

PORTO, NAVEGAÇÃO E VIDA SOCIAL ANTIGA: UM CRONISTA E O COTIDIANO DO RECIFE NOS MEADOS DO SÉCULO XIX*

Josué Humberto Barbosa**

“Navios da Europa ou da Corte: passageiros, carga, cartas. Cada um que buscasse o seu interesse. No trapiche novo, na Alfândega ou no correio, que ainda não tinha carteiros. Viagens de 60, 90 dias ou mais para a Inglaterra ou Portugal, e de 20 para o Rio de Janeiro.”³²⁰

Nos meados do século XIX, uma verdadeira multidão de pessoas transitava pelos principais portos da costa brasileira. Entre alfândegas e consulados, homens, mulheres, livres e escravos, viajavam em navios que faziam rotas de longo curso e cabotagem, obrigando a sobrevivência em espaços próximos e mesmo comuns da representação cordial da segregação.

Livres e cativos, ricos e pobres, funcionários públicos e jagunços, aristocratas - imperiosa nobliarquia pernambucana - e mascates, inclusive reais mestiçagens sociais dividiam os espaços dos navios da Companhia Pernambucana de Vapores.

Mário Sette, cronista popular e romancista pernambucano de reconhecido talento no início do século XX brasileiro, representou a vida social cotidiana do Recife no século XIX, e retratou a sociedade de então a partir da atração dos portos, não só pelos correios, há pouco instalados, mas da reluzente hipocrisia ordinária de uma sociedade dependente, bem como o comércio de vidas humanas e a tacaña visão da sobrevivência: tudo era pelo porto. Como poucos, constrói vários quadros dessa mesma sociedade ao revelar, através dos artigos

* Texto apresentado originalmente na Tese de Mestrado “Um Êxodo Esquecido: O Porto do Recife e o Tráfego Interprovincial de Escravos no Brasil: 1840-1871”. Curitiba, UFPR, 1995.

** Licenciado em História pela UNICAP-PE, Mestre em História do Brasil pela UFPR e Professor de Educação Brasileira na Universidade Federal de Lavras - UFLA.

³²⁰ Mário Sette. *Arruar. História Pitoresca do Recife Antigo*. Recife: Sec. de Educação e Cultura, 1978, p. 65.

de jornais representativos como o Diário de Pernambuco, jornal mais antigo da América Latina em circulação, o cotidiano coletivo, a cidade litorânea, portuária, capital, metrópole imperial - o nojo do rio, o nojo do negro, o nojo da feijoada da maré, a europeia civilização branquicela, na verdade mestiça e escravocrata.

Mario Sette, que ainda viveu no Recife os tempos das maxambombas e dos bondes-de-burro, no final dos oitocentos e primeira metade do século XX, destaca, em anúncios de jornais, fotografias e telas a tentativa de uma cidade em obter sincronia através dos transportes - na verdade, um meio de comunicação e a navegação, já que as estradas terrestres pouco davam em lugar que não fossem as rotas pelos negócios dos engenhos. A vida girava em torno do porto, não só em Recife, mas em todas as cidades portuárias.

O dinheiro, os escravos, a metropolização francesa, o controle imperial, o alimento europeu e o de primeiras necessidades, passageiros, carga, cartas. O porto simbolizava o cotidiano público e privado. Alfândegas, consulados e demais órgãos da administração provincial estavam sediados nos portos; como também ali circulava toda a sobrevivência cultural da cidade: na classificação social, estendida aos camarotes ou convés dos navios, da sincronia econômica mundial, nacional, regional e provincial (os rios eram extremamente utilizados, como o São Francisco, Piranhas, Açu), da obediência e mesmo total desobediência, como na primeira metade do século, ao poder imperial centralizado no Rio de Janeiro.

A classe senhorial possuía estrutura para comunicar-se e transportar-se de forma ousada; viagens suntuosas entre Recife e o Rio de Janeiro, de lá para a Europa e de cá para o Norte, não pareciam privilégio de poucos. Segundo Eisenberg, no município pernambucano de Escada pelos menos trinta senhores de engenho viajaram diretamente para a Europa num curto espaço de doze anos na segunda metade do século XIX, prática comum em todo o país, variando o poder de locomoção.³²¹

NAVEGAÇÃO E ROTAS

A Companhia Pernambucana de Navegação dominava toda a rota marítima de comércio ao norte e ao sul de Recife, de meados à

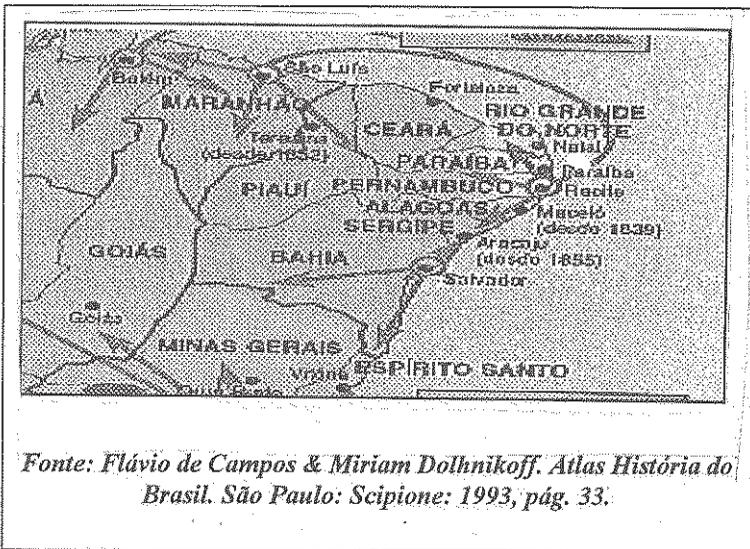
³²¹ P. Eisenberg, *Modernização Sem Mudança*. São Paulo: Paz e Terra/UNICAMP, 1977, p. 95.

segunda metade do século, chegando a contar com sete vapores: Ipojuca, Pirapama, Giguia, Jaguaribe, Mandahú, Cururipe e o Parahyba. Ao norte, chegava até o Ceará fazendo escalas na Paraíba, Natal, Maceió, Mossoró, Aracaty, Acaracu e Granja em viagens que duravam 20 dias. Ao sul fazia rota passando em Barra Grande, Porto de Pedras, Camaragibe, Maceió e Penedo, em viagens de 10 dias.³²²

Os navios partiam sempre nos dias 15 e 30 de cada mês e cuidavam sempre para que as partidas não coincidisse com dias de "guarda, domingo ou santificado", pois se assim ocorresse a partida sempre se daria com um dia de antecedência.³²³

Essas eram as rotas oficiais, mas regularmente faziam viagens a Tamandaré e Goiana pelo Rio Formoso ao norte, Penedo e Piranhas com escalas em Propriá e Trairú ao sul do Rio São Francisco, como indica o mapa abaixo, de navegações no Nordeste na metade do século XIX.³²⁴

MAPA DO NORDESTE DO BRASIL NO SÉCULO XIX. INDICA AS ROTAS DE ENTRADAS DE ESCRAVOS NAS PROVÍNCIAS.



³²² "Falla com que o Exmo. Sr. Desembargador Henrique Pereira de Lucena abriu a Assembléa Provincial de Pernambuco no 1o. de Março de 1875". Diário de Pernambuco, 04 de abril de 1875. Arquivo Público Estadual de Pernambuco.

³²³ Idem.
³²⁴ Idem.

Contudo, os percursos de longo alcance eram dominados pela Companhia Nacional de Vapores, fazendo transporte do "Oyapock ao Chui" contando com suntuosos vapores como Briques, Patachos e outros navios de grande calado. Em 1859, avultado foi o número de embarcações (Tab. 1), tanto de longo curso como de cabotagem, que sangraram as águas atlânticas da costa brasileira transportando 45.976 pessoas, das quais 32.306 eram livres e 13.670 eram escravos, arrolamento que também considera as viagens realizadas pelas companhias provinciais.³²⁵

Através desses números relativos aos viajantes embarcados nos principais portos do Império, pode-se perceber que os portos do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Pará e Rio Grande do Sul centralizavam o tráfego marítimo em suas respectivas regiões: o Rio de Janeiro, no centro-sul; o Rio Grande, no sul; Salvador entre Sergipe e o Espírito Santo; Recife de Alagoas ao Ceará e Belém, na região amazônica.

De grande importância nestas regiões era o tráfego de cabotagem e de portos e rios, que representavam 99 % das viagens realizadas e 93 % das pessoas transportadas. Os portos centrais controlavam todas as viagens de longo curso devido à precariedade dos outros portos, obrigando os viajantes a se deslocarem em pequenos navios até um grande porto, para então embarcarem para viagens mais longas. Essa era uma prerrogativa de alguns portos em virtude do poder econômico da província e regulamentada por lei imperial através do regulamento dos portos de 19 de maio de 1846.³²⁶

³²⁵ "Falla com que o Exmo. Sr. Desembargador Henrique Pereira de Lucena abriu a Assembléa Provincial de Pernambuco no 1o. de Março de 1875". Diário de Pernambuco, 04 de abril de 1875. Arquivo Público Estadual de Pernambuco.

³²⁶ "Relatório apresentado... pelo ministro Francisco Xavier Paes Barreto". citado.

TABELA I
TRÁFEGO MARÍTIMO NO BRASIL: 1859

PROVÍNCIAS	PESSOAL			TOTAL			EMBARCAÇÕES			TOTAL
	LONGO CURSO	CABO-TAGEM	RIOS	LIV.	ESC.	LONGO CURSO	CABO-TAGEM	RIOS		
PARÁ	892	485	1.995	3.327	45	67	16	433	516	
MARANHÃO	23	279	1.127	995	434	02	26	360	388	
PIAUÍ	-	130	573	682	21	-	8	241	249	
CEARÁ	-	195	881	1.058	18	-	19	379	398	
PERNAMBUCO	255	693	1.604	2.013	539	17	49	1.580	1.646	
ALAGOAS	-	776	247	958	65	-	156	1.174	1.330	
SERGIPE	-	1.023	562	1.418	167	-	10	724	734	
BAHIA	457	2.293	9.268	8.638	3.380	15	530	4.084	4.629	
ESP. SANTO	-	345	422	590	177	-	39	304	343	
RIO DE JANEIRO	944	9.702	5.625	9.124	7.147	42	375	2.776	3.193	
SÃO PAULO	-	23	178	199	2	-	3	149	152	
STA. CATARINA	-	1.006	104	777	333	-	200	187	387	
R. G. DO SUL	44	529	3.296	2.527	1.342	3	37	2.148	2.188	
TOTAL	2.615	17.479	25.882	32.306	13.670	146	1.468	14.539	16.153	

FONTE: "Relatório apresentado a Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário d' Estado dos negócios da Marinha, Francisco Xavier Paes Barreto". Diário de Pernambuco, 20 de agosto de 1860. Arquivo Público Estadual de Pernambuco. Sessão de Periódicos.

Esse regulamento atestava a predominância de tais portos na região através da instalação, nestes locais, da Capitania dos Portos. Sem dúvida, essa prática do governo central era uma das causas mais importantes dos atritos entre as províncias, pois com a instalação da Capitania estruturava-se todo um aparato governamental. Nesses locais privilegiados, a Capitania dos Portos controlava a Polícia Naval; melhoramento e conservação dos ancoradouros, a inspeção e administração dos faróis, barcos de socorro, balizas, bóias e barcas de escavação, a matrícula da gente do mar, a tripulação empregada na navegação e tráfico (escravos) dos portos locais e das costas, e a prática das barras.³²⁷

Portanto, era significativa a quantidade de empregos públicos necessários para a realização de tantas tarefas, ao mesmo tempo que havia alta circulação de capitais em virtude do monopólio comercial, por serem portos de melhores condições para ancoragem e equipagem dos navios de grande calado. Dessa forma, facilita a compreensão do aumento de circulação de passageiros nestas regiões privilegiadas, ano após ano. Numa comparação com o movimento dos dois anos anteriores, em 1857 verifica-se que os principais portos apresentaram significativo aumento de volume de pessoas embarcadas: Pernambuco 11,0 %, Bahia 9,0 %, Rio Grande do Sul 27,0 % e apenas o Rio de Janeiro que obteve um crescimento relativo pequeno, em torno de 1,0%.³²⁸

COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO

As companhias de navegação provinciais localizadas nestas regiões de maior desenvolvimento econômico estavam obrigadas a prestar uma série de serviços ao governo imperial em troca do monopólio marítimo. Por isso, no momento da renovação do contrato, a Companhia Pernambucana de Navegação ficou obrigada, pela Lei 1.141, artigo 31, de abril de 1875, a transportar gratuitamente sob sua responsabilidade,

"...todas as malas do correio que fossem apresentadas aos seus vapores; toda e qualquer quantia, desta ou de outra província, quando

³²⁷ Idem.

³²⁸ Idem.

fosse exigida: a transportar até uma tonelada de carga da província em cada vapor".

No parágrafo 4 da mesma lei, está definido que a Companhia ficava obrigada a

"...dar passagem a agentes da província e transportar toda a carga da província, que excedesse a uma tonelada, mediante uma redução de 5 % dos preços das passagens e dos fretes".³²⁹

Contudo, eram poucas as obrigações para tantos privilégios. Além do monopólio marítimo, o governo se dispôs a subvencionar a companhia com 10.000\$000, desde que ela realizasse a navegação no rio São Francisco, pois, embora ele não estivesse na sua rota, ao longo de suas margens havia grande número de fazendas de gado, engenhos de açúcar e outras culturas agrícolas importantes para o abastecimento e exportação da província. Sendo assim, a Companhia ganhava duplamente, do governo e dos produtores, pois todos os produtos só poderiam ser transportados por ela, o que, ademais, lhe proporcionava lucros com as taxas do transporte.³³⁰

Da mesma forma, a Companhia ganhava com o transporte de passageiros, haja vista que o mar e os rios eram os meios mais rápidos de comunicação entre os municípios e províncias na época. Somente no ano de 1874 a Companhia Pernambucana de Navegação transportou 5.854 passageiros: o navio Ipojuca transportou 571; o Pirapama, 1.697; o Giguia, 867; o Jaguaribe, 1.604; o Mandahú, 685; o Cururipe, 409 e o Parahyba, 21. Desse total, 1.783 passageiros (30%) eram escravos³³¹(11).

A SOCIEDADE E O TRANSPORTE MARÍTIMO

De fato, os portos marítimos eram a grande atração da sociedade brasileira do século XIX. No Recife, toda vez que um navio cruzava a barra, um tiro de canhão do Forte Quebra-Portas se fazia ouvir por toda a cidade, como ilustra bem Mário Sette:

"Ninguém se assustava. Ao contrário: corria um frêmito de satisfação e de curiosidade..."

³²⁹ Fala com que o Exmo. Sr. Des. Henrique Pereira de Lucena..., citado.

³³⁰ Idem.

³³¹ Idem.

*navio da Europa ou da Corte: passageiros, carga, cartas. Cada um que buscasse seu interesse. No trapiche novo, na alfândega ou no correio, que ainda não tinha carteiros. Viagens de 60, 90 dias ou mais para a Inglaterra ou Portugal, e de 20 para o Rio de Janeiro".*³³²

A década de 1840 é o momento do grande impulso à navegação brasileira, pois começam a funcionar com regularidade os vapores. O primeiro foi o São Salvador que em sua primeira ancoragem no porto do Recife, em 1839, mexeu com toda a cidade e foi destaque de primeira página em todos os jornais e folhetins. Em seguida, foi a vez do São Sebastião, depois a Barca Bahiana e não teve mais fim. Aliás, diga-se de passagem, esses três vapores foram destaque no comércio interno de escravos.³³³

Os preços das passagens logo subiram. Se nos Paquetes elas custavam 24\$000 do Rio à Bahia, 30\$000 para Alagoas, 34\$000 para o Recife, 11\$ do Recife para o Ceará, 24\$000 para o Piauí, 30\$000 para o Maranhão e 34\$000 para o Pará, nos vapores elas custavam de Recife para Alagoas 25\$000, 45\$000 para a Bahia e 160\$000 para o Rio de Janeiro. Mário Sette observa que o preço das passagens para o Rio de Janeiro era esse entre os meses de março e setembro; entre outubro e fevereiro custavam 120\$000.

Este é um aspecto muito interessante porque deixa clara a vinculação entre a prestação de um serviço público e as necessidades cotidianas da vida social. Já notamos anteriormente que as datas de partida dos navios que faziam a rota regional poderiam ser antecipadas em virtude de algum feriado, naturalmente prevendo as companhias que haveria maior fluxo de passageiros. No caso das tarifas que em determinadas épocas tinham seus preços alterados, acontecia o mesmo. De maio a setembro era justamente o período em que estava funcionando a Assembléia Legislativa no Rio de Janeiro, portanto, período de maior movimento de passageiros. A respeito desta movimentação para a Corte, Wanderley Pinto no livro "Salões e Damas do Segundo Reinado", diz que este era "*o período mais alegre e festivo da Corte, onde dançava-se muito, dançava-se sempre*". E, concluindo sobre o tema, dirá Fernando da Cruz Gouveia:

³³² Mário Sette. *O Vapor Entrou na Barra*, In *Arruar*, ob. cit., p. 65.

³³³ Diário de Pernambuco, 09 de fevereiro de 1839. Arquivo Público Estadual de Pernambuco. Sessão de Periódicos. Ver navios no transporte de escravos em Pernambuco, capítulo II, pág. 49.

"mais do que a expectativa de graves debates políticos, a reabertura das câmaras constituía uma outra espécie de atração para a 'saison' da corte, sempre animada pela presença de artistas estrangeiros e intensa vida social marcada por uma febre de reuniões, bailes, concertos e festas de toda ordem".³³⁴

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SETTE, Mário. **Arruar**. História Pitoresca do Recife Antigo. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978.
- EISENBERG, P. **Modernização Sem Mudança**. São Paulo: Paz e Terra; Campinas: Unicamp, 1977.
- GOUVEIA, Fernando da Cruz. **O Partido Liberal no Império**. O Barão de Vila Bella e Sua Época. Brasília: Senado Federal, 1986.

³³⁴ Fernando da Cruz Gouveia. **O Partido Liberal no Império**. O Barão de Vila Bella e Sua Época. Brasília: Senado Federal, 1986, p. 131.