

Título: AS CANOAS NEGREIRAS NO RECIFE OITOCENTISTA: PERMANÊNCIAS E RUPTURAS NA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL

Autor(a): Magna Milfont

Instituição: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU)

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal de Pernambuco

O transporte fluvial, de um modo geral, na cidade do Recife teve sua organização marcada por uma estrutura calcada na escravidão negra. Porém, os típicos barcos da paisagem fluvial e marítima, como canoas, barcaças e jangadas tinham especificidades próprias que deveriam ser consideradas, segundo uma categoria de organização. Embora, o transporte fluvial aglutinasse trabalhadores, em sua maioria, escravos de vários ofícios e alguns trabalhadores livres, haviam regras a serem cumpridas. Desde o escravo barcaceiro ao canoeiro, existiram regras rígidas e flexíveis que permearam a organização desse tipo de transporte.

Porém, era nos canoeiros que a organização se definia de maneira singular, segundo regras próprias de uma determinada cultura ou nação africana. Essa cultura era baseada em hierarquias administrativas e militares, tendo sua gênese na simbólica nação congo da África centro-ocidental e nos elementos culturais oriundos da colonização ibérica¹. Símbolos da cultura negra e ibérica fundiam-se na constituição de grupos africanos que vieram para a América unidos pelo estigma da escravidão. O legado desses elementos das duas culturas expressou-se na organização de grupos étnicos e religiosos no Brasil desde a colonização, encontrando mudanças no âmbito da formação urbana do século XIX.

Durante o século XIX, grande parte dessas organizações étnicas e religiosas se integrava em irmandades católicas, dentre elas as de ofício, como as dos canoeiros. Segundo o historiador Luis Geraldo Silva² essas associações “*étnicas e profissionais*” existentes na cidade do Recife, “*possuíam vínculos profundos com o mundo católico*”. Essas associações distinguiam-se, também, por votos de devoção a um santo ou padroeiro. Os da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, inicialmente, eram devotos de Nossa Senhora da Conceição dos Canoeiros. Na mesma freguesia, o historiador e burocrata Pereira da Costa³ descreve a existência de uma capela sob devoção de “*Nossa Senhora da Conceição dos canoeiros*”. Em Olinda, Nossa Senhora do Rosário instituía, em parte, a existência da organização profissional dos negros oiteiros. Havia rivalidades entre os

grupos de canoeiros que se organizavam no Recife e os da cidade de Olinda. Porém, essa rivalidade não se restringia, apenas, a grupos. Os desentendimentos, também, eram internos no que se refere ao processo eleitoral e/ou as intrigas internas entre etnias reunidas numa mesma associação. O historiador João José Reis⁴ discute que esse particularismo étnico entre grupos de pretos tendia “*paulatinamente*” a desaparecer no final do século XVIII e início do XIX. O mesmo historiador assinala que a reunião em confrarias religiosas, de maneira geral, redefinia para os grupos de negros, “*a abrangência semântica da palavra parente, para incluir todos da mesma etnia*”. A partir do oitocentos, a questão étnica ganhava um novo sentido, se associando as irmandades de ofícios.

As irmandades de ofício, instituições eminentemente de caráter urbano, estabeleciam seus compromissos legitimados pelo poder eclesiástico e legislativo, onde se vislumbravam as regras que regiam a associação de ofício. Nessas instituições religiosas eram promovidas festas anuais, assim como as eleições que comporia a “*mesa regedora*” e o “*corpo confraternal*”, estrutura administrativa comum a toda irmandade de leigos. Segundo Kátia M. de Queirós Mattoso⁵, a mesa regedora era formada por confrades eleitos pelo grupo e o copo fraternal, composto por cargos eletivos como juizes, procuradores, tesoureiros, mordomos e escrivões. Esses cargos, eminentemente, administrativos perpassavam, também, os postos de governador e militar diretamente ligados ao ofício de canoeiro. As eleições desses cargos administrativos e militares se davam predominantemente no âmbito das irmandades de ofício.

O reconhecimento dessas instituições no século XIX não se restringia as esferas dos poderes eclesiástico e legislativo, mas também as autoridades públicas, como juizes de paz e chefes de polícia. Essas autoridades passavam a exercer um controle aproximado desses cargos entregues a negros escravos, forros ou livres. Ocorre, portanto uma descentralização das patentes, anteriormente reconhecidas pelo governador da província. Os cargos honoríficos, como governador eleito por sufrágio entre os negros, era de responsabilidade do juiz de paz que estabelecia a autoridade no processo eleitoral. Os cargos administrativos e patentes militares dadas aos negros canoeiros passavam pelo controle dos chefes de polícia. Havia, portanto, um controle cuidadoso de determinados setores das autoridades sobre essas hierarquias de negros profissionais.

Os negros canoeiros do Recife eram chefiados por um governador das canoas, negro forro ou escravo, geralmente com uma certa idade. Abaixo do governador estava as patentes militares de coronel e logo depois o major e o capitão. Essa hierarquia étnica e religiosa rigidamente simbólica foi constatada por viajantes estrangeiros, em destaque ao norte americano e pastor metodista Daniel

P. Kidder. O norte americano descreveu as patentes militares e o ritual náutico, afirmando que *“Existe entre eles uma espécie de hierarquia semelhante à militar. Alguns são eleitos, por sufrágio dos demais, para 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 saúda-los com uma, duas, três ou quatro varadas n'água, com o varejão. O número de varadas obedece à hierarquia do indivíduo saudado, 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 um superior, por habilidade ou sorte, está isento da continência.”*⁶

Fica constatado o forte simbolismo que regia esse tipo de organização de ofício na cidade do Recife. Os símbolos de poder presente na organização dos canoeiros estavam, também, associados aos instrumentos de trabalho do negro. O próprio ritual náutico descrito por Kidder utilizava-se do número de varadas no ato de reverência de inferiores aos oficiais superiores. Os elementos operacionais do transporte, como a vara, e o percurso fluvial eram utilizados como forma de diálogo interno do grupo. As punições, também, eram expressas nos castigos realizados pelos pretos de altos graus na escala hierárquica aos negros que subvertessem as regras do ofício. Os negros eram açoitados na presença do governador e do major dos canoeiros. As regras de punição eram executadas no porto negreiro, como forma de reafirmação do poder dos chefes superiores. Essas características peculiares da organização dos canoeiros os distinguiam de outros ofícios presentes no transporte fluvial, como o de jangadeiro ou barcaceiro.

Porém, mudanças fundamentais aconteceram nessa peculiar estrutura interna da organização dos canoeiros a medida em que se manifestava, no oitocentos, uma *“ideologia de valorização da vida urbana”* como define o historiador Marcus J. M. de Carvalho⁷ ao referir-se às transformações no ambiente citadino. Essa valorização da vida urbana se estendia essencialmente para melhorias do abastecimento d'água e de transporte. As inúmeras posturas municipais apontavam para a necessidade de regular o transporte fluvial e os serviços portuários na cidade. Cada vez mais a contratação de serviços eram vendidos em hasta pública para serem executados por particulares. Essa prática tornou-se freqüente, a partir da década de 30. O fenômeno das arrematações multiplicava-se em vários setores da vida urbana, inclusive na organização dos portos fluviais da cidade. É nesse setor da administração portuária que aconteceram rupturas que, provavelmente, interferiram na organização das canoas. As atividades portuárias eram desmembradas pelos arrematantes que se responsabilizavam por parte dos serviços dos canoeiros e de alguns armazéns.

Essa interferência direta de particulares em contratação de serviços portuários permitia a disseminação do trabalho livre, inclusive na organização das canoas. A introdução do trabalho livre na organização dos canoeiros conviveu lado a lado com a escravidão de negros do mesmo ofício, além de outras categorias de trabalhadores. Os arrematantes de portos fluviais ou marítimos podiam empregar uma variedade grande de força de trabalho. Dentre eles, feitores, jornaleiros, marcadores empregados em estampar nas cabeças das sacas de mercadoria a qualidade do produto. Os serviços da administração do porto eram arrematados em hasta pública a quem por menos fizesse. Mas, a natureza das arrematações da mesma forma que reproduzia nova força de trabalho, interferia na autoridade administrativa de portos de canoas chefiados por negros. Essa interferência direta na autoridade dos chefes negros descentralizava a organização dos canoeiros. Porém, são mudanças no aspecto simbólico da autoridade máxima da organização dos negros canoeiros que provocaram enfraquecimentos das demais autoridades de comando. O símbolo da autoridade máxima, efetivamente comandado pelo governador dos canoeiros, era o território de comando – o porto das canoas.

Existiam vários portos das canoas espalhados pelos rios Capibaribe e Beberibe, como destacam os historiadores Evaldo Cabral de Mello⁸ e Virgínia Pernambucano de Mello⁹. Porém, nem todos eram chefiados por negros canoeiros e/ou apresentavam graus de complexidade hierárquicos e simbólicos na administração portuária. Existiam também pequenos grupos de negros canoeiros, como os da rua Nova que se organizavam sob a invocação do Santo Padroeiro São Cristóvão. Entretanto, havia um porto central, onde a maioria dos canoeiros do Recife se organizava – o porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Este porto, além de sede da irmandade dos negros canoeiros de várias etnias ou nações, representava um ponto de conexão entre as freguesias centrais e a larga passagem do rio Beberibe. Era, sobretudo, um porto estratégico de integração de caminhos fluviais e marítimos. Era a partir dele que os principais caminhos dos canoeiros eram articulados entre os rios Capibaribe, Beberibe e o terminal marítimo.

Além de proporcionar intercâmbios entre rios e mares, esse porto das canoas era local de intersecção do comércio dos aguadeiros do Recife. Esse grande comércio que vinha da região do Monteiro, Apipucos e Varadouro de Olinda ia de encontro ao porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, onde se organizava a mais importante das corporações de canoeiros. O comércio a bordo das embarcações estrangeiras era também realizado em outros ancoradouros, portos e cais da mesma freguesia, tendo o porto da conceição dos canoeiros uma das principais referências. Mais do que ponto comercial da freguesia, o porto das canoas era símbolo do poder do governador negro. Sua autoridade estava expressa na administração do território portuário.

A submissão dos negros ao governador do porto das canoas gerava uma rede de poderes que se subdividia numa parte administrativa e militar. Todos os cargos militares estavam submetidos à chefia do governador do porto. Os de menor patente militar estavam submetidos à autoridade do coronel dos canoeiros, o chefe supremo dos militares. Esses chefes militares eram responsáveis pelo controle social e econômico do grupo de negros canoeiros. Essa relação interna de poderes começava a sofrer desgastes com a interferência dos arrematantes dos serviços portuários e de obras públicas. A contratação desses serviços desestruturava a hierarquia interna do grupo, antes chefiada por negros canoeiros, tendo que dividir o poder de mando com feitores contratados pelas arrematações. A desestruturação da hierarquia dos negros foi se aprofundando quando o porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves perdia seu território com a ampliação do cais do Apolo na década de 50.

Esse enfraquecimento da autoridade do governador dos canoeiros podia ser sentido pelas idas e vindas de projetos que tramitavam pela câmara municipal da cidade do Recife¹⁰, tratando da remoção da capela do porto das canoas. Durante esse impasse, a irmandade dos canoeiros perde sua devoção a conceição dos canoeiros. Em fins da década de 50, a irmandade é denominada de “*Santa cruz do porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves*”. Durante este mesmo período, o poder eclesiástico diminuía o poder do governador das canoas na corporação de canoeiros da cidade. Instituíam-se, portanto, que as rendas oriundas da contribuição dos negros canoeiros, não seriam mais da responsabilidade do governador e de seus chefes militares superiores. Dessa forma, a hierarquia se enfraquece, apenas, resistindo à medida que o porto das canoas da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, ainda, sobrevivia como lugar expressivo do poder do governador negro.

É, fundamentalmente, nas mudanças de caráter espacial que a estrutura interna da organização dos negros canoeiros se desestrutura. O eixo de toda organização dos canoeiros do Recife concentrava-se na Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, atual bairro do Recife. O principal porto das canoas localizava-se em frente ao atual cais do Apolo, assim como sua capela. Esse terminal das canoas espremido pelas obras de melhoramento do porto do Recife abria espaço para novos trabalhadores de barcos de maior aparato técnico, como os pequenos vapores de reboque, descritos nos relatórios dos presidentes da Província de Pernambuco¹¹. “*O pessoal técnico*” era assim denominado pelas autoridades da província, às novas categorias de trabalhadores do Arsenal da Marinha. Dentre eles os “*Machinistas*” das classes de oficinas dos barcos a vapores que começava a dividir percursos com os canoeiros dos mares.

Cada vez mais os canoeiros perdiam parte da operação de seus barcos nos caminhos marítimos. As grandes canoas de 11 e, até, as raras de 14 metros comprimento com seus embonos laterais¹² desapareceram do terminal marítimo. Os jornais da época, a partir da década de 60, anunciam poucas canoas em média entre 5m e, no máximo, 7,5 metros de comprimento. Essa mudança na operação dos caminhos marítimos comprometeu, primeiramente, a atuação dos negros canoeiros na pequena cabotagem. Essa direção nas mudanças operacionais aos poucos invadia os caminhos dos rios, desestruturando a atuação da organização dos canoeiros no porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. A partir da década de 60, essa transformação no aspecto operacional das canoas do Recife passava a caminhar junto com o enfraquecimento das hierarquias internas dos negros canoeiros.

Do governador chefe do porto aos caudilhos militares, a organização perdia seu vigor com a diminuição dos poderes desses negros. A desarticulação dos poderes internos começava de cima para baixo. O governador das canoas perde seu poder na administração do território portuário que cada vez mais diminuía de tamanho com as obras de melhoramento do porto do Recife. No que se refere à hierarquia militar, o coronel e o major perdiam o poder da coordenação das rendas, junto ao governados das canoas e, esse efeito na economia da corporação recaía no controle social do grupo. Os ofícios encaminhados a Assembléia Legislativa¹³ para aprovação do compromisso dos canoeiros do Recife sinalizavam a fragilidade do cargo conferido ao governador negro das canoas. Ofícios da década de 50 dirigem-se ao “*governador do porto das canoas da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves*”. Outros, no mesmo período, descrevem simplesmente “*capataz do porto das canoas*”. A vulgarização do mais alto grau da escala hierárquica começava a fazer efeito na organização dos demais cargos abaixo do governador.

O capitão das canoas, ligado ao comando direto das embarcações, talvez, fosse o menos afetado nessa escala de poderes. Com a tentativa do governo da Província de introduzir uma nova estruturação náutica na cabotagem da costa com a fixação de barcos a vapor, é provável que o capitão, cargo honorífico concedido a hierarquias de bordo para qualquer barco, resistisse a duras mudanças na organização das canoas. A função desse cargo se adaptava as novas hierarquias administradas pelo Arsenal da marinha em fins da década de 50. Portanto, adquiri-se uma nova dinâmica organizacional que afetava as relações internas de poderes dos canoeiros da cidade. A resistência dos cargos administrativos e, conseqüentemente, militares em meados dos oitocentos, dava seus sinais de desaparecimento na década de 60 com a florescente valorização da cultura náutica importada dos franceses e ingleses.

NOTAS

1. Souza, Mariana de Mello e. Reis Negros no Brasil Escravista: História da Festa de Coroação de Rei Congo. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.
2. Silva, Luiz Geraldo. A faina, a Festa e o Rito: Uma Etnografia Histórica sobre as Gentes do Mar (Sécs. XVII ao XIX). – Campinas, SP: Papirus, 2001. – (Coleção textos do tempo).
3. Costa, Francisco Augusto Pereira da. 1851-1923, Anais Pernambucanos 1834-1850. Prefácio de Marcos Vinícios Vilaça. Aditamentos e correções de José Antônio Gonçalves de Mello. Recife, FUNDARPE. Diretoria de Assuntos Culturais, 1985. V. 2. (Coleção Pernambucana – 2ª fase, 11). Pág. 172.
4. Reis, João José. Notas sobre a escravidão na África pré-colonial. Estudos Afro-Asiáticos, n.14. Idem, Nas Malhas do poder escravista: a invasão do candomblé do Accu. In: - Negociação e Conflito. A resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Cia. Das letras, 1989.
5. Mattoso, Kátia M. de Queirós. Bahia, século XIX: Uma Província do Império. 2ª Ed., Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1992. Pág. 32.
6. Kidder, Daniel P. Reminiscências de Viagem e Permanência no Brasil (Províncias do Norte), Tradução São Paulo, 1972. Pág. 96-97
7. Carvalho, Marcus J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850. – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998.
8. Mello, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife: Um Estudo de Microhistoria Urbana. In Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Publicação feita em Convênio com o Departamento de Assuntos Culturais do Ministério da Educação e Cultura. Vol. L. Recife, 1978. Pág. 67 – 103
9. Mello, Virgínia Pernambucano de. Água Vai! História do Saneamento de Pernambuco: 1537 – 1837. Companhia Pernambucana de Saneamento. Pág. 73.
10. Câmaras Municipais, 1938, APJE e Livro das Vereações da Câmara do Recife, 1838-1844, Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.
11. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, Chicago – EUA. Relatório da “*Assemblea Legislativa de Provincial de Pernambuco*”, 1857.
12. Embonos, segundo o historiador Evaldo Cabral, são paus de jangada atados longitudinalmente ao bordo superior da embarcação para impedi-la de adernar. Esse tipo de característica construtiva estava presente nas grandes canoas entre 7,5 e 14 metros de comprimento.
13. Coleção de ofícios Recebidos da Assembléia Legislativa de Pernambuco, 1833 – 1860. Anexo I, 1º Andar.