escravos, assim, eram contabilizados juntamente ao universo dos livres. Embora isto dificulte um pouco a análise, esta alta incidência de “pretos livres” – que compunha 50% universo em questão e 84,2% dos matriculados na navegação de

³²³ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello do ano de 1847, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª Legislatura. Anexos. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e de cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis, pescaria e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o anno findo de 1847, em conformidade do Art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos de 19 de maio de 1846. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2079/000032.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

cabotagem – nos permite levantar a hipótese de que havia, sim, uma significativa presença de libertos empregados no mundo do trabalho fluvial e portuário de Pernambuco, especialmente na cabotagem (onde as barcaças eram as principais protagonistas, como foi visto no Capítulo 1). A partir da análise que realizou sobre a cor de pele de um grande conjunto de testemunhas constantes em processos cíveis e criminais das províncias do Sudeste cafeeiro, Hebe Mattos defendeu que até a primeira metade do século XIX o uso do significante “preto” geralmente era utilizado para se referir a africanos (caso liberto, um “preto forro”).³²⁴ Coisa parecida afirmou João José Reis ao analisar os censos populacionais da cidade de Salvador entre 1775 e 1835: “crioulo”, para o autor, designava os “negros nascidos no Brasil” enquanto o “negro africano [é] sempre referido como *preto*”.³²⁵

Embora o censo seja de 1847, um período pouco posterior ao contexto referido nas afirmações de Mattos e Reis, este alto número de “pretos livres” pode sugerir, à luz de suas observações sobre “os significados da cor”, uma presença relevante de africanos libertos entre este diverso aglomerado de “homens livres pobres” representados no levantamento. Ao menos, uma descendência de primeiro ou segundo grau de nascidos em África, pai ou mãe, avô ou avó.³²⁶ Estas observações também ganham sentido se tivermos em mente a diversidade de usos sociais e econômicos atribuídos às barcaças pernambucanas durante o século XIX: como vimos, estas embarcações de pequeno porte desempenhavam papel essencial não só ao escoamento da produção de açúcar e algodão do interior pernambucano em direção ao porto do Recife, mas também na articulação de toda uma rede de pequeno comércio (de alimentos, madeiras, produtos importados, mel, aguardente, etc.) que se fazia essencial à reprodução urbana e econômica das cidades litorâneas e vilas ribeirinhas do Nordeste setentrional. É plausível, assim, considerar que diante do protagonismo da

³²⁴ MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX*. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. Em outro trecho, autora afirma que “nem uma só vez encontrei na documentação analisada a expressão ‘negro/preto livre’, os homens nascidos livres eram ‘brancos’ (sem qualquer qualificação) ou ‘pardos’ (normalmente, duplamente qualificados como ‘pardo livre’, em oposição ao ‘pardo forro’)”, p. 42. e p. 102.

³²⁵ “A diversidade de origem marcou as diferentes maneiras de comportamento político, social e cultural de cada um desses segmentos da sociedade baiana. Mas havia também as diferentes cores entre os nascidos no Brasil: o negro, que sempre se chamava *crioulo*; o cabra, uma cor entre o mulato e o crioulo; o mulato, também chamado pardo; e o branco. Havia negro crioulo e negro africano, este, durante o período aqui estudado, *sempre referido como preto*”. REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986. p. 15-16.

³²⁶ Em prefácio de abertura da obra *Das cores do silêncio*, de Hebe Mattos, Robert Slenes também reconhece esse uso comum dos designativos ‘preto’ e ‘negro’ em meados do século XIX: “com ‘preto’ e ‘negro’ quando usados para pessoa livre, assinalando alguém socialmente próximo ao cativo e ‘pardo’ indicando alguém mais distanciado dessa condição”. SLENES, Robert. Prefácio. In: MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio*. Op. cit. p. 20-21.

cabotagem na vida social e econômica pernambucana e da longa utilização de escravos em ofícios marítimos e fluviais na Colônia – ressaltada pelo trabalho de Luiz Geraldo Silva – a intensificação das trocas econômicas vivida em Pernambuco após a abertura dos portos (1808) e a Independência (1822) forjara espaços econômicos e brechas sociais que podiam, sim, muito bem ser ocupados por libertos e escravos de ganho como estratégias de mobilidade social.

Situação um pouco diferente das tripulações de cabotagem foi apresentada pelos dados relativos aos pescadores matriculados na Capitania de portos de Pernambuco. Segundo o mesmo censo marítimo de 1847, havia aí um total de 335 pescadores matriculados, desses, 317 eram livres e apenas 18 escravos – ou 96,4% de mão-de-obra livre e 5,4% de mão-de-obra escrava.³²⁷ Este censo, talvez por ter sido o primeiro elaborado segundo um novo padrão de controle e fiscalização dos portos do Império (proposto a partir de 1846, com a criação das Capitânicas de portos), a contagem dos pescadores apresentou certa discrepância em relação às que vieram nos anos seguintes, subestimando os dados sobre pescadores escravos: analisando os dados disponíveis nos relatórios do Ministério da Marinha entre 1854 e 1859, por exemplo, Luiz Geraldo Silva observou uma proporção média entre 90% de pescadores livres contra 10% de escravos para década de 1850 (período em que a população escrava em Pernambuco caiu rapidamente, especialmente em virtude do fim do tráfico atlântico e reforço do comércio interprovincial de cativos).³²⁸ De todo modo, nota-se que em meados do século XIX o número de braços livres empregados na pesca de jangadas também era enormemente maior que o número de braços cativos.

Em comparação aos dados apresentados para as tripulações da cabotagem, contudo, as informações relativas aos jangadeiros livres “de cor” destoam sensivelmente desta análise anterior. Embora eles fossem igualmente maioria entre os pescadores (eram 80% entre os livres matriculados no ano de 1847), desses, a maioria dos homens foi descrita como “pardo” (144 indivíduos, ou 62% do total de 232 pescadores livres) e não como “preto”, numa

³²⁷ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello do ano de 1847, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª Legislatura. Anexos. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e de cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis, pescaria e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o anno findo de 1847, em conformidade do Art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos de 19 de maio de 1846. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2079/000032.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

³²⁸ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 83.

proporção inversa da verificada para os braços livres ocupados na navegação de cabotagem – que era composta de apenas 33 “pardos” livres contra um número impressionante de 750 “pretos” livres.³²⁹ Isto é um ponto interessante porque, como defendeu Hebe Mattos em suas análises sobre inventários e processos judiciais no Sudeste escravista, durante a primeira metade do século XIX o emprego do qualificativo “pardo”, antes de indicar uma “referência à cor de pele mais clara (ou menos escura) do indivíduo mestiço”, assumiu significados sociais um pouco mais abrangentes. Para a autora,

Apesar de a literatura sobre o tema [dos significados das cores no Brasil escravista] utilizar, em geral, o significante ‘pardo’ de um modo restrito e pouco problematizado – como referência à cor de pele mais clara (ou menos escura) do mestiço, como sinônimo ou como nuance de cor do mulato – a coleção de processos cíveis e criminais com os quais tenho trabalhado me levou a questionar essa correspondência.

[...] A designação de ‘pardo’ era usada, antes, como forma de registrar uma diferenciação social, variável conforme o caso, na condição mais geral de não-branco. Assim, todo escravo descendente de homem livre (branco) tornava-se pardo, bem como todo homem nascido livre que trouxesse a marca de sua ascendência africana – fosse mestiço ou não.³³⁰

Tal predominância de pardos entre os pescadores livres de cor em Pernambuco indica, assim, a existência de origens sociais mais diversificadas para este grupo de trabalhadores. Se for comparativamente observada a alta incidência de homens livres “pretos” entre as tripulações de cabotagem, pode-se levantar a hipótese de que o distanciamento relativo às marcas da escravidão – a cor de pele, a mais significativa – fosse bem maior entre os indivíduos empregados na pesca em Pernambuco que na navegação de cabotagem (cuja predominância de homens “pretos” entre os trabalhadores livres era infinitamente maior).

O conjunto dos indivíduos matriculados no “tráfico dos portos e rios navegáveis” foi o único subgrupo da amostra estudada em que os cativos eram numericamente superiores aos livres. Segundo o citado censo de 1847, havia um universo de 393 trabalhadores matriculados na Capitania de portos pernambucana: 179 livres e 214 escravos – respectivamente, 45,5% e 54,5% do total. No universo dos livres, este foi o subgrupo que apresentou maior

³²⁹ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello do ano de 1847, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª Legislatura. Anexos. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e de cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis, pescaria e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitânicas que se achão montadas, durante o anno findo de 1847, em conformidade do Art. 72 do Regulamento das Capitânicas de Portos de 19 de maio de 1846. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2079/000032.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

³³⁰ MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. p. 41-42.

heterogeneidade no levantamento quanto à cor de pele dos matriculados: 77 brancos (ou 43% dos homens livres); 31 pardos (ou 17,5%); e 71 pretos (ou 39,6%).³³¹ Há de ressaltar que ao criar a categoria do “tráfico de portos e rios navegáveis” os censos marítimos impunham uma análise conjunta de dois universos de trabalho que, apesar de estarem mutuamente interligados, eram um pouco distintos: pelo menos em Recife, havia certa diferenciação entre os indivíduos que trabalhavam no transporte fluvial e os que trabalhavam no porto como remadores ou marinheiros da estiva. A meu ver, é a junção destes dois universos de trabalho que explica a heterogeneidade apresentada pelos matriculados no “tráfico dos portos e rios navegáveis”.

Ao estudar a composição das tripulações empregadas na Armada Nacional durante a primeira metade dos oitocentos, Silvana Jeha dá uma boa pista para explicarmos a alta participação relativa de “brancos livres” neste tal universo do “tráfico dos portos e rios navegáveis” em Pernambuco. Como demonstrou a autora, até a década de 1840, os marinheiros estrangeiros compunham a maioria numérica nas tripulações embarcadas nos navios de guerra da Marinha. Vindos de locais diversos do mundo atlântico (com um destaque especial para os marujos anglófonos e germanófonos), estes trabalhadores, pobres em sua esmagadora maioria, aportavam ao litoral brasileiro em busca de trabalho e costumavam ser figuras comuns nos principais portos do Brasil oitocentista. Em virtude da ausência de uma mão-de-obra nacional regularmente disciplinada e acostuada à longa navegação, isto fazia com que a Armada aproveitasse bastante essa “preexistente mão-de-obra marítima internacional” de maneira a engajar rotineiramente estes marinheiros estrangeiros como recrutas nos navios de guerra da Armada.³³²

Para falar especificamente de Pernambuco, Bruno Dornelas Câmara também ressaltou uma significativa presença de marinheiros entre a comunidade portuguesa estabelecida no Recife oitocentista: num levantamento realizado pelo Vice-Consulado Português em Pernambuco durante o início da década de 1830, os marinheiros representavam 16% do total

³³¹ Center for Research Libraries, Global Resources Network, Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1827-1960): Marinha. Relatório do ministro Manoel Felizardo de Sousa e Mello do ano de 1847, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª Legislatura. Anexos. Mappa demonstrativo das embarcações de navegação de longo curso e de cabotagem, bem como do tráfico dos portos, rios navegáveis, pescaria e dos indivíduos que nela se empregam, extrahidos dos mapas remetidos das diferentes Capitánias que se achão montadas, durante o anno findo de 1847, em conformidade do Art. 72 do Regulamento das Capitánias de Portos de 19 de maio de 1846. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2079/000032.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

³³² JEHA, Silvana Cassab. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854. Tese (doutorado) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Rio de Janeiro: PUC, 2011. p. 36.

das ocupações informadas por 954 portugueses residentes na capital pernambucana.³³³ Diante destas observações, pode-se supor uma presença mais ou menos significativa de marinheiros estrangeiros, sobretudo, portugueses, no porto do Recife. É isto que, a meu ver, explica esta alta taxa de 43% de brancos entre o total de livres matriculados no “tráfico dos portos e rios navegáveis”.

Sem dúvida, a esmagadora maioria dos 77 indivíduos brancos listados na Capitania dos portos em 1847 era de marinheiros e quase não tomava parte nos ofícios ligados ao trabalho nos rios recifenses. Digo isso porque, como se demonstra ao longo deste trabalho, em Recife o transporte fluvial foi um espaço tradicionalmente ocupado pela escravidão de ganho. Isto é atestado pelos relatos dos visitantes estrangeiros, pela iconografia e também pelos poucos trabalhos historiográficos sobre o tema (ver Capítulo 1): “os canoieiros são, em geral, negros possantes que manobram sozinhos as suas embarcações” [Daniel Kidder] e “de maioria composta por escravos de ganho” [Henry Koster].³³⁴ Isto é sentido no próprio censo marítimo de 1847: não é à toa que, diferentemente da cabotagem e da pescaria, os escravos ainda compunham a maioria (54,5%) entre os indivíduos empregados neste ofício. Outro dado significativo diretamente relacionado à presença longevidade da escravidão de ganho no mundo do trabalho fluvial recifense é o alto número de “pretos livres” entre os matriculados: 71 indivíduos, ou 39,6% do total de livre no “tráfico de portos e rios navegáveis”. Do mesmo modo que foi colocado na análise dos dados referentes às tripulações da cabotagem, esta alta incidência de “pretos livres” sugere uma participação relevante de libertos entre este universo de trabalho, especialmente, entre aqueles ocupados com o ofício de canoieiro.

Apesar de possíveis imperfeições estatísticas desta rápida descrição que fizemos da composição social de uma parte importante do mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário de Pernambuco, a observação dos dados apresentados pelo censo marítimo de 1847 traz um dado bastante concreto e inquestionável: apesar de a escravidão africana ter tido uma importância histórica fundamental para o desenvolvimento dos ofícios marítimos e fluviais no Brasil – como demonstrou o trabalho de Luiz Geraldo Silva – em meados do século XIX, a

³³³ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O ‘retalho’ do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870. Tese (doutorado) de História do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, PPGH, 2012. p. 205.

³³⁴ KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 158; KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil. Trad. Luís da Câmara Cascudo. São Paulo: Ed. Nacional, 1942. p. 46.

esmagadora maioria dos trabalhadores empregados nos rios e portos pernambucanos era livre e “de cor”, sobretudo, “preta”.³³⁵ Isso traz implicações importantes para nossa análise.

A tendência apresentada pelo censo marítimo de 1847, por sua vez, não se restringe à realidade demográfica do mundo do trabalho fluvial e portuário pernambucano, conectada que está a processos de mudanças mais amplos, vividos no seio da sociedade escravista imperial. Já vimos anteriormente que, no século XIX, a alta participação assumida por libertos, ‘pardos’ e ‘pretos’ livres na população brasileira é um dos principais desafios que a historiografia oitocentista vem enfrentando desde a década de 1990. É consenso que grande parte da explicação do fenômeno – ainda mais intenso na segunda metade do século, como atestam os dados do censo de 1872– se dá pela possibilidade de acesso à alforria no escravismo brasileiro em taxas bastante superiores se comparadas a outras sociedades escravistas modernas.³³⁶ Como afirmou Sidney Chaloub, é fato que a “ocorrência relativamente significativa de alforrias proporcionou a existência de contingentes importantes de negros livres e libertos na população brasileira oitocentista”.³³⁷

Apesar das pequenas divergências apresentadas por esta produção historiográfica que não para de se renovar, seu esforço comum consistiu em atentar para o fato de que, durante o século XIX, a grande participação assumida na sociedade brasileira pela população “de cor” teve como consequência principal a formação de um universo social misto e indefinido entre as classes populares brasileiras, no qual as fronteiras entre escravidão e liberdade tornavam-se cada vez menos nítidas na medida em que se avançava o século. Ou dito de outro modo: em virtude da alta mistura de escravos crioulos e africanos, libertos, pretos e pardos livres e “mestiços” de uma maneira geral, havia grande porosidade nos limites que separavam as experiências de vida de cativos e de livres pobres no contexto do escravismo brasileiro. E isto levava a outros questionamentos.

³³⁵ SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. Ver Cap. 3 – “No mar da diáspora”, p. 55-79.

³³⁶ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Biblioteca digital do IBGE. Recenseamento do Brasil em 1872. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger. 12v. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=225477&view=detalhes>>. Acesso em 18 nov. 2017.

³³⁷ Nas palavras de Sidney Chaloub: “de acordo com dados fornecidos pela historiadora Rebeca Scott, em Cuba, no início da década de 1860, a população total era de 1.389.880 habitantes, dos quais 57,09% brancos, 26,66% escravos e 16,24% pessoas livres de cor – contraste significativo com os mais de 42% [livres de cor apresentado no Censo de 1872] no Brasil. Ainda segundo Scott, no estado da Louisiana [sul dos Estados Unidos], em 1860, pouco antes do início da Guerra Civil Americana, havia 708.002 habitantes, dos quais 50,51% brancos, 46,85% escravos e apenas 2,63% de pessoas livres de cor”. CHALHOUB, Sidney. *Precriedade Estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)*. In: *História Social*, n° 19, 2° semestre de 2010. p. 34-35.

Dessa maneira, constatado o fato de que “a América lusa, em princípios do século XIX, estava longe de ser um imenso canal ou um mar de cativos dominados por meia dúzia de *caucasians*”, algumas perguntas básicas começaram a guiar as investigações historiográficas sobre as experiências de vida e socialização desses homens e mulheres de cor em meio à sociedade escravista brasileira do século XIX: como se dava a socialização e inserção social de ex-cativos após sua manumissão? ³³⁸ Havia limites relacionados à sua condição progressa? Se sim, quais? Quais as estratégias utilizadas pelos livres e pobres de cor para afastar-se do estigma da escravidão? De que maneira o peso histórico do escravismo no processo de formação cultural da sociedade brasileira – e seu decorrente enraizamento entre os costumes das elites e classes populares locais – afetava as experiências de vida e de liberdade dos livres de cor (de nascimento ou não)? Como se dava a relação entre estes segmentos populares? Quais os papéis sociais cumpridos pela família escrava? Havia um processo de segmentação social, de sentido endógeno, entre as respectivas comunidades de livres de cor, libertos e cativos? Ou eles compartilhavam um universo mais ou menos comum de experiências, que, ‘aos rés do chão’, propiciava o estabelecimento de redes importantes de solidariedade horizontal e, quem sabe, de até alguma identidade de grupo entre esses homens e mulheres? Em resumo: o que significava, para libertos e homens livres de cor, destituídos de posses materiais, ser livre no Brasil oitocentista?

Entre a década de 1990 e os anos 2000 um bom número de historiadores/as se propôs a tentar responder tais perguntas. Manolo Florentino e José Roberto Góes, ao ressaltar a importância assumida pelo tráfico atlântico na reprodução social da mão-de-obra escrava entre os séculos XVIII e XIX, deram ênfase às dessemelhanças e tensões inerentes às comunidades cativas brasileiras, especialmente entre africanos e crioulos, por causa da constante introdução de elementos estrangeiros (isto é, desprovidos de laços sociais) entre elas e a consequente desestabilização dos padrões de relações sociais das senzalas. Para os autores,

O *status* comum de escravos não era suficiente para aparar as arestas entre uns e outros. Ao contrário, é provável até que o cativo muito contribuisse para exasperar as diferenças que os constituíam, em mais de um sentido. [...] A verdade é que um plantel [de cativos] não era, em princípio, a tradução de um *nós*. Reunião forçada e penosa de singularidades e de dessemelhanças, eis como melhor se poderia caracterizá-lo. ³³⁹

³³⁸ FRAGOSO, João. Prefácio. In: MATTOS, Hebe. Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. Rio de Janeiro: Ed. FGV, Faperj, 2009. p. 9.

³³⁹ FLORENTINO, Manolo. GÓES, José Roberto. A paz nas senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. p. 35.

Neste quadro, para que fosse produzida a necessária “paz nas senzalas”, os autores defendem que o escravismo brasileiro precisou ensejar mecanismos que, embora de maneira limitada, oferecessem certas possibilidades de mobilidade social ao cativo: obter a alforria, constituir família e relações de parentesco (o verdadeiro “cimento da comunidade cativa”), ter acesso a pequenas porções de terra (como posseiro ou pequeno proprietário).³⁴⁰ Releva-se que, independente do enfoque teórico, a existência da família escrava e sua importância na sociabilidade cativa já é um dado inquestionável nesta altura da pesquisa historiográfica – e o trabalho de Manolo Florentino e José Goés enfatiza bastante isso.

De toda forma, a consequência destas pequenas brechas de mobilidade social entre os espaços de escravidão e liberdade no Brasil oitocentista, segundo os autores, teria sido o enfraquecimento de solidariedades horizontais na senzala – cujas comunidades, embora “condenados a produzir-se em um nós”, a buscar a paz, estariam constantemente marcadas por relações de conflito e competição entre seus membros – em detrimento do reforço do poder e autoridade senhorial.³⁴¹ Isto teria repercutido nas próprias relações extrafamiliares estabelecidas entre as diversas comunidades de africanos e crioulos libertos e homens livres de cor, que, dessa maneira, seriam historicamente marcadas por este clima de distensão e beligerância interna.

Interpretação um pouco diversa teve Hebe Mattos ao se concentrar no ambiente de transformações sociais e econômicas no mundo rural do Sudeste brasileiro e as decorrências desse processo para os diferentes significados atribuídos à escravidão e à liberdade durante o século XIX. Para a autora, entre o final do século XVIII e as primeiras décadas dos oitocentos, quando se verificava grande dispersão da propriedade cativa (isto é, número relevante de pequenos proprietários de escravos), a potencialidade de possuir escravos – diretamente associada à ideia de ‘não-trabalho’ – consistia num dos principais fatores de diferenciação social para pardos, pretos e mestiços livres e brancos pobres. Desta maneira, as expectativas de mobilidade social por parte de cativos, libertos e livres pobres em geral também se encontravam, neste período, ligadas à possibilidade da propriedade escrava. Nas décadas seguintes à Independência, contudo, este padrão cultural de diferenciação entre o mundo dos livres e dos escravos alterou-se profundamente. O rápido aumento no preço do cativo devido à ilegalidade (1831) e à posterior extinção definitiva do tráfico atlântico (1850-

³⁴⁰ FLORENTINO, Manolo. GÓES, José Roberto. A paz nas senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. p. 37.

³⁴¹ FLORENTINO, Manolo. GÓES, José Roberto. A paz nas senzalas. Op. cit. 36. Ver Capítulo 1 – “Da guerra e da paz entre os escravos”.

51) não apenas inviabilizou a posse de escravos por pequenos proprietários, mas levou a um rápido processo de concentração regional e social da propriedade cativa na grande lavoura do Sudeste.³⁴²

Além disso, com a expansão da cafeicultura no Oeste Paulista e no Vale Fluminense e a posterior aprovação da Lei de Terras (1850), foi dificultado o acesso à terra para novos sitiantes ou pequenos posseiros que, assim, passaram pouco a pouco a empregar-se como assalariados na grande plantação, *jornaleiros* (que trabalhavam por jornada diária de trabalho), trabalhando muitas vezes lado a lado a escravos. Segundo Hebe Mattos, um dos principais indícios documentais desta “tendência à relativa proletarização” do homem livre pobre, vivida no Sudeste escravista de maneira mais intensa a partir das décadas de 1850 e 1860, é o desaparecimento das referências à cor de pele como qualificativo dos indivíduos listados na documentação judiciária por ela estudada (especialmente, processos judiciais e inventários).³⁴³ Nas palavras dela,

O crescente processo de indiferenciação entre brancos pobres e negros e mestiços livres teria levado, por motivos opostos, à perda da cor de ambos. Não se trata necessariamente de branqueamento. Na maioria dos casos, trata-se simplesmente de silêncio. O sumiço da cor referia-se, antes, a uma crescente absorção de negros e mestiços no mundo dos livres, que [na segunda metade dos Oitocentos] não é mais monopólio dos brancos, mesmo que o qualificativo ‘negro’ continue sinônimo de escravo.³⁴⁴

Diante dessa “crescente absorção de negros e mestiços no mundo dos livres”, Mattos deu ênfase à importância assumida pelos padrões comportamentais de solidariedade horizontal ao mundo dos homens livres pobres – com um destaque especial para a família e os laços sociais gerados a partir dela. Para autora, apesar de se admitir a importância das relações verticais de dependência pessoal (paternalistas, por assim dizer, submetidas à autoridade de um grande proprietário de terra), “a maneira culturalmente esperada de um migrante integrar-se numa nova área não era pedindo emprego ou acolhida num potentado local, mas travando relações duradouras com os que ali viviam, baseado em relações costumeiras”. Ou seja, à

³⁴² MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013, p. 102-105. Ver também: MATTOS, Hebe. Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. Rio de Janeiro: Ed. FGV, Faperj, 2009.

³⁴³ MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio. Op. cit. p. 104; Segundo Robert Slenes, para o período entre a Independência e 1845, mais de 90% das testemunhas livres contidas nos processos judiciais por ele pesquisados tem sua cor de pele designada; para o período de 1856-1865, essa porcentagem cai para 20%; o silêncio dos processos fica ainda mais evidente nos últimos anos do Império (1866-1888), quando apenas 5% dos processos designam a cor de seus depoentes e réus. In: SLENES, Robert. In: MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio. Op. cit. p. 20.

³⁴⁴ MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio. Op. cit. p. 107.

nível da experiência do homem livre (um “homem móvel”, na visão da autora), a partir dos anos 1850-60, o estabelecimento de relações horizontais lhes permitia possibilidades de inserção e participação na vida social que prescindia, até mesmo, das relações de clientela pessoal geralmente estabelecidas com um grande senhor de terras.³⁴⁵

As observações de Hebe Mattos consistem num fator importante para a análise das experiências de vida também da “gente do mar” no litoral de Pernambuco e no meio urbano de Recife. Embora seus trabalhos assinalem que este quadro de mudanças nos padrões de interação social entre escravos, libertos e livres de cor no Sudeste escravista só tenha se processado de maneira mais evidente nas décadas de 1850-60 – quando o número de mestiços, pretos e pardos livres começava a crescer de maneira mais intensa na região, paralelamente ao processo de concentração (ou centralização) da propriedade escrava – se admitida a hipótese de que a tal da ‘transição’ da mão-de-obra escrava para a livre já havia se iniciado na província pernambucana antes dos anos 1850 (aliás, já demonstrada, se tivermos o mínimo de confiança nos censos), podemos dizer que a mesma importância observada pela autora ao estabelecimento de relações solidárias entre as classes não-proprietárias do mundo rural de Campinas, assim, também pode se verificar nas experiências cotidianas do trabalhador marítimo ou fluvial de Pernambuco, já a partir dos anos 1830-40. Afinal, como se viu na análise do censo marítimo de 1847, as fronteiras entre escravidão e liberdade também não eram nem um pouco nítidas nos rios e portos pernambucanos.

A centralidade dessas relações horizontais para a experiência de vida do trabalhador livre de cor, bem como do liberto, pode ser observada nas diversas descrições de fugas de escravos pelos portos fluviais e litorâneos de Pernambuco. Facilmente encontrados pelos periódicos do século XIX, os anúncios de fuga trazem narrativas que dão uma boa ideia dos tipos de relações solidárias protagonizadas entre cativos, libertos e homens livres pelo mundo do trabalho portuário e fluvial local. Era justamente nestas situações-limite que os cativos acionavam as malhas de sociabilidade que dispunham para além do domínio senhorial e, por isso, os anúncios são documentos interessantes para analisar não só as estratégias de resistência escravas, mas também o conjunto de interações e práticas sociais que emergem desse universo social misto envolvendo libertos, escravos e homens livres pobres nos rios e portos locais.

³⁴⁵ MATOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. Ver Cap. 2 – “Um homem móvel”.

As narrativas de fugas demonstram não só a intensidade que, já durante a primeira metade do século XIX, o convívio e a interação social entre escravos e livres assumiam no mundo do trabalho fluvial e portuário de Pernambuco, mas também de como essa intimidade entre cativos e livres pobres num universo de trabalho específico era utilizada por ambos os grupos como estratégia de sobrevivência. Vamos a alguns exemplos. O escravo Sebastião, “nação Angola”, 40 anos, fugira da cidade de Natal (província do Rio Grande do Norte) em 17 de janeiro de 1832 em companhia de um “pardo claro” chamado José Joaquim que “ali aparecera em uma jangada”. Segundo informava o suposto senhor de Sebastião, os dois ainda foram acompanhados do mestre da jangada que, apesar de não ter seu nome informado, foi igualmente descrito como “pardo claro”, de condição livre e natural de Estremoz (litoral norte da província do Rio Grande do Norte). Pois constava que os três tinham rumado juntos para Recife “em uma jangada escoteira com uma ou duas malas” e, até princípios de fevereiro, Sebastião encontrava-se desaparecido da vista de seu senhor.³⁴⁶ Em junho de 1853, o escravo “crioulo” de nome João, 20 a 21 anos, fugiu da cidade da Paraíba do Norte (João Pessoa) “conduzido por um jangadeiro para Pernambuco a título de forro, onde tem sido visto por pessoas que o conhecem”.³⁴⁷

Mais um caso, um pouco mais complexo: em janeiro de 1855, saíram do porto do Recife “três pescadores” a bordo de uma jangada. Entre eles, dois “homens livres” e o “crioulo” Theodoro, de 35 anos, escravo de Pedro Antônio Teixeira Guimarães. Em princípios de fevereiro, após aportar na praia de Tambaú, província da Paraíba, os três pescadores “remeteram [ao Recife] peixe à dona da jangada” e mandaram dizer, provavelmente a partir de outro jangadeiro, que chegariam em pouco tempo. A dita jangada atrasou, demorou a voltar, e isto impacientou os donos do escravo e da jangada.

Em 14 de fevereiro, Pedro Guimarães fez o primeiro anúncio do “furto de uma jangada e fuga de um escravo”, apelando “às autoridades marítimas a captura destes três indivíduos” e da dita embarcação. Acontece que algum tempo depois da denúncia, a tal jangada retornou para o Recife. Quando o fez, contudo, já no início de março de 1855, quase dois meses depois, o escravo Theodoro havia sumido. Como seus “companheiros de arribada” diziam simplesmente que ele tinha decidido ficar em Tambaú, Pedro Teixeira Guimarães, senhor de Theodoro, fizera um segundo anúncio, em março, quando passara então a acusar os dois

³⁴⁶ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quarta-feira, 1 de fevereiro de 1832, Escravos Fugidos, p. 4.

³⁴⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 17 de junho de 1853, Seção “Escravos Fugidos”, p. 8.

pescadores livres “de convivência com meu escravo” e pedir que “a polícia [...] esmerilhasse bem os dois arribados”.³⁴⁸

Curiosamente, os donos dos escravos Sebastião, João e Theodoro, autores dos anúncios acima relatados, não pareciam acusar os jangadeiros livres de “ter seduzido” seus cativos, isto é, de ter tentado lhes roubar propriedade alheia. Não, as acusações dos senhores nas histórias acima eram, antes, de “convivência” mesmo com as fugas do que de “aliciamento” dos escravos.

Expliquemos a diferença: é evidente que nem todos os homens do mar em Pernambuco estavam dispostos a ajudar cativos em fuga; aliás, não é tão raro encontrar casos de furtos de escravos em que jangadeiros, mestres-de-barcaça e canoieiros tomam parte importante na empreitada. Não só de relações solidárias se fazia o mundo do trabalho fluvial e marítimo local. Em 30 de janeiro de 1839, por exemplo, os “pardos” (e livres) Marcelino José de Souza, Pedro de Alcântara da Ora, José Gomes Correia e Marcos Francisco do Carmo – estes dois últimos, jangadeiros – foram todos presos em flagrantes quando já se achavam “no lugar da praia das Candeias [...] prontos para embarcar para fora da terra dois pretos escravos”.³⁴⁹ A questão é que quando há a possibilidade de roubo ou ‘sedução’ de escravos, isto é, quando os cativos são embarcados para fora a fim de que sua mão-de-obra seja igualmente explorada por outro senhor, os anúncios costumam deixar isso claro: caso do crioulo José, fugido de Maceió em março de 1860, que “era provável que tinha sido seduzido” por uma moradora na vila de Ponta de Pedras, província da Paraíba; ou do “preto” Themoteo, escravo de José Francisco da Rocha Guedes, senhor de engenho do Cabo, e “seduzido por José Antônio, morador em Ponta de Pedras e proeiro da barcaça Alexandrina” em novembro de 1843.³⁵⁰

Não parece ter sido o caso, contudo, das fugas do angola Sebastião e dos crioulos João e Theodoro. O que seus senhores pareciam apontar, o que fica mais evidente na acusação contra os dois pescadores livres “companheiros de arribada” do crioulo Theodoro, era que os jangadeiros tinham sido coniventes mesmo com a fuga, teriam ajudado seus cativos a obter a liberdade. Estes relatos indicam uma coisa importante: os portos, e as zonas portuárias de

³⁴⁸ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. O Liberal Pernambucano, quarta-feira, 14 de fevereiro de 1855, p. 3; O Liberal Pernambucano, segunda-feira, 12 de março de 1855, p. 3.

³⁴⁹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 1 de fevereiro de 1839. Prefeitura de comarca, parte do dia 30 de janeiro de 1829, p. 2.

³⁵⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, segunda-feira, 23 de abril de 1860. Escravos Fugidos, p. 4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 16 de novembro de 1843, p. 3.

maneira geral, costumavam ser territórios onde escravos fugidos geralmente podiam contar com auxílio importante entre trabalhadores locais para tecer redes de solidariedade que lhes permitisse viver em liberdade. Especialmente, nos casos em que o rebelde em questão fosse já conhecido entre as respectivas comunidades envolvidas no transporte fluvial, na pescaria ou no trabalho portuário, o que facilitava suas ações na clandestinidade.

Em 13 de fevereiro de 1862, por exemplo, o dono da escrava Delmira rogava a “todos os senhores mestres de iates, de barcaças e canoas” para que não oferecesse abrigo à sua cativa, fugida dois dias antes. Segundo o anúncio de sua fuga, Delmira não era uma escrava qualquer – pelo jeito, já tinha experiência em fugas – pois costumava “intitular-se Luiza e dizer ser natural do Maranhão”, era “muito desembaraçada e bem falante” e “capaz de iludir a qualquer pessoa”. O motivo apontado para a astúcia e esperteza de Delmira é bastante eloquente ao nosso argumento (e justifica, inclusive, o apelo aos mestres-de-embarcação): segundo seu senhor, ela “sabia todos os arrabaldes da cidade e mesmo fora dela por ter andado embarcada quando foi escrava do tenente José Bernardino de Queiroz”.³⁵¹ Isto é, por ter anteriormente desenvolvido um ofício marítimo, ter “andado embarcada”, Delmira (ou Luiza?) era uma escrava potencialmente perigosa: não só pelo conhecimento que tinha do espaço urbano local, mas, também, possivelmente, pelas próprias relações que ela desenvolvera em sua antiga ocupação.

Outra história interessante é a do escravo João, canoeiro, de “nação Angico”. Fugido em novembro de 1828 da casa de seu senhor, situada na rua do Trapiche, coração do bairro portuário do Recife, João não se afastara espacialmente do antigo cativo. Ao invés disso, era “visto nesta praça [do Recife] imensas vezes” participando ativamente do mercado de trabalho local, “já no tráfico de canoa de carreira [de transporte de pessoas], já no de ganhador [carregador]”. Curiosamente, apesar dessa estratégia arriscada, em meados de março de 1829, mais de quatro meses depois da fuga, ele permanecia clandestino. Segundo o próprio senhor de João, o autor do anúncio, o motivo para o sucesso da fuga era evidente: o cativo (ou ex-cativo?) estava recebendo ajuda externa, pois “consta[va] que há quem lhe dê dormida nos portos da Ponte Velha [e] no [porto] do detrás dos Martírios [da Igreja dos Martírios, o porto das canoas de Santo Antônio]”.³⁵²

³⁵¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 13 de fevereiro de 1862. p. 7.

³⁵² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sábado, 14 de março de 1829, Escravos fugidos, p. 4.

Neste ponto, a história de João Angico ilustra bem a importância assumida pelas malhas de solidariedade estabelecidas entre o espaço urbano local para as experiências de liberdade no mundo do trabalho fluvial recifense. Nota-se que João, uma vez em clandestinidade, procurou dormir sempre junto a portos fluviais conhecidos, onde ele provavelmente costumara trabalhar como escravo de ganho ou de aluguel. Por que será que João não fugira para local mais distante? Será que ele não se importava com sua segurança? Queria afrontar seu senhor? Não acho que fosse o caso. Ao tentar romper definitivamente com os laços senhoriais, os cativos em fuga tinham de providenciar duas coisas básicas para manter sua liberdade: em primeiro lugar, uma ocupação, ou meio-de-vida, que lhes garantisse o mínimo de autonomia fora do cativeiro; em segundo, e talvez até mais importante, redes de sociabilidade que lhes desse apoio e acolhimento nestas ocasiões de emergência e que, ao mesmo tempo, permitisse a integração e o convívio social do indivíduo em uma comunidade.

Estas duas coisas, de certa forma, os cativos empregados nos serviços urbanos do ganho podiam obter ainda em cativeiro: embora tivessem que pagar um estipêndio diário ou semanal a seu senhor, a participação no ganho lhes asseguravam não somente um meio-de-vida e de obtenção de autonomia material, como também o estabelecimento de convívio social para além do território senhorial – uma rede de clientes, companheiros de trabalho, pessoas conhecidas na cidade, etc. – e, mais raramente, até a possibilidade de ter moradia própria. Assim, se soubesse fazer uso de algumas estratégias de resistência (‘inculcar-se forro’, trocar de nome, não se fixar em local específico na cidade, etc.), a permanência em seus antigos locais de trabalho podia representar para alguns cativos maiores possibilidades de autonomia pessoal, de relações solidárias e, conseqüentemente, de uma experiência de liberdade mais efetiva no contexto de uma sociedade escravista.

Fugir para locais estranhos, de gente e geografia desconhecida, às vezes podia ser mais hostil que permanecer clandestino em seus antigos locais de trabalho, mesmo que próximos de seus supostos senhores. Deve ter sido mais ou menos essa a lógica seguida por João Angico. Em sua história, também é muito significativo o fato de João ter procurado dormida junto a portos fluviais conhecidos, onde constava que estava recebendo ajuda (muito possivelmente, me arrisco a dizer, por seus próprios companheiros de trabalho, os canoieiros).

Segundo Wellington Barbosa, que estudou em sua dissertação as estratégias de resistência escrava no espaço urbano recifense, esta modalidade de “fuga para dentro” – isto é, quando o cativo fugia em direção às cidades mais populosas e buscava abrigo no mercado

de trabalho urbano, geralmente, “inculcando-se forro”, trocando de nome, etc. – tornou-se particularmente comum no Recife a partir da década de 1840. Não por acaso, o crescimento deste tipo de fuga ocorreu concomitantemente àquele quadro de explosão demográfica verificada entre o número de habitantes “livres de cor” da capital pernambucana (entre os finais das décadas de 1820-1850).

Neste contexto, a profusão de escravos de ganho, libertos, “pardos” e “pretos livres” – populações “mestiças”, de uma maneira geral – pelas ruas da cidade causava grande transtorno às forças policiais porque dificultavam demasiadamente a distinção social entre livres e escravos, tornando obscuros e tênues os limites entre escravidão e liberdade no espaço urbano local. Essas brechas, assim, eram inevitavelmente utilizadas por muitos escravos fugidos para, movendo-se entre os serviços urbanos básicos, encontrar várias formas de inserção no mercado de trabalho como homens livres.³⁵³ Como colocou Wellington,

Nas cidades, a escravaria e a maior parte dos homens pobres livres (principalmente os libertos ou descendentes de escravos) faziam parte de um mesmo mosaico sócio-ocupacional onde nem mesmo o estatuto legal (livre/escravo) e os diferentes níveis de mestiçagem favoreciam um grande distanciamento entre eles. Vivendo calvários parecidos – que se entrecruzavam e se misturavam, diluindo paulatinamente a pouca distância que os separava – a miséria era o laço mais significativo que existia entre estes dois segmentos da sociedade.³⁵⁴

Ou seja: foi justamente o incrível crescimento populacional verificado em Recife entre as décadas de 1820-1850, resultante na explosão da gente livre e “de cor” habitando e trabalhando na cidade, que propiciara condições adequadas não só para uma melhor inserção social de escravos fugidos, mas também de libertos e de trabalhadores livres de cor em Pernambuco. Como observou o autor no trecho acima, não havia grandes diferenças nas condições materiais de vida entre muitos cativos e uma parte dos livres pobres, o que aproximava demasiadamente as experiências de escravidão e liberdade na cidade.

Outro bom indício do crescimento das oportunidades de trabalho livre no Recife durante a primeira metade dos oitocentos pode ser dado pelos serviços relacionados à estiva portuária. A instituição do despacho por estiva no ancoradouro recifense, em 1811, e a consequente proliferação no número de armazéns e trapiches particulares na cidade, sem dúvida, aumentara bastante a demanda por estivadores na cidade e este universo de trabalho assumiu variações temporais que ilustram bem as transformações ocorridas no mundo do

³⁵³ SILVA, Wellington Barbosa da. ‘A cidade que escraviza é a mesma que liberta’: estratégias de resistência escrava no Recife do século XIX, 1840-1850. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 1996. p. 28-33.

³⁵⁴ SILVA, Wellington Barbosa da. ‘A cidade que escraviza é a mesma que liberta’. Op. cit. p. 39.

trabalho local na medida em que se aproximava a década de 1850. Em princípios do século XIX, quase todo o trabalho de estiva portuária no Recife parece ter sido desenvolvido mesmo por escravos. A própria Alfândega criara, em 1812 (logo em seguida à instituição dos despachos por estiva), “uma companhia de pretos [escravos] trabalhadores” com o fim de “receber, arrumar, abrir e deitar fora da Alfândega todos os volumes de mercadorias despachadas”: a chamada Capatazia da Alfândega. O contrato do serviço, com duração de dois anos, era arrematado em hasta pública por particulares – geralmente, homens de negócio, bem quistos e reconhecidos entre a elite local – que tinham, a partir de então, de providenciar e organizar carregadores suficientes para servir às necessidades da estiva alfandegária.³⁵⁵

Após a Independência, a administração do contrato da capatazia da Alfândega passou à responsabilidade da Tesouraria provincial (que, por sua vez, era submetida à presidência de província). Neste ponto, releva-se que, se em 1812 o serviço da capatazia foi criado como uma “companhia de pretos trabalhadores”, isto é, composta exclusivamente de cativos, uma das medidas introduzidas pelo poder provincial neste ramo da Alfândega justamente a partir da década de 1840 foi a obrigatoriedade do arrematante empregar um número mínimo de estivadores livres.

Em agosto de 1849, por exemplo, José Thomaz de Campos Quaresma, arrematante do dito contrato a partir do mês de setembro do mesmo ano, já tomava providências para obter braços e convidava, no Diário de Pernambuco, trabalhadores dispostos a empregar-se como carregadores na capatazia, com jornada de 500 rs. por dia de trabalho. Só havia uma única exigência: “uma das condições desse contrato com a tesouraria [era] empregar no serviço da capatazia, que é dentro da Alfândega e no trapiche da mesma, homens livres até o número de cinquenta”.³⁵⁶ Curiosamente, o capataz encontrou dificuldades para preencher este quantitativo. Ou, em outra possibilidade, o número de cinquenta homens era pouco para a dimensão do serviço exigido.

O fato é que ele continuou anunciando vagas nos meses seguintes: em meados de outubro de 1849, já com o arremate em andamento, anunciava precisar de “mais 20 homens livres para o serviço da capatazia da Alfândega desta cidade”; em novembro, de mais “20 a 30 homens robustos para o serviço da Capatazia”; em dezembro, continuava pedindo “às pessoas

³⁵⁵ A capatazia da Alfândega foi criada por Provisão Régia de 23 de maio de 1812 dirigida à Junta da Fazenda de Pernambuco. O primeiro incorporador da companhia foi o comerciante Joaquim José de Miranda, que fora, na ocasião, nomeado capataz vitalício. PEREIRADA COSTA, Francisco Augusto. Anais Pernambucanos. Vol. VI. Recife: Fundarpe, Secretaria de Educação e Cultura do Governo do Estado de Pernambuco, 1984. p. 70.

³⁵⁶ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sexta-feira, 10 de agosto de 1849. p. 3.

livres que quiserem trabalhar como serventes na capatazia” para dirigirem-se à Alfândega durante o expediente.³⁵⁷ Como o contrato com a Tesouraria Provincial exigia o emprego de um quantitativo mínimo de trabalhadores livres, podemos supor que o arrematante do serviço da Capatazia pudesse não ser tão rigoroso ou exigente assim com os trabalhadores que angariava para a estiva portuária. Será que ele faria questão de conferir pessoalmente a condição jurídica de todos os seus cinquenta trabalhadores (no mínimo)?

Esta demanda por trabalho livre e braçal nas cidades, sentida de maneira mais forte a partir das décadas de 1830-40, gerava brechas de mobilidade social importantes para cativos, libertos e recém-chegados da *hinterland* pernambucana. Muitos escravos em fuga também se aproveitavam desta conjuntura para atuar clandestinamente. Lembra-se da história de João Angico? Em sua fuga, além de procurar abrigo junto a portos fluviais conhecidos, uma das estratégias utilizadas pelo cativo para lutar por sua liberdade foi não manter um único ofício: João era canoieiro e costumava empregar-se no transporte fluvial de pessoas, contudo, também era facilmente visto trabalhando como ganhador no porto. Coisa parecida fizera o africano Pedro (de 26 anos, “nação Cassange, também canoieiro): fugira no dia 3 de abril de 1830 da casa de sua senhora na rua Nova dos Martírios – curiosamente, próximo a um dos portos fluviais que João Angico costumava dormir – e, segundo o relato de testemunhas, vinha sendo encontrado “no Recife às vezes carregando como ganhador e outra vezes botando canoa, do Porto das Canoas para outros portos”.³⁵⁸ Sem dúvida, esta mobilidade entre ofícios também dificultava a identificação dos fujões e contribuía, assim, para este processo gradual de conquista da liberdade.

As narrativas de fuga atestam a existência de um universo de experiência comum que unia, “aos rés do chão”, as experiências de vida de cativos, libertos e livres pobres em Pernambuco. Há de se considerar, contudo, que a proximidades das condições de vida material entre estes grupos e a descrita porosidade nas fronteiras entre escravidão e liberdade não atuava apenas em sentido único. Se os limites tênues que separavam as experiências de vida de cativos e livres pobres foram constantemente utilizados por libertos e escravos como estratégia de mobilidade social e de inserção no mundo do trabalho livre, facilitando a passagem da escravidão à liberdade (como podemos entrever dos relatos de fugas), eles

³⁵⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, sábado, 13 de outubro de 1849, p. 2; Diário de Pernambuco, segunda, 26 de novembro de 1849, p. 2; Diário de Pernambuco, segunda, 10 de dezembro de 1849, p. 3.

³⁵⁸ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, 21 de abril de 1830, Escravos fugidos, p. 4.

também atuaram, simultaneamente, como constante limitador às experiências de vida dos homens e mulheres livres de cor em Pernambuco.

Em trabalho recente, Sidney Chalhoub defendeu que a proibição formal do tráfico atlântico de escravos em 1831 – ocorrida paralelamente ao processo de expansão dos cafezais no Rio de Janeiro e a um conseqüente aumento na demanda por trabalhadores braçais – afetou de maneira profunda as experiências de vida de libertos, pardos e pretos livres habitantes do Brasil.³⁵⁹ Segundo o autor, como, ao arrepio da lei e com a “conivência e corrupção de autoridades públicas e [...] o apoio de setores diversos da população”, o tráfico atlântico não só continuou mas assumiu “proporções aterradoras” na década de 1830, tornou-se “uma quimera” a legalidade de boa parte da propriedade escrava adquirida durante o início da expansão da lavoura cafeeira nas províncias do atual sudeste do país.³⁶⁰

Ao analisar um conjunto extenso de documentação policial e judiciária da Corte do Rio de Janeiro – onde a atuação de Eusébio de Queiroz como Chefe de Polícia entre março de 1833 e abril de 1844 assumiu grande destaque (o mesmo que ficaria famoso, mais tarde, por dar nome à lei de abolição definitiva do tráfico atlântico) – Chalhoub sugeriu que, ao contrário do que se poderia esperar neste contexto de flagrante ilegalidade, a atuação da polícia fluminense transferiu à população negra brasileira o ônus da prova de sua liberdade. Num contexto em que a “a prova de escravidão [...] dependia de artifícios diversos, destinados a produzir a ficção da legalidade da propriedade originária do contrabando”, portanto, o aparelho repressivo e administrativo do Império atuou sob um princípio exposto nas palavras do próprio Eusébio de Queiroz: “não sendo fácil obter provas de escravidão, quando um preto insiste em dizer-se livre”, parecia “mais razoável a respeito de pretos presumir a escravidão, enquanto por assento de batismo ou carta de liberdade não mostrarem o contrário”.³⁶¹

Assim, ao propor o conceito de “precariedade estrutural” para caracterizar as experiências de liberdade da população negra no Brasil oitocentista, o principal objetivo do autor era ressaltar que “a liberdade era uma experiência arriscada para os negros no Brasil do século XIX [...] pela necessidade de lidar amiúde com o perigo de cair nela, ou voltar para ela”.³⁶² Chalhoub relata diversos casos de escravização ilegal, reescravização de libertos,

³⁵⁹ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

³⁶⁰ CHALHOUB, S. *A força da escravidão*. Op. cit. p. 36.

³⁶¹ CHALHOUB, S. *A força da escravidão*. Op. cit. p. 228-229.

³⁶² CHALHOUB, S. *A força da escravidão*. Op. cit. p. 29.

alforrias condicionais, prisões por suspeitas genéricas (e, muitas vezes, infundada) por “suspeita de ser escravo fugido”, etc.

Do ponto de vista da experiência de liberdade dos negros, o que se viu [após 1831] foi a necessidade de lidar com a multiplicação de situações sociais em que sinais de africanidade, quaisquer, tendiam a ser vistos como indício de cativo. A precariedade da liberdade institucionalizava-se nos modos de atuação do poder público, em especial de autoridades locais de várias espécies, tais como a polícia, juízos de paz, juízos municipais.³⁶³

Apesar de Chalhoub ter dado grande ênfase à realidade específica da província do Rio de Janeiro, há motivos para concordarmos que suas análises também cabem à realidade pernambucana oitocentista. Evidentemente, não nos foi possível realizar uma pesquisa semelhante, entretanto, pela leitura rápida da comunicação policial rotineiramente publicada nos periódicos, podemos sugerir que o princípio eusebiano – que seria “mais razoável a respeito de pretos presumir a escravidão” até que fosse provado o contrário – também foi comumente seguido pelos órgãos policiais em Pernambuco. Em 18 de agosto de 1835, por exemplo, o juiz suplente da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, bairro portuário do Recife, comunicava a prisão de “um escravo cabra de nome Faustino o qual diz ser forro”: nota-se que apesar da alegação de liberdade do dito Faustino, o juiz já colocara, de antemão, que se tratava de um ‘escravo cabra’.³⁶⁴

Outro exemplo (que demonstra, inclusive, que não era só a força policial que se movia de acordo com as citadas palavras de Eusébio de Queiroz, mas o dito princípio arraigava-se fortemente nos costumes da sociedade brasileira): em fevereiro de 1840, alguém comunicava, na seção de “Avisos particulares” do Diário de Pernambuco, que havia apreendido em sua casa, na rua do Colégio, no Recife, “um moleque de 12 anos que diz ser forro e que seu pai falecera”. O motivo exposto para a apreensão do menino ilustra bem os riscos inerentes à vida em liberdade da população brasileira ‘de cor’ durante o século XIX (que não poupava sequer as crianças): deixando de lado a informação de que o pai do “moleque” recentemente falecera, do simples fato do menino estar “meio espantado e com a voz trêmula” (após ser apreendido à força por adultos desconhecidos, em uma casa igualmente estranha) o anunciante “logo desconfiara de [o ‘moleque’] estar fugido”.³⁶⁵

³⁶³ CHALHOUB, Sidney. Precariedade Estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). In: História Social, nº 19, 2º semestre de 2010. p. 55-56.

³⁶⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, terça-feira, 18 de agosto de 1835, p. 7.

³⁶⁵ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, sexta-feira, 7 de fevereiro de 1840, p. 4.

Às vésperas de 1850, diante do protagonismo assumido por escravos de ganho, libertos e, especialmente, por “pretos” e “pardos” livres entre as tripulações locais, as experiências de liberdade vivida nos mundos do trabalho fluvial, marítimo e portuário de Pernambuco também não ficaram imunes a este quadro de precariedade e limitação. Ao mesmo tempo em que permitia vias de mobilidade social e integração efetiva ao mundo do trabalho livre, a frouxidão das fronteiras que demarcavam os limites entre escravidão e liberdade no espaço urbano recifense também repercutia diretamente no tratamento dispensado pelo poder público a esses trabalhadores: como veremos no capítulo 3, atuando especialmente a partir da Câmara Municipal, a elite escravista local impôs uma série de restrições legais à livre circulação e trabalho nos portos, praias e escadarias do Recife que, como veremos, afetavam profundamente não só as experiências de trabalho, mas também o divertimento, as práticas religiosas e a própria socialização de escravos de ganho, libertos e pardos e pretos livres no espaço urbano recifense.

Por trás da alcunha de “negros quase nus”, firmada pelos cronistas estrangeiros durante as primeiras décadas do século XIX, portanto, havia nos rios e no porto do Recife um universo social muito mais complexo e diversificado, composto de escravos africanos e crioulos, de libertos, de “pardos” e “pretos” livres de nascimento, “homens livres pobres” de maneira geral, distribuídos por ofícios diversos e de técnicas e instrumentos de trabalho específicos. A composição social do mundo do trabalho fluvial e portuário local refletia, de um lado, a própria longevidade do processo histórico de formação da sociedade escravista no Nordeste açucareiro, e, de outro, a centralidade assumida pela pequena navegação de cabotagem, pelo transporte fluvial e pelo trabalho portuário nas trocas econômicas e culturais da província pernambucana. Escravos e homens livres pobres dividiam lado a lado estes espaços, nos quais a pobreza e a labuta diária minavam pouco a pouco as diferenças de condição entre um e outro.

Se entre os séculos XVII e os primeiros decênios do XIX a mão-de-obra escrava cumpriu papel essencial nestes mundos do trabalho e, como defendeu Luiz Geraldo Silva, deu “a cor, o tom e as principais características do que poderíamos chamar de uma cultura marítima tropical” no Brasil, em fins da década de 1840, este quadro já se encontrava em

rápido processo de mudança, no qual se fazia sentir uma predominância crescente de trabalhadores livres (a imensa maioria, “de cor”) nos mares e rios pernambucanos.³⁶⁶

Para visualizar como se processava na esfera cotidiana a aproximação entre as experiências de vida e liberdade de cativos, libertos e livres pobres em Pernambuco, a seção a seguir desenvolve uma narrativa baseada num acontecimento passado na freguesia de Beberibe no ano de 1863. Embora a história refira-se a um período ligeiramente posterior ao foco do presente trabalho, julguei interessante incluí-la porque ela ilustra, “aos rés do chão”, como se processavam as relações sociais travadas na província pernambucana entre a tão comentada categoria dos homens livres pobres (tanto as horizontais, quanto as verticais). Apesar da importância aqui enfatizada, o “homem livre pobre” não foi figura tão presente nos casos anteriormente narrados em virtude da relativa escassez de fontes que documentam as experiências históricas vividas por estes trabalhadores. O trecho que segue visa, assim, preencher minimamente esta lacuna.

Antes de avançarmos, um último comentário: até aqui, a análise esteve bastante centrada no mundo do trabalho litorâneo, especialmente na vida social e econômica do porto do Recife; na próxima seção, o estudo concentra-se em um território diferente, ligeiramente afastado do centro urbano e comercial da capital pernambucana. Veremos que apesar da distância física que separava a freguesia de Beberibe do ancoradouro recifense o transporte fluvial também desempenhava um papel histórico fundamental neste local. A história do canoeiro Manoel Conguinho também é interessante porque traz entre seus personagens uma presença relevante de canoeiros livres num contexto histórico cujo trabalho fluvial, marítimo e portuário – a década de 1860 – ainda é pouquíssimo abordado pela historiografia pernambucana, de maneira que pode instrumentalizar outros pesquisadores a elaborar outras questões pertinentes à história social do trabalho em Pernambuco.

2. 4 A freguesia de Beberibe, a província de Pernambuco e a questão do trabalho livre na segunda metade do século XIX

³⁶⁶ SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 70.

Numa sexta-feira à tarde, dia 20 de novembro do ano de 1863, Manoel José de Senna e Zacarias Félix Nunes da Silva trabalhavam juntos numa roça de capim em um sítio denominado Aguazinha, localizado na freguesia de Beberibe, cidade de Olinda. Finalizados os trabalhos, Zacarias Félix e o canoeiro Manoel de Senna, “por alcunha Manoel Conguinho”, decidiram voltar juntos para casa, ambos munidos de armas de fogo que tinham utilizado mais cedo para caçar. No meio do caminho, quando seguiam um depois do outro, Conguinho na frente e Zacarias um pouco atrás, a espingarda que o canoeiro carregava disparou – por um motivo, como veremos, desconhecido e alvo de polêmica – e a munição atingiu diretamente seu companheiro na altura do fígado. Quando ouviram o barulho do tiro, muitas pessoas que estavam pelas redondezas do sítio de Aguazinha acudiram e encontraram Zacarias sozinho, estendido no meio da estrada, gravemente ferido. Logo arranjaram uma rede para carregá-lo e, assim, ele foi levado à casa de residência de Manoel Pinto da Silva, proprietário das terras do sítio de Aguazinha, a fim de receber os cuidados necessários. Apesar dos esforços para salvá-lo, Zacarias morreu no início da noite do dia 20 de novembro em decorrência do ferimento à bala.³⁶⁷

Antes de morrer, entretanto, Zacarias fora interrogado por José Pereira Brandão, inspetor de quarteirão da localidade de Aguazinha, que conseguira chegar à casa de Manoel Pinto da Silva em tempo de encontrar a vítima ainda com vida. Escolhi transcrever abaixo o depoimento do inspetor de quarteirão pela riqueza de detalhes apresentada e pelo relato em primeira mão do que se passara entre Conguinho e Zacarias.

Estando eu hoje três horas e meia [para] quatro da tarde em minha casa, ouvi dizer algumas pessoas que estavam junto de fora que Manuel S., alcunha Conguinho, tinha dado um tiro em Zacarias Félix Nunes da Silva no lugar denominado Aguazinha, pertencente ao meu quarteirão e, dirigindo-me imediatamente ao dito lugar, lhe encontrei o ofendido em uma rede com muitas pessoas por ser conduzido por algumas para casa do cidadão Manoel Pinto da Silva a seu pedido, para lhe prestar os socorros necessários, tendo-se já evadido o agressor. Chegando o ofendido a casa do dito, sendo-lhe perguntado quem lhe tinha dado o tiro ele respondeu que, vindo com Conguinho ele com um bacamarte no ombro atrás e Conguinho com uma espingarda e uma foice no ombro adiante ele ofendido empurrara com o bacamarte o braço de Conguinho ao que Conguinho deitando no chão a foice lançou mão da espingarda e levando-a ao rosto disse: ‘filha da puta, eu te atiro’ e quando ele o ofendido viu foi o tiro e perguntado nesse mesmo momento o dito Cidadão se entre

³⁶⁷ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). A trama, os personagens e as falas transmitidas nesse documento foram a base documental para elaboração dessa seção, por isso, optei por não colocar notas todas as vezes que me referi-lo, tentando tornar a leitura mais agradável.

eles havia alguma intriga respondeu o ofendido que não e pediu às pessoas que presentes estavam que se ele ofendido morresse, que não perseguissem Conguinho.³⁶⁸

A versão narrada por Pereira Brandão, além de conferir os detalhes de como se passara o acontecido e de como Zacarias fora transportado para a casa de Manoel Pinto da Silva, traz duas situações que devem aqui ser analisadas. A primeira diz respeito ao teor do relato que fizera o dito inspetor de quarteirão: ao enfatizar o as palavras ditas por Conguinho no momento imediatamente anterior ao tiro fatal – “filho da puta, eu te atiro” – Pereira Brandão deu a entender que o dito canoieiro tivera intenção manifesta de matar Zacarias. O segundo ponto é o pedido feito por Zacarias em seus últimos suspiros de vida: apesar de denunciar Manoel Conguinho como autor do disparo que ele sabia ser fatal, agonizante, a vítima pediu aos presentes que “se ele ofendido morresse, [...] não perseguissem Conguinho”.

Ao final de tudo, o pedido de Zacarias não fora atendido: Manoel Conguinho foi preso em Peixinhos, próximo à freguesia de Beberibe, um dia após o ocorrido e indiciado por crime de homicídio cinco dias depois. Em 25 de novembro de 1863, o subdelegado da freguesia de Beberibe, Manoel Lôbo de Miranda, instaurou o processo-crime cujos autos – principalmente o inquérito e seus interrogatórios – consistiram na principal fonte para a escrita do presente trabalho. O depoimento de José Pereira Brandão, trazido acima, deu início a uma tônica constante nos autos analisados: ao longo de todo o processo, há uma disputa entre diferentes versões sobre o ocorrido na tarde do dia 20 de novembro de 1863, uns buscando afirmar a inocência de Manoel Conguinho e outros o acusando de culpa no tiro mortal disparado contra Zacarias Félix Nunes da Silva.

Para apuração dos fatos decorridos na sexta-feira, 20 de novembro de 1863, a autoridade policial de Beberibe, na figura do subdelegado Manoel Lôbo de Miranda, convocou para interrogatório alguns habitantes da freguesia de Beberibe e do sítio de Aguazinha, muitos deles participantes, inclusive, do socorro a Zacarias. Preservados no acervo documental do Memorial da Justiça do Estado de Pernambuco, os autos dos interrogatórios realizados por Lôbo de Miranda entre os meses de novembro e dezembro de 1863 trazem à tona um complexo universo social, majoritariamente formado por homens livres pobres, e perpassado por laços de solidariedade horizontais e verticais que são invisíveis em outros tipos de fonte (como os documentos oficiais ou os periódicos oitocentistas, por exemplo).

³⁶⁸ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de José Pereira Brandão, inspetor do quarteirão de Aguazinhas.

Antes de partir para a análise das informações contidas no inquérito instaurado contra Manoel Conguinho, contudo, é importante descrever a realidade histórica em que se insere a freguesia de Beberibe no início da década de 1860. Os dados relativos à história da região (que, atualmente, se divide basicamente em três ou quatro bairros limítrofes entre Recife e Olinda: Beberibe, Porto da Madeira, Peixinhos e Ouro Preto) são esparsos e, por vezes, contraditórios entre si; abaixo, tentou-se pintar um quadro descritivo da trajetória histórica da localidade, que, apesar de rudimentar e esquemático, nos permite avançar em alguns pontos da presente análise.

A freguesia de Beberibe se situava numa área de ocupação antiga de plantações e engenhos de cana-de-açúcar: data do final do século XVI a instalação, à margem direita do rio Beberibe, do engenho Santo Antônio de Beberibe, um dos primeiros construídos na ainda capitania de Pernambuco. No século XVII, a margem direita do Beberibe se consolidaria como uma das importantes áreas na produção açucareira local, onde a presença do caminho fluvial, desde então, já se afirmava de importância central para o escoamento das mercadorias agrícolas em direção ao porto do Recife. Data da primeira metade do século a descrição de Johan Nieuhof, agente da Companhia das Índias Ocidentais que esteve em Pernambuco durante o domínio holandês (1630-1654), cujo depoimento é testemunho interessante para observamos a longevidade do papel cumprido pelo transporte fluvial na economia pernambucana.

No tempo dos portugueses, todos os navios que chegavam do mar descarregavam na aldeia de povoação do Recife e as mercadorias eram de lá transportadas em barcos e chatas pelo rio Beberibe acima, até os subúrbios de Olinda.³⁶⁹

Registra-se que, após a expulsão dos holandeses, em meados do século XVII, parte dessas terras foi cedida a José de Sá e Albuquerque, que, embora mantendo as plantações e os engenhos de cana-de-açúcar, passou a explorar as madeiras das matas da região e fabricar carvão vegetal, escoando sua produção para os centros urbanos de Recife e Olinda através do rio Beberibe. Deve remeter a este período a denominação de Porto da Madeira para a localidade que abrigava o principal porto fluvial da região – cuja existência é fundamental para entendermos a alta participação de canoieiros na história narrada a seguir.³⁷⁰ No século

³⁶⁹ NIEUHOF, Johan. A cidade maurícia. In: SILVA, Leonardo Dantas. MAIOR, Mário Souto. (org). O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 46.

³⁷⁰ Essa trajetória foi construída a partir de informações esparsas coletadas em blogs e sites institucionais da internet. VAISENCHE, S. A. Beberibe (rio e bairro, Recife). Site da Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), Disponível em:

XIX, em meio ao processo de expansão urbana que retalhava as antigas zonas de engenhos de cana em sítios e casas de campo para a elite pernambucana passar o ‘período das festas’ (entre novembro e março mais ou menos, na estação quente), sobretudo na várzea do rio Capibaribe, a freguesia de Beberibe integrava aquele “complexo rurano” do qual falou Gilberto Freyre – na qual o caminho fluvial oferecido pelo rio Beberibe consistia na principal via de integração da freguesia à vida urbana de Olinda e Recife.³⁷¹

À despeito de possíveis desacertos dessa trajetória histórica simplificada da área ocupada pela freguesia de Beberibe, território onde se passou a trama aqui analisada, o que deve ficar de fundamental para a presente reflexão é a longevidade da colonização local (a escravidão africana, por exemplo, já era uma instituição plenamente estabelecida no local há quase três séculos) e a diversificação das atividades econômicas na região – apesar da monocultura de cana-de-açúcar ter sido protagonista na colonização inicial da área, com o passar do tempo, cedeu espaços para outras atividades, como a exploração e o comércio de madeira. Isso traz implicações fundamentais para a análise do universo social reunido no processo-crime estudado. Para melhor entender estes fragmentos de histórias de vida, contudo, é importante retomar rapidamente as condições mais gerais da população escrava e livre da província pernambucana durante o período.

Vimos anteriormente que entre o final das décadas de 1820 e 1850 a cidade do Recife assistiu a um rápido e intenso período de crescimento populacional, causado, em grande parte, pela chegada de imigrantes das zonas adjacentes da *hinterland* pernambucana e também pelo crescimento natural dos habitantes locais. Ao compararmos os censos de 1828 e de 1856, foi relevado, assim, que a explosão demográfica do período ocorreu mediante um quadro de rápido aumento no número de livres – que cresceu aproximadamente 85% no dito intervalo – e de ligeira diminuição nas populações cativas em Pernambuco. De toda forma, segundo o censo de 1856, havia 40.977 habitantes no Recife, 7.707 escravos e 33.270 livres – ou 19% e 81%, respectivamente.³⁷²

<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=474&Itemid=181>. Acesso em: 29 nov. 2015.

³⁷¹ Sobre esse processo de expansão do espaço urbano recifense para a região de subúrbios, ver: MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife in: MAIOR, M. S. SILVA, L. D. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992; ARRAIS, Raimundo. O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas/FFLCH – USP, 2004 p. 100-122; FREYRE, Gilberto. Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. 16ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2006.

³⁷² Os dois censos são citados em: CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

Este fluxo migratório de homens livres da zona de *hinterland* em direção às freguesias mais próximas ao centro econômico da província é bastante evidente pela realidade social da freguesia de Beberibe constante nos autos de inquérito contra Manoel Conguinho: ao declarar sua “naturalidade”, isto é, seu local de nascimento, uma boa parte das testemunhas mais velhas, com mais de trinta, quarenta anos, diz ser natural de localidades como Glória de Goitá, Remédio e Paudalho, isto é, justamente das áreas de *hinterland* acima destacada.³⁷³

A partir da década de 1850, após a proibição definitiva do tráfico atlântico de escravos, a população cativa em Pernambuco passou a cair em ritmo acelerado. Como demonstrou Peter Eisenberg, diante da impossibilidade dos senhores renovarem sua mão-de-obra pelo recurso a novos desembarques (já ilegais, lembremos, desde 1831), os principais motivos para esse decréscimo foram as altas taxas de mortalidade da população escrava (particularmente atingida pelas epidemias de *choleras morbus* que assolaram a província pernambucana na década de 1850) e o forte aumento do tráfico interprovincial. Segundo o autor, um dos efeitos da abolição do tráfico foi o célere aumento no preço nominal do escravo na província: triplicaram já na década de 1850, cresceram mais 50% em 1860 e praticamente duplicaram de novo em 1870. Em virtude da oferta de mão-de-obra livre na zona da mata e do contínuo endividamento da classe canavieira local – relacionado à baixa nos preços internacionais do açúcar – esta subida do preço nominal do cativo causou grande afluxo dos escravos empregados nas plantações da zona da mata para as províncias cafeeiras do sul do país (que, por causa da valorização do preço internacional do café, estavam bem mais capitalizadas que a elite açucareira pernambucana): Eisenberg estima uma média anual de 1.000 a 1.500 cativos saídos de Pernambuco para as províncias do sul entre 1850-1885, especialmente, para São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.³⁷⁴

Uma coisa a ser dita é que as estimativas dos clássicos *Modernização sem Mudança* e *Homens esquecidos* foram calculadas a partir dos mais ricos distritos açucareiros pernambucanos (situados ao sul da cidade do Recife, para o lado de Jaboatão, Ipojuca e Sirinhaém, por exemplo), de forma que podemos supor uma participação ainda menor da mão-de-obra escrava em regiões menos capitalizadas, onde a monocultura não se fazia tão presente – caso da freguesia de Beberibe. De qualquer maneira, se as pessoas de condição

³⁷³ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimentos de Domingos José de Sant’Anna, Sutênio José Gonçalves e Flávio José da Cunha.

³⁷⁴ EISENBERG, P. Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX. Campinas: Ed. Unicamp, 1989. p. 38-43.

livre já eram maioria em Pernambuco durante a primeira metade dos oitocentos, após a virada da década de 1850, o ‘homem livre pobre’ passou a desempenhar papel cada vez mais decisivo na vida social e econômica pernambucana e isto fica claro no desenrolar dos acontecimentos entre Zacarias e Manoel Conguinho.

De acordo com o censo populacional de 1872 (o primeiro censo brasileiro oficial) a província de Pernambuco contava com um contingente total de 841.539 pessoas, sendo 89.029 de escravos e 752.511 de livres – ou 10,6% de cativos e 89,4% de livres. Em 1872, portanto, as pessoas livres já eram esmagadora maioria sobre os escravos na província, numa proporção mais ou menos de um/a escravo/a para cada dez pessoas livres. Outro dado importante é relativo às cores de pele dos homens e mulheres livres em Pernambuco: do total dos indivíduos de condição livre listados, 61,2% são pessoas “de cor” – a divisão estabelecida pelo censo foi de “brancos” (38,7%), “pardos” (51,4%), “pretos” (8,2%) e “caboclos” (1,6%). Somados estes às estimativas da população escrava, temos um total de 65,3% de pessoas “de cor” entre todos os habitantes da província pernambucana, contando livres e escravos. O censo populacional de 1872, assim, reafirma aquela tendência já apontada, desde a década de 1830-40 em Pernambuco, de encontrar um alto número de gente liberta e livre “mestiça” entre as estimativas demográficas para a sociedade brasileira oitocentista.³⁷⁵

À vista do que foi exposto anteriormente, entretanto, podemos afirmar que esta alta incidência de “pardos” – comparativamente à forte presença de “pretos livres”, por exemplo, apresentada nos censos marítimos de 1847 – sugere um maior distanciamento relativo às marcas da escravidão entre a gente livre pernambucana. Não devemos, contudo, superestimar este afastamento. Na história a seguir, se verá que a cor de pele continuou a demarcar lugares sociais importantes em meados da década de 1860, especialmente aos olhos das elites locais, e refletia, não raro, as próprias divisões entre as classes proprietárias e não-proprietárias pernambucanas.

Ao se deparar com essa imensa quantidade de homens livres “de cor”, o historiador da segunda metade do século XIX enfrenta um problema: um progressivo silêncio das fontes judiciais e oficiais (processos cíveis e criminais, registros de nascimento, inventários, etc.) sobre a cor de pele dos indivíduos registrados em seus autos. Segundo Robert Slenes, para o período entre a Independência e 1845, mais de 90% das testemunhas livres contidas nos

³⁷⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Biblioteca digital do IBGE. Recenseamento do Brasil em 1872. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger. 12v. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=225477&view=detalhes>>. Acesso em 18 nov. 2017.

processos judiciais por ele pesquisados tem sua cor de pele designada; para o período de 1856-1865, essa porcentagem cai para 20%; o silêncio dos processos fica ainda mais evidente nos últimos anos do Império (1866-1888), quando apenas 5% dos processos designam a cor de pele de seus depoentes e réus.³⁷⁶ Como foi anteriormente ressaltado, foi Hebe Mattos que tomou esse silêncio das fontes enquanto problema histórico e relacionou-o, de maneira brilhante, ao alto grau de integração e participação de negros e mestiços livres na sociedade brasileira oitocentista como um dos argumentos centrais para a compreensão da questão:

O crescente processo de indiferenciação entre brancos pobres e negros e mestiços livres teria levado, por motivos opostos, à perda da cor de ambos. Não se trata necessariamente de branqueamento. Na maioria dos casos, trata-se simplesmente de silêncio. O sumiço da cor referia-se, antes, a uma crescente absorção de negros e mestiços no mundo dos livres, que [na segunda metade dos Oitocentos] não é mais monopólio dos brancos, mesmo que o qualificativo ‘negro’ continue sinônimo de escravo.³⁷⁷

O processo-crime movido contra Manoel Conguinho nos oferece um exemplo particularmente interessante para o entendimento da realidade material e das estratégias de sobrevivência utilizadas por essa camada de homens e mulheres livres e pobres, constituída em parte por gente liberta e/ou descendentes de escravos, num contexto de uma sociedade ainda escravista que convivia com um processo de expansão das grandes plantações de café no sul e cana-de-açúcar no norte e de consolidação do capitalismo mundial sob a hegemonia do capital britânico.³⁷⁸ Como veremos, na freguesia de Beberibe, apesar da mão-de-obra escrava ocupar papel numericamente insignificante na década de 1860 (pelo menos, do que se depreende do processo-crime analisado, onde não foi sequer mencionada nenhuma pessoa de condição cativa), ainda valia aquela regra de que, no Brasil escravista do século XIX, as fronteiras que separavam os homens livres negros dos indivíduos de condição cativa não eram assim tão evidentes.

³⁷⁶ SLENES, Robert. In: MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. p. 20.

³⁷⁷ MATOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista. Op. cit. p. 107.

³⁷⁸ Ver, para as províncias cafeeiras do sul do Brasil, MATTOS, Ilmar R. O tempo saquarema. São Paulo: UNITEC/Minc/Pró-memória, Instituto Nacional do Livro, 1987. p. 33-64. GRAHAM, Richard. Escravidão, reforma e imperialismo. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979; O melhor trabalho para o caso da economia canavieira no século XIX ainda é a obra já mencionada de Peter L. Eisenberg Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977.

2. 4. 1 Vida social na freguesia de Beberibe: canoieiros, agricultores e jornalheiros

Os processos-crime são uma fonte particularmente interessante para a descoberta das redes de sociabilidade verticais e horizontais existentes nas diversas comunidades do Brasil imperial. Apesar de geralmente documentarem acontecimentos que rompem com a ordem cotidiana das coisas (homicídios, roubos, motins, fugas, etc.), os autos de processos-crime podem conter informações valiosas para historiadores. Como geralmente a autoridade policial era obrigada a averiguar a veracidade dos fatos julgados, alguns processos contêm páginas e páginas de inquéritos policiais que são uma fonte especialmente rica para a compreensão da dinâmica social em uma escala micro, cotidiana, e têm rendido importantes trabalhos na historiografia brasileira.³⁷⁹ Em consonância com o silêncio das fontes judiciais oitocentistas, apontado por Hebe Mattos, o processo-crime de homicídio movido contra Manoel José de Senna não qualificou o indiciado nem seus depoentes a partir da cor de pele. Os participantes do processo são identificados a partir das seguintes categorias: nome, idade, ofício ou profissão, se casado ou solteiro, local de moradia e local de nascimento (ou “naturalidade”).

Felizmente, logo na abertura do processo, no sumário de culpa, tem-se na descrição do acusado uma informação importantíssima: seu nome era Manoel José de Senna, *alcunha Conguinho*. Se tivermos em mente a história do tráfico escravista para Pernambuco, veremos que este apelido pode estar pleno de significado: como lembra Marcus Carvalho, desde o final do século XVIII a região entre Congo e Angola, na África Centro-Occidental, concentrou os principais portos de embarque de cativos para Pernambuco. Após a proibição do tráfico acima da Linha do Equador, em 1815, esta mesma região se tornou a maior fornecedora individual de escravos do mundo atlântico, de modo que a província de Pernambuco, confirmando essa tendência, também se tornou grande dependente da região durante as primeiras décadas dos oitocentos e também no período do tráfico ilegal (1831-1850).³⁸⁰

Não devia ser à toa, portanto, que seus contemporâneos conhecessem Manoel José de Senna por Manoel Conguinho. Embora o processo não faça qualquer referência direta neste

³⁷⁹ Um exemplo brilhante de utilização de processo-crime como base para uma pesquisa que recorre à documentação complementar para preencher possíveis lacunas explicativas pode ser observado em: FRAGA, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2ª ed. – Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014. Capítulo 2, p. 57-92.

³⁸⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012. p. 100; p. 117-142.

sentido, esse canoeiro carregava consigo algum sinal de africanidade – a cor de pele, muito provavelmente – que lhe fizesse ser assim conhecido. Esta alcunha também poderia nos levar a sugerir que Manoel Conguinho era um “preto forro”, nascido em África, próximo à região do Congo, e trazido à força para o Brasil em algum momento da primeira metade do século XIX, por exemplo. Porém, não há outra referência ao longo da documentação que reforce essa hipótese. Pelo contrário, Conguinho não só se declarou livre em todos seus interrogatórios, como também se dizia natural da freguesia de Beberibe e filho de José Pedro da Cunha (que, pelo que podemos constatar, existia, era de condição livre e devia ser mesmo o pai do nosso protagonista).³⁸¹ Infelizmente, em nenhum momento ao longo do processo-crime foi informada a idade do réu, que seria uma informação importante para melhor embasar estas especulações.

O segundo aspecto a ser comentado sobre Manoel Conguinho é seu ofício de canoeiro. Conguinho não foi o único canoeiro registrado nos autos do processo: Manoel Joaquim da Cruz (20 anos, natural da Várzea) e Floriano Thomas de Sousa (20 anos, natural da cidade de Olinda), ambos moradores da freguesia de Beberibe, também se declararam canoeiros e livres. Coisa interessante, pois evidencia a existência de um grupo considerável de canoeiros na comunidade estudada – eles representam 33% do total de interrogados – e, ao mesmo tempo, toca em um ponto fundamental sobre o que se tem dito na historiografia sobre os canoeiros (pouco, é verdade): tanto Evaldo Cabral de Mello quanto Marcus Carvalho, os dois autores que trataram com mais atenção da importância assumida pelo pequeno transporte fluvial na história recifense, analisaram a importância deste ofício restringindo-se ao contexto da primeira metade do século XIX, especialmente, no intervalo que vai do último quartel dos setecentos às primeiras duas décadas dos oitocentos – o “período de ouro das canoas do Recife”, na acepção de Evaldo Cabral.

Para os anos posteriores a 1850, contudo, os dois autores, com argumentos ligeiramente diferentes, sugeriram um desaparecimento gradual dos canoeiros da paisagem urbana recifense. Para Marcus Carvalho,

Enquanto durou a escravidão, aparecem negros e pardos levando canoas pelo rio nas gravuras feitas da cidade. [...] Pode-se especular que os escravos canoeiros do Recife constituíram-se numa categoria singular entre os cativos urbanos da cidade e foram

³⁸¹ Na busca nominal nos periódicos oitocentistas, foi encontrado um ‘José Pedro da Cunha’, de condição livre, envolvido em um crime de homicídio acontecido justamente na freguesia de Beberibe, no final de dezembro de 1859. In: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, terça-feira, 27 de dezembro de 1859, Revista Diária, p. 2.

desaparecendo na medida em que a própria escravidão urbana no Recife se diluía [...].³⁸²

Relevemos a expressão: “os escravos canoieiros”. Para Carvalho, como se vê, a existência do ofício esteve umbilicalmente conectada à escravidão urbana no Recife, de maneira que, seguindo essa lógica de argumentação, na medida em que se diminuía a presença cativa na cidade (processo intensificado depois de 1850), também se abreviava a circulação de canoieiros – o que, tendo em vista a condição dos três personagens citados acima, não é um procedimento exatamente correto (embora houvesse, sim, uma presença bastante significativa de escravos de ganho neste ofício).

Evaldo Cabral justificou de maneira diversa a suposta perda gradual de importância do transporte fluvial em meados dos oitocentos. O autor do pioneiro *Canoas do Recife* situou em torno das políticas de melhoramentos materiais e das reformas urbanas vividas na província de Pernambuco a partir das décadas de 1830-40 o centro de seus argumentos: a proliferação no número de estradas ligando o interior às freguesias centrais da capital, a criação de uma empresa de fornecimento de água encanada, a Companhia do Beberibe (1846), a instalação das “ferrovias açucareiras” a partir da segunda metade do século XIX e, por último e não menos importante, a proliferação dos aterros urbanos na capital pernambucana, que aconteceu em detrimento do estreitamento e até desaparecimento de alguns dos caminhos fluviais locais.

³⁸³ Nas palavras de Evaldo Cabral,

Foi em função das facilidades que proporcionava o transporte fluvial que a cidade se espalhou por toda a várzea do Capibaribe; e, ao fazê-lo, modificou radicalmente a distribuição espacial da terra e da água. A canoa trouxe o entulho com que fazer o aterro; e este a expulsou da paisagem urbana e suburbana.³⁸⁴

Pela leitura da história de Manoel Conguinho, nem as canoas nem os canoieiros parecem ter sido expulsos da freguesia de Beberibe, pelo menos, não na década de 1860. Entrecortados por diversos rios, riachos e córregos, os subúrbios recifenses, em meados do século XIX, já tinham sido abandonados pelos grandes engenhos e plantações de cana (que tinham como principal área de produção a zona costeira ao sul de Pernambuco, que Evaldo

³⁸² CARVALHO, Marcus J. M. de. Os caminhos do rio: negros canoieiros em Recife na primeira metade do século XIX. Revista Afro-Ásia, UFBA, n° 19/20, 1997, p. 93.

³⁸³ A designação ‘ferrovias açucareiras’ consta em: MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudança: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2000. p. 91; MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992. p. 211-217; Ver também: AROUCHA, Davi Costa. A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do século XIX. Monografia do Departamento de História da UFPE. Recife: UFPE, 2014.

³⁸⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. Op. cit. p. 218.

Cabral de Mello chamou de ‘velho sul pernambucano’).³⁸⁵ Ao contrário, o que se observava nos arrabaldes de Recife, sobretudo a partir da década de 1840, era um contínuo processo de loteamento e aparecimento de pequenos sítios e chácaras. Nesses lotes, não é absurdo pensar que algumas pessoas mantivessem sua pequena produção agrícola e, utilizando-se dos caminhos fluviais locais, vendessem o excedente de produção para o Recife.³⁸⁶

A presença do rio Beberibe e do Porto da Madeira, principal ancoradouro fluvial da região, são elementos chaves para a compreensão da centralidade que o pequeno transporte fluvial ainda assumia na vida social local. Em 1863, ainda não havia caminhos terrestres muito confiáveis ligando a freguesia aos núcleos das cidades de Recife e Olinda – a construção da “Estrada Nova de Beberibe”, a cargo da presidência da província, só seria iniciada em 1866 e finalizada em 1867 – de maneira que o rio era o caminho preferencial para se chegar mais rapidamente ao principal centro urbano da província.³⁸⁷

Um produto de destaque na economia da freguesia de Beberibe era o comércio de madeira – que, inclusive, dava nome ao principal porto da região – no qual a canoa era a responsável por carregar os paus e toras retiradas das matas em torno da freguesia e ir vender os produtos no Recife (onde estava concentrado o comércio, os órgãos públicos, as freguesias mais populosas, a gente mais rica da província, enfim, o principal centro do mercado consumidor local). Esta intimidade entre comércio de madeiras e pequeno transporte fluvial também é notada em alguns anúncios de jornal: em fevereiro de 1850, alguém anunciava querer comprar “três canoas que peguem 4\$ de lenha no rio de Beberibe” para levar a uma loja de baús situada na freguesia da Boa Vista.³⁸⁸ Lembremos que, em virtude do regime fluvial do rio Beberibe, a pequena canoa de rio, movendo-se com o auxílio de um grande varão, era praticamente o único tipo de embarcação capaz de realizar o percurso entre os

³⁸⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 1999. p. 207-208.

³⁸⁶ Ainda há muito o quê se pesquisar e escrever sobre o comércio e abastecimento de alimentos em Pernambuco. Há alguns trabalhos que apontam possíveis direções: CHRISTILLINO, Cristiano Luís. *Pernambuco no Império: apontamentos sobre a estrutura fundiária e de poder na Zona da Mata em meados do século XIX*. In: ADILSON FILHO, José. (org.) *Poder local, educação e cultura em Pernambuco*. Jundiaí: Paco Editorial, 2014. p. 213-240.

³⁸⁶ Ainda há muito o quê se pesquisar e escrever sobre o comércio e abastecimento de alimentos em Pernambuco. Há alguns trabalhos que apontam possíveis direções: CHRISTILLINO, Cristiano Luís. *Pernambuco no Império: apontamentos sobre a estrutura fundiária e de poder na Zona da Mata em meados do século XIX*. In: ADILSON FILHO, José. (org.) *Poder local, educação e cultura em Pernambuco*. Jundiaí: Paco Editorial, 2014. p. 213-240.

³⁸⁷ CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. *Recife do Corpo Santo*. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009. Ver Seção XII. “Do Prata vinha a água”, p. 329.

³⁸⁸ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. *Diário de Pernambuco*, terça-feira, 26 de fevereiro de 1850, Compra e Vendas, p. 4.

subúrbios recifenses e as águas estuarinas do litoral (ver Capítulo 1), o que lhe dava grande protagonismo nestas pequenas redes de comércio local.

Do Porto da Madeira, contudo, não se carregava somente madeira para fazer comércio nas freguesias centrais do Recife. Segundo relatório apresentado pelo sr. Sérgio Teixeira de Macedo, presidente da província de Pernambuco em 1857, “nos subúrbios dessa capital [do Recife], avulta[va] principalmente a produção de capim para sustento dos muitos cavalos nela [na cidade] empregados” e a freguesia de Beberibe, ao que tudo indica, incluía-se entre as principais zonas produtoras do produto.³⁸⁹ O próprio Manoel Conguinho declarara, em um de seus depoimentos, que antes do acontecimento fatal com Zacarias, os dois estavam “trabalhando em uma roçagem de capim no sítio Aguazinha de Manoel Pinto da Silva” como jornaleiros, isto é, recebiam pela jornada diária de trabalho em terra alheia.³⁹⁰

Podemos supor, assim, que Conguinho trabalhava junto a Zacarias nas roças de capim de Manoel Pinto e, pelo rio Beberibe, levava essa produção para o centro do Recife, onde a afluência constante de bois, cavalos e mulas de carga criava um ativo mercado consumidor do produto. Novamente, os anúncios de periódicos fornecem indícios neste sentido: em 26 de março de 1840, o sr. Manoel Antônio da Silva Motta anunciava no Diário de Pernambuco querer alugar “um preto canoieiro para conduzir capim de Beberibe para o Arrombado”; em novembro de 1858, alguém anunciava a venda, na rua da Cadeia do Recife, de “uma canoa nova e forte de conduzir capim, à qual pega 250 feixes”.³⁹¹ Releva-se que os anúncios continuam ao longo da segunda metade do século XIX, o que demonstra que o pequeno transporte fluvial permanecia relevante na vida urbana local: em 25 de maio de 1870, anunciava-se a venda de “uma canoa aberta para condução de grande família ou para conduzir capim”, na rua Nova do Recife.³⁹²

Outra alternativa econômica que podia ser explorada pelos canoieiros em Beberibe era o comércio de água potável. Desde o século XVII, quase toda a água consumida pela população de Recife e Olinda era tirada da bica do Varadouro, construída no trecho final do

³⁸⁹ Center for Research Libraries. Global Resources Network. Brazilian Documents Government. Provincial Presidential Reports (1830-1930): Pernambuco. Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Exm. Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, Presidente da Província de Pernambuco, p. 71. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/673/000071.html>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

³⁹⁰ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Auto de perguntas e interrogatório feito a Manoel José de Senna.

³⁹¹ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 26 de março de 1840, p. 3; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 4 de novembro de 1858, p. 3.

³⁹² Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quarta-feira, 25 de maio de 1870, p. 5.

rio Beberibe, em Olinda, e conduzida em canoas para as casas de moradia e os bairros comerciais recifenses. A partir do final do século XVIII, a intensificação do crescimento urbano e populacional nas duas cidades tornou suja e insuficiente a água ofertada no Varadouro e obrigou as canoas a subir cada vez mais o Beberibe em busca de água de melhor qualidade. É verdade que após a criação da Companhia do Beberibe, em 1845, empresa responsável por levar água encanada a chafarizes no centro da cidade, os aguadeiros sofreram redução de sua demanda, entretanto, vez ou outra ainda encontramos nas décadas de 1860-70 referências à participação de canoas no fornecimento de água potável nas cidades. Em 11 de setembro de 1860, alguém anunciava, na rua Imperial, freguesia de São José, a venda de “uma canoa d’água aberta em bom estado”.³⁹³ Em 1875, o dono do “mulatinho de nome Alceu”, fugido em 12 de outubro do mesmo ano, afirmou que seria fácil identificá-lo porque ele era “muito conhecido em Santo Amaro por andar lá com uma canoa d’água”.³⁹⁴ Diga-se, de passagem, que não houve referência alguma no processo-crime estudado ao comércio de água potável, mas este pode também ser um fator para explicar a significativa participação de canoeiros livres no universo social em questão.

Voltemos a tratar agora dos acontecimentos da freguesia de Beberibe. Nos dias seguintes à morte de Zacarias, o subdelegado Manoel Lôbo de Miranda convocou um total de oito testemunhas para investigar o acontecido e realizar a formação de culpa contra Manoel Conguinho, que, nessa altura, já estava preso na cadeia de Olinda à espera de julgamento. A reunião desses oito depoimentos constantes nos autos do inquérito ofereceu a base de informações a partir da qual foi traçada a presente análise.

O conjunto dos depoimentos reunidos no processo nos oferece um universo social fortemente marcado pelo trabalho livre: dos nove interrogados, o réu mais oito testemunhas, nenhum deles era cativo; isso expressa a perda de importância da escravidão enquanto instituição hegemônica de mão-de-obra, coisa comum à realidade pernambucana durante a segunda metade dos oitocentos. Todas as pessoas convidadas a depor participavam ativamente da vida social da comunidade, moravam próximo ao sítio de Aguazinha, demonstravam conhecer Zacarias e Manoel Conguinho já há algum tempo.

Muitos dos depoentes, inclusive, afirmaram que estavam nas proximidades do sítio quando se disparara o bendito tiro: Sutênio José Gonçalves, 30 anos, agricultor, declarou que

³⁹³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, terça-feira, 11 de setembro de 1860, p. 6.

³⁹⁴ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 28 de outubro de 1875. p. 6.

“no dia sexta-feira vinte do corrente às três horas da tarde pouco mais pouco menos estando em sua casa de morada ouviu um tiro de espingarda para o lado do sítio de Aguazinha”; Antonio Joaquim de Sant’Anna, 20 anos, jornaleiro, afirmou que no dia do ocorrido “estava trabalhando em uma roçagem quando uma irmã dele testemunha foi lhe dizer que [...] seu tio Zacarias havia levado um tiro dado por Manoel Conguinho no sítio Aguazinha”.³⁹⁵ Este depoimento de Antônio de Sant’Anna foi um dos poucos a mencionar laços familiares entre os personagens da história: Zacarias era seu tio e a dita testemunha ainda tinha uma irmã, também habitante de Beberibe. Nota-se que havia entre essas comunidades de homens e mulheres livres e pobres certo grau de integração social e um dos principais laços era, como vem atestando a historiografia, as relações familiares. A relação de parentesco mais importante da trama, contudo, ainda não foi revelada ao leitor e será central para o argumento desenvolvido ao final desta seção.

Outra coisa que fica clara pela leitura do processo é que, excetuando-se talvez os canoieiros, grande parte das testemunhas, homens livres, deveria sobreviver mesmo é da agricultura: não há informação precisa sobre o quê exatamente se plantava (além do capim já mencionado), mas dois dos entrevistados (Flávio José da Cunha, 45 anos, e Sutênio José Gonçalves, 30 anos) declararam ser “agricultores”; outras duas testemunhas afirmaram ser “jornaleiros” (Domingos José de Sant’Anna, 80 anos, e Antônio Joaquim de Sant’Anna, 20 anos). Aliás, até para os canoieiros, a participação em trabalhos agrícolas poderia ser uma atividade complementar importante: lembremos que Manoel Conguinho, canoeiro de ofício, declarou em seu depoimento que quando se sucedeu o tiro “ele interrogado [estava] com o dito Félix trabalhando em um roçado de capim de Manoel Pinto da Silva”.³⁹⁶ Na história recifense, a participação comum no ofício fluvial e no trabalho agrícola não era rara entre os canoieiros cativos e os anúncios de venda dão bom testemunho disso: em 2 de setembro de 1829, alguém anunciava para venda no Diário de Pernambuco “um escravo de nação, de idade 30 anos pouco mais ou menos, canoeiro e bom trabalhador de enxada, sem vícios, nem defeitos”; em 19 de outubro do mesmo, ano, “um negro gentio de Angola, boa figura, moço,

³⁹⁵ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Sutênio José Gonçalves; Depoimento de Antônio Joaquim de Sant’Anna.

³⁹⁶ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Manoel José de Senna.

representa 25 anos de idade, bom canoeiro e ótimo para o serviço de campo, por ter sido seu primeiro trabalho”.³⁹⁷

Apesar de compartilharem ocasionalmente a mesma atividade da roça, havia, contudo, algumas diferenças de condição material entre as testemunhas especificamente dedicadas ao trabalho agrícola. Flávio José da Cunha e Sutênio José Gonçalves, que se declararam “agricultores”, tinham moradia fixa e casa própria, nas proximidades de onde se deu a tragédia: os dois afirmaram que estavam “em sua casa de morada” quando ouviram o tiro de espingarda que atingiu Zacarias Félix no sítio de Aguazinha. Outra diferença destes dois personagens em relação aos outros dois ‘jornaleiros’ era a condição civil: enquanto Domingos José de Santa Anna declarou-se viúvo e Antônio Joaquim de Sant’Anna, solteiro, tanto Flávio José quanto Sutênio se disseram homens casados.

Temos aqui um perfil mais ou menos comum entre estes dois últimos personagens: agricultores, casados, com ‘casa de morada’ própria, e não muito jovens (Flávio José tinha 45 anos de idade e Sutênio Gonçalves, 35). Podemos sugerir que os dois eram, tipologicamente, lavradores: “viviam preferencialmente da exploração de lavouras próprias, [em] simples roças de subsistência, em terra alheia, [e] exploradas com trabalho familiar”, como definiu Hebe Mattos para a segunda metade dos oitocentos.³⁹⁸ Curiosamente, no quesito naturalidade, ainda havia uma informação que unia as experiências de Flávio José e de Sutênio: os dois não eram naturais da freguesia de Beberibe, mas nasceram justamente na região da zona da mata adjacente – a tão citada *hinterland* de Pernambuco – um na freguesia do Remédio e outro na de Glória de Goitá, ambas situadas na comarca de Paudalho. Estes dois homens livres pobres, nascidos entre as décadas de 1820-1830, eram, assim, migrantes que obtiveram sucesso em seu processo de fixação e integração social numa nova comunidade: tinham família e laços sociais consolidados, moradia e trabalho fixo (não se pode afirmar, pelas informações do processo, se em terras próprias ou não).³⁹⁹

Domingos José de Santa Anna e Antônio Joaquim de Sant’Anna, os dois que se declararam ‘jornaleiros’, não tinham tantas semelhanças assim entre si. Domingos José tinha

³⁹⁷ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, quinta-feira, 2 de setembro de 1829, Vendas, p. 4; Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Diário de Pernambuco, segunda-feira, 19 de outubro de 1829, Vendas, p. 3.

³⁹⁸ MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. p. 50-51.

³⁹⁹ Para ver as estratégias de inserção social de homens livres pobres e migrantes na segunda metade do século XIX, bem como as limitações inerentes a esse processo, ver o Cap. 2 – “Um homem móvel” de Hebe Mattos. In: MATTOS, Hebe. Das cores do silêncio. Op. cit. p. 49-63.

“oitenta anos, pouco mais ou menos”, era viúvo e natural da freguesia de Glória de Goitá (novamente, da comarca de Paudalho); Antônio Joaquim tinha 20 anos, era solteiro e natural da freguesia de Beberibe. Entre os dois, aparentemente, só o ofício e a freguesia de moradia em comum. Segundo Hebe Mattos, a ocupação de ‘jornaleiro’ definia o grupo dos assalariados agrícolas não-especializados (também chamados, no Sudeste escravista, de ‘camaradas’) e foi uma ocupação muito comum ao homem livre pobre durante a segunda metade do século XIX. Para a autora, entretanto, o “jornaleiro” não pode ser exatamente definido como uma profissão específica, pois assumia funções diversas e, principalmente, porque se investia fortemente de um “sentido de transitoriedade”. Ou seja, era preferencialmente um ofício temporário, geralmente ocupado por homens jovens, em busca de integração social e participação econômica numa dada comunidade: uma “ocupação típica do homem móvel e desenraizado”.⁴⁰⁰

As observações de Hebe Mattos são bastante elucidativas para o caso de Antônio Joaquim: era morador da freguesia de Beberibe (não se sabe exatamente onde, nem com quem), jovem, solteiro, não tinha terras, e, assim, buscava trabalho assalariado, por jornada diária, nos sítios e propriedades locais. Em depoimento, Antônio declarou, inclusive, que no momento da confusão entre Zacarias e Conguinho ele “estava trabalhando em uma roçagem do Miranda Padeiro [que devia ser algum proprietário ou sitiante local]”.⁴⁰¹ O que explica, contudo, o caso de Domingos José?

Domingos José de Santa Anna foi o participante mais velho listado no dito processo-crime. Natural de Glória de Goitá, na *hinterland* pernambucana, e nascido no último quartel do século XVIII, Domingos fizera o mesmo movimento migratório de Flávio José e de Sutênio Gonçalves, contudo, permanecera até o final de sua vida (posto que já tinha 80 anos em 1863) na condição de assalariado agrícola não-especializado (e, conseqüentemente, mais mal remunerado), aparentemente, não tinha tido sucesso em se estabelecer como pequeno proprietário ou sequer como sitiante na freguesia de Beberibe. Na própria ocasião do dito disparo, uma sexta-feira à tarde, lá estava ele trabalhando em terra alheia, “no sítio Aguazinha [...], debaixo de um pé de fruta pão alimpendo com uma enxada”.⁴⁰²

⁴⁰⁰ MATTOS, H. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. p. 53.

⁴⁰¹ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Antônio Joaquim de Sant’Anna.

⁴⁰² Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Domingos José de Santa Anna.

Há uma pequena informação que sugere uma explicação plausível para esta suposta dificuldade ou limitação da inserção social do personagem Domingos: sua cor de pele. Em um dos depoimentos, que será destacado a seguir, ele é referido como “Domingos de tal, o preto que bola sentido ao sítio de Manoel Pinto da Silva”.⁴⁰³ Como vimos anteriormente, o qualificativo “preto” carregava forte significados sociais: era geralmente utilizado para aludir a indivíduos cativos ou libertos, ou, pelo menos, para indicar certo grau de proximidade ao cativo. Outro indício importante é a imprecisão de sua data de nascimento, atestada pela expressão “pouco mais, pouco menos”, adicionada logo em seguida a descrição de sua idade. Diante disso e também por causa da idade e ocupação de Domingos – já com 80 anos e ainda na condição de jornaleiro – podemos sugerir que Domingos era um ex-escravo liberto e que encontrara assim, certos limites em sua experiência de liberdade. Como veremos a seguir, apesar da forte participação assumida por mestiços e negros livres na sociedade brasileira da segunda parte dos oitocentos, para muitos, a cor de pele e os significados sociais produzidos a partir dela continuavam a ser aspectos importantes para definir os respectivos lugares sociais numa sociedade que ainda estava em plena vigência do escravismo.

Retomo agora o depoimento de José Pereira Brandão, o inspetor de quartirão de Aguazinha que narrou a primeira versão do ocorrido entre Zacarias e Conguinho. De acordo com a história contada pelo inspetor, apesar do pedido claro pronunciado por Zacarias à beira da morte, que “não perseguissem Conguinho”, antes de dar o tiro fatal, o canoieiro teria apontado a arma para o rosto de seu companheiro de trabalho e as palavras supostamente anunciadas não deixavam muitas dúvidas da sua real intenção em machucar Zacarias: “filha da puta, eu te atiro!”. Ao confrontar este primeiro relato do acontecido no sítio de Aguazinha com as versões posteriormente apresentadas pelas testemunhas durante os interrogatórios, entretanto, observa-se um problema: os depoimentos se mostraram contraditórios entre si; não havia um consenso entre as testemunhas interrogadas sobre a culpa ou inocência de Manoel Conguinho na morte de Zacarias, ou, para usar as palavras dos interrogados, se a morte havia sido “por gosto” ou “por acidente”.

Pelo depoimento da grande maioria dos interrogados, pelo menos dos que manifestaram conhecer Zacarias e Manoel Conguinho há algum tempo, não parecia haver motivo de briga ou desentendimento entre os dois que justificasse o assassinato de um pelo

⁴⁰³ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Antônio Francisco Pereira.

outro. O próprio Conguinho declarou que “conhecia ele Zacarias [desde] criança e que nenhuma desavença ou inimizade com ele teve”.⁴⁰⁴

A fala de Conguinho encontrou respaldo em outros depoimentos. O agricultor Sutênio José Gonçalves, 30 anos, disse que “não sabia nem tinha ouvido dizer que entre eles [Zacarias e Conguinho] houvesse alguma intriga, e que teve ocasião por morar perto do sítio em que eles trabalhavam, muitas vezes juntos”.⁴⁰⁵ Da mesma forma, todos os relatos – à exceção de um – afirmaram ser verdadeira a declaração de Zacarias implorando que, caso ele morresse, não perseguissem Manoel Conguinho. O canoeiro Manoel Joaquim da Cruz, um dos que ajudou a transportar Zacarias ferido para a casa de Manoel Pinto da Silva, afirmou que quando estava “deitando uns panos no doente, ouviu depois o ferido dizer que não contendesse com o indiciado Manoel José de Senna”.⁴⁰⁶

Dos depoimentos que buscaram afirmar a inocência de Conguinho no caso, investindo no caráter acidental da morte de Zacarias, o mais incisivo foi justamente o do jornalista Domingos José de Sant’Anna. Segundo o depoimento prestado, Domingos foi a testemunha que estava mais próxima de Conguinho e Zacarias quando se sucedeu o tiro. Seu depoimento conta uma história bastante diferente da versão narrada pelo Inspetor de quartirão José Pereira Brandão, destacado na primeira parte desta seção. Vejamos:

no dia sexta-feira vinte do corrente às duas para três horas da tarde, ele testemunha se achava no sítio Aguazinha deste distrito debaixo de um pé de fruta pão alimpando com uma enxada em distância de cento e cinquenta passos pouco mais ou menos do lugar onde estavam trabalhando dois trabalhadores de foice em uma roçagem, os quais ele testemunha os via bem e os conhecia, e se chamavam Manoel José de Senna e Zacarias Félix Nunes da Silva, e aí viu disparar um tiro e quando olhou para os trabalhadores eles já vinham andando para casa e ouviu o finado Zacarias dizer ‘Manoel, você me matou’, ao que respondeu o indiciado foi no que você me deu a espingarda, pelo coice que ela disparou e não foi por mau gosto, o mesmo indiciado disse a Zacarias: ‘conheço que vos feri, vou me entregar’, ao que respondeu o finado Zacarias ‘Manoel, eu não vos acuso porque sei que não me feriste por teu gosto e o mando embora’; depois o finado Zacarias pediu a ele testemunha que fosse a toda pressa chamar a seu patrão e à sua mãe e também pediu ao indiciado que não o desamparasse enquanto não chegassem quem mandara chamar e sendo perguntado se não lhe constava que houvesse entre o indiciado e o finado Zacarias alguma inimizade ou desavença que motivasse o tiro: respondeu que há um mês pouco mais ou menos que mora e trabalha naquele sítios e sempre os viu ali trabalhando e

⁴⁰⁴ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Auto de perguntas e interrogatório feito a Manoel José de Senna.

⁴⁰⁵ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Sutênio José Gonçalves.

⁴⁰⁶ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Manoel Joaquim da Cruz.

comendo juntos e dormiam no mesmo quarto com ele testemunha, e respondeu que nenhuma prevenção podia haver porque naquele mesmo dia e poucas horas antes, aparecendo uma cabra no serviço o indiciado mandou pelo finado Zacarias buscar as armas que estavam em casa [...].⁴⁰⁷

O depoimento de Domingos José de Sant'Anna não só reafirma que entre Conguinho e Zacarias não havia motivo de intrigas, mas também retrata uma relação de companheirismo e intimidade cotidiana entre os dois: sempre os via juntos no sítio de Aguazinha, trabalhando na roça, se alimentando, caçando, e compartilhando até o quarto de dormir, juntamente com a dita testemunha. A ameaça mencionada anteriormente por Pereira Brandão – ‘te atiro, filha da puta’ – foi substituída por um diálogo trágico entre dois pretensos companheiros de trabalho e de vida. As supostas palavras de Zacarias: ‘Manoel, eu não vos acuso porque sei que não me feriste por teu gosto e o mando embora’.

É óbvio, por outro lado, que tanto Domingos de Sant'Anna quanto Conguinho podiam ser dois mentirosos descarados. É importante lembrar que, para nossa análise, o que está em jogo não é a veracidade dos fatos narrados, mas o que se pode denotar da realidade histórica da freguesia de Beberibe em meados da década de 1860 a partir da trama analisada e, por isso, até as mentiras possivelmente contadas às autoridades policiais são relevantes. A história narrada acima ainda traz uma informação nova ao leitor: Zacarias tinha mãe viva e, pelo jeito, moradora das proximidades do sítio de Aguazinha. Foi justo à sua mãe e à seu patrão, Manoel Pinto da Silva, que a vítima pediu socorro, logo depois de ter sido baleado. Logo em seguida, exploraremos um pouco mais a parte da história que toca a mãe e o patrão de Zacarias.

Antes, contudo, é necessário dizer o seguinte: Manoel Conguinho não devia ser um homem muito calmo, pacífico, que vivia longe de confusão. No primeiro interrogatório realizado pelo subdelegado Manoel Lôbo de Miranda, ao ser perguntado há quanto tempo residia na freguesia, respondeu que fazia apenas três meses, e que a razão de sua mudança da cidade de Olinda para Beberibe “foi ter em Agosto deste ano dado uma facada à noite na pessoa de Pedro Teixeira dos Santos, canoeiro do porto desta mesma cidade, pelo fato de ter recebido deste uma bofetada, achando-se ambos embriagados”.⁴⁰⁸ Uma parte das testemunhas não só se mostrou ciente do acontecido entre Conguinho e o canoeiro Pedro Teixeira dos Santos – foi mencionado, por exemplo, que “há dois meses [Conguinho] andava aqui em

⁴⁰⁷ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Domingos José de Sant'Anna.

⁴⁰⁸ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Auto de perguntas e interrogatório feito a Manoel José de Senna.

Beberibe oculto” – mas destacou que a dita facada teria acontecido “nas proximidades das eleições” e que, na realidade, a confusão “fora por causa de votos e da entrega de partidos”.⁴⁰⁹

A fala acima veio à tona no interrogatório feito a José Pereira Brandão: o mesmo inspetor de quarteirão que havia autuado Conguinho por homicídio também prestou esclarecimentos como testemunha no processo, dez dias após o ocorrido, em 30 de novembro de 1863 – no qual se declarou ter 40 anos de idade, ser casado e ter como profissão o ofício de negociante. Infelizmente, este segundo depoimento de Pereira Brandão está incompleto nos autos do processo, faltando uma ou duas páginas de seu relato, o que dificultou um pouco sua problematização. No que ficou conservado, contudo, consta uma informação importante para a história: Pereira Brandão não só sabia da existência da mãe de Zacarias, mas também contou que Manoel Conguinho, costumeiramente, “ia à casa da mãe de Zacarias, com quem entretinha relações ilícitas”.⁴¹⁰

O inspetor de quarteirão de Aguazinha não foi o único a mencionar o caso, ao que parece que a mãe de Zacarias e Conguinho estavam realmente ‘amasiados’. Flávio José da Cunha, agricultor de 45 anos de idade, declarou “que sabe por ouvir dizer que o indiciado [Conguinho] tinha relações ilícitas com a mãe de Zacarias, mas que não sabe se por isso mesmo Zacarias já andava zangado com ele indiciado”.⁴¹¹ Pereira Brandão, de outro lado, não tinha dúvidas de que a relação entre a mãe de Zacarias e de Manoel Conguinho tinha sido a semente da discórdia que culminara em trágico assassinato. Segundo o inspetor de quarteirão, nas idas de Conguinho à casa de sua amásia,

Zacarias, que também aí morava, quando o via entrar encarava e temperava aquele ao que respondia Manoel Conguinho dizendo: ‘este negro tem um riso, deixa estar que hei de tirar o riso [dele]’.⁴¹²

Nota-se que o depoimento de Pereira Brandão refere-se pejorativamente a Zacarias como “negro”, ao afirmar que era este o modo que Conguinho tratava-o quando estava ‘temperado’. Esta é uma das poucas informações relativas a cor de pele nos autos do processo estudado e assume um significado importante para a interpretação da história, como veremos adiante.

⁴⁰⁹ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Floriano Thomas de Souza; Depoimento de José Pereira Brandão.

⁴¹⁰ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de José Pereira Brandão.

⁴¹¹ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Flávio José da Cunha.

⁴¹² Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de José Pereira Brandão.

Uma coisa estranha no depoimento acima era que o citado inspetor de quartirão parecia estar muito por dentro da vida íntima de Manoel Conguinho, de Zacarias e de sua mãe. Nenhuma das outras testemunhas que declararam conhecer bem Conguinho e Zacarias mencionou esse atrito pessoal – é notável que o inspetor dizia saber, inclusive, os diálogos travados entre os dois no interior dos seus lares. O canoeiro Floriano Thomas de Sousa, 20 anos, solteiro, também morador em Beberibe, disse “que conhece a mãe de Zacarias, e tinha amizade com ele, e não lhe consta que ele tivesse algum desgosto ou inimizade com o indiciado”.⁴¹³

Outra testemunha que parecia estar igualmente por dentro do que acontecia na vida íntima de Conguinho e de Zacarias era Antônio Francisco Pereira: “40 anos, casado, negociante, morador em Beberibe e natural da Paraíba do Norte”. Ao que me parece, Antônio Francisco Pereira era filho do barão de Bujary, proeminente senhor de engenho da mata norte de Pernambuco.⁴¹⁴ Francisco Pereira prestara seu depoimento no mesmo dia em que o inspetor Pereira Brandão comparecera à subdelegacia de Beberibe para também depor como testemunha, em 30 de novembro de 1863, dez dias após o ocorrido. Coincidentemente ou não, estes dois depoentes, os únicos que se declararam “negociantes” ao longo do processo (indicando certo pertencimento àquela classe proprietária de terra e de escravos que integrava a elite provincial), prestaram depoimentos que se tocam em muitos pontos. Abaixo, um trecho do testemunho jurado por Antônio Francisco Pereira (peço desculpas pelo tamanho, mas as informações e o modo de enunciação do discurso são essenciais):

Respondeu que no dia sexta-feira 20 do corrente estava no banheiro de Sebastião José de Oliveira, quando viu Antônio Joaquim de Sant’Anna vir chamar o subdelegado que também se achava aí para mandar prender o indiciado que acabava de dar um tiro em Zacarias e **disse mais que não se recorda do que ouvir dizer da declaração feita pelo ferido antes de morrer** e que conhecia Zacarias e não sabia se ele tinha sido amigo ou inimigo do indiciado, e que não lhe constava que o indiciado fosse morador neste distrito e que há tempos não o via por aqui; A requerimento do Doutor Promotor, respondeu a testemunha que na ocasião em que ele testemunha tinha ido com a tropa apreender o indiciado, perguntando a várias pessoas como se havia dado o fato, **foi-lhe dito pelo soldado Pantaleão e por outros soldados que não sabe o nome, que Domingos de tal, preto que bola sentido ao sítio de Manoel Pinto da Silva referira e contara ao mesmo Pantaleão o seguinte: que viu virem pelo caminho o indiciado aí presente e Zacarias aquele com uma arma e o outro também com um clavinete, que**

⁴¹³ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Floriano Thomas de Sousa.

⁴¹⁴ Sobre a família do Barão de Bujary, ver: VIEIRA, Washington. Personagens históricos: Antônio Francisco Pereira, o barão de Bujary. Disponível em: <http://iconacional.blogspot.com.br/2009/04/blog-post_13.html>. Acesso em 04 dez. 2016.

Zacarias dera um empurrão no indiciado e este largando uma foice que trazia no ombro, com a espingarda que tinha foi dizendo ‘negro, eu já te atiro’ e imediatamente armou a espingarda, fez pontaria e disparou o tiro, nisso Zacarias disse: ‘Seu Domingos, acudam que Manoel me matou e logo o indiciado foi entrando por dentro da casa que ficava perto, tomou uma camisa e com a espingarda saiu. Respondeu mais que não está bem certo se as expressões empregadas pelo indiciado foram ‘negro’ ou ‘filha da puta’. Respondeu mais que sabe por ouvir dizer de diversas pessoas paisanas que acompanharam a diligência que **entre o indiciado e o Zacarias havia um zelo, motivado por estar o indiciado amasiado com a mãe de Zacarias, sendo certo que diziam mostrar-se o mesmo Zacarias zangado quando estando em casa via o indiciado entrar para comunicações com ela à noite, e percebendo o indiciado que Zacarias não gostava do seu procedimento, dizia: ‘aquele negro está com riso, deixai estar que hei de lhe tirar o riso’.**⁴¹⁵

Além de tentar negar a veracidade da declaração feita por Zacarias à beira da morte, anunciada por diversos depoentes do processo, o negociante Francisco Pereira dera a própria versão do ocorrido na sexta-feira 20 de novembro. Pelo depoimento, nota-se que a testemunha não estava presente no sítio de Aguazinha quando se sucedeu o disparo: a história lhe foi contada pelo soldado Pantaleão, que, por sua vez, dissera ouvir a história da boca de Domingos José de Sant’Anna (testemunha cujo depoimento diferiu bastante da história contada acima). Isso, contudo, não impediu Francisco Pereira de dar detalhes do ocorrido, de como Zacarias “dera um empurrão no indiciado”, de como Manoel Conguinho tinha largado a foice no chão, posto a espingarda em punho e proferido as palavras de ataque: “negro, eu já te atiro!”. Assim como o inspetor de quartirão, o sr. José Pereira Brandão, Antônio Pereira também aparentava estar por dentro da intimidade de Zacarias e Conguinho: sabia “*por ouvir dizer* de diversas pessoas paisanas que acompanharam a diligência” que haveria um “zelo” entre o canoieiro e a vítima fatal do tiro e que era “certo” o motivo era “estar o indiciado amasiado com a mãe de Zacarias”.

Não deve ter sido coincidência, portanto, o fato de José Pereira Brandão e Antônio Francisco Pereira terem prestado o depoimento no mesmo dia, 30 de novembro de 1863, dez dias após o ocorrido. Os depoimentos destas duas testemunhas se destacam no conjunto do processo não só pela manifesta intenção de incriminar Conguinho pelo homicídio ocorrido e pelo esforço de dar informações extremamente detalhadas do que se passara entre os dois personagens principais dessa história. Os dois negociantes também foram os únicos a fazer referências diretas à cor de pele dos envolvidos no processo: são seus interrogatórios que informam que Domingos era “o preto que bola[va] sentido ao sítio de Manoel Pinto da Silva”

⁴¹⁵ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Antônio Francisco Pereira.

e que se refere à Zacarias como “negro” ao afirmar um suposto diálogo entre a vítima e Conguinho.

Um fato a se relevar é que de todos os participantes do processo-crime só podemos sugerir a cor de pele e uma provável descendência cativa (distante ou não) de três participantes: de Domingos e Zacarias, pelo que consta nos depoimentos acima mencionados, e, se considerarmos seu apelido um sinal de africanidade ou de negritude, de Manoel Conguinho. Não coincidentemente, os três indivíduos participavam da vida social local como “jornaleiros” (assalariados agrícolas não-especializados) – que representava, para homens livres, a posição menos privilegiada dentro daquele universo social – e se ocupavam justamente do trabalho da “limpa” (ou seja, aquele trabalho penoso e periódico de corte das ervas e matos selvagens): no depoimento prestado por Domingos de Santa Anna ele comentou que estava “alimpando com uma enxada debaixo de um pé de fruta pão” e, logo em seguida, referiu-se à Conguinho e Zacarias como “dois trabalhadores de foice”.⁴¹⁶

Ao descrever a vida social e econômica dos engenhos baianos durante as décadas finais de escravidão, Walter Fraga Filho faz uma observação importante sobre o trabalho da limpa: segundo o autor de *Encruzilhadas da liberdade*, era comum o emprego do braço livre lado a lado ao braço cativo nas fazendas açucareiras da Bahia escravista, fosse no serviço interno das fábricas, no corte e carreação da produção e da roçagem das hortas alimentícias; a única exceção, profundamente rejeitada pelas pessoas livres de condição, era o trabalho das limpas, tradicionalmente realizado por escravos ou libertos.⁴¹⁷ É, assim, muito significativo o fato de os três únicos indivíduos expressamente “negros” no processo-crime se ocuparem do trabalho das limpas: aparentemente, era justamente para estes três que a experiência de liberdade se mostrava mais precária na freguesia de Beberibe. Aquele era um mundo onde a escravidão se fazia numericamente cada vez menos presente, mas não deixava de demonstrar sua ‘força’ nos costumes e nos próprios padrões culturais de interação social local: a cor de pele continuava sendo, assim, um marco importante naquela freguesia, definidor das experiências de vida e liberdade de alguns.

A evidente contradição entre os depoimentos de Pereira Brandão e de Antônio Francisco Pereira com a versão da história contada por Domingos José de Sant’Anna também

⁴¹⁶ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Domingos José de Santa Anna.

⁴¹⁷ FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 35-36.

chamou a atenção do subdelegado Manoel Lôbo de Miranda Henriques. Por isso, ele convocou novamente algumas testemunhas para prestar esclarecimento: o curioso é que, ao invés de convocar Domingos de Sant’Anna juntamente com o inspetor do quartirão de Aguazinha e o Francisco Pereira, os únicos chamados novamente a depor foram Domingos e Antônio Joaquim de Sant’Anna. Como ambas as testemunhas confirmaram sua versão do ocorrido, o processo-crime seguiu em frente enquanto Conguinho permanecia preso na cadeia da cidade de Olinda.

A parte triste da história é que não foi possível saber qual foi o seu desfecho final: da metade para o meio do processo-crime estudado, as páginas dos autos estão bastante danificadas e incompletas, o que nos impediu de prosseguir na narrativa da trama, sequer consegui ler a sentença proferida. As informações retiradas dos autos de qualificação e de inquérito, entretanto, nos permitem fazer algumas perguntas a partir da narrativa apresentada.

A primeira via de interpretação para a história pode tender a significar o apelo de Zacarias – de que ‘não perseguissem Conguinho’ – como um verdadeiro ato de solidariedade e companheirismo para com o canoeiro. De fato, a narrativa que emerge dos autos processuais manifestam a existência de uma ativa rede de relações horizontais entre estes homens livres pobres, consolidadas não só a partir de relações familiares (Zacarias tinha mãe, era tio de Antônio Joaquim de Sant’Anna, que também possuía uma irmã), mas também de solidariedades travadas a partir do trabalho comum (que fica mais evidente no depoimento de Domingos sobre a relação entre Conguinho e Zacarias, por exemplo). Em um dos interrogatórios, o subdelegado Lôbo de Miranda levantou inclusive a suspeita sobre a verdadeira natureza do pedido feito por Zacarias, ao que Floriano Thomas de Sousa, 20 anos, canoeiro, respondeu que não sabia “se alguém pediu a Zacarias para fazer declarações favoráveis ao indiciado” e que “não ouviu dizer que a declaração fosse para beneficiar e melhorar a sorte do indiciado”.⁴¹⁸

Apesar da negativa de Floriano, contudo, há alguns fatos que nos permitem especular um pouco mais sobre a trama, relacionando-a a disputas políticas na província de Pernambuco. Como já mencionado anteriormente, Antônio Francisco Pereira era filho e homônimo do Barão de Bujary, grande proprietário de terras, engenhos e escravos na região de Goiana, ao norte do Recife. Em seu depoimento, fica clara a sua visão de classe senhorial

⁴¹⁸ Memorial da Justiça de Pernambuco. Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Floriano Thomas de Sousa.

que continuava a enxergar aqueles homens livres de cor sob o filtro e a estigma da escravidão: não é à toa, portanto, que Francisco Pereira qualificava tanto Domingos quanto Zacarias como ‘pretos’. Como o discurso criminalizador de Francisco Pereira é reforçado, de certa forma, pela fala do inspetor de quarteirão (que também se disse negociante) é muito possível interpretar a tentativa de incriminar Conguinho pelo homicídio de Zacarias dentro daquela noção senhorial para a qual classes pobres era sinônimo de classes perigosas.⁴¹⁹

Há, contudo, algumas ausências misteriosas na lista de testemunhas do processo-crime. As mais sentidas são a da mãe de Zacarias, de quem não sabemos sequer o nome ou a condição civil, se livre ou cativa, e a de Manoel Pinto da Silva. A pouca presença de mulheres na documentação oitocentista é fato relativamente comum (embora cheio e pleno de significado); a ausência de Manoel Pinto da Silva, por outro lado, nos chama a atenção pela importância e pela parcela local de poder político que este deveria ter. Pinto da Silva não era apenas proprietário do sítio de Aguazinha: eleitor da cidade de Olinda, alferes da Guarda Nacional e presença constante nas listas de juízes de paz (ora na suplência, ora efetivo), também foi mencionado por diversas testemunhas como patrão de Conguinho e de Zacarias.⁴²⁰ Floriano Thomas, canoeiro cujo depoimento foi mencionado um pouco acima, falou que “sabe por ouvir dizer que o indiciado [Conguinho] fora criado por Manoel Pinto da Silva, assim como também Zacarias há muitos anos e desde menino que é trabalhador do dito Manoel Pinto”.⁴²¹ O próprio Conguinho, ao ser interrogado, declarou serem, ele e Zacarias, “trabalhadores do Sr. Pinto”.⁴²² Além de revelar as condições específicas de vida destes jornaleiros, estes depoimentos revelam que esses agricultores e canoeiros de Beberibe, apesar de livres, pareciam viver sob o julgo pessoal de Manoel Pinto da Silva, com quem entretinham claras relações de clientelismo.

Antes de concluir este trabalho, cabe adicionar mais uma informação sobre um dos personagens da história, que, até aqui, teve sua atuação secundarizada, apesar de ser protagonista em todos os interrogatórios e também no auto de qualificação: o subdelegado Manoel Lôbo de Miranda Henriques. Lôbo de Miranda deveria ser uma figura conhecida

⁴¹⁹ CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 20-29.

⁴²⁰ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. *Diário de Pernambuco*. 11 de setembro de 1852, 13 de junho de 1854, 9 de janeiro de 1861.

⁴²¹ Memorial da Justiça de Pernambuco. *Processos-crime*. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Depoimento de Floriano Thomas de Sousa.

⁴²² Memorial da Justiça de Pernambuco. *Processos-crime*. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864). Auto de perguntas e interrogatório feito a Manoel José de Senna.

dentre a elite provincial de Pernambuco: capitão do terceiro batalhão da Guarda Nacional de Olinda, ocupou o cargo de subdelegado da freguesia do Recife em 1851, fora eleito juiz de paz do segundo distrito de Recife em 1852 e, em julho de 1854, esteve envolvido em conspirações políticas para matar o vice-presidente da província da Paraíba, o Sr. Pedro Chaves. Na ocasião, Lôbo de Miranda se autointitulava “um dos chefes do partido oposto ao do sr. Pedro Chaves”, que era ligado ao Partido Conservador.⁴²³

Como se pode ver, Lôbo de Miranda tinha atuação política destacada também na província da Paraíba, ao norte de Pernambuco, e muito provavelmente atuava lado ao lado dos membros do Partido Liberal. Além disso, deveria ter laços políticos com as elites proprietárias da Paraíba e de Pernambuco. Outro personagem também tinha laços de parentesco muito próximo às elites proprietárias da mata norte pernambucana: Antônio Francisco de Pereira, filho do Barão de Bujary. Uma coisa interessante a se observar é que o inspetor de quartirão local, José Pereira Brandão, também podia pertencer à mesma família do Barão de Bujary; não foi possível comprovar essa vinculação, mas ainda se pretende investir posteriormente nesse caminho de investigação.

O que fica aqui de importante para a análise é que esses laços políticos que possivelmente integravam uma parcela da elite local na freguesia de Beberibe pareciam deixar excluído do arranjo Manoel Pinto da Silva, proprietário do sítio de Aguazinha e patrão de Manoel Conguinho e Zacarias Félix da Silva. Exclusão essa que fica evidente nos autos do processo-crime estudado pela importância que tinha Pinto da Silva na trama: ele não apenas tinha laços com Conguinho e Zacarias, mas também fora em sua casa que a vítima havia sido socorrida. Isso nos dá margem para atribuímos outro significado às disputas pela culpa ou inocência de Manoel José de Senna na morte de Zacarias.

Em virtude de seu ofício de canoeiro, Manoel Conguinho deveria desempenhar funções importantes na vida social da freguesia de Beberibe e, especialmente, do sítio de Aguazinha. A forte presença de canoeiros na localidade não só facilitava o escoamento de produtos agrícolas localmente produzidos, integrando a área de Beberibe à vida urbana das freguesias centrais do Recife, mas também parecia ter uma relevante função no período eleitoral: em 1 de fevereiro de 1869, o canoeiro Manoel Joaquim da Cruz, que estava entre as testemunhas listadas, envolveu-se numa confusão na localidade de Matumbó, distrito da

⁴²³ Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco. 10 de maio de 1850, 26 de março de 1851, 8 de abril de 1851, 11 de setembro de 1852. Sobre a tentativa de assassinato contra o vice-presidente da Paraíba, ver as edições do Diário de Pernambuco de 6 a 11 de julho de 1854.

freguesia de Beberibe, novamente por ocasião de eleições para juízes de paz de Olinda; Joaquim da Cruz morreria trinta dias depois, em decorrência dos ferimentos causados.⁴²⁴ A facada que Conguinho dera no canoeiro Pedro Teixeira dos Santos na cidade de Olinda durante período eleitoral, desse modo, pode ser vista com outros olhos: de fato, há indícios para suspeitar que os canoeiros compunham um importante apoio logístico, de força física mesmo, para a efetivação do poder político local nas conturbadas e corruptas eleições municipais e provinciais do Brasil imperial.

À luz destes argumentos, portanto, também é possível pensar as batalhas discursivas em torno da morte de Zacarias no quadro da disputa política de âmbito local: não importava se o homicídio havia sido ‘por gosto’ ou ‘por acidente’, a questão central era enfraquecer o poder político de Manoel Pinto da Silva através do ataque à liberdade de Manoel Conguinho. Juntamente com outros canoeiros, agricultores e jornalistas, Conguinho devia compor àquele grupo de homens pobres que José Murilo de Carvalho denominou de “espoletas eleitorais”; assim, enfraquecer a clientela política de Pinto da Silva era interessante para grupos políticos rivais, onde possivelmente se articularam adversários como José Pereira Brandão, Antônio Francisco Pereira e o próprio subdelegado Manoel Lôbo de Miranda Henriques, ao excluir o Pinto da Silva da investigação sobre a morte de Zacarias.⁴²⁵

Como se viu, grande parte das análises desenvolvidas nesta seção foram construídas através das esparsas informações contidas nos autos do processo-crime mencionado, complementadas, quando necessário, com observações da historiografia sobre a província de Pernambuco e com dados de outros acervos documentais (sobretudo a imprensa). A intenção aqui não foi esgotar análises e possíveis sentidos dados ao documento e à trama de Manoel Conguinho e Zacarias, mas realizar o exercício do questionamento. Como sempre lembra a professora Christine Dabat, o papel do historiador está não na elaboração das melhores respostas, mas das melhores perguntas à documentação disponível. A resposta sobre o que realmente aconteceu entre Manoel Conguinho e Zacarias é impossível de ser apreendida; o tiro fatal foi disparado há mais de 150 anos e não há nada que possamos fazer para alterar a história, apenas especular e especular; aqui, concordo com Silvia Lara Hunold, que, ao analisar os possíveis usos das obras do historiador inglês E. P. Thompson para o estudo da

⁴²⁴ Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco. 4 de fevereiro de 1869, 14 de abril de 1869.

⁴²⁵ CARVALHO, José Murilo de. Teatro de sombras: a política imperial. 9ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 396-397.

experiência negra no Brasil, e parafraseando o britânico Bob Dylan, sugeriu que a resposta que os historiadores tanto buscam “*is blowing in the wind*”.⁴²⁶

⁴²⁶ HUNOLD, Silvia Lara. *Blowin’ in the Wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil*. Projeto História, São Paulo: n. 12, outubro de 1995.

CAPÍTULO 3 HIERARQUIAS MILITARES VS. CAPATAZIAS DE PORTOS: PODER E TRABALHO NOS RIOS DE RECIFE E OLINDA

3.1 A confusão entre o canoeiro Antônio e o caixeiro Samuel Kitchen

No início da noite do dia 10 de agosto de 1828, o caixeiro inglês Samuel Kitchen se encontrava na cidade de Olinda e precisava ir para casa de seu patrão, na rua da Cruz, bairro portuário do Recife. O canoeiro Antônio, “preto, de nação Congo”, estava no porto de Olinda à espera de possíveis passageiros e quando Samuel Kitchen o avistou, rapidamente se decidiu, “sem receio algum”, fretar a canoa de Antônio para dar-lhe passagem à capital da província. Não era a primeira vez que Kitchen fazia o percurso entre as cidades utilizando-se de uma canoa alugada, afinal, até meados do século XIX, era este o meio mais comum de deslocamento entre Olinda e Recife, ligadas que estavam pelo encontro das águas dos rios Capibaribe e Beberibe.⁴²⁷

A viagem ocorrera normalmente até as imediações do Forte do Buraco, a meio caminho das duas cidades. Quando passavam por esta altura do rio, por volta das sete horas da noite, já escuro, o canoeiro Antônio, “por falta de maré”, passou a guiar sua canoa “para o lado do Mangue”, nas águas mais próximas às margens, a fim de “procurar o canal do rio” – isto é, a área de maior profundidade e mais fácil navegação. Esta mudança de direção assustou seu passageiro, “que até esse ponto nenhuma desconfiança ou sobressalto” tivera. Apesar de estrangeiro, Samuel Kitchen habitava Recife há algum tempo e sabia que era muito comum a ocorrência de crimes nos rios locais, ainda mais àquela hora da noite, com toda a escuridão que assolava o percurso. Por isso, o inglês, que “trazia relógio, que estava à vista, e dinheiro na algibeira” começou a ficar desconfiado.

O temor do caixeiro aumentou ainda mais quando, aproximando-se das margens do rio, o canoeiro Antônio começou a cantarolar assovios. Kitchen receava que os assovios

⁴²⁷ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Este libelo-crime foi documento-base para elaboração da narrativa que segue nesta primeira seção do texto, por isso, foram evitadas citações sucessivas para tornar a leitura menos cansativa.

fossem “forma de comunicar companheiros ladrões, a fim de meterem ele no mangue para roubar-lhe o relógio caro que trazia, [...] como já ali tem acontecido com outros”. Fosse qual fosse a intenção do canoeiro Antônio, ele não teve tempo de concluí-la: assustado que estava, Kitchen “gritou ao preto para que parasse em terra”, partiu para cima dele, aplicou-lhe alguns socos e golpes, e, assim que pôs os pés em terra firme, tomou a vara que Antônio usava para conduzir sua canoa e, antes de seguir por terra, deu-lhe mais alguns golpes com o dito instrumento. Na manhã do dia seguinte, 11 de agosto de 1828, o canoeiro Antônio foi à casa e loja do patrão de Samuel Kitchen, o negociante inglês George Kemworthy, situada na rua da Cruz, no bairro portuário do Recife, “saber da vara” de sua canoa e cobrar o frete pelos serviços prestados no dia anterior. Qual não foi a surpresa dos estrangeiros com “todo o descaramento do preto”: o sr. Kemworthy e Samuel Kitchen, juntamente a Thomas Kidd (outro caixeiro inglês que também trabalhava e morava na dita casa), não apenas não atenderam o pedido de Antônio, mas resolveram lhe prender “para ser conduzido à Polícia e ser o caso averiguado a fim de ser o dito preto castigado como merecia”. Como Antônio “botou-se a valente” e ofereceu resistência à prisão, os três ingleses acabaram dando “uns socos e pancadas” nele e o amarraram para posteriormente ser levado às autoridades policiais competentes. Logo depois, alertado por transeuntes que haviam escutado os gritos dados pelo canoeiro no meio do pandemônio, chegou à loja do negociante George Kemworthy o sr. Manoel Luís da Veiga, que se apresentou como dono do escravo Antônio. Após garantir aos três ingleses que seu cativo seria devidamente castigado, Luís da Veiga recolheu Antônio, que foi libertado do quarto em que ficara amarrado e entregue aos seus cuidados.⁴²⁸

Foi mais ou menos essa história que Samuel Kitchen contou ao Ouvidor Geral da comarca de Pernambuco, o sr. Evaristo Ferreira França, no dia 13 de setembro de 1828, quase um mês após a confusão. Histórias de violência como essa não eram lá muito raras numa sociedade escravista como era o Recife da primeira metade do século XIX. O diferencial aqui para o caso ter sido preservado à posteridade, através da documentação judicial, foi que as contusões no canoeiro Antônio revoltaram seu dono, o sr. Manoel Luís da Veiga e, dias depois do ocorrido, ele decidiu recorrer à Ouvidoria Geral de Pernambuco a fim de proceder à acusação criminal contra os três ingleses envolvidos nas agressões – Samuel

⁴²⁸ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Carta de seguro passada a favor de Samuel Kitchen, inglês de nação, primeiro confessativa com defesa pelo crime que abaixo se declara.

Kitchen, Thomas Kidd e o patrão dos dois, o sr. George Kemvorthy – e receber “a indenização dos dias de serviço e curativos do seu escravo, perdas, prejuízos e custas”.

Como muitos canoeiros do Recife, Antônio, “preto, de nação Congo”, era escravo de ganho e, “quando não tinha outro serviço” para fazer no sítio de seu senhor, costumava pagarlhe um estipêndio semanal e empregava-se no serviço de canoeiro, trabalhando especialmente no transporte de passageiros entre o porto do Varadouro, em Olinda, e o Porto das Canoas, no coração do bairro portuário do Recife. De seu comportamento, constava que era “um negro manso, humilde e cordial para com todos, sem ter feito ou dado causa a desordens andando no serviço de sua canoa”. Por isso, a revolta de Luís da Veiga fora grande, afinal, ele costumava obter bons lucros do serviço de aluguel semanal que impunha ao seu cativo e Antônio saíra da confusão bastante maltratado (com “várias contusões no rosto, saindo sangue pela boca e [com um] ferimento no olho esquerdo”), o que, além de impossibilitar o africano de trabalhar por tempo razoável, obrigara seu dono a assumir custos adicionais com cuidados médicos, curativos, reforço na alimentação e dias de descanso necessários.⁴²⁹

Na querela que Manoel Luís da Veiga pronunciou no dia 16 de agosto de 1828, assim, a história da contenda entre o escravo Antônio e o caixeiro Samuel Kitchen – que, segundo a versão do inglês, tinha resultado apenas em “alguns socos” – ganhou informações adicionais e assumiu tons mais violentos. Luís da Veiga fizera questão de dizer que, como o caixeiro lhe tinha tomado seu instrumento de trabalho, o preto Antônio ficara “sem vara para poder salvar a sua canoa” do que resultou a embarcação “meter-se à matroca na corrente do rio”, perdendo-se. Além disso, contou que

No dia seguinte, indo o mesmo canoeiro à casa do primeiro querelado [o negociante George Kemvorthy] saber da vara de sua canoa, ele mandou subir ao primeiro andar e o fez entrar no escritório, estando aí com o negro todos os três querelados os quais o amarraram de pés e mãos com cordas, bateram a pontapezes e a socos, recusando-se a o largarem apesar dos gritos que o desgraçado negro dava e se podia ouvir na rua. Até que por fim, assim mesmo preso, o fecharam em um pequeno quarto em segredo [...] onde o conservaram assim mesmo esmaecido, amarrado e fechado a chave até que o querelante, sabendo daquele acontecimento por uma das testemunhas, [...] o foi buscar [...] naquele estado encarcerado e amarrado.⁴³⁰

⁴²⁹ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Oferecimento de Libelo do sr. Manoel Luís da Veiga contra George Kemvorthy, Samuel Kitchen e Thomas Kidd.

⁴³⁰ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Translado do auto de querela que dá Manoel Luís da Veiga de George Kemvorthy, Samuel Kitchen e Thomas Kidd.

O detalhado depoimento de Luís da Veiga, contudo, não foi suficiente para acusação dos réus. Para proceder à formação de culpa dos três ingleses envolvidos, o sr. Francisco Ferreira França, Ouvidor Geral da comarca de Pernambuco, exigiu-o mais algumas provas documentais. Por essa ordem, dois dias depois de querelar sua denúncia, isto é, em 18 de agosto de 1828, Luís da Veiga apresentou um exame de corpo de delito, realizado em Antônio no dia 12 de agosto (dia seguinte às agressões), e pediu a três testemunhas para comparecerem à casa de residência do dito Ouvidor a fim de prestar esclarecimentos sobre o ocorrido.

3. 1. 1 As testemunhas, o agravo e a decisão do Tribunal da Relação

Ao apresentar as testemunhas, Luís da Veiga deixou para a posteridade uma importante informação, registrada nos autos do libelo-crime estudado, que será comentada e analisada. Vejamos. A primeira testemunha apresentada foi “Joaquim Bernardo, 60 anos, casado, preto, forro, *governador do Porto das Canoas*”. Em depoimento, Joaquim Bernardo declarou estar ciente tanto dos acontecimentos no início da noite do dia 10 de agosto, quando Samuel Kitchen tomara a vara do canoeiro Antônio e com esta dera “algumas bordoadas” no dito escravo, quanto dos acontecimentos da manhã do dia 11.

Na verdade, segundo depoimento do governador do Porto das Canoas e do próprio Luís da Veiga, após saber “por um preto de nome Francisco” que Samuel Kitchen, Thomas Kidd e George Kemvorhty “deram muitos socos e murros no preto Antônio” quando este buscava reaver a vara de sua canoa, na manhã do dia 11, fora o próprio Joaquim Bernardo que comunicara a ocorrência ao dono do escravo e o acompanhara à casa do negociante inglês, patrão dos caixeiros envolvidos na confusão.⁴³¹ Já de início, portanto, relevou-se certa autoridade ao cargo de “governador do Porto das Canoas”: não só fora ele a primeira pessoa a ser avisada pelo “preto Francisco” das agressões no canoeiro Antônio, mas também fora Joaquim Bernardo, um preto canoeiro, forro, já de idade avançada, que acompanhara Luís da

⁴³¹ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Translado do auto sumário de querela que dá Manoel Luís da Veiga de Jorge Kemorhty, Samuel Kitchen e Thomas Kidd. Depoimento de Joaquim Bernardo.

Veiga no resgate do cativo espancado e preso em casa de particulares e intermediara a resolução de um possível conflito entre os ingleses e o dono do escravo.

A segunda testemunha a prestar depoimento foi “João de Tal, por apelido, João da Praia, preto, forro, casado, com idade de 50 anos para mais, e, *segundo representa, coronel dos canoeiros*”. A terceira, por sua vez, foi “Francisco, preto, forro, casado, idade de 35 anos, e, *segundo representa, major dos canoeiros*”. Ambos os depoimentos declararam “saber por ouvir dizer de público” dos acontecimentos entre o escravo do sr. Manoel Luís da Veiga e o caixeiro Samuel Kitchen, de modo que seus testemunhos reafirmaram a história contada em maiores detalhes por Luís da Veiga, dono do preto Antônio, e por Joaquim Bernardo, governador do Porto das Canoas.⁴³²

O Ouvidor Geral de Pernambuco, o dr. Evaristo Ferreira França, contudo, não pareceu dar a mesma legitimidade reconhecida no governador do Porto das Canoas aos cargos de “major” e “coronel” dos canoeiros, fazendo questão de adicionar a expressão “segundo [o interrogado] representa” antes de qualificar ambas as ocupações destas testemunhas. Trata-se de um detalhe importante, que, como veremos, se relaciona inclusive com as decisões das sentenças proferidas e será abordado mais adiante. Por hora, avancemos na história.

Quando apresentou as três testemunhas e os autos do exame de corpo de delito devidamente autorizado, Luís da Veiga esperava da autoridade judicial competente a tomada de providências da maneira mais rápida possível. Samuel Kitchen, entretanto, antes de se apresentar ao Ouvidor Geral, numa atitude preventiva e temendo repercussões da confusão com o canoeiro Antônio, comparecera ao Tribunal da Relação de Pernambuco (em instância superior à Ouvidoria de Comarca, onde corria a acusação), narrara os acontecimentos da noite do dia 10 de agosto e pedira uma “carta de seguro confessativa” aos desembargadores da Relação.⁴³³

⁴³² Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Translado do auto sumário de querela que dá Manoel Luís da Veiga de Jorge Kemorthy, Samuel Kitchen e Thomas Kidd. Depoimentos de João da Praia e Francisco.

⁴³³ As cartas de seguro eram um ordenamento jurídico fixado na legislação portuguesa das Ordenações Afonsinas, das Manuelinas e das Filipinas; são consideradas por alguns autores como ‘a origem dos habeas-corpus’. As Ordenações Filipinas ficaram em vigência até a promulgação do Código de Processo Criminal do Império (1832) e foi com base nestas leis que correram os autos do libelo-crime estudado. A ‘carta de seguro confessativa’, ou afirmativa – que foi alvo da petição apresentada por Samuel Kitchen – “eram requeridas pelos indivíduos que confessavam o crime, mas alegavam tê-lo praticado em legítima defesa, ou ainda por razão excludente do crime, por exemplo, em caso do marido que cometesse crime para com sua mulher adúltera assim para com o adúltero”. ANDREUCCI, Álvaro Gonçalves A. Origens do habeas-corpus: as Cartas de Seguro portuguesas. Revista de Direito do Cesus. N° 2, Janeiro/Junho 2007. p. 25-45.

Muito inteligentemente, nesta petição, o caixeiro inglês se ateve exclusivamente ao ocorrido na noite do dia 10, quando ele vinha de Olinda para o Recife na canoa do preto Antônio. O principal argumento utilizado por Kitchen para justificar as tais agressões no canoeiro foi que as fizera “somente em sua defesa e para salvar a vida”: isto é, estranhara a mudança de percurso da canoa em que estava embarcado, já na escuridão da noite, e sabendo que “a essas horas é que se cometem roubos, furtos e mortes”, não acreditou nas palavras do canoeiro – que dizia “estar procurando o canal [do Rio]” – e, “conhecendo que estava em perigo, [...] não teve outro remédio” senão partir para cima de Antônio para que o obrigasse a pôr em terra rapidamente.⁴³⁴

O recurso à ‘carta de seguro’, que só era emitida mediante pagamento estipulado pela autoridade judicial competente, desde cedo, demonstrou o apoio jurídico e financeiro dado no caso pelo sr. George Kemvorthy, proeminente negociante inglês estabelecido na rua da Cruz (uma das mais movimentadas do Recife), patrão de Kitchen, e também diretamente envolvido na acusação que fizera Luís da Veiga.⁴³⁵ Kemvorthy, ao nomear (e pagar) procuradores e advogados para defesa de seu empregado, assim, também fazia sua própria defesa no caso, já que seria ele o condenado a arcar com os prejuízos advindos de uma possível sentença condenatória.

Detalhes à parte, Samuel Kitchen obteve êxito em sua tentativa: no final de agosto de 1828, dia 28, obteve do Tribunal da Relação uma “carta de seguro confessativa” assinada pelo desembargador Dr. Gustavo Adolfo Aguiar, que lhe assegurou a liberdade provisória enquanto corresse o processo. Assim, já de posse da carta de seguro, Kitchen apresentou-se à Ouvidoria Geral de Pernambuco para se fazer acusar no dia 13 de setembro de 1828, mais de um mês após o ocorrido. Aí, o caixeiro inglês alegou que não se apresentara até então “por motivos de ocupação em casa de seu patrão Jorge Kemvorthy” e contou a história que foi narrada em primeira mão no início deste capítulo.⁴³⁶

O dr. Ferreira França não demorou muito para julgar o mérito do processo: em 9 de outubro de 1828, após confrontar o relatado pelo caixeiro inglês com a querela anunciada por

⁴³⁴ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Carta de seguro passada a favor de Samuel Kitchen, inglês de nação, primeiro confessativa com defesa pelo crime que abaixo se declara.

⁴³⁵ ANDREUCCI, Álvaro Gonçalves A. Origens do habeas-corpus: as Cartas de Seguro portuguesas. Revista de Direito do Cesusuc. N° 2, Janeiro/Junho 2007. p. 37-38.

⁴³⁶ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Carta de seguro passada a favor de Samuel Kitchen, inglês de nação, primeiro confessativa com defesa pelo crime que abaixo se declara.

Manoel Luís da Veiga – onde constava o depoimento dos três canoieiros e o exame de corpo de delito realizado em Antônio um dia depois das agressões – decidiu aceitar a denúncia, decretando a Samuel Kitchen a pena de prisão por um ano (por crime de agressão) e aos três ingleses envolvidos (Kitchen, o outro caixeiro Thomas Kidd, e o patrão dos dois, o sr. Kemvorthy) o pagamento e “indenização dos dias de serviços e curativos” do escravo Antônio e de todas as “perdas, prejuízos e custas” do processo.⁴³⁷ Aparentemente e para a felicidade de Manoel Luís da Veiga, parecia que o caso ia ter uma solução rápida e simples.

Entretanto, no dia 14 de outubro do mesmo ano, cinco dias após a publicação da decisão do Ouvidor de Comarca, primeira instância de julgamento, Samuel Kitchen, em liberdade, entrou com um pedido de agravo contra a “injusta pronúncia” que fizera Luís da Veiga. Os agravos eram necessariamente julgados por instância superior; no caso, o pedido dos três réus ingleses fora remetido ao Superior Tribunal da Relação de Pernambuco.

Do mesmo modo em que argumentara na ‘carta de seguro confessativa’, no pedido de agravo, Kitchen se ateu aos acontecimentos da noite do dia 10 de agosto, enfatizando que as pancadas por ele distribuídas no escravo Antônio foram dadas apenas em legítima defesa – posto que o caixeiro esteve sob risco de ser roubado, já que “trazia relógio, que estava à vista e dinheiro na algibeira” – e que das pancadas não parecia “ter havido ferimento algum, nem sangue, nem lesão, nem ofensa”. Partindo desse pressuposto, o pedido de agravo da sentença proferida em primeira instância ia além, defendia que

O criminoso deve ser considerado o preto canoieiro, escravo do agravado [Manoel Luís da Veiga], por pretender meter o agravante [Kitchen] dentro do mangue para o roubar por isso que trazia relógio, que estava à vista, e dinheiro na algibeira, que de fora se percebia, e os assovios por ele dados indicavam que dentro do Mangue existiam outros companheiros e que muito recebeu o agravante, o qual procedeu a devida moderação, por isso que podendo ofender o preto mais gravemente, não o fez, e somente empregou aqueles meios lícitos para escapar do perigo, como eles produziram seu efeito, nada mais obrou. [...] Era já noite como nos autos está provado e a essas horas é que se cometem roubos, furtos e mortes. O réu Samuel trazia consigo relógio e dinheiro, não devia recear? Cometeu o réu algum crime em obrigar o canoieiro a pô-lo em terra e a tomar-lhe a vara para com ela se defender?⁴³⁸

Contagiado ou não pela narrativa apresentada pelos réus, o dr. Antônio Manoel da Rosa Malheiros, desembargador da Relação de Pernambuco designado para julgar o dito agravo, não pareceu se importar muito com a qualidade das agressões realizadas por Samuel

⁴³⁷ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Pronúncia [do Dr. Evaristo Ferreira França].

⁴³⁸ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Acórdão em Relação que subam... [14 de outubro de 1828].

Kitchen no canoeiro Antônio. Na sentença por ele proferida, não mencionou palavra sequer sobre o auto de corpo de delito apresentado ou mesmo sobre as acusações de espancamento e cárcere privado que fazia Manoel Luís da Veiga contra George Kemvorthy, Thomas Kidd e o dito Kitchen. Quando decidiu aceitar o pedido de agravo interposto pelos réus e mandar o processo de volta à Ouvidoria para ser reformada a sentença de primeira instância, no dia 18 de outubro de 1828, a justificativa do desembargador para sua decisão foi muito simples: “as testemunhas, por sua qualidade de companheiros do ofendido no ofício de canoeiro, [eram] menos dignas de crédito, e [por isso] não devia ser o réu arbitrado à prisão”.⁴³⁹

A menção nos autos do libelo-crime estudado aos cargos de “governador do Porto das canoas”, de “major” e de “coronel dos canoeiros” é de grande significado histórico e merece, aqui, uma análise cuidadosa. Este cuidado decorre não apenas da centralidade assumida pelas testemunhas de acusação (e suas respectivas ocupações) na confusão entre o canoeiro Antônio e o caixeiro Samuel Kitchen, mas principalmente pela posição assumida por estes ‘oficiais canoeiros’ frente à manutenção da ordem pública, à segurança de propriedade e à própria organização do mundo do trabalho fluvial na província de Pernambuco, como veremos adiante.

O esforço para compreender a posição social destes ‘canoeiros superiores’ e a própria existência de uma hierarquia militar entre os canoeiros de Recife e Olinda durante a primeira metade do século XIX esbarra, contudo, num grande obstáculo: a escassez de fontes. A alusão aos cargos de major, coronel e governador dos canoeiros nos autos do libelo-crime da seção anterior é quase o único registro documental disponível sobre o assunto para o período oitocentista. ‘Quase’, porque há outra descrição sobre a existência destes cargos durante os oitocentos, feita alguns anos depois da confusão entre o caixeiro Kitchen e o canoeiro Antônio (passada em 1828).

Nos idos de 1836, o missionário norte-americano Daniel Parrish Kidder, em estadia temporária no Recife, seguira da capital para Olinda e, como era o costume local, decidira na ocasião rumar numa canoa alugada, pilotada por um negro canoeiro. Kidder devia ser um sujeito curioso, perguntador, pois deste curto trajeto o norte-americano deixou uma importante e rica descrição sobre uma hierarquia “semelhante à militar” entre os canoeiros do Recife, de importância fundamental para a presente exposição. Após destacar que os

⁴³⁹ Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Processos-crime. 1832, Caixa 2 – Libelo-crime (Processo de revista), 1828-1832. Termo de conclusão, 18 de outubro de 1828.

canoeiros eram, “em geral, negros possantes que manobram sozinhos suas próprias embarcações”, Kidder descreveu que:

Existe entre eles [os canoeiros] uma espécie de hierarquia semelhante à militar. Alguns são eleitos, por sufrágio dos demais, para os postos de sargento, alferes, tenente, capitão, major e coronel. Não são, porém, meramente nominais as suas honras. Quando inferiores ou particulares encontram oficiais superiores, são obrigados a saudá-los com uma, duas, três ou quatro varadas n’água, com o varejão. O número de varadas obedece a hierarquia do indivíduo saudado o qual sempre retribui o cumprimento com uma única varada. A falta de continência é considerada, nessa comunidade aquática, indisciplina sujeita a certas penalidades. Entretanto, caso um canoeiro consiga passar à frente de seus superiores, por habilidade ou sorte, está isento das continências.⁴⁴⁰

Foi a partir da descrição de Kidder – constante no livro *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*, publicado em 1845, em inglês, e traduzido para o português em 1943 – que a historiografia referendou a existência de certas formas de organização hierárquica entre os canoeiros de Recife e Olinda.⁴⁴¹ Evaldo Cabral de Mello, no já citado ensaio *Canoas do Recife*, e Marcus Carvalho, num estudo sobre os escravos canoeiros do Recife durante a primeira metade dos oitocentos, analisaram cada um a seu modo a descrição do missionário norte-americano e significaram a tal “hierarquia semelhante à militar” de maneiras distintas. Enquanto Evaldo Cabral tratou a existência destes cargos em termos de “formas de organização profissional” entre os canoeiros locais e ressaltou o caráter não-oficial da hierarquia durante o século XIX, Marcus Carvalho rejeitou a ascensão militar dos cargos, defendendo que os postos de “sargento, alferes, tenente, major e coronel” dos canoeiros, contemplados na descrição de Kidder, eram apenas “mais um aspecto da organização geral dos negros do Recife”, que também se organizavam, segundo o autor, por critério variantes, como etnia, nação ou profissão.⁴⁴²

Como a descrição de Kidder foi durante muito tempo a única disponível sobre esta hierarquia de cargos aparentemente militares entre os canoeiros de Recife e Olinda, a historiografia oitocentista se viu limitada a tecer análises pouco profundas sobre o assunto, de forma que ainda há um grande vazio explicativo sobre a presença destes ‘oficiais canoeiros’

⁴⁴⁰ KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 158. Obs. Este texto citado é apenas um trecho do relato original de Kidder, publicado integralmente em outra edição.

⁴⁴¹ KIDDER, Daniel Parrish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943.

⁴⁴² MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife*. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Série Descobrimientos – n° 2. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Secretaria de Educação, Cultura e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco, 1992, p. 204; CARVALHO, Marcus J. M. de. *Caminhos do rio: negros canoeiros na primeira metade do século XIX*. In: *Afro/Ásia*. N° 19-20. 1997. p. 91.

no mundo do trabalho pernambucano durante o século XIX. É uma pequena parte deste vazio que o presente capítulo tenta preencher.

Antes de iniciar a exposição, entretanto, cabe adiantar algumas informações. A escassez de documentação oitocentista sobre os governadores, majores, tenentes e coronéis dos canoieiros tem motivo simples: como veremos a seguir, o reconhecimento oficial ao cargo de governador do Porto das Canoas – ou de governador dos canoieiros de Recife e Olinda – tivera existência cronológica bastante curta, limitada ao último quartel do século XVIII e aos primeiros anos do século XIX. Ou seja, na maior parte dos oitocentos, apesar das ocupações declaradas em depoimento por Joaquim Bernardo, João da Praia e Francisco, respectivamente, governador, coronel e major dos canoieiros, nenhum dos cargos era devidamente reconhecido por qualquer poder instituído na província de Pernambuco, não tinha existência formal, oficial.

Tal postura de não-reconhecimento dessa hierarquia pelas autoridades locais durante o século XIX pode ser observada, na história anterior, a partir da posição reticente dos dois magistrados diante das três testemunhas de acusação: lembremos aqui que tanto o Dr. Evaristo Ferreira França, Ouvidor Geral de Pernambuco (que adicionara a expressão “segundo representa” antes de qualificar a ocupação dos canoieiros João da Praia e Francisco), quanto o Desembargador Dr. Antônio da Rosa Malheiros, do Tribunal da Relação da província (que aceitara o agravo proposto por Samuel Kitchen sob o argumento de que “as testemunhas, por sua qualidade de companheiros [do canoieiro Antônio] no ofício, eram menos dignas de crédito”) apresentaram desconfianças grandes com o trio de canoieiros, todos eles, negros, forros, e que se diziam oficiais militares.

Para entender a existência desta hierarquia de cargos entre os canoieiros de Recife e Olinda, faremos, assim, uma pequena digressão histórica. Abandonaremos momentaneamente o século XIX, foco do presente trabalho, para retornar aos seiscentos e setecentos na capitania de Pernambuco. Afinal, a existência de cargos de ascendência militar, hierarquicamente dispostos, entre uma classe de trabalhadores dos rios e dos mares, escravos e livres, é fato bastante particular da história social e política local e liga-se a tradições de certa longevidade histórica, surgidas ainda durante a administração portuguesa. A análise da trajetória histórica destes cargos é importante porque ajuda a entender não só os usos e papéis sociais atribuídos aos tais oficiais canoieiros, mas também a própria relação estabelecida entre os participantes do mundo do trabalho fluvial de Recife e Olinda e as Câmaras Municipais e

autoridades policiais das duas cidades durante a primeira metade do século XIX, como será demonstrado adiante.

3. 2 Hierarquias militares de homens pretos em Recife e Olinda: os governadores de pretos e as corporações de trabalho urbano no século XVIII

Na capitania de Pernambuco, era bastante longeva a tradição de existência de corpos militares formados exclusivamente por cativos e homens livres de cor, dentro dos quais se verificava a existência dos cargos de major, coronel, tenente, etc. O mais famoso deles, o terço dos Henriques, fora formado ainda no século XVII, durante a Guerra de Restauração Pernambucana (1645-1654), por Henrique Dias, figura que viera posteriormente integrar o “panteão restaurador” descrito por Evaldo Cabral de Mello em seu estudo sobre o imaginário da restauração pernambucana.⁴⁴³ Em 1658, Henrique Dias fora feito “governador dos crioulos, negros, mulatos e de todo o Brasil” por Patente Régia referendada pela rainha regente D. Catarina, dispositivo que criara precedentes importantes para a formação de uma série de corpos paramilitares de homens de cor devidamente reconhecidos pelas autoridades coloniais entre os séculos XVII e XVIII.⁴⁴⁴

⁴⁴³ Henrique Dias (?-1662) foi um crioulo forro que ficou famoso por arregimentar uma tropa voluntária composta exclusivamente por homens de cor, escravos, forros e negros livres, o terço dos Henriques, que após cumprir papel fundamental nas guerras de expulsão dos holandeses, permaneceria em atividade como parte das tropas regulares de Pernambuco até meados do século XVIII. Para uma biografia de Henrique Dias, ver: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Henrique Dias – governador dos crioulos, negros e mulatos do Brasil. Recife: Ed. Massangana, 1988; Ver também: MELLO, Evaldo Cabral de. Rubro-veio, o imaginário da restauração pernambucana. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

⁴⁴⁴ Em 1762, por exemplo, o então governador da capitania de Pernambuco, Luiz Diogo Lobo da Silva, ordenava a participação de escravos e livres nas obras de defesa militar da capitania e afirmara o seguinte: “do que lhe resulta das *distintas ações que seus ascendentes obravam em sua defesa e crédito da fidelidade portuguesa* na Guerra dos Holandeses e Restauração destas capitanias”, dando mostras que a bravura do negro Henrique Dias não havia sido apagada da memória dos habitantes da capitania e continuava a servir de argumento para arregimentação de tropas de homens livres de cor, forros e cativos. Ver: Registro de um bando sobre as determinações que devem seguir todos os moradores, vassallos de Sua Majestade Fidelíssima, que Deus guarde de qualquer sublevação no país. Livro 25, fls. 416-418 apud ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1802). Dissertação de Mestrado em História da Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 34.

Desde meados do século XVII, assim, a evocação à figura de Henrique Dias e a inserção em tropas milicianas consistia numa importante estratégia de ascensão social para libertos e homens livres de cor em Pernambuco: foi o que defendeu Kalina Vanderlei Silva ao analisar, em sua tese de doutorado, a participação dessas tropas negras no processo de expansão colonizadora da zona canavieira e de conquista dos ‘sertões nordestinos’ durante os períodos seiscentista e setecentista. Para a autora, a assimilação cultural de libertos, africanos e seus descendentes (mestiços ou não) à sociedade colonial brasileira deve ser entendida dentro dos esquemas mentais da ordem social estamental do Antigo Regime. Neste quadro, o “imaginário barroco ibérico”, base cultural que conformava a assimilação destes homens de cor ao mundo escravista colonial, considerava o trabalho braçal ou mecânico como um dos principais desqualificadores sociais.⁴⁴⁵ “Falta de qualidade” que, associada à experiência da escravidão, acabava por estender-se também aos indivíduos mulatos e negros.⁴⁴⁶ É nesse sentido que Kalina Silva defendeu que

Os negros milicianos, sejam libertos ou descendentes, assim como os pardos, são personagens que buscam se adaptar aos valores dominantes: através do enriquecimento, buscam ascender socialmente, assimilando valores barrocos que os distinguem das camadas mais baixas e os afastam dos estigmas da escravidão. Para isso, apoiam-se na ostentação do luxo e na posse de postos honoríficos, uma vez que a ostentação do ócio nem sempre lhes é acessível.⁴⁴⁷

Dentro deste quadro temporal alargado dos séculos XVII e XVIII cuja participação em tropas militares diretamente submetidas à administração portuguesa significava, para negros livres e libertos, a possibilidade de distinção social, afastando-se do tal “defeito mecânico” tão associado à escravidão, o cargo de governador de corporações de ofício – requisitado pelo forro Joaquim Bernardo, governador do Porto das Canoas, na história contada na seção anterior – só viria a ser instituído oficialmente na segunda metade do século XVIII. Foi no período entre 1776 e 1802 que se verificou, entre os governadores da capitania de Pernambuco, a prática de emitir “Cartas Patentes” reconhecendo “governadores” entre as diversas comunidades de mulheres e homens pretos reunidas nas cidades de Recife e Olinda e

⁴⁴⁵ SILVA, Kalina Vanderlei. ‘Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Tese de doutorado do Programa de Pós-graduação em História da UFPE (PPGH-UFPE). Departamento de História, UFPE: Recife, 2003.

⁴⁴⁶ Uma produção historiográfica recente vem abordando a problemática da cor na capitania de Pernambuco a partir da busca por hábitos militares por parte de homens livres negros durante o século XVIII. Ver, por exemplo: MACHADO, Estevam Henrique dos Santos. Marcados pela cor: as frustradas buscas por hábitos das Ordens Militares por homens negros na primeira metade do setecentos em Pernambuco. *Revista Labirinto (UNIR)*, v. 23, p. 204-226, 2015.

⁴⁴⁷ SILVA, Kalina Vanderlei. ‘Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Op. cit. p. 30. Ver, especialmente, o capítulo II, “Braços armados do açúcar: as tropas institucionais na colônia açucareira”.

ocupadas no trabalho urbano – dos quais os canoieiros eram parte integrante. Entre os governadores então reconhecidos por estas patentes régias estavam os postos de governadores das “nações Savaru, da Gome e dos Ardos”, das corporações “dos pescadores, dos ganhadores, dos marcadores de caixas de açúcar e mais efeitos da praça de Pernambuco, das pombeiras, das boceteiras e comerciantes” e, o que interessa mais a este capítulo, “dos canoieiros”.⁴⁴⁸

A capitania de Pernambuco vivia, então, um período de aumento das atividades no porto do Recife e de conseqüente intensificação do trabalho urbano, propiciado pelo crescimento nas exportações de tabaco e açúcar e, um pouco mais tarde, pelo desenvolvimento da cultura do algodão. Desde o século XVII, Recife era um entre tantos centros urbanos escravistas do mundo atlântico; o aumento na demanda por mão-de-obra urbana na segunda metade do século XVIII, entretanto, propiciara um crescimento até então inédito no número de escravos e pessoas livres “de cor” em circulação nos limites físicos da cidade, intensificando a escravidão urbana e abrindo espaço para arranjos espaciais diversos entre escravos e senhores, trazendo grande aumento no número de cativos empregados nos serviços de ganho da cidade. É evidente que, neste contexto, as preocupações das autoridades coloniais com a manutenção da ordem pública, da segurança de propriedade e da disciplina entre os habitantes da capitania aumentaram: como lembrou Wellington Barbosa ao estudar as estratégias de resistência escrava no Recife imperial,

nas cidades, a escravaria e a maior parte dos homens livres, principalmente os libertos ou descendentes de escravos, faziam parte de um mesmo mosaico sócio-ocupacional onde nem o estatuto legal nem os diferentes níveis de mestiçagem favoreciam um grande distanciamento entre eles.⁴⁴⁹

Segundo Herbert S. Klein, autor de um dos estudos pioneiros sobre os homens livres de cor na sociedade colonial brasileira, o aumento na participação de mulatos e negros livres entre tropas milicianas durante a segunda metade do século XVIII não foi coisa exclusiva à história de Pernambuco.

No século XVIII, o número e o tamanho destas unidades [de milícias negras] cresceram de tal modo que passaram a ser designadas para funções militares especializadas. [...] Elas se propagaram por quase todas as áreas da colônia e sua

⁴⁴⁸ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 13-14.

⁴⁴⁹ SILVA, Wellington Barbosa da. ‘A cidade que escraviza é a mesma que liberta’: estratégias de resistência escrava no Recife do século XIX (1840-1850). Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 1996. p. 39.

presença é constantemente assinalada desde os primeiros recenseamentos militares datados dos meados e fins do século XVIII.⁴⁵⁰

De acordo com o autor, também nas capitanias do Maranhão e da Bahia (onde, inclusive, registrou-se a existência de um “Terço dos Henriques”) foi bastante significativa a importância assumida por estes “oficiais livres de cor” frente às necessidades de disciplina e manutenção da ordem pública na sociedade colonial brasileira. Para Klein, estas milícias negras também cumpriam papel relevante “na resistência às invasões estrangeiras, na caça aos índios recalcitrantes e escravos fugitivos”. Além disso, podia representar, para mulatos e negros livres, “uma importante avenida de mobilidade social”, aos lhes conferir poder e legitimidade diante da administração portuguesa.⁴⁵¹

É, portanto, no quadro de aumento da preocupação das autoridades com a disciplina e a subordinação dos habitantes da capitania de Pernambuco, diretamente relacionado a uma nova configuração do mundo social colonial (onde a participação do mosaico sócio-ocupacional composto de escravos de ganho, libertos e homens livres de cor era sentida de maneira cada vez mais forte nas cidades), que deve ser entendida a emissão das tais Cartas Patentes (1776-1802). Estes “governadores de pretos”, como foram genericamente chamados durante os setecentos, eram (novamente recorrendo às palavras de Kalina Silva) “postos suntuários com as quais as autoridades coloniais procuravam enquadrar a população livre, crescente, nas teias do poder imperial português, em uma tentativa de manutenção da ordem” e que, ao oferecer prestígio e honra a homens de cor, “elementos muito caros ao imaginário fidalgo da época, e pouco acessíveis a forros e pardos livres”, buscava fortalecer os mecanismos de controle junto às comunidades negras reunidas nas corporações de ofício e nas ‘nações africanas’ da capitania de Pernambuco.⁴⁵²

O aspecto da disciplina e controle social da instituição dos governadores de corporações e nações é, assim, fundamental para entendermos a inserção destes nos esquemas da administração colonial de Pernambuco. Clara Maria de Araújo teve como objeto central de sua dissertação a atuação destes governadores em Pernambuco durante o período de emissão das Cartas Patentes (1776-1802) e, para ela, a cooptação e a subordinação das comunidades de cativos e homens livres de cor ao Real serviço da Coroa portuguesa foi o aspecto principal

⁴⁵⁰ KLEIN, Herbert S. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. In: Dados. Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, n° 17, 1978. p. 4.

⁴⁵¹ KLEIN, Herbert S. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. Op. cit. p. 4-6.

⁴⁵² SILVA, Kalina Vanderlei. De ganhadores, bandidos, soldados e festas: o cotidiano nas ruas das cidades açucareiras de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. In: GANDRA, Edgar. POSSAMAI, Paulo. (org.). Estudos da História do Cotidiano. Pelotas: Ed. UFPel, 2011. p. 56.

da instituição dos governadores de pretos.⁴⁵³ Na visão da autora, estes agiam como “intermediários da ordem” em seus grupos profissionais e étnicos, reproduzindo hierarquias e internalizando o controle e a vigilância nas diversas comunidades urbanas de escravos, libertos e homens de livres de cor do Recife e de Olinda. O principal papel cumprido pelos governadores de pretos, assim, relacionava-se à resolução de conflitos internos em suas comunidades (a fim de que estes não se desdobrassem em incômodos à ordem pública) e à vigilância e punição de crimes e delitos entre seus subordinados⁴⁵⁴.

Ao adotar critérios étnicos e profissionais para divisão das comunidades de cativos, libertos e livres de cor em Pernambuco, os governadores da capitania adotavam uma estratégia das autoridades no controle social escravista já conhecida graças a alguns trabalhos de Eduardo Silva e João José Reis: dividir para controlar. Isto é, ressaltar as diferenças entre as várias ‘nações’ africanas (e entre africanos e crioulos), dificultando a união e o contato solidário entre as comunidades negras na colônia (e, depois, no Império), para facilitar o controle, diminuir as possibilidades de levantes escravos e contribuir, assim, para a manutenção da ordem social escravista.⁴⁵⁵ Fora, portanto, ressaltando diferenças e mediando as relações entre as comunidades negras de Recife e Olinda que, retomando a tese de Clara Maria de Araújo, a atuação dos governadores de corporações e nações passara a “ser útil ao bem público e o papel exercido no interior dos grupos ganhava importância na administração colonial” ao reforçar os mecanismos de divisão e controle sobre esta crescente camada de homens e mulheres de cor em Pernambuco.⁴⁵⁶

Luiz Geraldo Silva foi outro autor que, ao estudar o ambiente de mudanças nas formas de controle social da América portuguesa durante o final do século XVIII e o início do XIX, relacionou a criação dos governadores de pretos, através das Cartas Patentes, a um “crescimento significativo de vigorosa camada de homens de cor livres” nas cidades do Recife e Olinda.⁴⁵⁷ Estes governadores, de acordo com Silva, ligaram-se às hierarquias paramilitares formadas em Pernambuco ao longo do século XVII e XVIII segundo a tradição

⁴⁵³ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação de Mestrado em História: Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói: UFF, 2007.

⁴⁵⁴ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações. Op. cit. p. 17-19.

⁴⁵⁵ REIS, João José. SILVA, Eduardo. Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. Ver, especialmente, o capítulo 6 – O levante dos Malês, uma interpretação política.

⁴⁵⁶ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações. Op. cit. p. 17.

⁴⁵⁷ SILVA, Luiz Geraldo de. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.). Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – vol. I. Hucitec, Ed. USP: São Paulo, Fapesp, 2001. p. 313-335.

e inspiração da figura militar negra de Henrique Dias: os governadores de pretos, desse modo, eram o elo entre a administração colonial e uma ampla hierarquia inferior de “secretários de Estado, tenentes-generais, marechais, brigadeiros, coronéis, coronéis-conselheiros e outras patentes” – e aqui, os contornos históricos dos cargos de major, coronel e governador dos canoieiros começa a ser esmiuçado.⁴⁵⁸

Certamente, esta organização em termos de uma hierarquia militar manteve relação íntima com a manutenção da disciplina entre os subordinados a estas redes de poder: na opinião de Luiz Geraldo Silva, assim, o aspecto disciplinar também é importante para a compreensão das atuações dos governadores de nações e corporações – afinal, como veremos a seguir, todas as Cartas Patentes eram claras e rigorosas no que diz respeito à submissão dos membros das corporações e nações de pretos “às ordens relativas ao Real Serviço” – mas não é o único. Refinando a investigação, o autor coloca o seguinte:

Na verdade, se, por um lado, tais corpos étnicos e profissionais eram importantes instrumentos de controle social do ponto de vista das autoridades coloniais, por outro lado, do ponto de vista do negro livre e do cativo, eles se apresentavam como importantes instituições propiciadoras de identidades e coesão grupal, sejam estas de caráter étnico, sejam de caráter profissional.⁴⁵⁹

Este ponto é fundamental na presente análise, pois remete a outra faceta do governo de pretos: ao reconhecer autoridades oficiais – via Cartas Patentes – entre as diversas comunidades negras empregadas no mundo do trabalho urbano do Recife e de Olinda, os governadores de Pernambuco reforçavam sim seus mecanismos de controle na ordem interna das corporações e nações locais ao favorecer um ambiente de vigilância, disputas e conflitos entre elas, entretanto, ao mesmo tempo, reconheciam poder e legitimidade social a tais comunidades. Isto, no contexto de uma sociedade escravista, poderia ter efeitos múltiplos e incontrolláveis: como lembrou Marcus Carvalho, ao abordar as estratégias de resistência escrava em Pernambuco durante a primeira metade do século XIX,

O que não falta na história das Américas são protestos liderados por ex-feitores e outros escravos que conseguiam a confiança dos patrões atingindo os mais altos graus na hierarquia ocupacional possível a um cativo. Um negro que chegasse a essas posições fatalmente conheceria melhor os brancos e isso também ajudava nos momentos radicais [...].⁴⁶⁰

⁴⁵⁸ SILVA, Luiz Geraldo de. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.). Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – vol. I. Hucitec, Ed. USP: São Paulo, Fapesp, 2001. p. 314.

⁴⁵⁹ SILVA, Luiz Geraldo de. Da festa à sedição. Op. cit. p. 315.

⁴⁶⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. Rumores e rebeliões: estratégias de resistência escrava no Recife, 1817-1848. In: Tempo, vol. 3 – nº 6, dezembro de 1998.

Esta faceta dos governadores de pretos, sob o risco de parecer ambígua ou paradoxal à primeira vista, impõe certo cuidado na análise da natureza da instituição. É certo que a concessão das Cartas Patentes contribuiu para a interiorização da ordem e vigilância entre as comunidades de escravos e livres “de cor” de Pernambuco, entretanto, se observados estes cargos de maneira dialética – como fizera, por exemplo, Eugene Genovese ao analisar, do ponto de vista cultural-religioso, o papel dos pregadores negros nas sociedades escravistas do Sul dos Estados Unidos – podemos sugerir que sua existência não só consistiu em importante fator de identificação profissional e étnica entre os indivíduos subordinados nestas hierarquias, mas também ofereceu novos espaços de barganha e negociação destes grupos frente às autoridades.⁴⁶¹

Ou seja, o reconhecimento oficial dos governadores de pretos também conferia aos respectivos grupos étnicos e profissionais de Recife e Olinda importantes pontos de mediação entre os interesses dessas comunidades negras e as ordens ditadas pelas autoridades coloniais. Os escravos e homens livres “de cor” que compunham as ditas corporações de trabalho urbano estavam atentos a isso: como veremos, souberam fazer usos sociais diversos da posição de seus governadores que, apesar do estigma do controle e vigilância permanente, puderam canalizar interesses e solidariedades entre os membros de suas corporações. Isto não implica dizer, entretanto, que tais comunidades abrissem mão de fazer alianças verticais com setores da elite senhorial escravista, e vice-versa, sempre que necessário. Na história contada no início deste capítulo, por exemplo, fora a Joaquim Bernardo, preto forro e governador do Porto das Canoas, que Manoel Luís da Veiga recorrera para garantir o resgate de seu escravo canoeiro, o preto Antônio, bastante maltratado e preso em casa de desconhecidos, e não às autoridades policiais da província.

Apesar de não operarem fixamente em função de categorias sociológicas definidas em termos de classe ou etnia, portanto, a atuação dos governadores das corporações de pretos, para o caso específico dos canoeiros, é fundamental para a compreensão da interação posterior deste grupo de trabalhadores com as diversas instâncias fiscais e policiais criadas após a Independência. Especialmente com as instituições reguladoras da vida e policiamento urbano: a Câmara Municipal do Recife, as prefeituras de Comarca e as autoridades policiais. Sob a inspiração dos estudos de E. P. Thompson sobre a cultura popular na Inglaterra do final do século XVIII, defendo que os usos costumeiros atribuído ao governador de pretos –

⁴⁶¹ GENOVESE, Eugene D. *A terra prometida: o mundo que os escravos criaram*. Tradução: Maria Inês Rolim e Donaldson Magalhães Garschagen. Rio de Janeiro: Paz e Terra. Brasília, DF: CNPQ, 1988. p. 11-14; p. 368-400.

instituição muito ligada à ordem social e simbólica do Antigo Regime – atuaram posteriormente como mediadores importantes na relação estabelecida entre os canoieiros e as diversas autoridades policiais e fiscais encarregadas de discipliná-los e fiscalizá-los durante o Império.⁴⁶² Por isso, antes de partirmos à análise da relação entre as autoridades policiais e os canoieiros de Recife e Olinda durante as primeiras décadas da Independência, é interessante observarmos com atenção as Cartas Patentes passadas aos governadores dos canoieiros, a fim de evidenciar as principais características destes que ocupavam o maior grau na hierarquia militar dos canoieiros em Pernambuco.

3. 3 Os governadores dos canoieiros de Recife e Olinda e o problema do rei do Congo

Na coleção que reúne as Patentes Provinciais de Pernambuco (sob a guarda do APEJE-PE), há o registro de quatro Cartas Patentes passadas para o cargo de governador dos canoieiros, datadas entre 1794 e 1802. Cronologicamente, a primeira delas é do ano de 1794 e foi referendada ao “preto Joaquim da Cruz”. Vejamos:

O preto Joaquim da Cruz, Governador dos Canoieiros desta vila [do Recife] e cidade de Olinda, [...] havendo respeito a concorrerem na pessoa do preto Joaquim da Cruz os merecimentos precisos e necessários para exercer o cargo de Governador dos Canoieiros desta Vila [do Recife] e cidade de Olinda e por esperar dele que se manterá em paz e sossego entre os pretos da mesma Corporação e que executará com prontidão todas as ordens que se lhe dirigirem pertencentes ao Real Serviço [...] Hei por bem nomear Joaquim da Cruz no cargo de Governador dos Canoieiros [...] que se acha vago por ter findo o seu triênio o atual Governador [...]. Pelo que ordeno aos pretos da dita Corporação dos Canoieiros que por tal reconheçam, honrem e estimem, conferindo-lhe a posse do estilo e lhe obedeam, e cumpram as suas ordens relativas ao Real Serviço.⁴⁶³

A primeira observação a se fazer da análise da Carta Patente acima é relativa ao tempo de governo em que os governadores das nações e corporações permaneciam no cargo: segundo Clara Maria de Araújo, os governadores de pretos ficavam no cargo pelo período de três anos; Luiz Geraldo Silva também fez a mesma constatação, e relacionou-a, inclusive, com o tempo

⁴⁶² THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. Ver “Costume, lei e direito comum”, especialmente, p. 86-98.

⁴⁶³ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Manuscritos, Série Patentes Provinciais. Cód. 8, fls. 11v.-12. 14 de novembro de 1794.

de governo dos governadores de capitânias da América Portuguesa.⁴⁶⁴ O tempo de governo dos governadores dos canoieiros devia, portanto, seguir essa mesma lógica: o preto Joaquim da Cruz fora nomeado para governador dos canoieiros justamente porque este se achava vago “por ter findo o seu triênio o atual Governador”, o que sugere, desse modo, uma regularidade periódica nas trocas entre estes chefes de corporações urbanas de Recife e Olinda.

Outro dado importante diz respeito à condição do “preto” Joaquim da Cruz: como já destacado, as patentes régias só eram emitidas para pessoas de condição livre, da qual se subentende que o “preto” Joaquim da Cruz, nomeado governador dos canoieiros das vilas de Recife e Olinda, era um ex-escravo. Como sugerimos no capítulo anterior, havia presença considerável de libertos entre os indivíduos empregados no ofício de canoieiro, provavelmente relacionada à certa rentabilidade do serviço de canoieiro. Marcus Carvalho, em seu trabalho pioneiro sobre a presença dos escravos canoieiros na paisagem urbana do Recife durante a primeira metade do século XIX (já citado algumas vezes), também sugeriu, mais timidamente, que o emprego no serviço de canoieiro poderia representar uma possibilidade de ascensão social mediante compra da alforria. O autor colocou que

é possível inferir que a profissão [de canoieiro] permitia amealhar algum dinheiro e que talvez os canoieiros escravos do Recife estivessem entre aqueles cativos que tinham realmente alguma chance de juntar uma parte do produto do seu trabalho e conseguir algum dia comprar a própria liberdade. Exceções e não a regra.⁴⁶⁵

Carvalho é enfático ao fazer a observação acima: “exceções e não a regra”. Havia uma série de obstáculos entre a possibilidade do ganho periódico de dinheiro e a aquisição efetiva da alforria: apesar da compra da liberdade pelo próprio escravo ter sido a forma mais comum de manumissão na História das Américas, “essa forma de alforria era submetida a alguma condição, que geralmente consistia na obrigação do liberto trabalhar por mais algum tempo”, de forma a garantir, ao poder senhorial, “a eficácia da promessa da alforria como método para fazer o escravo trabalhar intensamente durante vários anos”.⁴⁶⁶

Difícil ou não, a compra da alforria parecia sim uma possibilidade real para os escravos empregados no ofício de canoieiro. Embora nos faltem dados relativos ao século

⁴⁶⁴ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1802). Dissertação de Mestrado em História da Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 16-17; SILVA, Luiz Geraldo de. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.). Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – vol. I. Hucitec, Ed. USP: São Paulo, Fapesp, 2001. p. 318.

⁴⁶⁵ CARVALHO, Marcus J. Os caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. In: Afro/Ásia. N.º 19-20. 1997. p. 93.

⁴⁶⁶ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850). 2ª edição. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 232.

XVIII, no capítulo anterior foi notado que no “censo marítimo” de 1847, elaborado sob a responsabilidade do Ministério da Marinha, os indivíduos descritos como “pretos livres” compunham 39,6% do total de homens livres matriculados no “tráfego de portos e rios navegáveis” da província de Pernambuco, o que – à luz das observações da historiografia sobre os “significados da cor” na documentação judiciária e nos censos populacionais do Brasil oitocentista – sugere uma presença importante de libertos entre os canoieiros de Recife e Olinda. Em um levantamento realizado entre os anos de 1842 e 1843 na Casa de Detenção do Recife em que constavam as ocupações de todos os indivíduos africanos registrados na dita prisão, por exemplo, dos oito canoieiros constantes na relação, quatro deles eram libertos, ou seja, a metade (a outra metade era de condição escrava).⁴⁶⁷

É evidente que estes dados retratam um período diferente do intervalo onde se verificou a emissão das Cartas Patentes para os governadores de pretos (1776-1802), mas apontou uma tendência verificada ao longo desta dissertação, qual seja, de encontrar número considerável de libertos entre os indivíduos empregados no ofício de canoieiro. Isto também é sentido de uma maneira forte se observado o perfil social dos governadores e dos ‘oficiais superiores’ dos canoieiros: lembremos que na história do canoieiro Antônio e do caixeiro Samuel Kitchen, passada em 1828, Joaquim Bernardo, João da Praia e Francisco (respectivamente, governador do Porto das Canoas, coronel, e major dos canoieiros) eram todos os três pretos forros, devidamente qualificados como tais nos autos de interrogatório pelo então Ouvidor Geral da comarca de Pernambuco.

Esta alta incidência de libertos entre os ‘canoieiros superiores’ também se verificou nas quatro Cartas Patentes que, entre 1794 e 1802, foram passadas aos governadores dos canoieiros de Recife e Olinda. Nos quatro casos registrados na documentação disponível, em três, o governador nomeado foi qualificado como “preto”, apesar de sua condição livre (pré-requisito para o recebimento de patentes régias): na já mencionada Patente ao preto Joaquim da Cruz, na Carta passada ao “preto João de Melo” em 13 de março de 1799, e na passada ao “preto Domingos Machado”, em outubro de 1802.⁴⁶⁸ A presença do qualificativo de “preto” nos permite afirmar, sem muita chance de errar, que estes três indivíduos então nomeados

⁴⁶⁷ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE). Ocupações registradas nos livros de Entrada/Saída da Casa de Detenção do Recife, 1862-63. apud COSTA, Valéria Gomes. Trajetórias negras: os libertos da Costa d’África no Recife (1846-1890). Tese (doutorado) do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Salvador, UFBA, 2013. p. 170.

⁴⁶⁸ SILVA, Kalina Vanderlei. De ganhadores, bandidos, soldados e festas: o cotidiano nas ruas das cidades açucareiras de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. In: GANDRA, Edgar. POSSAMAI, Paulo. (org.). Estudos da História do Cotidiano. Pelotas: Ed. UFPel, 2011.

governadores dos canoieiros haviam sido anteriormente escravos: como constatou Hebe Mattos em seus estudos envolvendo documentação judicial (inventários e processos judiciais) da primeira metade do Império, até os anos 1850, “o uso das expressões ‘negro’ e ‘preto’ referia-se diretamente à condição escrava atual ou passada (forro)”.⁴⁶⁹

A segunda Carta Patente concedida ao governador dos canoieiros contém uma informação intrigante e, ao mesmo tempo, complexa. Passada por Tomás José de Melo, então governador da capitania de Pernambuco, e datada de 4 de dezembro de 1797 – ou seja, justamente três anos depois da nomeação do “preto” Joaquim da Cruz (o que reforça a tese da periodicidade regular entre o tempo de governo dos ditos governadores de pretos) – assim diz o documento:

Hei por bem nomear *José Nunes Machado* [...] nomeado em primeiro lugar pelo rei do Congo para exercer o cargo de governador do Porto das Canoas e ter chegado o tempo de ser mudado o atual governador. Pelo que ordeno ao Rei do Congo que por tal o reconheça, honre e estime e lhe confira posse e juramento do estilo do que fará assento nas costas destas, e a todos os oficiais maiores ou menores seus subordinados que lhe obedçam e cumpram ordens relativas ao Real Serviço e bem comum dos povos como devem e são obrigados.⁴⁷⁰

Esta Carta Patente apresenta um critério de escolha distinto da anterior: enquanto o “preto” Joaquim da Cruz assumira o posto de governador dos canoieiros, aparentemente, por ordem direta do então governador da capitania de Pernambuco, José Nunes Machado fora “nomeado em primeiro lugar pelo rei do Congo”. É curioso que o documento não só explicita uma suposta autoridade deste tal “rei do Congo” sobre as corporações de canoieiros do Porto das Canoas – principal porto fluvial do Recife – mas também dá pistas relevantes para pensarmos a existência dos cargos de coronel e major dos canoieiros (indicada na história da contenda entre o escravo Antônio e o caixeiro Samuel Kitchen, contada na abertura deste capítulo): a Carta Patente ordena não apenas ao rei do Congo que “reconheça, honre e estime” o governador nomeado e que cumpra “as ordens relativas ao Real Serviço”, mas também a “todos os oficiais maiores ou menores, seus subordinados” – o que sugere, à primeira vista, a existência de uma hierarquia de cargos militares, também composta de oficiais canoieiros, e, aparentemente, encabeçada pelo rei do Congo.

No Recife e em Olinda, como veremos adiante, os reis do Congo assumiriam ascendência importante sobre as hierarquias das corporações e nações (da qual faziam parte os

⁴⁶⁹ MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX*. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013. p. 102.

⁴⁷⁰ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE). Manuscritos, Série Patentes Provinciais. cód. 9, fls. 136-136v, 4 de dezembro de 1797.

governadores dos canoieiros durante o final do século XVIII), e, por isso, devem ser aqui problematizados. A existência de reis negros no seio de uma sociedade escravista, apesar de poder parecer paradoxal num primeiro momento, não foi coisa exclusiva da história de Pernambuco: como apontou Marina de Mello e Souza, a tradição de eleger reis e rainhas foi um costume verificado em várias comunidades negras criadas nas sociedades coloniais das Américas do Sul e do Norte, na região da África Central, e também na região do Caribe, entre os séculos XVII e XIX. Estas tradições resistiram até o tempo presente nas realizações de ‘congadas’ e maracatus e, antes de virarem alvo da investida de historiadores, foram descritas por antropólogos, folcloristas e estudiosos da cultura popular em geral.

De acordo com Mello e Souza, no Brasil, a coroação dos reis e rainhas do Congo foi uma prática disseminada entre diversas comunidades negras católicas que, reunidas em irmandades religiosas dedicadas à devoção de um santo padroeiro, costumavam realizar grandes festas e desfiles públicos em que seus confrades desfilavam pelas ruas da cidade em meio a grande pompa e luxo.⁴⁷¹ As irmandades religiosas, definidas enquanto “associações onde se reúnem leigos no catolicismo dito tradicional”, foram instituições de grande longevidade histórica: segundo Russell-Wood, as primeiras irmandades católicas surgiram na Europa ainda nos séculos XII e XIII.⁴⁷² Muito presentes em Portugal, as irmandades se espalharam da metrópole para o Império Ultramarino, incluído aí o Brasil, e se consolidaram como espaço importante de socialização, assimilação e reinvenção cultural para os povos do mundo colonial.⁴⁷³ Tanto na metrópole quanto na colônia, existiram irmandades religiosas

⁴⁷¹ Embora as denominações de rei e rainha “do Congo” tenham sido predominantes no Brasil oitocentista, segundo Marina de Mello e Souza, também havia reis negros de outras ‘nações’ africanas. Enquanto os registros relativos às festas de coroação de reis negros do século XVIII evidenciam celebrações em torno de reis de diversas nações, preferencialmente centro-africanas, mas não só, as fontes para o século XIX falam quase somente em rei do Congo. Essa penetração do rei “do Congo” em detrimento de outras nações foi explicada por Marina de Mello e Souza em função da antiga penetração do catolicismo no reino do Congo, na África Central, ainda no século XV, que conferia referências importantes tanto para africanos escravizados – cuja “familiaridade anterior com formas de catolicismo africano ajudou na construção de uma identidade elaborada e reproduzida por meio dos reinados negros nas irmandades” – quanto para os senhores e para a administração colonial, na medida em que “o lugar de destaque que o reino do Congo ocupava no imaginário lusitano [...] ajudou a aceitação das congadas e por meio delas a integração de alguns grupos de descendentes de africanos à sociedade brasileira”. SOUZA, Marina de Mello e. Reis negros no Brasil escravista – história da festa de coroação de rei congo. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2002. Para uma versão mais resumida, ver: SOUZA, Marina de Mello e. Reis do Congo no Brasil, séculos XVIII e XIX, in: Revista de História da USP, nº 152, Dossiê História Atlântica: recortes e perspectivas, USP: 2005, p. 79-98, em especial, p. 83-86.

⁴⁷² ASSIS, Virgínia Maria Almoêdo de. Pretos e brancos: a serviço de uma ideologia de dominação (caso das Irmandades do Recife). Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1988, p. 24; RUSSELL-WOOD, Anthony John R. *Black and mulato brotherhoods in Colonial Brazil: a study in Collective Behavior*. In: *Hispanic American Historical Review*. Vol. 54, n. 4, 1974. p. 567.

⁴⁷³ Marina de Mello e Souza, por exemplo, ao tratar das experiências de homens negros reunidos em torno de irmandades católicas no Brasil, fala em termos de um “catolicismo negro no Brasil”. Ver: SOUZA, Marina de

diversas: de homens brancos, de pardos, de homens pretos. Como apontou Marcelo Mac Cord, também existiram irmandades onde os confrades se associavam de acordo com sua ocupação profissional, como era o caso, por exemplo, da adoração a São José do Ribamar, tradicionalmente associada aos carpinteiros.⁴⁷⁴

É neste ponto que se torna relevante a relação entre as irmandades religiosas, os governadores das corporações dos canoieiros e o rei do Congo. Segundo Pereira da Costa, duas irmandades religiosas estiveram tradicionalmente associadas à corporação dos canoieiros durante o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX: no Recife, a Irmandade de Nossa Senhora da Conceição; em Olinda, a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. Eram nestas duas confrarias católicas que os canoieiros costumavam se reunir para adorar seus santos padroeiros e realizar procissões anuais, missas, celebração de enterros, etc.⁴⁷⁵ Embora não especifique a data de fundação destas duas irmandades, segundo o folclorista e historiador pernambucano, o culto dos canoieiros à Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos em Olinda tinha tradição longa: remontava a meados do século XVII, quando já havia reunida em Olinda, especialmente em torno do porto do Varadouro, uma significativa comunidade de pretos canoieiros.⁴⁷⁶ Embora os registros escritos sobre a atuação dos canoieiros nos seiscentos sejam escassos, há uma gravura do cais do Varadouro, de 1690, que reforça nosso argumento.

Mello e. Catolicismo negro no Brasil: santos e *minkisi*, uma reflexão sobre miscigenação cultural. In: Afro-Ásia, n° 28, 2002, p. 125-146.

⁴⁷⁴ MAC CORD, Marcelo. Andaimos, casacas, tijolos e livros: uma associação de artífices no Recife, 1836-1880. Tese de doutorado em História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP): Campinas, SP: 2009. p. 3-4.

⁴⁷⁵ Aqui, um ponto triste: durante o tempo de execução dessa pesquisa, o acervo documental referente às irmandades religiosas do Recife e de Olinda (Compromissos, Atas de reunião, de assembleias, de eleições, etc.) – que, atualmente, se encontra sob a guarda do IPHAN-PE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) – esteve indisponível para pesquisa, o que não permitiu que o presente estudo avançasse muito na análise da participação dos canoieiros na vida social, política e religiosa dessas irmandades. Alguns estudos anteriores, entretanto, ao abordarem as práticas festivas e religiosas das Irmandades de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, ofereceram indícios importantes que nos permitem fazer algumas observações sobre a relação entre a corporação dos canoieiros, as irmandades religiosas e os governadores de pretos.

⁴⁷⁶ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Vocabulário Pernambucano. 2ª ed. Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação e Cultura: Recife, 1976. p. 182.

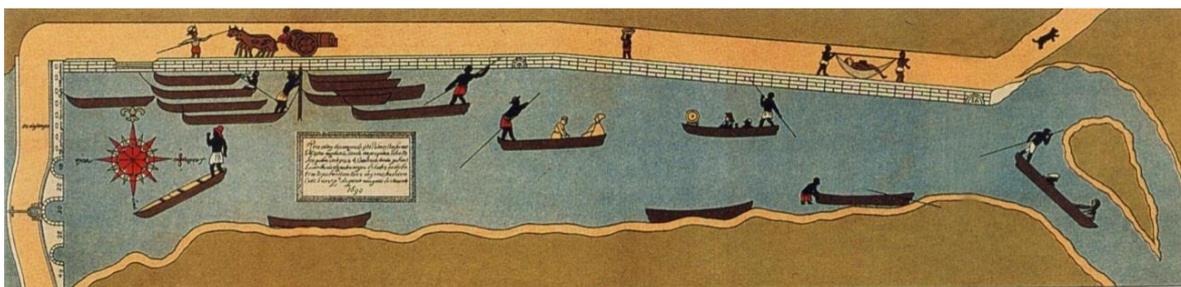


Figura 18: Negros canoeiros no porto do Varadouro (Olinda), 1690. [Gravura aquarelada de autor desconhecido, 1690]. Notar a grande presença das canoas, verdadeiras protagonistas da imagem. Segundo Evaldo Cabral, esta gravura fora originalmente elaborada como planta de um cais que a Câmara de Olinda desejava construir no Varadouro (mas que não vingou). Fonte: SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Ed. Papirus, 2001. p. 165.

Em Olinda, a corporação dos canoeiros continuaria a se reunir na Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, considerada “padroeira dos canoeiros da estação de Olinda”, até pelo menos 1867.⁴⁷⁷ Pois bem: o primeiro registro disponível de uma cerimônia de coroação de rei e rainha negros em Pernambuco é do ano de 1666 e também foi anotado por Pereira da Costa, em seus *Anais Pernambucanos*. A festa descrita abaixo ocorrera no dia 10 de setembro de 1666, justamente na cidade de Olinda, onde se sugere que a comunidade de canoeiros já assumia certo protagonismo e devia, assim, integrar a hierarquia social encabeçada pelo rei do Congo.

Apesar do duro cativeiro em que vivem, os negros não deixam de se divertirem algumas vezes. No Domingo 10 de setembro de 1666 teve lugar a sua festa em Pernambuco. Depois de terem ido à missa, em número de quatrocentos homens e cem mulheres, elegeram um rei e uma rainha, marcharam pelas ruas cantando e recitando versos por eles improvisados e precedidos de atabaques, trombetas e pandeiros. Vestiam roupas de seus senhores e senhoras, trazendo correntes de ouro e brincos de ouro e pérolas; alguns estavam mascarados. Os gastos da cerimônia lhe custaram cem escudos. Durante toda a semana o rei e os seus oficiais não fizeram outra coisa senão passearem gravemente pelas ruas, de espada e punhal ao cinto.⁴⁷⁸

Já nesta primeira descrição, observa-se que o rei e a rainha não eram as únicas autoridades festejadas na cerimônia: não só o rei, mas também “seus oficiais” não tinham feito outra coisa durante toda a semana “senão passearem gravemente pelas ruas, de espada e punhal ao cinto”. A posse de armas durante o ritual festivo acima descrito, desse modo, é uma clara indicação da ascendência militar entre estes ‘oficiais’ do rei do Congo. Esta é uma referência muito importante, pois nos permite suspeitar que os tais ‘oficiais canoeiros’ tivessem existência

⁴⁷⁷ Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional, Periódicos, Diário de Pernambuco, sábado, 5 de outubro de 1867. p. 1; Ver, também, Eleição dos Juizes, Juizas e mais devotos que têm de festejar Nossa Senhora do Rosário, padroeira dos canoeiros da estação de Olinda no ano de 1862, In: Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional, Periódicos, Diário de Pernambuco, terça-feira, 16 de novembro de 1862. p. 2.

⁴⁷⁸ RENNEFORT, Urbain Sochou de. apud COSTA, S. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos*. Pernambuco: Coleção Pernambucana, 1983. p. 408.

anterior à própria emissão das Cartas Patentes e que, além disso, guardassem certa relação hierárquica com a autoridade do rei do Congo e com o próprio universo social das irmandades religiosas de homens pretos de Recife e de Olinda.

O primeiro trabalho disponível sobre a presença e os significados históricos do rei do Congo e de sua relação com os governadores de pretos em Pernambuco foi a dissertação de Cláudia Viana Torres, *Um reinado de negros em um Estado de brancos*.⁴⁷⁹ Neste trabalho pioneiro, a autora defendeu que, no período de emissão das Cartas Patentes, o rei e a rainha do Congo encabeçavam uma hierarquia social que englobava todas as corporações e nações de pretos instaladas nas cidades de Recife e Olinda: foi nesse sentido que Torres qualificou a hierarquia encabeçada pelo rei do Congo como uma “verdadeira organização social de negros livres e escravos”, denominada “organização social do rei do Congo”. Dito de outra forma, a autora defendeu que todos os governadores de pretos de Recife e Olinda, aí incluídos os chefes da corporação dos canoeiros, estariam formalmente submetidos à autoridade e poder do rei e da rainha do Congo durante o final do século XVIII.⁴⁸⁰

A interpretação acima também foi parcialmente assumida por Marcelo Mac Cord: em sua dissertação de mestrado, o autor, ao estudar a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos de Santo Antônio do Recife, com foco no período oitocentista, também analisou o que ele chamou de ‘hierarquias do rei do Congo’ sob um ponto de vista mais refinado. Pela análise dos Compromissos da dita Irmandade – documentos nos quais as irmandades registravam “sua forma de organização, sua estrutura política e as normas que orientavam a vida da instituição” e que precisavam ter aprovação das autoridades eclesiásticas e políticas locais para se configurar como tais – o autor relevou um dado fundamental para a compreensão do significado histórico dos governadores de corporações em Recife e Olinda: a tradição de nomear governadores submetidos à autoridade do rei e rainha do Congo já se verificava entre os costumes festivos e religiosos da Irmandade do Rosário dos Homens Pretos em período anterior à emissão das Cartas Patentes (1776-1802).⁴⁸¹ Assim dizia o capítulo 28 do Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos de Santo Antônio da vila do Recife de 1758:

⁴⁷⁹ TORRES, Cláudia Viana. *Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815)*. Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997.

⁴⁸⁰ TORRES, Cláudia Viana. *Um reinado de negros em um estado de brancos*. Op. cit. p. 39.

⁴⁸¹ MAC CORD, Marcelo. *O rosário dos homens pretos de Santo Antônio: alianças e conflitos na história social do Recife (1848-1872)*. Dissertação (mestrado) – UNICAMP: Campinas, 2001. p. 51.

Que se faça rei de Congo e rainha e ambos serão alistados na eleição [...] e quando se eleger o Rei seja um dos irmãos desta Irmandade do gentio do Reino de Angola, isento de escravidão, casado, de bons costumes e temente a Deus. [...] *O dito Rei será obrigado [...] a fazer governador em cada nação* e os que virão tomar posse nesta Irmandade e ao dito Rei no dia de sua posse o receberá a Irmandade com repiques de sino e o nosso referido Capelão lhe dará a posse na capela maior com solenidade [...].⁴⁸²

Pelo compromisso acima, portanto, o rei do Congo tinha de ser de etnia “angola”, casado e livre, além de ser temente a Deus e de ter alguma posse. Esta especificidade étnica e social entre os critérios de seleção dos reis do Congo, também verificada entre os próprios requisitos de admissão de confrades na Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (segundo Mac Cord, “se definira preferencialmente a entrada de dois grupos de africanos na [dita] Irmandade, [...] os ‘angolas’, e os ‘costas’”), gerou, assim, uma nova indagação.⁴⁸³ Se, no século XVIII, o rei do Congo era eleito entre os confrades do Rosário dos Pretos do Recife, e tinha de ser obrigatoriamente “angola”, como explicar a relação hierárquica estabelecida entre o reinado do Congo, os governadores das corporações de trabalho urbano, e também os governadores das nações “dos Ardos”, “da Gome” e “dos Savarus” (todos eles, lembremos, presentes entre os cargos referendados pelas Cartas Patentes)?

Responsável por levantar o problema, Mac Cord, contudo, não avançou muito na explicação da questão: mesmo verificando que o tal Compromisso da Irmandade do Rosário dos Pretos de 1758 não fazia menção clara à relação estabelecida entre o rei do Congo e as corporações de trabalho urbano de Recife e Olinda (reconhecidas pelas Cartas Patentes), o autor defendeu que os governadores de pretos, no final do século XVIII, mantiveram sua autoridade formalmente submetida ao reinado do Congo, o que indicara, assim, que “a penetração da Irmandade do Rosário de Santo Antônio de Recife extrapolou, formal e informalmente, os muros da Igreja” e passara a valer também para relações seculares, não-religiosas, entre as comunidades de homens pretos residentes em Pernambuco e as autoridades coloniais locais.⁴⁸⁴ Embora tenha sido fundamental por ressaltar a existência do cargo de governador de pretos num período anterior à emissão das Cartas Patentes (1776-1802), a análise de Marcelo Mac Cord não satisfaz plenamente nosso problema, específico à relação da corporação dos canoieiros com o rei do Congo.

⁴⁸² Laboratório de Ensino e Pesquisa de História (LAPEH-UFPE). Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Códice 1293, vol. 1. Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos homens pretos, erigida na vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco. [século XVIII]. Capítulo 28.

⁴⁸³ MAC CORD, M. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio: alianças e conflitos na história social do Recife (1848-1872). Dissertação (mestrado) – UNICAMP: Campinas, 2001. p. 53.

⁴⁸⁴ MAC CORD, M. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio. Op. cit. p. 62.

Isto porque, apesar da Carta Patente concedida em 1797 a José Nunes Machado, “nomeado em primeiro lugar pelo rei do Congo para exercer o cargo de governador do Porto das Canoas”, fazer uma clara menção à subordinação deste à autoridade do rei do Congo, a mesma coisa não foi verificada nas outras três Cartas passadas aos supostos chefes da corporação dos canoieiros de Recife e Olinda.

Na verdade, entre as Cartas Patentes que referendaram especificamente os governadores dos canoieiros, não houve um critério padrão explícito para a escolha dos chefes desta corporação. Na primeira, de 1794, o “preto Joaquim da Cruz” fora nomeado por ordem direta do governador da capitania de Pernambuco. Na segunda, de 1797, a nomeação foi feita “em primeiro lugar pelo rei do Congo” para só depois ter sua autoridade reconhecida pelo poder oficial local. Nas outras duas Cartas Patentes disponíveis, curiosamente, a autoridade colonial só encaminhou o governador dos canoieiros ao cargo após estes indivíduos terem sido eleitos entre os membros de sua corporação. Em 13 de março de 1799, o “preto João de Melo” foi escolhido governador dos canoieiros do Recife “por se achar eleito em mais votos”. Três anos depois, em 19 de outubro de 1802, foi a vez do “preto Domingos Machado” ser nomeado “governador dos canoieiros por três anos” após ter “sido eleito com mais votos para ocupar o posto de governador do Porto das Canoas”.⁴⁸⁵

Clara Maria de Araújo, ao estudar a atuação dos governadores de corporações e nações a partir da análise de todo o conjunto das Cartas Patentes disponíveis para Pernambuco, entre 1776 e 1802, também observou a mesma variabilidade de critério acima destacada: alguns governadores tinham sua autoridade referendada pela Carta Patente após eleição entre seus companheiros; outros eram nomeados diretamente pelo governador da capitania; outro grupo, ainda, só havia sido nomeado pelo governador da capitania após indicação direta do rei do Congo. Foi a partir da percepção dessa variação, ou instabilidade, dos critérios de escolha dos governadores de nações e corporações em Recife e Olinda e observando aquele perfil étnico e social específico entre os confrades da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Recife (que dava preferência à participação de “angolas” ou “costas”), que Clara Araújo teve uma interpretação diversa das anteriores, que nos ajuda a prosseguir em nossa análise.

Atenta às disputas entre as diversas comunidades negras reunidas em Recife e Olinda, a autora defendeu que, antes de indicar um extrapolamento formal da autoridade do rei do

⁴⁸⁵ Conferir: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE/PE). Manuscritos, Série Patentes Provinciais. Cód. 8, fls. 11v-12, 14 de novembro de 1794. Cód. 9, fls. 136-136v, 4 de dezembro de 1797; Cód. 9, fls. 13v-14, 13 de março de 1799; Cód. 11, fls. 270v., 19 de outubro de 1802.

Congo – originada, lembremos, de eleições internas à Irmandade do Rosário dos Pretos do Recife – essa variabilidade nos critérios de seleção e nomeação dos governadores acenava para um ambiente de disputas de poder e de aumento da rivalidade entre os grupos étnicos e profissionais presentes nas cidades, que repercutira, desse modo, num “desmantelamento das hierarquias de cor originalmente subordinadas ao rei do Congo”.⁴⁸⁶ A nomeação para o cargo de governador de corporação ou nação, ocorrida via Carta Patente, agiria, desse modo, em paralelo à autoridade emanada do rei do Congo, de forma que “o governador dos pretos, em detrimento do rei do Congo, recebeu um tratamento diferenciado por sua atuação entre os homens de cor que passaram a ter um papel relevante no ambiente urbano” em virtude de sua importância para a manutenção da ordem e obediência entre os escravos e homens livres de cor do Recife e de Olinda.⁴⁸⁷ O mais provável, nesse sentido, é que a existência daqueles cargos de natureza militar, hierarquicamente dispostos dentro da corporação dos canoeiros (major, coronel, tenente, etc.) sugerisse, antes, uma reprodução interna das hierarquias do rei do Congo nestas comunidades envolvidas com o trabalho urbano do que uma submissão destas corporações à autoridade do reinado do Congo – como sugeriram alguns trabalhos anteriores.

A análise de Clara Araújo faz ainda mais sentido se observada a evolução nos critérios de nomeação utilizados pelas Cartas Patentes ao referendar chefes entre as corporações dos canoeiros (entre 1794 e 1802). A escolha dos governadores dos canoeiros de Recife e Olinda variou da nomeação direta pelo governador da capitania [1794], passando pela intermediação do poder do rei do Congo [1797], e desaguou na realização de eleições entre os próprios canoeiros para, só depois, a autoridade colonial confirmar a autoridade [1799 e 1802]. Apesar de nos faltarem indícios documentais que comprovem o fato, a fixação das eleições como critério de escolha dos dois últimos governadores dos canoeiros, em 1799 e 1802, sugere que o cargo adquirira importância crescente na regulação de conflitos internos ao mundo do trabalho fluvial local, ao ponto dos canoeiros passarem a disputar, em eleições, quem iria ser o escolhido para chefiar os rios e portos fluviais locais e mediar as relações estabelecidas entre esta corporação de trabalho urbano e o poder público.⁴⁸⁸

⁴⁸⁶ ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 1.

⁴⁸⁷ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações. Op. cit. p. 17.

⁴⁸⁸ Suspeitamos que estas eleições eram realizadas no âmbito das irmandades religiosas onde os canoeiros adoravam suas santas padroeiras: no Recife, a Irmandade de Nossa Senhora da Conceição dos Canoeiros; em Olinda, a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos. Infelizmente, no decorrer desta pesquisa, os

Como foi mencionado na seção anterior, todas as Cartas Patentes eram bastante claras quanto aos papéis a serem cumpridos pelos governadores de pretos: eles eram nomeados pela autoridade colonial “por [se] esperar dele que se manterá em paz e sossego os pretos da mesma Corporação”, ou seja, para que resolvesse conflitos internos inerentes às suas respectivas comunidades de trabalho urbano, garantindo a manutenção da ordem pública e reforçando, assim, a vigilância nos crimes contra a segurança de propriedade. Foi neste sentido que Clara Araújo enxergou estes governadores de pretos como “intermediários da ordem”.⁴⁸⁹ Ao mesmo tempo em que servia ao poder público local – corporificado no governador da capitania e nas Câmaras Municipais – como estratégia de garantia de maior controle social e disciplinamento do mundo do trabalho local, ao obrigar os chefes de corporações a “executar com prontidão todas as ordens que se dirigirem ao Real Serviço”, a instituição dos governadores de pretos também assumiu relevância crescente na realização de alguns serviços urbanos básicos.

Isto pode ser particularmente sentida na documentação produzida pelas Câmaras Municipais de Recife e Olinda. Embora não haja uma grande quantidade de registros, os poucos disponíveis sugerem uma participação fundamental dos canoeiros nas constantes demandas de construção e expansão do espaço urbano local. Como defendeu Raimundo Arrais ao estudar o processo de constituição do espaço público no Recife oitocentista, a expansão espacial de Recife e Olinda se viu, desde o século XVI, com uma tarefa a mais em relação a outras cidades brasileiras: em virtude do caráter insular do território ocupado pela capital pernambucana, antes de produzir sobre o espaço (com a abertura de avenidas, construção de edifícios públicos, etc.), o poder público e privado local se viu obrigado a produzir, eles mesmos, o próprio solo urbano.⁴⁹⁰ Nesse quadro de grande escassez de solo físico, as atividades de construção e manutenção de aterros se afirmavam uma necessidade para o crescimento e a expansão urbana da cidade – processo que, como vimos, intensificou-se no último quartel do século XVIII – e os canoeiros, enquanto trabalhadores particularmente adaptados ao trabalho fluvial e portuário, assumiram certo protagonismo nestas tarefas.

arquivos relativos às irmandades religiosas de Pernambuco, sob a guarda do IPHAN-PE, estiveram indisponíveis para a pesquisa, o que inviabilizou a investigação nesse sentido.

⁴⁸⁹ ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 19.

⁴⁹⁰ARRAIS, Raimundo. A formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas, FFLCH, USP, 2004. p. 173-174.

Em outubro de 1790, por exemplo, a Câmara Municipal de Olinda emitia um ofício “ao governador dos pretos canoieiros”

para quê à minha ordem faça notificar os donos de canoas declarados na relação inclusa para que cada um deles dê um preto, ou canoeiro ou de serviço, para trabalhar um dia em cada semana no conserto do dito aterro [do Varadouro] até inteiramente se achar concluído.⁴⁹¹

Traduzindo: segundo o comunicado acima, era dever do governador dos canoieiros angariar um canoeiro, ou escravo “de serviço”, de cada proprietário de canoa registrado na Câmara (cuja relação, infelizmente, não se encontrava anexada) para trabalhar um dia por semana nas obras de conserto do aterro do Varadouro, justamente onde ficava o principal porto fluvial de Olinda e através do qual os canoieiros faziam a comunicação direta com o bairro portuário do Recife.

Os canoieiros não eram responsáveis apenas pelas obras de construção e reparo dos aterros urbanos. Pouco tempo depois do ofício acima destacado, a Câmara Municipal de Olinda emitiu outra ordem mandando ao governador da corporação dos canoieiros “impedir que não passem carros pela nova obra da calçada do Varadouro e de mandar aguar a dita obra no tempo [...] ao menos duas vezes por semana”. A responsabilidade pela conservação deste aterro no Varadouro não se fazia apenas em terra (o que reafirmava a importância de especialistas no ofício fluvial): a Câmara olindense também determinou ao chefe dos canoieiros que este mandasse

pôr marrões [pranchas, ou estacas] encostados ao mesmo cais para amarrarem as canoas, de sorte que estas não batam no cais, [e] que faça danificar a dita obra e nos ditos marrões argolas para se [a]tarem as canoas e de trazerem sempre limpa a dita obra.⁴⁹²

As responsabilidades dos governadores da corporação dos canoieiros para com o mundo do trabalho fluvial e portuário em Recife e Olinda não se restringiam, portanto, à vigilância e manutenção da paz interna entre seus subordinados. Pelos documentos acima, se vê que o poder público municipal também lhes incumbia da chefia na construção, manutenção e da própria organização espacial dos aterros públicos e ancoradouros urbanos, nos quais, sem dúvida, a capacidade desenvolvida pela canoa pernambucana para transportar madeiras e

⁴⁹¹ Portaria para os donos de canoas de água darem um preto um dia na semana para trabalhar no aterro do Varadouro. 12 de outubro de 1790. Apud ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 136.

⁴⁹² Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE). Manuscritos, Diversos III (1785-1802), Cód. III, fl. 239. apud ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: Op. cit.

material de construção em geral pelos estreitos e rasos leitos dos caminhos fluviais locais contribuía bastante na realização das empreitadas.

Estes documentos revelam uma faceta do trabalho desenvolvido pelos canoieiros até agora pouco abordada pela historiografia pernambucana: eles estavam entre os principais responsáveis por executar as difíceis tarefas de construção de escadarias, portos fluviais e aterros urbanos por entre as áreas de pântanos e alagados que abundavam pelo espaço urbano de Recife e Olinda. Cumpriam, pois, função análoga aos trabalhadores referidos por Peter Linebaugh e Marcus Rediker como os “rachadores de lenha e tiradores de água” [*‘hewers of wood and drawers of water’*] em seu estudo sobre a história do proletariado do Atlântico norte entre os séculos XVII e XVIII.⁴⁹³ Surgida em algumas traduções seiscentistas do Novo Testamento para o inglês, a dita alcunha foi utilizada ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX para descrever (geralmente com ar de desprezo e ironia) as levas de trabalhadores ocupados das tarefas mais árduas, penosas e, ao mesmo tempo, indispensáveis ao desenvolvimento do capitalismo na Inglaterra: a drenagem de pântanos e recuperação dos brejos; a abertura de novas áreas de plantio; a abertura de canais fluviais de navegação; a construção dos portos e estaleiros; a retirada de toda a madeira e pedras necessárias para tais empreendimentos.

Rachadores de lenha e tiradores de água desempenhavam as atividades fundamentais de expropriação que geralmente os historiadores nem sequer discutem. A expropriação, por exemplo, é tratada como coisa dada: o campo está *lá* antes que o arado comece; a cidade está *lá* antes que o trabalhador inicie o dia de trabalho; a colônia está *lá* antes que o escravo cultive a terra. [...] O resultado disso é que os rachadores de lenha e tiradores de água são invisíveis, anônimos e esquecidos, apesar de terem transformado a face da Terra construindo a infraestrutura da ‘civilização’.

[...] [Os rachadores de lenha e tiradores de água] carregavam o pedregulho para criar um quebra-mar – um molhe, atracadouro ou píer – e proteger o ancoradouro; quebravam a pedra, transportavam-na e colocavam-na no fundo do mar; e empilhavam pedras para fazer muros de retenção, ou diques, com drenagens e ladrões. Rachavam a madeira, carregavam-na e enfiavam-na nos alicerces de pedra, em andaimes de madeira. Abriam buracos e extraíam terra para rampas, cais e docas.⁴⁹⁴

A descrição de Linebaugh e Rediker sobre as tarefas necessárias à construção dos complexos portuários ingleses dos setecentos, guardadas as devidas proporções, nos ajuda a compreender a essencialidade dos serviços urbanos numa cidade com características físicas como Recife.

⁴⁹³ LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. Tradução: Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Ver Capítulo 2 – “Rachadores de lenha e tiradores de água”, p. 46-80.

⁴⁹⁴ LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças. Op. cit. p. 54-57.

Na capital pernambucana, contudo, a ‘expropriação’ referida era de outro tipo: contra o domínio da natureza na cidade, que exigia continuamente sua posse sobre as áreas de manguezais, pântanos e alagados. Assim, ora contra as águas das marés, ora contra as enchentes dos rios Beberibe e Capibaribe, o poder público e privado local se via constantemente envolvido em difíceis batalhas tanto para providenciar a expansão do solo urbano, quanto para preservar as construções já existentes e expostas à força da correnteza dos rios ou das ondas do mar.

Na medida em que se adensavam as construções e crescia a população nas freguesias centrais da cidade, o trabalho fluvial assumia papel cada vez mais necessário à reprodução e expansão da vida urbana em Recife e Olinda e isso incluía, portanto, não apenas a faina cotidiana de levar e trazer pessoas e mercadorias rio abaixo e rio acima, mas também a própria feitura e expansão do espaço urbano local. Este foi uma das razões que levaram Evaldo Cabral de Mello a situar o “período de ouro das canoas do Recife” entre o último quartel do século XVIII e a primeira metade do século XIX: em virtude do quadro de estupenda expansão demográfica (estima-se que entre 1782 e 1850 a população recifense saltou de 18.000 para 70.000 habitantes), a construção de aterros públicos assumiu uma relevância primordial para a expansão do espaço urbano na capital pernambucana e, como reconheceu Evaldo, era a canoa a responsável por operacionalizar as obras de construção e manutenção dos aterros urbanos.

A cidade havia crescido em grande parte através dos rios, por onde as canoas transportavam a areia do istmo ou das coroas fluviais, a pedra roubada ao arrecife ou trazida de Fernando de Noronha, o tijolo e a telha cozinhada nas olarias ribeirinhas. Foi em função das facilidades que proporcionou o transporte fluvial, que a cidade se espalhou por toda a várzea do Capibaribe. [...] A canoa trouxe o entulho com que fazer o aterro [...].⁴⁹⁵

No Recife, como sugere o trecho acima, os canoeiros costumavam retirar a areia e o barro necessário aos aterramentos de ilhotas formadas pelo depósito aluvional dos rios locais. Ou, em outra opção, das praias e ribeiras marinhas que se espalhavam pelo litoral. Na maré baixa, as canoas iam em direção a estes locais, cavavam o solo com o auxílio de pás, carregavam suas embarcações com a areia retirada do leito do rio e, em seguida, com a subida da maré, as levavam para novas frentes de ocupação humana na cidade: ‘levavam o entulho com que fazer o aterro’.

⁴⁹⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Série Descobrimentos – vol. 2. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992. p. 217-218.

A maior parte das pedras, por sua vez, costumava ser retirada da cadeia de arrecifes que corria paralela à costa. Esta prática era a tal ponto arraigada entre a população local que já em princípios do século XVIII encontramos documentos que revelam certa preocupação com o uso extensivo das pedras do quebra-mar e de possíveis consequências catastróficas para a cidade relacionada ao contínuo desgaste da formação rochosa que conformava a existência dos ancoradouros litorâneos em Pernambuco.⁴⁹⁶ Em 1709, por exemplo, João Guedes de Sá, ex-ouvidor da capitania, escreveu o seguinte em resposta à consulta do rei:

A queixa que eu tenho dos moradores dos Recife é pelo desfazimento contínuo com que destroem o mesmo recife de pedra, que Deus lhes pôs diante como antemural para que as águas de um elemento inteiro, unidas com as dos rios, que discorrem o Recife, não fossem a sua ruína, cobrindo e sepultando tudo o que nele se acha edificado. Tiram os moradores estas pedras e as arrancam continuamente para os seus edifícios. Muito receio que o mar venha cobrar algum dia o que lhe extraiu, contra toda razão da conservação pública.⁴⁹⁷

Como sugeriram Linebaugh e Rediker, estes trabalhos de ‘rachar lenha e tirar água’ – ou, para falar do caso do Recife, de retirar areia do rio e quebrar pedra no mar – para forjar novas zonas de ocupação urbana e exploração econômica eram serviços extremamente árduos, pesados, do ponto de vista do esforço físico exigido, e que exigiam certa destreza técnica e capacidade de cooperação entre seus trabalhadores. Na Inglaterra do século XVII, estas tarefas eram, inclusive, consideradas verdadeiras maldições e castigos divinos pela tradição protestante local. Não por acaso, eram executadas pelos membros mais fragilizados nas diversas sociedades do mundo atlântico: “os despossuídos, os forasteiros, as mulheres, as crianças, as pessoas na Inglaterra, na Irlanda, na África Ocidental ou na América do Norte mais fáceis de serem sequestradas, levadas secretamente, trepanadas ou ‘barbadosadas’ (transportadas para Barbados)”.⁴⁹⁸

Por analogia, podemos sugerir que, para se fazer aterros e construir portos fluviais no Recife do final do século XVIII, havia a necessidade de uma mão-de-obra especializada,

⁴⁹⁶ Ver: ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007. Ver seção “Todo entulho às praias”, p. 71-77.

⁴⁹⁷ Apud MELLO, José Antônio Gonsalves de. O Recife e os arrecifes. p. 19. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º Reinado. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996, p. 15-48.

⁴⁹⁸ Na Inglaterra do século XVII, estas tarefas eram, inclusive, consideradas verdadeiras maldições e castigos divinos pela tradição protestante local. Não por acaso, eram executadas pelos membros mais fragilizados nas diversas sociedades do mundo atlântico: “os despossuídos, os forasteiros, as mulheres, as crianças, as pessoas na Inglaterra, na Irlanda, na África Ocidental ou na América do Norte mais fáceis de serem sequestradas, levadas secretamente, trepanadas ou ‘barbadosadas’ (transportadas para Barbados)”, LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. Tradução: Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 59-60.

disciplinada, regularmente coordenada e, muito importante, compulsoriamente submetida ao árduo emprego nestas obras públicas. É certo que, no Brasil escravista, esta demanda de mão-de-obra compulsória era preenchida por braços cativos, mas, mesmo assim, não havia a garantia de uma disciplina e de uma ação de trabalho coletivo necessário à natureza de algumas empreitadas.

Para além do aumento da vigilância sobre as mulheres e homens negros em circulação pela cidade, é também neste ponto que a instituição dos governadores de pretos assumia importância central para o poder público local. Num momento de grande demanda por obras públicas e benfeitorias urbanas em Recife e Olinda (relacionado ao crescimento populacional entre o final dos setecentos e a primeira metade dos oitocentos), era imprescindível a criação de mecanismos legais que efetivassem braços para realizar, de maneira coordenada e compulsória (pois, impossível de outro jeito), serviços indispensáveis à reprodução da vida social e econômica das duas cidades. Segundo as Cartas Patentes, era função dos governadores de pretos “executar com prontidão todas as ordens que se dirigirem ao Real Serviço” e as Câmaras Municipais, como principal *locus* do poder político colonial (além do governador da capitania), responsável por executar toda a política de gestão urbana da Colônia, não abriram mão dessas prerrogativas.⁴⁹⁹

Além de esmerilhar as funções desempenhadas pelos canoeiros no serviço de obras públicas, a documentação das Câmaras Municipais revela outro aspecto fundamental da instituição dos governadores de pretos, que não pode ser apreendido pela simples leitura das Cartas Patentes: o lugar da violência no mundo do trabalho urbano local. Em documento anteriormente citado, de outubro de 1790, ao mandar o “governador dos pretos canoeiros” notificar alguns donos de canoas para que concedessem “um preto, ou canoeiro, ou de serviço” para trabalhar no conserto do aterro do Varadouro, a Câmara Municipal de Olinda fora muito clara ao indicar como proceder contra aqueles que recusassem a participação na dita obra de manutenção: “todo o que duvidar [do que] ordeno, dará parte o mesmo

⁴⁹⁹ ZANCHETTI, Silvio Mendes. O Estado e a cidade do Recife (1836-1889). Tese de doutoramento apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, USP: 1989. Ver “O centralismo e o poder local: o município como solução”, p. 20-22, e “A cidade como centro do controle político e da repressão”, p. 22-24.

governador [dos canoieiros] na sala deste governo [da Câmara] para o castigar conforme me parecer justo”.⁵⁰⁰

Lembremos que apesar de existir um número considerável de libertos entre o mundo do trabalho fluvial em Recife e Olinda, no final do século XVIII, este era um universo social majoritariamente composto de escravos. E a violência, como demonstrou Silvia Lara Hunold, foi coisa inerente ao sistema escravista brasileiro. Ao estudar a zona rural de Campos dos Goitacases, interior do Rio de Janeiro, entre a segunda metade do século XVIII e a primeira parte do XIX, a autora demonstrou que para as pessoas que viveram naquela sociedade

A experiência do trato com os escravos impunha a necessidade da violência: ela os conservava obedientes, obrigava-os ao trabalho, mantinha-os submissos. Ainda que atenuada ou questionada, ela era parte importante da dominação dos senhores sobre seus escravos no interior das unidades produtivas.⁵⁰¹

Neste quadro, o recurso ao castigo físico – não de maneira indiscriminada, mas um castigo “regrado, medido, com instrumentos próprios e técnicas selecionadas” – era importante não apenas como ferramenta de submissão ao julgo senhorial (como estratégia para “manter o escravo na condição de escravo”), mas também cumpria papel essencial no estabelecimento da disciplina de trabalho necessária ao sucesso da empreitada econômica entre as unidades produtivas da Colônia:

exercício de dominação, instrumento de controle da massa escrava, preventivo de rebeldias, o castigo era também disciplinador. Não só mantinha os escravos na sua condição de escravos, mas também se constituía como meio de organizar o trabalho, de dividi-lo, regulá-lo.⁵⁰²

O “vínculo indissolúvel entre trabalho e castigo” também se verificou na relação estabelecida entre os canoieiros, seus chefes de corporação e as Câmaras Municipais de Recife e Olinda. Pela citada ordem do Senado olindense, a legitimação do apelo à violência física como instrumento de garantia da disciplina necessária à realização dos serviços urbanos partia, inclusive, da própria municipalidade.⁵⁰³ Embora a execução dos castigos coubesse ao chefe da corporação, ela dependia da fiscalização e autorização direta da elite política local: o governador dos canoieiros devia, antes, comunicar à Câmara de “todo aquele que duvidar” da

⁵⁰⁰ Portaria para os donos de canoas de água darem um preto um dia na semana para trabalhar no aterro do Varadouro. Apud ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 136.

⁵⁰¹ LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p. 21.

⁵⁰² LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência. Op. cit. p. 54-55.

⁵⁰³ LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência. Op. cit. p. 55

ordem expressa, para, aí sim, “o castigar conforme me parecer justo”.⁵⁰⁴ Esta ordem evidencia a existência de certa noção de justiça na aplicação de castigos físicos, também verificada por Silvia Hunold nas suas análises de processos judiciais da região de Campo dos Goitacases: em primeiro lugar, mesmo que executado por terceiros, castigar era um direito que competia exclusivamente aos senhores, “uma incumbência necessária da condição senhorial”, por isso, a decisão de punir fisicamente ou não os canoeiros ou ‘pretos de serviço’ que se recusassem a cumprir com os trabalhos ordenados pela autoridade municipal era, em teoria, competência da Câmara e não dos chefes das corporações urbanas.⁵⁰⁵

Em segundo lugar, como defende a autora, a aplicação dos castigos físicos não devia ser desregrada e aleatória, existiam limites costumeiros que impunham certa moderação e cuidado na punição dos escravos. Para ser socialmente aceito e moralmente reconhecido como *justo*, o castigo “não devia ser executado sem motivos e era eminentemente *corretivo*”.⁵⁰⁶ Corretivo num sentido ‘pedagógico’: a Câmara Municipal, nesse sentido, recomendava o castigo ‘conforme lhe parecesse justo’ como meio de incutir no mundo do trabalho urbano local a disciplina e apego à ordem necessária não só ao controle social da escravaria urbana, mas à própria consolidação de serviços públicos essenciais à vida urbana em expansão de Recife e Olinda. Portanto, o recurso ao castigo físico era justo na medida sempre que fossem desrespeitadas as “ordens relativas ao Real Serviço”, que, como prerrogativa da emissão das Cartas Patentes, deveriam ser rigidamente obedecidas pelas corporações urbanas dotadas de seus governadores.

Tudo indica que a violência – em especial, o castigo físico – se tornaria um importante instrumento regulador das hierarquias internas ao mundo do trabalho fluvial em Recife e Olinda. Sua presença na mediação das relações internas entre os ‘oficiais superiores’ (“os sargentos, alferes, tenentes, capitães, majores e coronéis”) e os demais membros da corporação dos canoeiros também foi anotada, em 1836, por Daniel Kidder. Ao descrever os ritos costumeiros observados entre os participantes daquele universo de trabalho, o missionário norte-americano observou que

⁵⁰⁴ Portaria para os donos de canoas de água darem um preto um dia na semana para trabalhar no aterro do Varadouro. Apud ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 136.

⁵⁰⁵ LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p. 61.

⁵⁰⁶ LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência. Op. cit. p. 58-59.

quando [canoeiros] inferiores ou particulares encontram [seus] oficiais superiores, são obrigados a saudá-los com uma, duas, três ou quatro varadas n'água, com o varejão. [Onde] o número de varadas obedece a hierarquia do indivíduo saudado, o qual sempre retribui o cumprimento com uma única varada. A falta de continência é considerada, nessa comunidade aquática, indisciplina sujeita a certas penalidades.⁵⁰⁷

A descrição de Kidder sugere a existência de certo código de comportamento no universo de trabalho dos canoeiros que, embora não inscrito, não oficial, regulava até mesmo o número de varadas n'água a serem dadas como saudação aos 'oficiais superiores' dessa hierarquia militar. Embora não especifique o tipo de "penalidades" relacionadas à dita "falta de continência", a regulação do castigo físico verificada nas ordens expressas pela Câmara Municipal nos permite afirmar que a violência corporal representava certamente um recurso comum e usual para o reforço das relações hierárquicas dessa "comunidade aquática" local. Aliás, como se verá mais à frente, o uso costumeiro de castigos na mediação das relações internas à corporação dos canoeiros do Recife será retomado numa parte crucial da argumentação que a defesa do caixeiro Samuel Kitchen, um dos protagonistas da história de abertura deste capítulo, interpôs contra a acusação de agressões realizadas no canoeiro Antônio.

Embora as Cartas Patentes tivessem uma existência cronológica relativamente curta (1776-1802) sua análise revela aspectos fundamentais da composição social e da relação estabelecida entre os integrantes do mundo do trabalho fluvial e o poder público nas cidades de Recife e Olinda. Alta incidência de libertos, íntima relação com as hierarquias originadas das irmandades religiosas de homens pretos (com um destaque para o rei do Congo), prestação de serviços públicos urbanos, onipresença da violência e dos castigos físicos como instrumento de ordem e disciplina de trabalho nos rios e portos locais: estes aspectos que ressaltam do exame das Cartas Patentes e dos escassos registros relativos à atuação dos governadores de pretos precipitaram características estruturais do mundo do trabalho fluvial recifense durante as primeiras décadas do século XIX.

Além disso, a curta experiência de reconhecimento oficial às hierarquias das corporações de pretos de Recife e Olinda representou capital político importante para os canoeiros (e participantes do mundo do trabalho portuário de maneira geral) na medida em que foi responsável por consolidar certa noção de direito, justiça e de usos costumeiros entre o

⁵⁰⁷ KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. In: MAIOR, Mário Souto. SILVA, Leonardo Dantas. (org.). O Recife: quatro séculos de sua paisagem. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1992. p. 158.

universo social de trabalhadores dos rios e portos locais que, embora de caráter não-oficial (enquanto um conjunto de “crenças não escritas, normas sociológicas e usos asseverados na prática, mas jamais registrados por qualquer regulamento”), influenciou decisivamente a relação estabelecida entre os canoieiros e as instâncias policiais e administrativas criadas após a Independência – num sentido análogo ao verificado por Edward P. Thompson ao analisar a relação estabelecida entre costumes e direito consuetudinário com a legislação oficial nas sociedades rurais inglesas dos séculos XVII e XVIII.⁵⁰⁸

3. 4 O fim das Cartas Patentes, a nova ordem das Capatazias e o levante frustrado de 1814

O reconhecimento oficial aos governadores de pretos durou pouco menos de trinta anos na capitania de Pernambuco. O costume de passar Cartas Patentes aos chefes das corporações urbanas de pretos/as trabalhadores/as foi assumido por três governadores diferentes na capitania: por José César de Menezes, que governou Pernambuco de agosto de 1774 a janeiro de 1787; por Dom Thomas José de Mello, de janeiro de 1787 a dezembro de 1798; e por José Joaquim de Azeredo Cunha, de dezembro de 1798 a agosto de 1802.

Desses três, o governo de José César de Menezes (1774-1787) assumiu destaque especial, não só por ter durado quase treze anos e ter sido o responsável por iniciar a concessão das Cartas Patentes para os governadores de pretos, mas também porque este governador da capitania se envolvera em episódio polêmico, que envolveu autoridades eclesiásticas locais e metropolitanas, em torno das práticas festivas e religiosas das comunidades negras residentes em Recife e em Olinda. O acontecimento em questão foi descrito com grande riqueza documental por José Antônio Gonçalves de Mello em trabalho intitulado *Um governador colonial e as seitas africanas* (publicado no distante ano de 1952); e também por Cláudia Viana Torres, em seu estudo sobre o reinado do Congo em

⁵⁰⁸ Conferir: THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 88; Ver, especialmente: *Costume, lei e direito comum*. p. 86-149.

Pernambuco.⁵⁰⁹ No episódio, ao sair em defesa dos ‘batusques africanos’, José César de Menezes justificara sua posição com base em uma “razão de Estado” que também serve muito bem à explicação da função política das Cartas Patentes e à elucidação de intenções ocultas das autoridades coloniais com a concessão de honras militares a libertos e homens livres de cor em Pernambuco.

Em 1778, o frei Constantino, da Ordem dos Capuchinhos do convento de N. Senhora da Penha do Recife, presenciou a ocorrência de um ‘baile’ nos arrabaldes da cidade, onde um grupo de negros dançava ao som de batusques. Cristão e “homem de gentio ardente e revoltoso” que era, o frei Constantino reagiu com rispidez à celebração: agiu em conjunto com outros capuchinhos e, após “quebrar violentamente camarinhas e instrumentos dos pretos”, pediu à autoridade policial local a prisão de todos os participantes do ritual, no que fora prontamente atendido.⁵¹⁰

Quando comunicado do ocorrido, José César de Menezes, então governador da capitania, encaminhou um ofício à Ouvidoria Geral da Comarca de Olinda (que, na época, abrangia o termo do Recife) pedindo a soltura imediata dos negros. No ofício, avisou ao Ouvidor que “aos ditos pretos lhes tinha concedido licença para fazerem os seus bailes nos arrabaldes dessa vila”; mais à frente, no mesmo documento, Menezes se esforçaria para demonstrar que a permissão à realização dos tais batusques não tinha sido invenção sua, pois se justificava “pelo antiquíssimo costume em que se achavam [os ditos pretos], facultados pelos meus Exmos. antecessores e aprovado por todo o povo desta praça”.⁵¹¹

A postura favorável do governador da capitania à realização dos batusques pelas comunidades negras do Recife e de Olinda deve ter incomodado a Ordem dos Capuchinhos: em 1799, sua atitude foi levada ao conhecimento do Tribunal da Inquisição em Lisboa, presidido na época pelo arcebispo da Lacedomnina, que não hesitou em enviar uma carta a José César de Menezes, pedindo-lhe explicações sobre “a abominável desordem que praticam

⁵⁰⁹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Um governador colonial e suas seitas africanas. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco. Volume 42, p. 41-55; TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. Ver seção “O Estado e o controle dos escravos urbanos”, p. 62-71.

⁵¹⁰ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Um governador colonial e suas seitas africanas. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco. Volume 42. p. 43.

⁵¹¹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Um governador colonial e suas seitas africanas. Op. cit. p. 44; Cláudia Viana Torres afirma que também encontrou uma cópia desse documento no Arquivo Histórico Ultramarino, localizado no LAPEH-UFPE.

nessa capitania de Pernambuco os pretos católicos naturais de Angola e com especialidade os da Costa”⁵¹². Na resposta à carta do Tribunal da Inquisição, César de Menezes traz à vista um interessante argumento: sua postura mais permissiva em relação a algumas práticas festivas dos cativos e libertos de Pernambuco obedecia a certa “razão de Estado”:

Devo dizer a V. Exa. que é custoso proibir o divertimento de uns homens penosamente trabalhados, que nada conservam nas tais danças dos seus Ritos Gentílicos, como falsamente se representou a V. Exa. Pois não é verossímil que estando aqui um bispo, tanto párocos e prelados, e tantos Missionários, com tantos antecessores meus, nenhum deles achasse Razão para se proibirem as tais danças, antes, se fecha os olhos a isso *por uma Razão de Estado*, porque uns homens constituídos em um cativo pesado, desesperariam se não tiverem no Domingo aquele divertimento, e se lançariam a distúrbios mais sensíveis, se lhes não permitissem como sucedeu nos tempos antigos a um dos meus Antecessores [...].⁵¹³

Embora se refira mais diretamente às práticas festivas e religiosas das comunidades negras locais, é bastante sintomático o fato do argumento acima ter partido da mesma autoridade que iniciara, anos antes, a prática de emissão das Cartas Patentes aos governadores de pretos em Pernambuco. Do mesmo modo que fazia ao permitir que os cativos e homens ‘de cor’ de Recife e Olinda realizassem suas danças e batuques, a “razão de Estado” anunciada por José César de Menezes também cabe muito bem à explicação do papel político cumprido pelo reconhecimento oficial dos governadores de pretos durante o último quartel do século XVIII.

Isto pode ser observado em dois pontos (já descritos na seção anterior): em primeiro, as Cartas Patentes também foram artifício importante para que os cativos não “se lançassem em distúrbios mais sensíveis” ao tentar mediar conflitos e incutir a disciplina e ordem interna entre os respectivos grupos de trabalho nas cidades de Recife e Olinda; em segundo, a institucionalização de chefes entre as corporações urbanas de homens e mulheres negras locais também se valia de hierarquias existentes desde “tempos antigos” da capitania, surgidas e consolidadas no mundo social das irmandades religiosas e da corte militar do rei e rainha do Congo (cujos primeiros registros datam, lembremos, de meados do século XVII) – o que, certamente, contribuía para uma maior inserção e reconhecimento dos governadores de pretos entre as comunidades negras das duas cidades. No final do século XVIII, havia, portanto, uma

⁵¹² Carta do Arcebispo da Lacedônia em que pede informações para o Exmo. sr. José César de Menezes, governador de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Caixa 68. apud TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 66.

⁵¹³ MELLO, José Antônio Gonsalves de. Um governador colonial e suas seitas africanas. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco. Volume 42. p. 44.

“razão de Estado” que aconselhava o poder público pernambucano a autorizar manifestações religiosas e referendar as hierarquias internas às comunidades negras estabelecidas no mundo do trabalho urbano local.

Este cenário de maior permissividade e reconhecimento oficial às festas, rituais religiosos e às hierarquias militares das comunidades de escravos/as e livres ‘de cor’ em Recife e Olinda começou a se alterar em 1802. Neste ano, a Metrópole portuguesa passou a produzir provisões régias que proibiam os governadores de capitanias emitirem patentes honoríficas e de referendação “debaixo de qualquer pretexto”.⁵¹⁴ Embora ainda haja algumas Cartas Patentes de 1802 – como a passada em 18 de outubro “ao preto Domingos Machado, governador dos canoieiros por três anos” – depois deste ano foi cessada a sua emissão e, em seu lugar, foi instituído os serviços das capatazias.

Segundo Clara Maria de Araújo, a substituição dos governadores de pretos por capatazes ocorrera, na verdade, de maneira paulatina: o emprego do termo ‘capataz’ fora verificado, inclusive, em algumas Cartas Patentes passadas por José Joaquim de Azeredo Cunha (governador de Pernambuco entre 1798 e 1802) em associação direta ao cargo de governador(a) de pretos: ao “capataz dos pretos marcadores”, em 1796 e 1799; e em 1802, à “governadora ou capataz das pombeiras” e ao “capataz ou governador dos pretos marcadores”.⁵¹⁵ A corporação dos canoieiros também foi atingida pela mudança: em setembro de 1802, ao dar ordem ao “juiz almotacé” da vila do Recife relativa ao conserto em obra do aterro de Afogados, a Câmara Municipal da cidade autorizava o dito juiz a “pedir ao capataz das diversas corporações que há de pretos ganhadores e canoieiros, os [braços] necessários para o trabalho de reparo e reedificação do referido aterro”.⁵¹⁶ Apesar desta associação semântica momentânea entre governador de pretos e capataz, o caráter da substituição dos cargos não era meramente nominal. Ao contrário, buscava privar as corporações de pretos da

⁵¹⁴ APEJE, Correspondência para a Corte, v. 02, fls. 361v-363. Apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 71-72.

⁵¹⁵ ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações. Op. cit. p. 21.

⁵¹⁶ Segundo Maria Ângela de Almeida Souza, os juizes almotacés eram “encarregados de fiscalizar o abastecimento e o preço dos víveres, observar a construção de obras, zelar pela limpeza da vila, entre outros”. In: SOUZA, Maria Ângela de Almeida. Posturas do Recife Imperial. Tese (doutorado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2002. p. 98; Carta dos governadores interinos ao juiz almotacé desta vila, sobre o conserto da ruína do aterro dos Afogados. Recife, 20 de setembro de 1802. Apud ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 22.

escolha de seus representantes (muitos deles, aclamados após eleição entre as próprias comunidades de trabalhadores, como vimos para o caso dos governadores dos canoeiros) através da nomeação de capatazes pelas Câmaras Municipais das duas cidades.

Esta nova fase no tratamento dispensado pelo poder público local às corporações de trabalho urbano em Recife e Olinda teve marco importante na nomeação de Caetano Pinto de Miranda Montenegro, em agosto de 1802, para o posto de capitão-general e governador da capitania de Pernambuco. Para ele, homem profundamente nutrido dos valores modernos ilustrados, em um “país de escravos e de poucas luzes” como era o Brasil, o poder público tinha de reunir esforços para evitar qualquer tipo de “ajuntamentos de pretos”, fosse ele em manifestações religiosas, em cerimônias oficiais, ou em corporações de trabalho urbano.⁵¹⁷ Segundo sua visão, expressa em ofício enviado à Corte em julho de 1810,

[O Brasil] foi povoado por brancos, índios, pretos e mulatos, uns criminosos, outros na maior parte mal-educados, os indígenas tirados das companhias das feras, os africanos embrutecidos pelo cativo e tantos estes, como seus filhos, sem cultura e civilização alguma. Entre gente tal e tão mal morigerada deviam ser frequentes os delitos que atacam a propriedade e segurança pessoal [...].⁵¹⁸

A imagem pintada por Caetano Pinto sobre a sociedade brasileira, especialmente suas ressalvas em relação às populações de escravos, libertos e de seus descendentes, afetou em cheio a existência das Cartas Patentes. Desde o início de seu governo, marcado pela proposição de reformas administrativas e tributárias, ele tornou-se um ferrenho vigilante e repressor das diversas comunidades de homens e mulheres negras residentes em Pernambuco. Sua nomeação ao comando da capitania, assim, apresentou rupturas importantes em relação aos governadores antecessores, de grande impacto para as hierarquias internas ao mundo do trabalho urbano local.⁵¹⁹

⁵¹⁷ Carta ao Doutor Desembargador Ouvidor-Geral e Corregedor desta Comarca sobre os que se acha fazendo artes mágicas como abaixo se declara. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Série Ofícios do Governo, Cód. 14 (1811-1814), p. 58-58v. 19/01/1811. Apud SILVA, Luiz Geraldo. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.) Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – volume I. Ed. USP: Fapesp, São Paulo, 2001. p. 328.

⁵¹⁸ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Série Correspondência para a Corte. Vol. 02, fls. 273-774. Apud TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 73.

⁵¹⁹ Caetano Pinto de Miranda Montenegro também é uma figura famosa na história de Pernambuco porque era ele o governador da capitania quando da eclosão da Insurreição de 1817. Embora suas diversas tentativas de reformas legais, especialmente nos tributos e impostos ligados à atividade comercial, a Coroa portuguesa rejeitou a maioria das sugestões, por representarem maiores gastos públicos. Sobre a atuação política e as características principais de seu governo, ver: LEITE, Glacyra Lazzari. Pernambuco, 1817: estrutura e comportamentos sociais. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988. Ver seção 3.1 – “A organização de um aparelho administrativo”, p. 133-145; TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos

Em 1812, em carta enviada à Corte do Rio de Janeiro comentando uma “patente referendada de capitão-mor de Entradas a José Francisco Fernandes”, Caetano Pinto manifestara de maneira clara sua posição diante do antigo hábito de seus antecessores em conceder patentes militares aos chefes de corporações de escravos e homens livres ‘de cor’ em Recife e Olinda. Segundo Montenegro, a prática de conceder patentes era

ainda um movimento daqueles tempos em que as patentes foram consideradas no Brasil como uma espécie de engenho ou lavra mineral, cujo objeto era só do interesse de quem as dava ou conseguia.

[...] *Todos esses abusos se acham reprovados* pelas Provisões Régias de 24 de março de 1802, em que proibiu aos governadores a passarem patentes honoríficas, de 3 de abril do mesmo ano [de 1802], em que se proibiu a passarem patentes [de] referendação, de 4 do mesmo mês e ano, em que se proibiu multiplicarem-se patentes debaixo de qualquer pretexto, por mais plausível que fosse, e de 27 de novembro do mesmo ano de 1802 [...].

Segundo todas as citadas ordens e todas as Leis de que tenho notícia *eu só conheço três espécies de Patente*: as de Tropa Paga, as de Regimento de Milícia e as dos Corpos de Ordenanças. *Todas as mais me parecem que deveria ser cassadas e Vossa Alteza Real, porém, mandará o que julgar conveniente ao Seu Real Serviço.*⁵²⁰

O dito governador de Pernambuco não ficou apenas na ordem do discurso: ele não só cessou a emissão das Cartas Patentes como, em um dos primeiros atos de seu governo, mandou recolher todas as que haviam sido anteriormente distribuídas.⁵²¹ É significativo que este movimento tenha ocorrido de maneira paralela aos primeiros registros de ‘capatazes’ entre os chefes das corporações de trabalho urbano em Recife e Olinda: embora os dados sobre a existência das capatazias nas duas primeiras décadas dos oitocentos sejam escassos, veremos que a partir da década de 1830 a Câmara Municipal do Recife aprovou um rígido conjunto de leis (através de suas “posturas”) para submeter o mundo do trabalho urbano local ao controle e disciplinamento pela autoridade de capatazes, cuja nomeação, após a Independência, era sem dúvida responsabilidade da municipalidade local.

Alguns acontecimentos ocorridos fora da capitania de Pernambuco entre o final do século XVIII e o início do século XIX nos ajudam a entender melhor estas mudanças na

urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 71-75.

⁵²⁰ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Correspondência para a Corte, v. 02, fls. 361v-363. Apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 71-72.

⁵²¹ SILVA, Luiz Geraldo. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.) Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – volume I. Ed. USP: Fapesp, São Paulo, 2001. p. 328.

relação estabelecida entre o poder público de Recife e Olinda e as comunidades negras envolvidas no mundo do trabalho urbano local. O impacto da insurreição escrava ocorrida na parte ocidental da Ilha de São Domingos no final dos setecentos (em meio à desordem administrativa causada à colônia pela explosão da Revolução Francesa na metrópole), que culminou com a independência do Haiti (1804), representou forte abalo nas estruturas de poder e vigilância de todas as sociedades escravistas das Américas.⁵²² A circulação de informações e pessoas era grande e veloz pelo mundo atlântico escravista e rapidamente as comunidades de cativos e forros no Brasil tiveram acesso às boas novas: a independência haitiana fora proclamada por Dessalines no dia 1 de janeiro de 1804; pois já no ano seguinte, em 1805, o Ouvidor do Crime da cidade do Rio de Janeiro mandava que fossem “arrancados dos peitos de alguns cabras e crioulos forros o ‘retrato de Desalinas, Imperador dos Negros da Ilha de S. Domingos’”. A elite escravista pernambucana também não parece ter ficado imune ao temor de uma revolução negra no Brasil: falando de Recife, em 1817, em meio ao clima de caos e desordem pública causada pela Insurreição Pernambucana, o capitão de fragata José Maria Monteiro anotou que “o exemplo da Ilha de São Domingos é tão horroroso e está ainda tão recente, que ele só será bastante para aterrar os proprietários do continente”.⁵²³

Em relação ao controle e vigilância sobre as crescentes levas de escravos de ganho, libertos e “mestiços” pobres em circulação pelas ruas de Recife e Olinda, a recordação da independência haitiana não era, entretanto, a principal causa do desassossego que afetava as autoridades pernambucanas durante as primeiras décadas do século XIX. Havia outros exemplos históricos com que se preocupar, ainda mais próximos no tempo e espaço que o Haiti. A Bahia, em especial, “cujo exemplo pela sua proximidade pode facilmente atear-se em Pernambuco [como reconheceu o próprio Caetano Pinto, em 1815]”, foi palco de um intenso ciclo de revoltas e conspirações escravas durante a primeira metade dos oitocentos – em que a participação de escravos haussás, de religião muçulmana, assumira grande protagonismo, como demonstrou João José Reis – e isto não deixou de ser percebido (e sentido) pelas autoridades policiais e comunidades negras de Recife e Olinda.⁵²⁴

⁵²² MOTT, Luiz. A escravatura: o propósito de uma representação sobre a El-rei sobre a escravatura no Brasil. In: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n° 14, 1973. p. 127-136.

⁵²³ Apud MOTT, Luiz. A escravatura: o propósito de uma representação sobre a El-rei sobre a escravatura no Brasil. In: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n° 14, 1973. p. 128.

⁵²⁴ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Série Ofícios do Governo, Vol. 14, fls. 159 apud TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 73-74; REIS, João José. Rebelião escrava no Brasil: a

Em maio de 1807, as autoridades baianas agiram rapidamente após serem comunicadas da organização de um levante de africanos haussás em Salvador (para ocorrer num domingo, dia 28 de maio, durante a celebração do feriado de Corpus Christi). A repressão fora organizada por João Saldanha da Gama, o Conde da Ponte, então governador da Bahia, que fora célere e severo no combate aos revoltosos. Como narrou João José Reis,

O conde [da Ponte] agiu tão logo recebera a denúncia de uma conspiração em curso, que tinha como epicentro a casa de um liberto na freguesia da Conceição da Praia, bairro portuário de Salvador. Descobriu-se na ocasião uma sofisticada rede conspirativa espalhada por toda a cidade, com ramificações no Recôncavo dos engenhos, para onde os rebeldes levariam o movimento após a ocupação da capital. Nesta, planejavam fazer jorrar o sangue dos brancos, destruir seus templos, queimar as imagens de santos, e, há fortes indícios, instaurar um governo muçulmano, ou pelo menos anticristão.⁵²⁵

Dois anos depois, em janeiro de 1809, foi a vez do Recôncavo ser palco da rebeldia haussá: após fuga em massa da cidade de Salvador e engenhos próximos, cerca de 300 escravos e libertos fizeram um violento e suicida ataque à vila de Nazaré das Farinhas, área conhecida pela produção de farinha de mandioca, e foram duramente reprimidos pelas forças policiais locais.

A revolta de 1814, irrompida no dia 28 de fevereiro nas imediações da praia e vila de Itapoã, ao norte de Salvador, fora “mais bem-sucedida” do ponto de vista dos levantados e, por isso, deve ter suscitado maiores temores na elite escravista do Brasil.⁵²⁶ Ela começou por um ataque de duzentos rebeldes (de maioria haussá) a armações de pesca de baleia situadas ao norte da capital, passou para a vila de Itapoã e fazendas próximas (onde casas foram incendiadas e moradores mortos), e só parou após uma sangrenta batalha às margens do rio Joanes, a menos de uma légua ao norte da capital. Segundo João José Reis, ao final de tudo, após umas oito ou nove horas de revolta desenfreada, o saldo do violento levante foi de mais de cinquenta mortes entre os revoltosos, e um número variante de vítimas, “quatorze de ambos os sexos” segundo algumas fontes, “cinquenta e tantos”, segundo outras. Entre os principais líderes da revolta estavam indivíduos com clara ascendência muçulmana sobre os demais – como João Malomi (derivação baiana de *málàmi*, clérigo muçulmano em língua haussá) e João Alasam (do árabe *al-Ahsan*, que significa o melhor, o superior, o esplêndido), ambos cativos – e um tal de Francisco Cidade, escravo de ganho que se mostrara o grande

história do Levante dos Malês em 1835. Ed. Brasiliense: 1986. Ver seção “A tradição rebelde: revoltas escravas antes de 1835”, p. 64-86.

⁵²⁵ REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. In: Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 15, n° 28, jan/jun. 2014. p. 77.

⁵²⁶ REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. Op. cit. p. 78.

articulador e angariador de cabeças para a revolta entre Salvador e o litoral norte baiano, que admitira ser “o presidente das danças de sua Nação, protetor e agente delas”.⁵²⁷

Embora os escravos e libertos em Pernambuco não tenham protagonizado nenhuma grande revolta durante a primeira metade do século XIX, as cidades de Recife e Olinda não passariam em branco por essa onda de rebeldia negra do início dos oitocentos. Pouco tempo depois do violento levante no litoral norte de Salvador – ocorrido no final de fevereiro de 1814 – as autoridades pernambucanas também seriam obrigadas a agir com rapidez e força. No dia 27 de maio de 1814, uma sexta-feira, correu “um rumor geral por esta vila [do Recife] de que os pretos se levantar[iam] no dia 29 [de maio], Domingo do Espírito Santo”.⁵²⁸ Caetano Pinto de Miranda Montenegro fora bastante eficiente na repressão: logo que soube do boato, mandou fazer buscas ao longo da sexta, 27 de maio, e do sábado, em casas e localidades suspeitas de “ajuntamento”, prendeu possíveis revoltosos, encontrou armas, pólvora e munição.⁵²⁹ Como comunicou o governador da capitania em carta expedida ao Marquês de Aguiar (ministro do príncipe regente D. João), em agosto de 1814,

No dia 29 de maio [de 1814, no domingo] espalhou-se um boato de que os pretos meditavam um levante no dia do Espírito Santo e posto que os indícios se desvaneciam à medida que eram examinados, foi tão grande o susto com os próximos exemplos da Bahia e as vozes que o causavam foram tanto nos ouvidos dos escravos, que eu não podia deixar de tomar algumas medidas para tranquilizar os ânimos assustados e para fazer conhecer aos mesmos escravos o pronto castigo, que a achariam se meditassem alguma coisa.⁵³⁰

⁵²⁷ REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. Op. cit. p. 80-84.

⁵²⁸ Esta revolta já foi abordada anteriormente em outros trabalhos: TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. Ver seção “Governo intolerante, escravos rebeldes. Será?”, p. 75-81; ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. Ver seção “O levante de 1814”, p. 44-56; SILVA, Luiz Geraldo. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.) Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – volume I. Ed. USP: Fapesp, São Paulo, 2001; Mencionada rapidamente em CARVALHO, Marcus J. M. de. Rumores e rebeliões: estratégias de resistência escrava no Recife, 1817-1848. In: Tempo, vol. 3 – n° 6, dezembro de 1998. O trabalho da Cláudia Viana Torres, contudo, foi o mais valioso de todos pois publicou, em seu apêndice, a transcrição do ofício remetido pelo então governador da capitania de Pernambuco, Caetano Montenegro, à Ouvidoria Geral da Comarca, narrando o acontecimento e trazendo uma relação de todos os cativos e libertos presos na ocasião. Foi com base neste documento que foram elaborados os parágrafos seguintes.

⁵²⁹ Carta ao sr. Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca [de Pernambuco] sobre os pretos que se queria levantar. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE). Série Ofícios do Governo. Cód. 15, f. 21-21v, 1 de junho de 1814. Apud TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos. Op. cit. Anexos.

⁵³⁰ Ofício ao Marquês de Aguiar. APEJE, Série Correspondências para a Corte, n° 19, Cód. 16, fl. 104. 13 de agosto de 1814. Apud SILVA, Luiz Geraldo. Da festa à sedição. Op. cit. p. 328-329.

Percebe-se pelo ofício acima que a proximidade dos exemplos da Bahia deixava alerta as autoridades para, ao menor sinal de rebeldia cativa, agir com rapidez na repressão. E foi o que fez Caetano Montenegro: ao todo, foram presas dezoito pessoas, nove libertos, nove cativos. Os revoltosos eram todos homens, à exceção de Mariana, “preta forra, moradora nos Afogados” que, provavelmente, costumava trabalhar como vendedora ambulante pelas ruas da cidade. Mariana fora denunciada pelo “mestre pedreiro Mathias Moreira” que, na noite do dia 28, quando comprava-lhe “dez réis de banana”, ouviu-a dizer a “outras pretas que não conheceu” que “os brancos eram maus e porque não deitava fora a pólvora e o chumbo que tinha em casa de Fulano de tal”.

Ao oficiar sobre o fato para o Ouvidor Geral da comarca de Pernambuco, Caetano Pinto de Miranda Montenegro remeteu uma relação completa dos levantados presos, qualificando os suspeitos e discriminando os motivos e o contexto em que foram efetivadas as prisões.⁵³¹ Este documento se mostra de grande valia, pois revela não só as redes de sociabilidade clandestinas acionadas na ocasião, mas também demonstra uma presença relevante de integrantes das hierarquias internas do mundo do trabalho urbano em Recife e Olinda na organização do levante em 1814. Embora não houvesse nenhum canoeiro declarado na documentação, um dos presos da relação foi Domingos do Carmo, “preto forro, denominado Rei dos Congos e de todas as nações da Guiné”. A causa de sua prisão traz um dado fundamental: Domingos fora preso por causa de um “requerimento que lhe achou ao Governo em que [Domingos] representava algumas desordens de outros capatazes e que, no caso de se não dar procedência, haveria um levante”.⁵³²

O documento não deixa claro se foi através do requerimento apresentado por Domingos Machado ao governador da capitania, ou se por outras vias, que as autoridades locais foram informadas sobre a organização da revolta para o domingo, dia 29 de maio. Nos dias que antecederam o domingo de Espírito Santo, alguns cativos tiveram atitudes suspeitas que, certamente, contribuíram para aumentar os receios do poder público local: o escravo Joaquim havia “friamente comprado uma espingarda ao caixeiro João Muniz no dia 20 de

⁵³¹ Ver: Carta ao Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca sobre os pretos. Apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. Ver “Apêndice”, p. 95-100.

⁵³² Carta ao Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca sobre os pretos. Relação dos pretos que tem sido presos em consequência das e rumor geral de que se derramou nesta Villa no dia 27 do mês próximo passado, de que eles meditavam fazer um levante no domingo 29 de maio, dia do Espírito Santo. apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos. Op. cit.

maio”; o escravo Francisco fora preso porque “poucos dias antes pretendeu muito encarecidamente e em particular comprar um barril de pólvora ao negociante Domingos Rodrigues do Passo, o qual não lhe vendeu”; o escravo João, de nação Cassange, foi preso próximo à freguesia de Afogados, pois foi visto “ir dizendo pela rua do Motocolombó [...] que os pretos se levantariam e que ele haverá de dar também sua pancadinha”.⁵³³

De toda forma, a informação retirada do requerimento apresentado por Domingos Machado é muito relevante, pois sugere como principal motivo da revolta “algumas desordenas de outros capatazes”. Inserida no ambiente de mudanças introduzidas pela administração de Caetano Pinto Montenegro no controle das corporações de trabalho urbano em Recife e Olinda, ela denota um ambiente de insubordinação entre as comunidades negras de Recife e Olinda, que pode ser muito bem relacionado à recente supressão das Cartas Patentes e a um conseqüente desmantelamento, ou desequilíbrio, entre as hierarquias internas das corporações de trabalho urbano locais. É curioso que embora a autoridade local não tenha reconhecido o caráter oficial da posição do tal Domingos Machado – “denominado rei do Congo e todas as nações da Guiné” – ele tenha atuado conforme os antigos papéis cumpridos pelos governadores, e pelo próprio rei do Congo, durante o final do século XVIII: ao primeiro sinal de indisciplina entre seus subordinados, correria ao aviso do governador da capitania. Caetano Montenegro, rígido que fora na repressão, e mesmo tendo o dito rei do Congo aparentemente cumprido “as ordens relativas ao Real Serviço” que lhes eram anteriormente delegadas pelas Cartas Patentes, não perdoara Domingos, que também fora preso junto aos rebeldes e tomado como um dos “cabeças” do possível levante.

Outras informações constantes da relação enviada pelo governador de Pernambuco à Ouvidoria Geral da comarca reforçam esta posição de liderança do liberto Domingos Machado, bem como atestam a continuidade das tradições festivas ligadas à coroação do rei do Congo (e, muito provavelmente, também de sua corte de oficiais militares) após o fim da existência oficial das Cartas Patentes. Entre os indivíduos presos na sexta-feira, 27 de maio, estavam Joaquim da Cunha e Estanislau Dias, ambos “pretos forros” e moradores na rua do Mundo Novo, freguesia da Boa Vista. Com Joaquim da Cunha foram apreendidos “uma espingarda, dois feichos, dois chucos [pequena lança de madeira, com uma ponta de metal],

⁵³³ Carta ao Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca sobre os pretos. Relação dos pretos que tem sido presos em consequência das e rumor geral de que se derramou nesta Villa no dia 27 do mês próximo passado, de que eles meditavam fazer um levante no domingo 29 de maio, dia do Espírito Santo. apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos. Op. cit. Anexos.

duas verrumas grandes [arma de punho e com uma ponta de metal], e um pouco de pólvora”. Na casa de Estanislau Dias, os objetos apresados eram de natureza distinta, mas de significado importante para a análise das sociabilidades entre as comunidades negras de Recife e Olinda:

Foi-lhe achado uma caixa de madeira que [Estanislau] referiu pertencer ao preto Domingos [Machado, o rei do Congo], em dinheiro de ouro dois contos trezentos e setenta e dos mil réis, em dinheiro de prata cento e sessenta e cinco mil réis, em dinheiro de cobre doze mil seiscentos e quarenta réis. Achou-se lhe mais na referida caixa duas peças e meia de paninho, um pedaço de cordão de ouro, um anel, tudo do mesmo metal, e mais três colheres de prata.⁵³⁴

A apreensão das armas e da quantia de dinheiro acima indicava a existência de uma organização prévia do levante, muito provavelmente, fruto da reunião e dos contatos acionados pelas redes de sociabilidade firmadas entre escravos de ganho e libertos em circulação cotidiana pelas ruas da cidade. Na mesma caixa, junto ao dinheiro reunido, também estavam um cordão e um anel de ouro e “mais três colheres de prata”: aqui, duas interpretações possíveis, ou estas joias faziam parte das economias reunidas pelos rebeldes para utilizar no levante em caso de necessidade; ou podiam compor a indumentária trajada pelo rei do Congo em suas cerimônias públicas de coroação e desfile. Independente disso, o fato das joias e do valor monetário (que, pelo que se subentende da documentação, seria mesmo utilizado na revolta) estarem concentrados em “uma caixa de madeira” cujo dono intitulava-se “rei do Congo e de todas as nações da Guiné” é pleno de significado e pode sugerir, à luz da presente exposição, certo protagonismo entre os chefes das hierarquias militares das comunidades negras locais na organização do levante.

O rei do Congo, aliás, não foi o único indivíduo dotado de título hierárquico identificado entre os rebeldes. O “preto forro” Joaquim Barbosa, “capitão dos ganhadores” do Recife, foi preso por “ser suspeita a sua conduta”. O dito chefe dos carregadores devia ser um homem de grande força física e devia estar mesmo envolvido no plano clandestino: assim que foi requisitada sua presença às autoridades locais, decidiu resistir à prisão, do que resultou ser conduzido para a cadeia “por se achar sangrando, [por causa] de um remédio de prevenção em consequência de uma efervescência de sangue entre o mesmo preto e o oficial que o prendeu”. Posição mais importante na organização do levante foi assumida por João Maranhão, “escravo, de nação Benguela e morador na povoação dos Afogados”. As autoridades locais

⁵³⁴ Carta ao Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca sobre os pretos. Relação dos pretos que tem sido presos em consequência das e rumor geral de que se derramou nesta Villa no dia 27 do mês próximo passado, de que eles meditavam fazer um levante no domingo 29 de maio, dia do Espírito Santo. apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos. Op. cit. Anexos.

suspeitavam que João Maranhão, “denominando-se Capitão-mor dos capineiros”, “seria um dos cabeças do motim” pelo fato de “dizerem que ele solicitava também outros pretos para o mesmo fim [de insurreição] na referida povoação de Afogados” ou, em outras palavras, porque, pelo depoimento dos levantados, tinha sido o Capitão-mor dos capineiros um dos principais responsáveis por angariar e organizar os revoltosos para o levante naquele domingo do mês de maio de 1814.

A íntima ligação entre as tradições festivas das irmandades religiosas de homens pretos em Recife e Olinda (das quais partia a figura do rei do Congo), suas cortes de oficiais militares – entre as quais se incluíam alguns dos governadores de corporações e nações – e a rebelião abortada de 1814 se verificou até mesmo na escolha do dia 29 de maio, um domingo, feriado de *Corpus Christi*, como data de início da rebelião. Até aí, nada de extraordinário: como demonstrou João José Reis, os domingos, feriados e dias santos eram comumente selecionados como datas para levante de escravos (não só na Bahia, mas no mundo atlântico de maneira geral) pela maior liberdade de circulação e menor vigilância sobre as comunidades de cativos e libertos durante esses dias de folga.⁵³⁵ Mas um dos indivíduos presos, o “preto forro” João Nunes Barbosa, foi tido como suspeito de participação no levante justamente “por ser o que figurava em primeiro lugar em um requerimento em que ele com outros meninos pediam licença para fazerem um brinco pelas ruas no dia de Espírito Santo”.⁵³⁶ Ou seja: as comunidades negras católicas pretendiam mesmo realizar uma de suas procissões públicas por ocasião do feriado de *Corpus Christi*, dia 29 de maio, e tinham, inclusive, entrado com pedido junto ao governo da capitania para autorização da cerimônia (que, ao que tudo indica, fora rejeitado pela autoridade local). Na interpretação da autoridade local, havia uma conexão íntima entre os dois episódios, a eclosão do levante e a festa da irmandade, e fora isto, assim, que justificara a prisão de João Nunes Barbosa.

A coincidência entre a data marcada para a procissão de *Corpus Christi* e o início do levante de 1814, aliada à manifesta participação assumida na organização do movimento pelo “rei do Congo e de todas as nações da Guiné”, pelo “capitão dos ganhadores” e pelo “capitão-mor dos capineiros”, indicam que muitos dos oficiais militares negros integrantes das

⁵³⁵ REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986. p. 87.

⁵³⁶ Carta ao Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca sobre os pretos. Relação dos pretos que tem sido presos em consequência das e rumor geral de que se derramou nesta Villa no dia 27 do mês próximo passado, de que eles meditavam fazer um levante no domingo 29 de maio, dia do Espírito Santo. apud TORRES, Cláudia Viana. *Um reinado de negros em um estado de brancos*. Op. cit. Anexos.

hierarquias das irmandades religiosas de homens pretos estavam cientes dos planos de insurreição. Caso contrário, seria muita inocência marcar o início da revolta justamente numa data em que vários oficiais militares saíam em cortejo pelas ruas da cidade (e que, pela natureza de seus cargos, estavam tradicionalmente comprometidos com a manutenção da ordem pública). Sem dúvida, a posição de liderança assumida por estes oficiais no mundo do trabalho urbano de Recife e Olinda facilitava a mobilização de revoltosos e a articulação clandestina de possíveis levantes: os canais que normalmente serviam à disciplina podiam rapidamente se converter em redes de rebeldia. Há de se considerar, também, que nem todos os indivíduos envolvidos na conspiração foram presos: não é razoável supor que dezessete homens e uma mulher pretendessem tomar, sozinhos, Olinda e a capital pernambucana, de maneira que deveriam existir revoltosos que escaparam da repressão, entre estes, quem sabe, outros chefes de corporações (alguns canoieiros, quem sabe?). A questão que fica em aberto, entretanto, é se a revolta fora desencadeada justamente pela proibição imposta pelo governo da capitania à realização da dita procissão de *Corpus Christi*, ou, numa outra possibilidade, se a realização da festa pública pelas comunidades negras católicas locais seria apenas um artifício para fazer explodir mais facilmente a rebelião.

A conexão direta entre as hierarquias militares das nações e corporações de trabalho urbano e as redes de sociabilidades das irmandades de homens pretos em Recife e Olinda ficou evidente na própria posição adotada pelo poder público local frente à realização das ditas procissões após os rumores de rebelião em 1814. Uma troca de correspondência de Caetano Pinto Montenegro com o Desembargador e Ouvidor Geral da Comarca de Pernambuco, no final de 1815, é bastante elucidativa neste ponto. Na ocasião, ao ficar sabendo que

os irmãos de Nossa Senhora do Rosário [dos homens pretos] pediram para saírem na madrugada do dia 17 para 18 de dezembro [de 1815] com a bandeira da Santa pelas ruas da cidade, acompanhados [...] com toques de instrumentos, zabumbas, clarinetas e fogos de ar

e que o Ouvidor Geral (que estava há apenas quatro meses no cargo), à despeito dos recentes acontecimentos, havia autorizado a procissão, o então governador da capitania recomendou à autoridade judiciária local “a maior cautela em conceder estas licenças, [em virtude do] exemplo da capitania da Bahia, cujo incêndio pela sua proximidade pode facilmente atear-se em Pernambuco, [e também] à vista do desassossego que tivemos aqui no passado”.⁵³⁷

⁵³⁷ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Série Ofícios do Governo. Cód. 14. f. 159. Apud TORRES, Cláudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em

Convém lembrar, aqui, que era justamente na Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos que se verificou o antigo costume de eleger reis e rainhas do Congo entre seus confrades e que, muito provavelmente, estas autoridades negras participariam desse desfile de 1815.

A Ouvidoria Geral de Pernambuco parece não ter concordado com a repreensão feita por Caetano Pinto Montenegro. Embora não tenhamos tido acesso à resposta do Ouvidor, a autoridade judiciária local parece ter acusado o governador da capitania de uma preocupação, ou cautela, exagerada com a realização dos batuques e desfiles públicos das comunidades negras locais. Publicamos abaixo, quase na íntegra, a resposta do governador:

Recebi seu ofício [...], cujas reflexões seriam justas se o meu receio fosse só o exemplo da Bahia, e se eu proibisse absolutamente todos os brincos e bailes de escravos, quando só recomendei grande cautela e circunspeção nos seus ajuntamentos, principalmente de noite.

As teorias devem acompanhar-se aos fatos e não os fatos as teorias. Vmce. está em Pernambuco há quatro meses; eu governo a capitania de onze para doze anos e devo por consequência conhecer melhor a insubordinação e falta de respeito dos pretos de Recife e Olinda. Os da Bahia, por serem oriundos de nações guerreiras [os haussás], talvez não tivessem Reis e Governadores, que, por suas Cartas Patentes, nomeassem Secretários de Estado, Generais, Tenentes-Generais, Marechais, Brigadeiros, Coronéis e todos os mais postos militares. Pois tudo isso havia em Pernambuco: os tratamentos de Majestade, Excelência e Senhoria vagavam, tal era o desaforo a que os deixavam chegar.

Trabalho há muito tempo em destruir os erros e abusos que os outros inçaram a zombaria, vendo-os introduzir e arriscar. Tendo recolhido muito destas negras patentes, muitas vezes repreendido ou ameaçado, mas somente desde o ano passado vejo os pretos mais submissos, depois que eles viram também as prontas medidas que se tomavam no caso de meditarem alguma desordem. Cumpre, pois, desenganalos de todos e arrancar pela raiz os sobreditos abusos. Cumpre acostamá-los por algum tempo a maior sujeição [...].⁵³⁸

Na resposta à Ouvidoria, Caetano Montenegro não só se mostrou ciente dos recentes acontecimentos na Bahia (dos quais sabia, inclusive, das origens guerreiras dos principais líderes das rebeliões escravas baianas, coisa que a historiografia viria comprovar posteriormente).⁵³⁹ Também demonstrou que sua intransigência com os “ajuntamentos de

Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 74.

⁵³⁸ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE-PE), Série Ofícios do Governo. Cód. 14, f. 160-161v, 24 de dezembro de 1815. Apud TORRES, Claudia Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (mestrado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1997. p. 74-75.

⁵³⁹ REIS, João José. Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986.

pretos” em Pernambuco fundava-se em certo conhecimento de causa, fruto de longos anos de estadia e governo na capitania.

O principal fator para “a insubordinação e falta de respeito dos pretos de Recife e Olinda” apontado pelo governador da capitania foi justamente a existência de toda uma hierarquia de postos militares entre as comunidades negras locais, com “Reis e Governadores”, que, “por suas Cartas Patentes”, nomeavam “Secretários de Estado, Gerais, Tenentes-gerais, Marechais, Brigadeiros, Coronéis e todos os mais postos militares” e, ainda por cima, tratavam-se de “majestade, excelência e senhoria”. Isto é um fato relevante, afinal, estes cargos foram introduzidos nos esquemas da administração colonial como instrumento de aumento do controle sobre os escravos e libertos em circulação pelos centros urbanos. Na visão de Caetano Montenegro, ao contrário, sua existência era um verdadeiro “desaforo”: a distribuição dessas “negras patentes” representava um dos grandes “erros e abusos” tomados por seus antecessores, que teriam lançado a autoridade local à “zombaria”, e contra os quais ele lutava arduamente durante seu governo. As recomendações de “grande cautela e circunspeção” à concessão de licenças para as procissões religiosas, assim, denotam certa coincidência entre os cargos hierárquicos festejados pelas irmandades católicas de homens pretos e as hierarquias militares do mundo do trabalho urbano em Pernambuco: ao recomendar cuidado na autorização das festas, portanto, o governador também pretendia evitar possíveis rebeliões (que poderiam contar com a perigosa participação destas autoridades negras).

O comunicado anterior expressa de maneira clara o ambiente de mudanças verificado entre o final dos setecentos e a primeira metade dos oitocentos na relação do poder público pernambucano com os escravos de ganho, libertos e homens livres “de cor” reunidos nas corporações de trabalho urbano em Recife e Olinda. Se comparada a postura de Caetano Montenegro à do governador José César de Menezes (1774-1787), veremos que a emissão das Cartas Patentes e o reconhecimento ao direito de manifestação religiosa das comunidades negras locais, em pouco tempo, converter-se-iam de “razão de Estado” – sob o argumento de evitar que “homens constituídos em um cativo pesado se lançassem em distúrbios mais sensíveis” – a sinal de “zombaria”, de “erros e abusos”, que deveriam ser desenganados e “arrancados pela raiz” (e, aí, a revolta frustrada de 1814 certamente tivera papel decisivo).

Além disso, o episódio revela que as comunidades de escravos, libertos e homens livres de cor percebiam claramente as restrições e proibições impostas pelo governo de

Caetano Pinto Montenegro às costumeiras maneiras de suas comunidades urbanas se organizarem no mundo do trabalho e de realizarem suas manifestações religiosas. A forte participação de oficiais paramilitares negros na organização da revolta, somada ao comunicado, em tom de ameaça, atribuído ao rei do Congo – relativo às “desordens de outros capatazes” – nos permite apontar como um dos principais motivos para o levante de 1814 o desequilíbrio causado pelo recolhimento das Cartas Patentes nas relações entre as diversas corporações e nações de pretos/as trabalhadores das cidades de Recife e Olinda. O episódio, entretanto, representou mais que simplesmente um “levante de capatazes”, como defendeu Clara Maria de Araújo em sua interpretação da revolta.⁵⁴⁰

Além das hierarquias internas ao mundo do trabalho urbano, também estavam em jogo as próprias tradições festivas e religiosas das comunidades negras católicas de Recife e Olinda: após 1814, as suspeitas das autoridades locais com “os brincos e bailes de escravos” validaram-se de uma experiência concreta para justificar “cautela e grande circunspeção” a qualquer tipo de “ajuntamento de pretos”. Lembremos, também, que o “preto forro” João Nunes Barbosa fora preso pelo simples motivo de constar entre os requerentes de uma licença para “um brinco” no citado domingo de *Corpus Christi*. O direito à festa pública estava, de fato, ameaçado para os homens e mulheres negros em Pernambuco.

Podemos dizer, assim, que havia uma motivação dupla na tentativa de levante de 1814: de um lado, o desmonte, ou desajuste, de costumeiros arranjos de poder e disciplina entre as comunidades negras locais (arranjos que tinham se consolidado e assumido caráter oficial justamente pela distribuição das Cartas Patentes); de outro, as crescentes restrições às suas manifestações religiosas (como ficou evidente pela troca de ofícios entre o governador da capitania e o Ouvidor Geral de comarca). Também foi este sentido duplo atribuído por Luiz Geraldo Silva em sua análise sobre o episódio: embora tenha dado maior ênfase ao caráter festivo assumido pelas hierarquias militares negras em Recife e Olinda, o autor defendeu que, durante a administração de Caetano Pinto de Montenegro, os chefes das corporações de trabalho urbano local movimentaram-se rapidamente entre “a festa e a sedição” e, para o autor,

O sentido da narrativa do levante [de 1814] era claro: procurava-se restaurar as hierarquias étnicas e profissionais antes existentes e de retomar os rituais, as festas e sociabilidades que elas ensejavam. Em suma, tratava-se de um movimento voltado

⁵⁴⁰ ARAUJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007. p. 48.

menos para a construção de uma nova sociedade no futuro e mais para a restauração de formas sociais do passado.⁵⁴¹

Ao buscar reestabelecer, via insurreição, formas de sociabilidade e de organização profissional do final do século XVIII (oficialmente reconhecidas através da emissão das Cartas Patentes), as comunidades formadas por escravos de ganho, libertos e homens livres pobres “de cor” – entre as quais se incluíam os canoieiros e seus ‘oficiais superiores’ – ressaltavam a importância assumida por essas redes de sociabilidade e poder na organização e regulação do mundo do trabalho urbano de Recife e Olinda. Assim como as classes populares da Inglaterra do século XVIII (cujos “motins da fome” [os *food riots*] foram estudados por Edward P. Thompson no clássico *Costumes em Comum*), os rebeldes de 1814 pareciam agir imbuídos da crença de que “estavam defendendo direitos ou costumes tradicionais e de que, em geral, tinham o apoio do consenso mais amplo da comunidade”.⁵⁴² Se havia, portanto, alguma espécie de “economia moral” entre o mundo do trabalho urbano local – no sentido cunhado por Thompson de “uma visão consistente tradicional das normas e obrigações sociais, das funções econômicas peculiares a vários grupos na comunidade” – a existência de hierarquias que mediassem as relações travadas entre os respectivos grupos étnicos e profissionais, de um lado, e, de outro, o trato das autoridades locais com os indivíduos empregados em serviços diversos da cidade, era certamente um ponto importante para a ausência de conflitos e a manutenção da ordem pública nestes espaços.⁵⁴³

Os governadores de pretos e seus oficiais militares adjacentes foram, portanto, muito mais que “intermediários da ordem” em seus respectivos grupos de trabalho. A tentativa frustrada de levante em 1814 é prova viva do fato: os chefes de corporações e nações centralizavam importantes redes de sociabilidades festivas, religiosas e laborais que, sempre que necessário, poderiam servir como canais de insurreição e/ou como instrumento de proteção e garantia dos interesses das comunidades negras locais. Isto também foi percebido pelo poder público em Pernambuco: após a Independência, o não reconhecimento das autoridades locais às hierarquias militares negras se concretizaria – a partir das posturas das Câmaras Municipais de Recife e Olinda – pela instituição do regime de capatazias como

⁵⁴¹ SILVA, Luiz Geraldo. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.) Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – volume I. Ed. USP: Fapesp, São Paulo, 2001. p. 330.

⁵⁴² THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

⁵⁴³ Ver: THOMPSON, E. P. A economia moral da multidão inglesa do século XVIII. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum*. Op. cit. p. 152.

instrumento de controle e manutenção da ordem pública e disciplina entre os trabalhadores ocupados em ofícios urbanos nas duas cidades. Os capatazes, por sua vez, eram indivíduos nomeados pelas Câmaras Municipais cujos papéis estavam, em teoria, direta e exclusivamente ligados ao exercício da polícia municipal que, como veremos, foi uma das poucas responsabilidades assumidas pela municipalidade no novo ordenamento jurídico instituído pela constituição imperial de 1824.⁵⁴⁴

A importância assumida pelas hierarquias profissionais e étnicas na mediação das relações internas e externas das comunidades negras de Recife e Olinda fez com que na primeira metade do século XIX, mesmo após o recolhimento das Cartas Patentes e o aumento da repressão sobre suas festas públicas e manifestações religiosas, elas continuassem coexistindo lado a lado à instituição das capatazias das Câmaras Municipais. Pelo menos, é o que se sugere pela narrativa do levante de 1814 e pela história contada na abertura deste capítulo (e suas enigmáticas testemunhas). A tradição de escolha de reis do Congo, do mesmo modo, permaneceria ativa em Pernambuco até pelo menos o final da década de 1840: em setembro de 1848, o então Chefe de Polícia da província, o dr. Antônio Henrique de Miranda, fazendo referência a “um antigo costume desta cidade”, confirmaria a nomeação do “preto liberto Antônio D’Oliveira” para o cargo de “rei de Congo dos pretos desta cidade [do Recife]”.⁵⁴⁵

O alargamento dos papéis sociais, econômicos e políticos atribuídos aos governadores de nações e corporações de pretos – tarefa realizada mediante a atuação e o convívio diário de escravos de ganho, libertos e homens livres pobres no hierárquico mundo do trabalho urbano local – repercutiu diretamente no caráter da autoridade assumida pelos capatazes entre as comunidades negras de Recife e Olinda. Embora todo o esforço da municipalidade local durante os oitocentos, as posturas da Câmara Municipal estabeleciam apenas os limites e margens de atuação que seriam toleradas pela autoridade local às práticas de trabalho e usos costumeiros da autoridade recém-criada do capataz e os respectivos grupos de trabalhadores a

⁵⁴⁴ SOUZA, Maria Ângela de Almeida. Posturas do Recife Imperial. Tese (doutorado) do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, 2002, p. 116.

⁵⁴⁵ O responsável por localizar pioneiramente a rara informação foi Leonardo Dantas Silva (constante numa “publicação a pedido” do Diário de Pernambuco), no prefácio de abertura do livro “Maracatus do Recife”, do maestro e etnomusicólogo César Guerra-Peixe. Marcelo Mac Cord, mais tarde, analisou com destreza o registro e produziu, a partir do estudo de documentação da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos de Santo Antônio, o trabalho mais completo até agora sobre os significados da permanência do reinado do Congo na província de Pernambuco durante o século XIX. MAC CORD, Marcelo. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio: alianças e conflitos na história social do Recife (1848-1872). Dissertação (mestrado) – UNICAMP: Campinas, 2001; Ver também: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Diário de Pernambuco, quinta-feira, 20 de setembro de 1848. p. 2.

ele subordinados. Como se munia de uma autoridade eminente laica, “não religiosa ou mágica”, faltava-lhes força suficiente para substituir toda uma hierarquia de cargos e funções que, por também estar profundamente interligada às tradições simbólico-festivas das comunidades negras católicas de Recife e Olinda, oferecia grande resistência a inovações.⁵⁴⁶

Se, em teoria, o capataz tinha suas funções circunscritas à manutenção da disciplina e do controle sobre os cativos e libertos empregados em serviços urbanos na província de Pernambuco, veremos que, ao nível real da experiência histórica, os capatazes assumiram usos sociais diversos que, por vezes, os fizeram assumir papel de liderança e mediação importante para os trabalhadores locais, na resolução de conflitos internos, na intermediação das demandas e interesses das corporações com o poder público e na defesa (e punição) de seus subordinados, sempre que fosse necessário. Um fato curioso é que após essa tentativa de levante em 1814 não há mais nenhum registro que demonstre o envolvimento de capatazes, governadores ou qualquer outro oficial militar destas hierarquias negras em qualquer outro movimento rebelde nas cidades de Recife e Olinda. Embora esta ausência de outros levantes possa sugerir, como quisera Caetano Montenegro, simplesmente “uma maior submissão dos pretos”, defendo que a experiência histórica de maio de 1814 serviu muito bem às comunidades negras locais para demonstrar sua força e potencial de rebeldia: inserida na memória da elite política local, ela alargou as margens de negociação de escravos, libertos e homens livres pobres “de cor” frente ao desígnio civilizador das Câmaras Municipais. Nos oitocentos, assim, a resistência destes homens tornar-se-ia “mais rabugenta que vibrante”.⁵⁴⁷

⁵⁴⁶ Aqui, uma referência clara ao argumento utilizado por Thompson em sua análise sobre a relação entre lei e cultura popular plebeia na Inglaterra do século XVIII. “A hegemonia suprema da *gentry* pode definir os limites dentro dos quais a cultura plebeia tem liberdade para atuar e crescer; mas como essa hegemonia é laica, e não religiosa ou mágica, pouco pode fazer para determinar o caráter dessa cultura plebeia. Os instrumentos e imagens de controle de que se utiliza não são os da Igreja ou do carisma monárquico, mas aqueles proporcionados pela lei. Todavia a lei não cria irmandades pias nas cidades nem extrai confissão dos pecadores, seus súditos não precisam desfiar rosários nem fazer peregrinações a santuários. [...] A lei pode estabelecer os limites tolerados pelos governantes; porém, na Inglaterra do século XVIII, ela não penetra nos lares rurais, não aparece nas preces das viúvas, não decora as paredes com ícones, nem dá forma à perspectiva de vida de cada um”. THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 19.

⁵⁴⁷ Ver: THOMPSON, E. P. *Costume, lei e direito comum*. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum*. Op. cit. p. 99.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Recife cresceu sobre uma planície aluvional flúvio-marinha formada pelo encontro dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipiú com as águas do oceano Atlântico. Profundamente marcado pela presença dos cortes fluviais e pelo movimento de vai-e-vem das marés, o espaço físico local também se muniu de outra estrutura fundamental, que deu inclusive nome à futura capital pernambucana: uma cadeia de arrecifes, correndo paralela à costa, que conformava a existência de um ancoradouro natural colado ao continente e protegido das ondas e ventanias do mar aberto. Juntos, os rios e o porto impuseram grande especificidade ao desenvolvimento histórico local: a soberania das águas salobras obrigou o núcleo central da cidade a se desenvolver em cima de ilhas de areia e lama, nas desembocaduras dos rios locais, e, por consequência, conferiu relevância fundamental ao trabalho fluvial e portuário para a reprodução de toda a vida social e econômica em Pernambuco durante os séculos XVI, XVII, XVIII e XIX.

Foi também em função das facilidades oferecidas pelos rios Capibaribe e Beberibe que se instalaram em suas beiradas os primeiros complexos produtores de cana-de-açúcar em Pernambuco. Particularmente importante para as necessidades de escoamento da produção açucareira do interior, a hidrografia pernambucana propiciou não só solos férteis em suas áreas de margens e várzeas úmidas, mas garantiu a própria viabilidade econômica da empresa canavieira ao propiciar vias naturais de comunicação entre os engenhos e plantações do interior, o porto do Recife e os mercados consumidores europeus. Diante de um cenário de grande escassez de caminhos terrestres, a “civilização do açúcar” foi, assim, a primeira a descobrir a importância dos caminhos fluviais para as trocas culturais e comerciais em território pernambucano.

Se a condição de entreposto comercial e portuário de Recife afirmou-se desde o final dos quinhentos, foi durante o século XVII, a partir do surto de urbanização promovido pela administração holandesa da Companhia das Índias Ocidentais (1630-1654) – especialmente o conjunto de reformas e aterros realizados na então ilha de Antônio Vaz – que se concretizou na antiga “ribeira marinha dos Arrecifes” uma vocação essencial ao pequeno transporte fluvial para a reprodução do mundo urbano local. A pequena canoa de rio, a partir de então, tornar-se-ia figura onipresente nas representações iconográficas e descrições estrangeiras

sobre a paisagem social e física da cidade do Recife: fosse transportando pessoas entre o porto das Canoas e o porto do Varadouro, fosse carregando água, capim e/ou material de construção, fosse trabalhando nas atividades de baldeação portuária; a canoa está sempre lá, movendo-se vagarosamente pelas águas locais e empurrada com o auxílio de um grande varão.

Para além do núcleo central da cidade, a existência de um ativo mundo do trabalho fluvial e portuário na capital pernambucana também se assentava numa variada rede de portos litorâneos e estuarinos ao longo do litoral de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. O porto do Recife, principal responsável por articular as demandas de escoamento e consumo destes ancoradouros menores com os mercados internacionais, centralizou uma complexa malha de relações comerciais que tinha na pequena cabotagem um elemento básico de sua efetivação. Por estes circuitos marítimos, barcaças, jangadas e canoas ‘de alto’ transportavam pessoas, açúcar, algodão, sal, carnes, peixes e couros secos, cachaça e mel, madeiras, areia e material de construção, produtos manufaturados importados e outra infinidade de itens. Através do trabalho cotidianamente desenvolvido por estas embarcações de pequeno e médio porte que era atendida a maior parte das necessidades de comércio e abastecimento de populações ribeirinhas e litorâneas espalhadas pela costa setentrional brasileira.

A originalidade da cultura material náutica local, muito notada pelo olhar do cronista estrangeiro, resguardava-se nas próprias características de navegabilidade dos rios litorâneos e portos estuarinos do Nordeste oriental. Canais de navegação ameaçados pelo assoreamento e dependentes das cheias da maré para operar; ancoradouros internos rasos, de pouca profundidade; barras de acesso mal sinalizadas, de águas agitadas e, não raro, obstruídas por obstáculos submersos ao fundo; tudo isso impunha grande protagonismo às canoas, jangadas e barcaças no mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário pernambucano. As características que uniam estas embarcações – fundo chato, baixo calado, porte pequeno e grande adaptabilidade a condições ambientais diversas (relacionada ao uso compartilhado ou permutado da vara, da vela e do remo como instrumentos de trabalho) – lhes permitiam realizar sem grandes dificuldades o percurso misto que integrava transporte fluvial, baldeação portuária e navegação de cabotagem em circuitos únicos de navegação. Embora assumissem papéis sociais, econômicos e políticos bastante múltiplos e intercambiáveis, houve certa especialização entre estas embarcações: a pequena canoa de rio consolidou-se como elemento

indispensável à realização de serviços urbanos essenciais na cidade do Recife; a barça, por sua vez, figurou, ao lado da canoa de alto, como protagonista do comércio costeiro de curta e média distância marítima; e a jangada tornou-se uma embarcação eminente pesqueira e, veloz que era, também atuou no correio oficial e em ocasiões de emergência.

Foi durante o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX que a cidade do Recife consolidou sua posição de articulador destas redes de comércio regional: as mudanças decorrentes da abertura dos portos brasileiros (1808) e do processo de Independência (1822-24), em especial, repercutiram num cenário de intensificação das trocas econômicas e da circulação de pessoas pelo ancoradouro recifense, que reforçaram ainda mais a importância do pequeno transporte flúvio-marítimo para a vida social, política e econômica da província de Pernambuco. No “período de ouro das canoas do Recife”, a faina cotidianamente desenvolvida por canoeiros, jangadeiros e mestres-de-barça garantiu não só a conquista urbana das áreas de subúrbios situadas às margens dos rios Capibaribe e Beberibe, mas o próprio funcionamento do porto recifense em meio a uma conjuntura de ampliação das exigências de abastecimento para os mercados internacionais. As limitações estruturais apresentadas pelos sumidouros internos locais durante os oitocentos, assim, impuseram papéis essenciais à pequena embarcação para o estabelecimento das comunicações e despachos marítimos entre a Alfândega, os trapiches e armazéns da cidade e os grandes navios ancorados do lado externo da barreira de arrecifes. Sem a canoa, a alvarenga, a jangada e a barça, certamente o porto e a cidade do Recife perderiam grande parte de sua razão de ser durante os oitocentos.

O emprego de africanos escravizados como trabalhador dos rios, mares e portos em Pernambuco foi coisa recorrente desde o final do século XVI. A utilização de mão-de-obra cativa no universo da pesca marítima e navegação oceânica desenvolveu-se ainda em Portugal entre o final dos quatrocentos e a primeira parte dos quinhentos e, durante o período colonial, também foi prática assaz disseminada por todo o litoral brasileiro. Nas primeiras décadas do século XIX, contudo, o universo social de trabalhadores empregados na pesca, na pequena e média cabotagem e no tráfico interno dos portos e rios navegáveis apresentava alterações significativas.

A longevidade do escravismo na antiga capitania de Pernambuco combinou-se à centralidade e rentabilidade dos ofícios marítimos e fluviais para dotar o mundo do trabalho fluvial, marítimo e portuário local de grupos de trabalho diversa e mutuamente compostos de

escravos de ganho, libertos e homens livres pobres. Nos primeiros censos marítimos do Império, realizados no final da década de 1840, relevou-se, assim, duas características essenciais sobre esses trabalhadores: em primeiro lugar, a força assumida pela mão-de-obra livre nos rios e portos de Pernambuco, que compunha quase 80% dos indivíduos matriculados na Capitania de portos da província em 1847; em segundo, a alta incidência de libertos, “pardos” e “pretos livres” entre as comunidades analisadas, que atestavam, pelas características físicas de suas tripulações, a força da escravidão no processo de formação histórica da sociedade pernambucana.

Entre as décadas de 1830-1850, a alta participação de escravos de ganho (trabalhando com certa liberdade de circulação, distantes do olhar senhorial) e de indivíduos livres “de cor” nos ofícios fluviais e portuários do Recife causou grande porosidade às fronteiras entre escravidão e liberdade no espaço urbano local. Se, de um lado, esta permeabilidade de condição dificultava a fiscalização e repressão sobre cativos fugidos, gerando brechas de mobilidade social pela possibilidade de integração ao mercado de trabalho livre local, ela também atuava em sentido oposto, limitando amiúde as experiências de vida e liberdade da maior parte dos trabalhadores dos rios e portos de Pernambuco. De toda forma, a convivência e o compartilhamento de ofícios entre cativos, libertos e livres pobres por entre os rios e portos locais propiciou a existência de importantes redes de solidariedade horizontal que permitiram a emergência de todo um modo de vida particular, com cultura material, conhecimentos e práticas de trabalho específicas; esta espécie de “costumes em comum”, não raro, atuou como elemento considerável nas estratégias de sobrevivência e resistência destes trabalhadores frente à ordem senhorial escravista – pelo menos, foi o que se pretendeu evidenciar pelas narrativas de fugas entre os ancoradouros de Recife e Olinda e pela própria história do canoeiro Manoel Conguinho.

Afirmar que o estabelecimento de solidariedades horizontais consistiu numa ferramenta fundamental para as experiências de liberdade de canoeiros, jangadeiros e barcaceiros em Pernambuco não implica dizer, entretanto, que não houvesse disputas e conflitos entre estas comunidades ocupadas no mundo do trabalho urbano recifense. A própria existência de hierarquias verticais internas às comunidades negras de Recife e Olinda resguardava-se em tradições festivas e religiosas (surgidas entre as irmandades católicas de homens pretos) que, no final do século XVIII, assumiram caráter oficial através da emissão das citadas Cartas Patentes. A experiência dos governadores de pretos, encabeçando toda uma

hierarquia de cargos militares, embora tenha sido inicialmente proposta pelo poder público colonial como estratégia de manutenção da ordem e disciplina interna entre as comunidades negras locais, consistiu num importante fator de coesão e identidade grupal para os canoeiros, ao afirmar a força dessas corporações de pretos trabalhadores em meio a um cenário de aumento da demanda por serviços públicos relacionado às necessidades de reprodução e expansão da vida urbana recifense, e, ao mesmo tempo, consolidar o governadores de pretos como figura essencial para mediação dos conflitos e canalização dos interesses de escravos, libertos e mestiços livres em meio à vida política de Pernambuco.

É evidente que o presente trabalho está cheio de lacunas e pode apresentar, aqui e ali, algum argumento mais falho, ou questionável do ponto de vista do debate historiográfico. Nos faltou tempo e organização suficientes para abordar com detalhe os mecanismos legais criados para o controle e disciplinamento do mundo de trabalho urbano de Recife e Olinda durante a primeira metade do século XIX, por exemplo. Também não foi possível trabalhar com um número maior de processos judiciais em virtude da escassez de documentação e os prazos apertados para pesquisa e elaboração desta dissertação. Outra falta diz respeito à indisponibilidade da documentação relativa às irmandades religiosas de homens pretos, que, sem dúvida, contribuiria para engrandecer bastante a análise sobre os governadores de pretos no Capítulo 3. É importante se ter em mente, contudo, que este universo de trabalho dos rios, portos e mares em Pernambuco, embora tenha assumido uma centralidade primordial na história local, ainda é muito pouco abordado pela historiografia. O principal esforço deste trabalho, neste sentido, foi demonstrar a imensa variedade de usos sociais, econômicos, políticos e culturais historicamente atribuídos à pequena navegação fluvial e à pequena cabotagem no litoral do Nordeste oriental brasileiro. A forte presença de forros e homens livres pobres também é, de certa forma, um dado novo na história social do trabalho marítimo e portuário em Pernambuco.

Ciente de suas lacunas e imperfeições, portanto, esperamos através desta dissertação um tanto desajeitada ter suscitado novas reflexões e debates a respeito da história social do trabalho no Brasil Império, especialmente no que diz respeito ao debate da “transição da mão-de-obra” em Pernambuco. Não é de hoje que a historiografia tem se esforçado para demonstrar a especificidade da evolução demográfica da população pernambucana durante os oitocentos, mas acredito, contudo, que ainda há muito a avançar na qualificação das experiências de vida e liberdade desses homens e mulheres que compunham a grande maioria

da gente local: debaixo da genérica alcunha de “livres pobres”, há, de fato, uma grande variedade de tipos sociais, ainda assaz desconhecidos pelos/as historiadores/as locais. Do mesmo modo, o caráter flúvio-marinho da urbanização assumida pela cidade do Recife ainda possui implicações pouco abordadas nas relações de poder e trocas culturais na província. Se o leitor mais crítico não se deu por satisfeito com nossas pequenas respostas, que o texto tenha contribuído, ao menos, para a elaboração de melhores perguntas e problematizações históricas. Não é esta, afinal, a função do conhecimento?

REFERÊNCIAS

ABREU, Berenice. O raid da Jangada São Pedro: Pescadores, Estado Novo e Luta por Direitos. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói: UFF, 2007.

ABREU, Capistrano de. Diálogos das grandezas do Brasil. Salvador: Progresso, 1956.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Dissertação (Mestrado). Mestrado em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Recife, 1989.

_____. SILVA, Gian Carlo de Melo. Famílias brasílicas: Pernambuco e a mestiçagem, séc. XVI – XVIII. *Clio, Revista de Pesquisa Histórica*. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Universidade Federal de Pernambuco, UFPE. p. 61-81.

ANDRADE, Manuel Correia de. A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 6ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998.

_____. Economia pernambucana no século XVI. Coleção Nordestina. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2003.

ANDREUCCI, Álvaro Gonçalves A. Origens do habeas-corpus: as Cartas de Seguro portuguesas. *Revista de Direito do Cesusc*. Nº 2, Janeiro/Junho 2007. p. 25-45.

ARAÚJO, Clara Maria Farias de. Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense (UFF): Niterói, 2007.

ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007.

ARRAIS, Raimundo. O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas, Ed. USP, 2004.

AROUCHA, Davi Costa. A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do século XIX. Monografia de conclusão de curso (bacharelado). Departamento de História da UFPE, 2014.

ASSIS, Virgínia Maria Almoêdo de. Pretos e brancos: a serviço de uma ideologia de dominação (caso das Irmandades do Recife). Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife, 1988.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. Onda negra, medo branco: o negro nos imaginários das elites – século XIX. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BAHIA, Secretaria de Turismo, Superintendência de Investimento em Pólos Turísticos – Suinvest. Glossário Náutico da Bahia de Todos os Santos. Salvador: Setur, 2012.

BARBOSA, Aldemir Dantas. ALBUQUERQUE, Maria Jaci Câmara de. *Elaboração de um modelo de previsão de cheias no rio Capibaribe no Recife*. Monografia, Departamento de Geografia da UFPE, Recife, 1977.

BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Ed. UNESP, 2003.

BASILE, Marcello. O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840). In: GRINBERG, Keila. SALLES, Ricardo. (org.). *O Brasil imperial – volume II*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 55-99.

BEATTIE, Peter M. *Tributo de sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil (1864-1945)*. Tradução: Fábio Duarte Joly. São Paulo: Editora da USP, 2010.

BERNARDES, Dênis. *Recife: o caranguejo e o viaduto – Recife*: Ed. Universitária da UFPE, 1996.

BOTELHO, Regina Célia Esteves dos Santos Tormin. *A terminologia náutica no Dicionário Brasileiro* de Luiz Maria da Silva Pinto. Dissertação (Mestrado) do Programa de Pós-graduação em Estudos Linguísticos da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Belo Horizonte: Faculdade de Letras da UFMG, 2011.

BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1990.

CÂMARA, Antônio Alves de. *Ensaio sobre as construções navaes indígenas do Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Companhia Ed. Nacional, 1937.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O mata-marinheiro do Colégio e a radicalização da ‘população’ do Recife na briga pelo mercado de trabalho*. In: *Clio, Revista de Pesquisa História*, nº 25. Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Universidade Federal de Pernambuco, 2005.

_____. *O ‘retalho’ do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870*. Tese (doutorado) de História do Programa de Pós-graduação em História da UFPE. Recife: UFPE, PPGH, 2012.

_____. *Trabalho livre no Brasil imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira*. Recife: Dissertação (Mestrado) – História. CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE, 2005.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de Sombras: a política imperial*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

_____. (Coord.) *A Construção Nacional, 1830-1889 – Coleção História do Brasil Nação*, vol. 2. Fundación Mapfre: Madrid. Ed. Objetiva Ltda: Rio de Janeiro, 2012

CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Caminhos do rio: negros canoieiros na primeira metade do século XIX*. In: *Afro/Ásia*. Nº 19-20. 1997

_____. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

_____. Rumores e rebeliões: estratégias de resistência escrava no Recife, 1817-1848. In: *Tempo*, vol. 3 – nº 6, dezembro de 1998.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Jangada: uma pesquisa etnográfica*. 2ª ed. São Paulo: Global, 2002.

CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. De cativos a baleeiros: uma amizade indissolúvel entre dois africanos no outro lado do Atlântico (Itaparica, 1816-1888). In: *Topoi* (RJ), v. 15, nº 29, p. 444-472, jul/dez. 2014.

_____. *Pescadores e roceiros: escravos e forros em Itaparica na segunda metade do século XIX*. São Paulo: Annablume, 2007.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra de. O Recife e as origens de seus bairros centrais. In: *Um tempo do Recife*. Publicação do Arquivo Público Estadual de Pernambuco. Recife, Ed. Universitária da UFPE: 1978.

_____. *Recife do Corpo Santo*. 2ª ed. Recife: Ed. Bagaço, 2009.

CHACON, Vamireh. *O Capibaribe e o Recife*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1959.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

_____. *População e Sociedade – parte 1*. In: CARVALHO, José Murilo de. (Coord.) *A Construção Nacional, 1830-1889. – Coleção História do Brasil Nação*, vol. 2. Fundación Mapfre: Madrid. Ed. Objetiva Ltda: Rio de Janeiro, 2012.

_____. *Precariedade Estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)*. In: *História Social*, nº 19, 2º semestre de 2010.

_____. SILVA, Fernando Teixeira da. *Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980*. *Cadernos AEL*, vol. 14, nº 26, 2009.

CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Pernambuco no Império: apontamentos sobre a estrutura fundiária e de poder na Zona da Mata em meados do século XIX. In: ADILSON FILHO, José. (org.) *Poder local, educação e cultura em Pernambuco*. Jundiaí: Paco Editorial, 2014. p. 213-240.

_____. O homem livre e pobre no Brasil oitocentista. In: BERNARDON, Tiago Oliveira de. *Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba*. Campina Grande: EDUEPB, 2015. p. 57-84.

CORREIA, Lêpe. Canoeiros e curandeiros: resistência negro-urbana em Pernambuco: século XIX. Recife: Funcultura, 2006.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Anais Pernambucanos. Vol. VI. Recife: Fundarpe, Secretaria de Educação e Cultura do Governo do Estado de Pernambuco, 1984.

_____. Vocabulário Pernambucano. 2ª ed. Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação e Cultura: Recife, 1976.

COSTA, Valéria Gomes. Os libertos no Recife: os ‘mundos’ de João Joaquim José de Santa Anna. In: CABRAL, Flávio José Gomes. COSTA, Robson. (org.) História da escravidão em Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

_____. Trajetórias negras: os libertos da Costa d’África no Recife, 1846-1890. Tese (doutorado) em História – Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, Departamento de História, 2013.

DABAT, Christine Rufino. Açúcar e trópico: uma equação ‘natural’ justificando um modelo social perene. In: DABAT, C. R. ABREU E LIMA, Maria do Socorro. (org.) Cadernos de História: oficina de história: trabalhadores em sociedades açucareiras. Ano VI, nº 6. Departamento de História da UFPE. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

DOLHNIKOFF, Miriam. O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo: Ed. Globo, 2005.

EISENBERG, Peter L. Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX. Campinas: Ed. Unicamp, 1989.

_____. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977.

FLORENTINO, Manolo. GOÉS, José Roberto. A paz nas senzalas: família escrava e tráfico atlântico, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FONSECA, Jorge. Escravos e senhores na Lisboa quinhentista. Lisboa: Edições Colibri, 2010.

FRAGA, Walter. Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e de libertos na Bahia, 1870-1910. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FRANCA, Rubem. Arabismos: uma mini-enciclopédia do mundo árabe. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife: Universidade Federal de Pernambuco / Ed. Universitária da UFPE. 1994.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. Homens livres na ordem escravocrata. 4ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

FREYRE, Gilberto. Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2004.

_____. Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. 16ª ed. São Paulo: Ed. Global, 2006.

- FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1969.
- GENOVESE, Eugene D. A terra prometida: o mundo que os escravos criaram. Tradução: Maria Inês Rolim e Donaldson Magalhães Garschagen. Rio de Janeiro: Paz e Terra. Brasília, DF: CNPQ, 1988.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial. vol. IV. Lisboa: Presença, 1983.
- GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife nos Oitocentos. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), CFCH, Departamento de História, 2016.
- _____. Docas de Comércio ou Caís Contínuo? O controverso discurso de engenharia nas obras de modernização do porto do Recife. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), CFCH, Departamento de História, 2006.
- GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Recortes da paisagem na cidade do Recife: uma abordagem geográfica. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007.
- GORENDER, Jacob. O escravismo colonial. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2011.
- GRAHAM, Richard. Escravidão, reforma e imperialismo. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.
- GRUZINSKI, Serge. O pensamento mestiço. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- GUERRA, Flávio. O conde da Boa Vista e o Recife. Recife: Fundação Guararapes, 1973.
- _____. O Recife e o conde da Boa Vista. In: Um Tempo do Recife. Recife: Ed. Universitária da UFPE, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, 1978.
- HOBBSAWM, Eric J. A Era do Capital (1848-1875). Tradução: Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- JEHA, Silvana Cassab. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos marinheiros da Armada nacional e imperial do Brasil (1822-1854). Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em História Social da Cultura da PUC-Rio. Rio de Janeiro: 2011.
- KARASCH, Mary, A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- KLEIN, Herbert S. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. In: Estudos Econômicos, vol. 17, n° 2, 1987.
- _____. Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira. In: Dados. Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, n° 17, 1978, p. 3-27.
- _____. A experiência afro-americana numa perspectiva comparativa: a situação atual do debate sobre a escravidão nas Américas. In: Afro/Ásia, n° 45, 2012, p. 95-121.
- KRAAY, Hendrik. Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial. Diálogos, DHI/UEM, v. 3, n. 3. 1999. p. 113-151.

LAHON, Didier. Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão, séc. XVII-XIX. In: Revista Estudos Amazônicos, vol. VI, n° 1, 2011, p. 70-99.

_____. O negro no coração do Império: uma memória a resgatar, séculos XV – XIX. Lisboa: Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural, 1999.

_____. O escravo africano na vida econômica e social portuguesa do Antigo Regime. In: Africana Studia, n° 7, 2004. Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

LARA, Sílvia Hunold. Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. *Blowing in the Wind*: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil. Projeto História, São Paulo, n° 12. Outubro de 1995.

LE GOFF, Jacques. História e Memória. Tradução Bernardo Leitão. 5ª ed. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2003.

LEITE, Glacyra Lazzari. Pernambuco, 1817: estrutura e comportamentos sociais. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988.

LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. Tradução Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LINS, Rachel Caldas. Alguns aspectos originais do sítio urbano de Recife. In: Um tempo do Recife. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1978.

MAC CORD, Marcelo. Andaimos, casacas, tijolos e livros: uma associação de artífices no Recife, 1836-1880. Tese de doutorado em História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP): Campinas, SP: 2009.

_____. O rosário dos homens pretos de Santo Antônio: alianças e conflitos na história social do Recife (1848-1872). Dissertação (mestrado) – UNICAMP: Campinas, 2001.

MACHADO, Estevam Henrique dos Santos. Marcados pela cor: as frustradas buscas por hábitos das Ordens Militares por homens negros na primeira metade do setecentos em Pernambuco. Revista Labirinto (UNIR), v. 23, p. 204-226, 2015.

MAIOR, Mário Souto O. SILVA, Leonardo Dantas. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992.

MALINOWSKI, Bronislaw. Argonautas do Pacífico Ocidental [1922]. São Paulo: Abril Cultural, 1984. Coleção Os Pensadores.

_____. Os argonautas do Pacífico Ocidental – Introdução, método e alcance desta investigação. In: Ethnologia, n. s., n° 6-8, 1997.

MAMIGONIAN, Beatriz G. Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MATTOS, Hebe. Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. Rio de Janeiro: Ed. FGV, Faperj, 2009.

_____. Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista (Brasil, século XIX). Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2013.

MATTOS, Ilmar R. O tempo saquarema. São Paulo: UNITEC/Minc/Pró-memória, Instituto Nacional do Livro, 1987.

MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife. In: SILVA, Leonardo D. MAIOR, Mário Souto O. (org.) Recife: quatro séculos de sua paisagem. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, Prefeitura da cidade do Recife, 1992.

_____. O Norte Agrário e o Império, 1871-1889. 2ª ed. Topbooks Editora: Rio de Janeiro, 1999.

_____. Rubro-veio, o imaginário da restauração pernambucana. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º Reinado. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.

_____. Henrique Dias – governador dos crioulos, negros e mulatos do Brasil. Recife: Ed. Massangana, 1988.

_____. Tempos dos Flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e cultura do Norte do Brasil. 2ª ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, Departamento de Cultura, 1978.

_____. Um governador colonial e suas seitas africanas. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Pernambuco. Volume 42, p. 41-55.

MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudança: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese (doutorado). Departamento de História, CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE: Recife, 2000.

MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o financiamento do tráfico de escravos em Angola, 1759-1775/80. In: Afro-Ásia, n° 48, 2013. p. 45-76.

MILFONT, Magna Lícia Barros. Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife (1835-1860). Dissertação do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UFPE. Recife, 2003.

MINTZ, Sidney. WOLF, Eric. Fazendas e plantações na Meso-américa e nas Antilhas. In: MINTZ, S. O poder amargo do açúcar. Organização e tradução por Christine Rufino Dabat. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010. p. 169-233.

MOTT, Luiz. A escravatura: o propósito de uma representação para El-rei sobre a escravatura no Brasil. In: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n° 14, 1973. p. 127-136.

MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução Neil R. da Silva. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

OLIVEIRA, Maria Inês Cortês de. O liberto: o seu mundo e os outros, Salvador, 1790-1890. São Paulo: Corrupio/CNPq, 1988.

PARREIRA, Adriano. Economia e sociedade em Angola na época da rainha Jinga, século XVII. Lisboa: Estampa, 1989.

PRADO JÚNIOR, Caio. História econômica do Brasil. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1979.

REIS, João José. A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

_____. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. In: Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 15, n° 28, jan/jun. 2014.

_____. SILVA, Eduardo. Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____. ‘Nos achamos em campo a tratar da liberdade’: a resistência negra no Brasil oitocentista. In: MOTA, Carlos Guilherme. (org.) Viagem incompleta: a experiência brasileira. Formação: histórias. São Paulo, ed. Senac – São Paulo, 1999. p. 241-264.

_____. Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês em 1835. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986.

REIS, José Carlos. História e Teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade. 3ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2006.

RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, 1760-1825. In: Almanack, n° 5, 1º semestre de 2013. Guarulhos, SP.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. *Black and mulato brotherhoods in Colonial Brazil: a study in Collective Behavior*. In: *Hispanic American Historical Review*. Vol. 54, n. 4, 1974.

SAUNDERS, A. C. de M. C. História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555). Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1994.

SETTE, Mario. Pôrto do Recife: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros, 1941. Prefeitura Municipal do Recife, Diretoria de Documentação e Cultura, 1945.

SILVA, Alberto da Costa e. A enxada e a lança: a África antes dos portugueses. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

_____. Um passeio pela África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

SILVA, Gian Carlo de Melo. Um só corpo, uma só carne: casamento, cotidiano e mestiçagem no Recife colonial (1790-1800). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

_____. Famílias de cor, escravidão e mestiçagens no limiar dos Oitocentos em Pernambuco. In: CABRAL, Flávio José Gomes. COSTA, Robson. (org.) História da escravidão em Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

SILVA, Kalina Vanderlei. De ganhadores, bandidos, soldados e festas: o cotidiano nas ruas das cidades açucareiras de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. In: GANDRA, Edgar. POSSAMAI, Paulo. (org.). Estudos da História do Cotidiano. Pelotas: Ed. UFPel, 2011.

_____. ‘Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Tese de doutorado do Programa de Pós-graduação em História da UFPE (PPGH-UFPE). Departamento de História, UFPE: Recife, 2003.

SILVA, Leonardo Dantas. Pernambuco: imagens da vida e da história. Recife, SESC, 2001.

SILVA, Luiz Geraldo de. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVII – XIX). Coleção Textos do Tempo. Campinas, SP: Papirus, 2001.

_____. Da festa à sedição: sociabilidades, etnia e controle social na América portuguesa (1776-1814). In: JANCSÓ, I. KANTOR, I. (org.). Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa – vol. I. Hucitec, Ed. USP: São Paulo, Fapesp, 2001. p. 313-335.

SILVA, Wellington Barbosa da. “A cidade que escraviza é a mesma que liberta”: estratégias de resistência escrava no Recife do século XIX (1840-1850). Dissertação (Mestrado). – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE (PPGH-UFPE). Recife, UFPE: 1996.

SIMON, Mateus Samico. Trópico, Natureza e História em Gilberto Freyre. In: In: DABAT, C. R. ABREU E LIMA, Maria do Socorro. (org.) Cadernos de História: oficina de história: trabalhadores em sociedades açucareiras. Ano VI, nº 6. Departamento de História da UFPE. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

SLENES, Robert W. Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.

SMITH, Robert. “The canoe in West African History”. *Journal of African History*. Vol. 11, nº 4, October 1970, p. 515-533.

SOUZA, Maria Ângela de Almeida. Posturas do Recife Imperial. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Programa de Pós-graduação em História da UFPE: Recife, 2002.

SOUZA, Marina de Mello e. Catolicismo negro no Brasil: santos e *minkisi*, uma reflexão sobre miscigenação cultural. In: Afro-Ásia, nº 28, 2002, p. 125-146.

_____. Reis do Congo no Brasil, séculos XVIII e XIX, in: Revista de História da USP, nº 152, Dossiê História Atlântica: recortes e perspectivas, USP: 2005, p. 79-98

_____. Reis negros no Brasil escravista – história da festa de coroação de rei congo. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2002.

THOMPSON, Edward P. A formação da classe operária inglesa. vol I – A árvore da liberdade. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TORRES, Cláudio Viana. Um reinado de negros em um estado de brancos: organização de escravos urbanos em Recife no final do século XVIII e início do século XIX (1774-1815). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH, Programa de Pós-graduação em História da UFPE: Recife, 1997.

ZANCHETTI, Silvio Mendes. O Estado e a cidade do Recife (1836-1889). Tese de doutoramento apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, USP: 1989.

APÊNDICE A - FONTES

1. Manuscritas

Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emerenciano (APEJE-PE):

- Coleção “Patentes Provinciais”:

- Códice 8, fls. 11v-12, 14 de novembro de 1794;
- Códice 9a, fls. 136-136v, 4 de dezembro de 1797;
- Códice 9b, fls. 13v-14, 13 de março de 1799;
- Códice 11, fls. 270v., 19 de outubro de 1802;

- Série “Correspondência para a Corte”:

- Volume 02, fls. 273-274; fls. 361v-363;
- Volume 15 (1804-1808), fls. 69-71. Recife, 21.03.1806;
- Volume 16 (1809-1817), fl. 104, Recife, 13.08.1814;

- Série “Ofícios do Governo”:

- Códice 14 (1811-1814), fls.58-58v. Carta ao Doutor Desembargador Ouvidor-Geral e Corregedor desta Comarca sobre os que se acha fazendo artes mágicas como abaixo se declara. 19.01.1811; fls. 159, 160-161v. 24 de dezembro de 1815;
- Códice 15, f. 21-21v. Carta ao sr. Dr. Desembargador Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca [de Pernambuco] sobre os pretos que se queria levantar, 1 de junho de 1814;

Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP):

- Série “Tribunal da Relação” [Processos cíveis e criminais]

- Caixa 02, 1832, Tribunal da Relação. Libelo-crime (Processo de revista, 1828-1832);

Laboratório de Ensino e Pesquisa de História da Universidade Federal de Pernambuco (LAPEH-UFPE):

- Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Códice 1293, vol. 1. Compromisso da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos homens pretos, erigida na vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco. [século XVIII]. Capítulo 28;
- Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Caixa 68. Carta do Arcebispo da Lacedônia em que pede informações para o Exmo. sr. José César de Menezes, governador de Pernambuco;

Memorial da Justiça do Estado de Pernambuco:

- Processos-crime. Caixa 258. Processo-crime de homicídio contra Manoel José de Souza (1864);

2. Digitalizadas

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin [Universidade de São Paulo, USP]:

- PINTO, Luiz Maria da Silva. Dicionário da Língua Brasileira. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. In: Acervo digital da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, Universidade de São Paulo USP. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/02254100#page/2/mode/lup>>. Acesso em: 13 julho 2017.

BRASIL, Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Coleção das Leis do Império do Brasil:

- Coleção das Leis do Brasil de 1811, Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>>. Acesso em 17 nov. 2017.
- Coleção das Leis do Império do Brasil de 1845. Tomo VII. Parte 1. Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao4.html>>, acesso em 17 nov. 2017.

Center for Research Libraries, Global Resources Network [www.crl.edu/brazil]

- Brazilian Government Documents: Ministerial Reports (1821-1960): Marinha (1827-1959). Disponível em: <www.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>; Último acesso em 18.08.2017;
- Provincial Presidential Reports (1830-1930) [www.crl.edu/brazil/provincial]; Último acesso em 18.08.2017;

Gallica, Bibliothèque nationale de France [www.gallica.bnf.fr]:

- Gallica, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE C-9219. Planta da cidade de Recife et seus arrabaldes... organizada pela Repartição de Obras Públicas, 1875. Disponível em: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40658298k>>. Acesso: 20 jul. de 2016. .

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Biblioteca Nacional (BR)

Periódicos:

- Diário de Pernambuco;
- Diário Novo;
- O Liberal;
- O Liberal Pernambucano;