Geral

APOIO CULTURAL

Fundação Clemente Mariani

COPENE
PETROQUÍMICA DO NORDESTE S/A

GOVERNO DA BAHIA
SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO
SECRETARIA DA FAZENDA
FAZCULTURA
LEI N. 7.915/96

Afro-Asia (19-20)

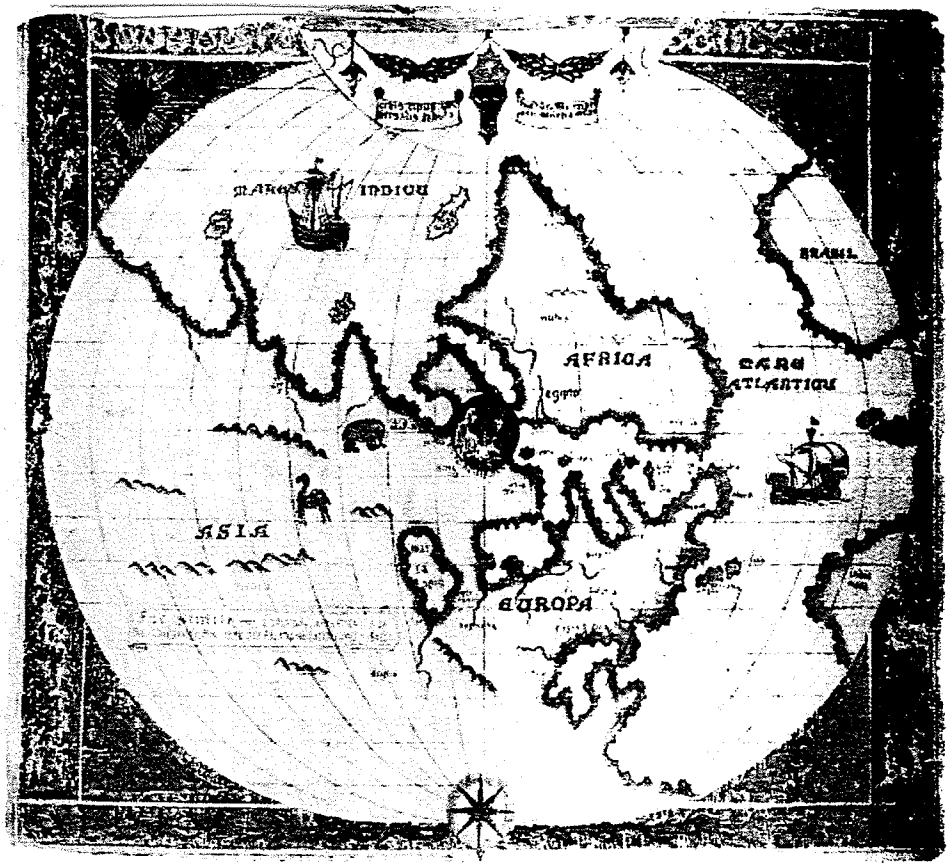
7558

Afro-Asia

CENTRO DE ESTUDOS AFRO-ORIENTAIS - FFCH/UFBA

19-20

Canoeiro



1558

AFRO-ÁSIA

Centro de Estudos Afro-Orientais-CEAO
Faculdade de Filsofia e Ciências Humanas-FFCH
Universidade Federal da Bahia-UFBa

Reitor da UFBa
Luiz Felippe Perret Serpa

Diretora da FFCH
Sylvia dos Reis Maia

Diretor do CEAO
Jeferson Bacelar

Editores
João José Reis
Renato da Silveira

Editor assistente
Afonso Bandeira Florence

Conselho editorial
Michel Agier (ORSTROM/França), George Reid Andrews (U. de Pittsburg, EUA), Ubiratan Castro de Araújo (UFBa), Marion Aubrée (CNRS-França), Júlio Braga (UFBa), Marcus Joaquim M. de Carvalho (UFPe), Anani Dzidzienyo (U. de Brown/EUA), Paulo F. de Moraes Farias (U. de Birminghan/Inglaterra), Flávio dos Santos Gomes (UFRJ), Antônio Sérgio A. Guimarães (USP), Carlos A. Hasenbalg (CEAA/RJ), Silvia H. Lara (UNICAMP), Vivaldo da Costa Lima (UFBa), Yvonne Maggie (UFRJ), J. Lorand Matory (U. de Harvard/EUA), Kátia M. de Queirós Mattoso (U. de Paris IV), Elikia M'Bokolo (EHESS/França), Maria Inês Côrtes de Oliveira (UFBa), Angelina Pollak-Eltz (U. Católica Andrés Bello/Caracas), Reginaldo Prandi (USP), Rebecca Scott (U. de Michigan/EUA), Edward E. Telles (U. da California-Los Angeles/EUA), Olabiyi Babalola Yai (U. da Florida/EUA), Valdemir Zamporoni (UFMT).

Patrocínio Cultural
COPENE
Fundação Clemente Mariani

Realização
Mestrado em História - UFBa

Os conceitos emitidos nos textos aqui publicados são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não é permitida a reprodução desses textos, sob qualquer forma, sem permissão prévia dos editores e desde que citada a fonte original.

Assinatura/Subscription: Cada exemplar/single copies R$15 (Brasil); R$20 (exterior).
Assinatura anual/annual subscription (dois números/two issues) R$30 (Brasil); R$40 (overseas).
Solicitamos troca de publicações.
We ask for exchange.
ISSN 0002-0591

Toda correspondência deve ser enviada para o seguinte endereço:
Mestrado em História
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal da Bahia
Estrada de São Lázaro, 197
40210-630 Salvador, Bahia, Brasil
Tel/Fax: (071) 237-7574 E-mail: afroasia@ufba.br

B N D
Biblioteca Nacional
Central

Afro-Ásia nº 19/20 1997

Editores: João José Reis e Renato da Silveira

SUMÁRIO

Artigos

O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos 9
Joseph C. Miller

Quem eram os "negros da Guiné"? A origem dos africanos na Bahia 37
Maria Inês Côrtes de Oliveira

Os caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX 75
Marcus Carvalho

Breve, lento, mas compensador: a construção do sujeito nordestino no discurso sócio-antropológico e biotipológico da década de trinta 95
Durval Muniz de Albuquerque Junior

Nas pegadas dos voduns 109
Reginaldo Prandi

O índio e o negro: uma relação legendária 135
Tania Almeida Gandon

Pluralismo étnico e multiculturalismo 165
Jacques d'Adesky

A imagem da África na poesia afro-brasileira contemporânea 183
Moema Parente Augel

No olho do furacão: brutalidade policial, preconceito racial e controle da violência em Salvador 201
Eduardo Paes Machado
Ceci Vilar Noronha
Fátima Cardoso

Notas e debates

Luta religiosa ou luta política? O levante dos malês da Bahia segundo uma fonte islâmica 229
Rosemarie Quiring-Zoche

Sertanejos que se venderam: contratos de trabalho sem remuneração ou escravidão dissimulada? 239
Erivaldo Fagundes Neves

O crioulo da Guiné-Bissau 251
Johannes Augel

Homenagem

Mário Gusmão (1920-1996)
O Santo Guerreiro contra o Dragão da Maldade 257
Jeferson Bacelar

Resenhas

Azevedo, Thales de. *As elites de cor numa cidade brasileira: um estudo de ascensão social & Classes sociais e grupos de prestígio*, 2 ed., Salvador, EDUFBA, EGBA, 1996. 186p. 283
Andréa da Rocha Rodrigues

Figueredo, Luciano. *O Avesso da Memória: Cotidiano e trabalho da mulher em Minas Gerais no século XVIII*. Rio de janeiro, José Olympio, Brasília, DF, EDUNB, 1993. 249p. 287
Adriana Dantas Reis

Browning, Barbara. *Samba: Resistence in Motion*. Indianapolis, Indiana University Press, 1955. 190p; Guillermoprieto, Alma. *Samba*. New York, Columbia University Press, 1994. 244p; Hess, David. *Samba in the Night*. New York, Columbia University Press, 1994. 209p. 291
Alison J. MacAdams

ARTIGOS

OS CAMINHOS DO RIO
NEGROS CANOEIROS NO RECIFE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

*Marcus Carvalho**

Na primeira metade do século passado o Recife compartilhava uma série de características com outras cidades escravistas de dimensões semelhantes, mas tinha também especificidades que contribuíam para dar um ritmo próprio a sua vida urbana. Um dado que compôs grande parte de sua personalidade foi a relação do Recife com as águas dos seus rios, o Capibaribe e o Beberibe. Uma relação tão forte que fica sem sentido falar nessa cidade sem referência às águas que a cercam, principalmente na época pré-industrial, quando os rios eram as estradas por onde tudo e todos iam e vinham. Este artigo busca contribuir para o entendimento do trabalho escravo empregado no transporte fluvial de pessoas, cargas e água potável durante a primeira metade do século passado.

Olhar mapas é uma atividade que nos dá uma noção clara do espaço urbano. Mas falta vida. Disse certa vez Paul Ricoeur que o historiador precisa de imaginação para exercer o seu ofício. Sem ela a objetividade é impossível.[1] Pensemos então numa imagem ideal das ruas do Recife. Nelas estariam andando negros de ganho e de aluguel, e outros tantos vendedores ambulantes, enchendo os estabelecimentos comerciais e as feiras. Nas lojas trabalhavam cativos nos mais diversos ofícios. A escravidão suntuária era a regra nas residências mais abastadas, com suas mucamas e cozinheiras, seus caseiros, amas de leite, moleques de recado e, por vezes, até guarda-costas.

Os jornais frequentemente traziam anúncios de estabelecimentos comprando e vendendo escravos, mediante o pagamento de comissões que variavam em torno de dois por cento do valor da mercadoria — um negócio tão bom que por vezes era dispensado até o pagamento das "comedorias" dos cativos depositados. Quase junto desses anúncios, um outro tipo de matéria: as incessantes buscas por escravos fugitivos. Não há jornal grande nesse período que

* Professor do Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco. O autor agradece ao CNPq pelo apoio a esta pesquisa.

[1] Paul Ricoeur, *History and Truth*, Evanston, Northwestern University Press, 1965, p. 28.

não traga notícia desse tipo diariamente, como aliás ocorria nas demais cidades brasileiras nessa mesma época.

Existia, portanto, todo um conjunto de estruturas no Recife que costuma-se encontrar noutros centros urbanos escravistas do mundo atlântico. Mas, tendo essas estruturas em mente, convém mergulharmos um pouco mais nos detalhes.

A cidade tinha então três bairros principais, que são três ilhas, ou quase isso: o Recife propriamente dito (onde fica o porto) — unido a Olinda por um istmo de areia de praia; Santo Antônio (a Mauritzstaadt de Nassau), esse uma ilha fluvial mesmo; e a Boa Vista, o maior de todos e que também virava uma ilha quando os rios e mangues enchiam. Ao redor desse núcleo estavam as terras de antigos engenhos, transformadas em povoações, depois subúrbios, onde havia muitos sítios, alguns tufos de mata e engenhos ainda moentes, formando o que Gilberto Freyre chamaria do complexo "rurbano" das cidades patriarcais. Por estar mais próximo do interior, eram comuns no período colonial as referências à Boa Vista, como o "continente". Todavia, um riacho que fluía do Capibaribe separava aquele bairro dos subúrbios ao sul e oeste e, depois de alguns manguezais, quase emendava ao norte com um braço do rio Beberibe na altura do local conhecido por Santo Amaro das Salinas, até chegar ao rio Beberibe, propriamente dito — a fronteira com Olinda, a antiga capital.

Desde o seu nascimento a história da cidade está ligada aos rios. A interiorização da capitania de Duarte Coelho começou com a conquista da várzea do rio Capibaribe, concluída na metade da década de 1550. A partir daí, a indústria açucareira iria se expandir até Pernambuco, igualar à da Ilha da Madeira lá pela década de 1560, e logo-logo ultrapassá-la, tornando-se a capitania de Duarte Coelho o maior produtor individual de açúcar de cana do mundo. O crescimento do Recife seguiu esse mesmo trajeto, talhado pelo rio Capibaribe, principalmente, e secundariamente pelo Beberibe. Invadindo suas margens no inverno, e navegável por duas léguas a partir de sua foz, o Capibaribe tornou-se uma verdadeira estrada para o escoamento do açúcar produzido nos engenhos da sua várzea. Engenhos que pouco a pouco transformaram-se em povoações e, os mais próximos do porto, em bairros da cidade.[2]

O Recife surgiu a partir do porto de onde era exportado o açúcar, produzido por senhores de engenho que achavam mais salubre e seguro morar numas

[2] Gabriel Soares de Sousa, *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, Coleção Brasiliana, nº 117, São Paulo, EDUSP, 1987, p. 57; Flávio Guerra, *Evolução Histórica de Pernambuco*, Recife, Companhia Editora de Pernambuco, 1970, *passim*; Jeronimo Martiniano Figueira de Mello, *Ensaio sobre a Estatística Civil e Política de Pernambuco* (Recife, 1852), Reedição: Recife, Conselho Estadual de Cultura, 1979, p. 45; J. H. Galloway, *The Sugar Cane Industry: An Historical Geography from its Origins to 1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, cap. 4; Manuel Correia de Andrade, *A Terra e o Homem no Nordeste*, São Paulo, Atlas, 1985, pp. 56-57.

colinas ao norte, formando o que viria a ser Olinda. Um istmo de terra branca ligava esse povoado ao porto. Porto natural bem protegido do mar que, segundo os cronistas coloniais, antes de ganhar o nome das rochas que o cercavam teria sido chamado de "povo", simplesmente. Mas povo mesmo, morava muito pouco ali, até pelo menos a conquista definitiva da várzea do rio Capibaribe por Jerônimo de Albuquerque, cunhado de Duarte Coelho, que caçou e matou quantos índios pôde na metade do século dezesseis, perdendo até um olho na luta. Daí em diante o açúcar tomou tudo quanto é lugar perto do porto. Quando um corsário inglês tomou o Recife em 1595, o povoado já era forte o suficiente para lhe oferecer alguma resistência, e também para lhe dar algumas comodidades. A intenção de James Lancaster era roubar a carga de um navio espanhol fundeado no porto, mas terminou demorando bem mais do que pretendia, saindo com seus barcos cheios de açúcar e até com as fazendas importadas pelos próprios habitantes da capitania.[3]

A queima de Olinda pelos holandeses, em novembro de 1631, definiu o destino do Recife, que cresceria seguindo o curso das águas do rio Capibaribe, e secundariamente as do Beberibe.

Mas essa não era uma relação simples. Cedo os homens começaram a invadir os rios. Os três bairros centrais foram esticando e assim incorporando as ilhotas dos mangues e as camboas. Olhando-se os mapas do período colonial, vê-se que o o bairro do Recife, uma tira de terra no século dezesseis, já havia triplicado de tamanho lá pelo final do século dezoito.[4] A ilha de Santo Antônio espalhou-se mais devagar, mas também terminou tomando um bom pedaço do Capibaribe e do Beberibe, diminuindo a distância dos outros bairros e juntando-se a uma ilhota ao norte, onde depois viria a ser construído o atual palácio do governo do Estado. A Boa Vista, por sua vez, começou já nessa época a invadir os mangues que a separavam de Olinda, um processo que levou séculos, até os dias de hoje, quando nada mais resta do antigo caminho fluvial apreciado por vários viajantes oitocentistas.

O cenário da cidade não ficaria completo sem uma idéia da sua população que, vale salientar, cresceu bastante na primeira metade do século passado — um processo que começou com a abertura dos portos, em 1808, e que ganharia impulso com a Independência. Henry Koster, que geralmente adivinha-

[3] Francisco Augusto Pereira Da Costa, *Anais Pernambucanos*, Recife, Fundarpe, 1983-1985, vol. 1, *passim*. Guerra, *Evolução Histórica*, pp. 228-232.

[4] Edja Bezerra Faria Trigueiro, "Oh de Fora! - Um Estudo sobre a Arquitetura Residencial Pré-Modernista do Recife, enquanto Elemento Básico de Composição do Cenário Urbano", Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Dissertação de Mestrado, 1989, p. 77.

que na época era a terceira cidade do país, os cativos representavam 44,6 por cento do total. Em Pernambuco, esse era um índice bastante apropriado para uma área de engenhos. Assumindo que esses censos também subestimavam a população escrava — claro, ninguém queria revelar a sua riqueza, nem pagar taxas! — pode-se dizer que talvez metade da população da zona portuária, ou até um pouco mais, era formada por escravos. A escravidão urbana, portanto, não era apenas o resultado de sobras do *hinterland*, mas uma instituição plenamente estabelecida, cujo funcionamento era parte da rotina urbana.

Para se ter uma idéia mais clara da evolução da população da cidade depois da Independência, vale a pena olhar uma outra contagem, feita em 1855, e compará-la com a de 1827.

Lamentavelmente, esse censo de 1855 não é tão detalhado quanto o de 1827, pois ele traz para cada bairro apenas os totais das populações masculina e feminina, e os totais de livres e escravos, impossibilitando saber-se quantas pessoas livres ou escravas havia de cada gênero.[8]

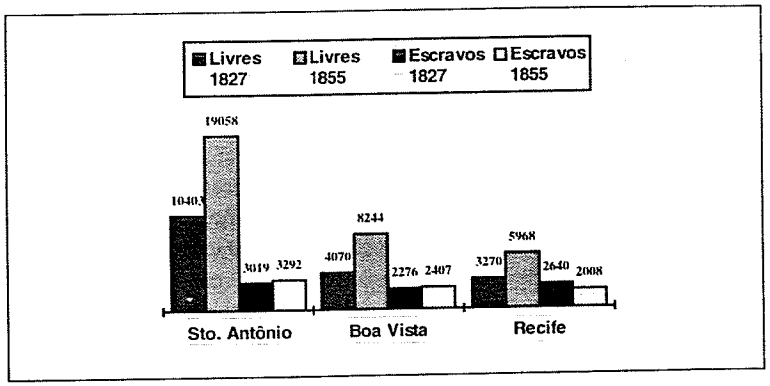
Apesar disso, a partir dessas fontes é possível verificar o modo como o Recife se expandiu naqueles anos. Segundo os dados publicados em janeiro de 1856, a população urbana subira para 40.977 habitantes, contra 25.678 listados em 1827, o que significa um aumento de 59,5 por cento em menos de trinta anos.

Desse total de 1855, 33.270 habitantes eram livres, e 7.707 escravos. Ora, em 1827, havia 7.935 escravos distribuídos entre aqueles três bairros, e 17.743 pessoas livres e/ou libertas. Esses dados indicam que a população cativa permaneceu na casa das sete mil e tantas pessoas entre uma contagem e outra embora, é claro, deva ter havido uma certa subcontagem dos cativos no censo de 1855, porque alguns proprietários certamente sonegaram os seus escravos importados ilegalmente depois de 1831. Mesmo dando esse desconto, fica claro que a população livre aumentou consideravelmente entre aquelas duas datas, dando um salto de mais de oitenta e cinco por cento, entre o censo de 1827 e o de 1855, enquanto que a população escrava não acompanhou esse crescimento. Esse aumento significativo da população livre e relativa estagnação da escrava fica claro no exame do quadro 2.

Esse salto assim tão grande talvez seja um exagero — o resultado de alguma contagem equivocada demais. Nunca é pouco repetir que esses não eram censos exatos. Mas, tendo isso em mente, fosse qual fosse a população exata do Recife naquela época, existem razões que nos levam a pensar que o número de habitantes tenha crescido bastante entre a Independência e a déca-

[8] Arquivo Público Estadual (Recife), "Relação Numérica da População Livre e Escrava do Primeiro Distrito do Termo do Recife", 10/01/1856.

Quadro 2
Populações Livre e Escrava da Cidade do Recife, 1827 - 1855



da de 1850. Isso não aconteceu somente no Recife nesse período. O Rio de Janeiro dobrou sua população num período igualmente curto, entre 1821 e 1849. Já Salvador, parece ter crescido um pouco mais devagar, embora significativamente, passando de quarenta para noventa mil pessoas, entre 1780 e 1860.[9] É bem verdade que a Corte não estava no Recife, e é preciso reconhecer que o Recife era uma cidade mais pobre do que Salvador. Ao Rio, nem se compara. Todavia, ao contrário da Bahia, não havia recôncavo em Pernambuco, como uma área entre o interior e a capital, com suas tantas cidadezinhas — cinco no século XVIII, transformadas em nove na metade do dezenove, com outros plantios a atrair a população que sobrava do açúcar, desafogando Salvador.[10] Paradoxalmente, portanto, a pobreza de Pernambuco, junto a um crescimento populacional bastante significativo no interior imediato, serviu para a expansão da população do Recife, e não o contrário. A cidade virou um pólo de atração de toda sorte de gente. Não havia muito mais para onde ir. Ao redor do Recife, ou mesmo em Pernambuco inteiro, faltavam outros núcleos urbanos que atraíssem a população livre e liberta do hinterland, além de duas povoações decadentes, Olinda e Goiana que, inclusive, provavelmente também perderam gente para o Recife. Olinda, pode-se dizer, já se havia tornado também num subúrbio como outro qualquer. A decadência da antiga capital era tão evidente que

[9] Mary Karasch, "Slave Life in Rio de Janeiro", Madison, University of Wiscosin, Tese de Ph.D., 1972, p. 16. Bert Barickman, "The Slave Economy of Nineteenth Century Bahia: Export Agriculture and Local Market in the Recôncavo, 1780-1860", Urbana, University of Illinois at Urbana-Champaign, Tese de Ph.D., 1991, p. 142.

[10] Sobre Salvador veja-se: Barickman, "The Slave Economy", pp. 25-35.

mava de "classe média" já começava a construir também suas casas nas "risonhas margens" do rio Capibaribe, que o inglês Koster por sinal também achara muito agradável para passear de canoa.[18]

O transporte de pessoas e mercadorias era intenso em meados do século, com embarcações apropriadas para as mais variadas atividades. Isso sem falar do trajeto para Olinda, feito também preferencialmente por canoas, como testemunharam os viajantes Tollenare, Koster, Kidder, Gardner, e até Charles Darwin, que esteve no Recife de passagem, achando-o simplesmente nojento (*disgusting*), e indissociavelmente ligado à escravidão, que abominou, no que talvez seja a passagem mais pungente do seu diário de viagem.[19]

As mudanças eram feitas comumente de barco, como bem observou G. Freyre naquele seu jeito às vezes cronologicamente meio vago, sem dizer se estava se referindo ao começo do século vinte ou ao Oitocentos recifense. Isso deve ter sido a regra por muito tempo mesmo, principalmente durante a estação das chuvas — que tanto incomodou Darwin — tornando as ruas intransitáveis. Da mesma forma, o material de construção, principalmente os tijolos, seguiam pela via fluvial pois, nas ruas de terra batida, poderiam facilmente se quebrar. Por essa razão, muitas olarias se localizavam próximas ao rio.[20] Uma canoa, levada pela correnteza no inverno de 1842, era capaz de carregar 800 tijolos. Tinha a proa chapada de ferro para facilitar a atracação, e na popa um camarote fechado de cordiça.[21]

Nas páginas do *Diário de Pernambuco* vê-se que a areia fina e o barro, utilizados nas construções, também vinham de canoa para a cidade. Parece paradoxal, portanto, mas essa mesma terra que vinha pelo próprio rio, serviria para aterrar as suas margens, encurtando o seu leito e gradualmente aumentando o tamanho dos bairros centrais.[22]

A profissão de canoeiro devia ser procurada por muitos libertos e livres, principalmente quando era possível ter um canoa própria. Quanto maior, maiores os negócios, que poderiam se combinar com a pesca para consumo doméstico. Os canoeiros do Recife eram tantos que chegaram a ter uma capela própria, da qual ainda resta uma pintura, conforme documentou E. Cabral de

[18] Louis F. de Tollenare, *Notas Dominicais*, Salvador: Progresso, 1956, pp. 130-131. Henry Koster, *Viagens*, pp. 38-39.
[19] Charles Darwin, *The Voyage of the Beagle*, Londres: 1860; reedição: Nova Nova York: Anchor Books, 1962, pp. 495-496.
[20] Gilberto Freyre, *Guia Prático, Histórico e Sentimental da Cidade do Recife*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1968, p. 96; Cabral de Mello, "Canoas do Recife", p. 76.
[21] *Diário de Pernambuco* (Recife), 03/07/1842.
[22] Veja-se, e.g., *Diário de Pernambuco* (Recife), 10/05/1847.

Mello num trabalho pioneiro sobre o assunto.[23] Ali eles celebravam a festa de Nossa Senhora da Conceição, a padroeira da cidade, até a sua demolição, em 1912. Em Olinda, comemoravam o dia de Nossa Senhora do Rosário, a protetora dos negros.[24]

A atividade era reconhecida até pela justiça local, tanto que, das oito profissões discriminadas, numa lista de gente que passou pela cadeia do Recife em 1838, uma delas registrava "canoeiros, pescadores e marinheiros".[25] Pescadores e marinheiros seriam até normais numa cidade costeira qualquer, mas canoeiro só em cidade ribeirinha.

Todavia, como qualquer outro trabalho braçal, essa também era uma ocupação de escravos. Um exame dos jornais dessa época indica que havia muitos canoeiros dessa condição. A escravidão e as águas do Recife combinaram-se assim para dar à cidade um dos aspectos mais singulares da sua personalidade: a presença de canoeiros escravos cortando os rios de lado a lado.

A própria água que se bebia tinha que vir de canoa, pois não havia fontes naturais com água boa nos bairros centrais. Claro que não faltou poço cavado na cidade mas dava tudo água salobra, principalmente no bairro do Recife, uma nesga de terra espremida entre o mar e o ponto onde os rios Capibaribe e o Beberibe se encontravam e desaguavam no oceano. Água melhor havia no rio Beberibe, que separava Olinda do Recife, embora no começo do período colonial ainda fosse possível aos navios pegarem água potável na maré baixa entre Santo Antônio e Boa Vista, como bem observou Gabriel Soares de Sousa.[26]

Essa falta de água fresca no istmo do Recife, onde estava o porto, teria sido uma das principais razões que levaram os holandeses a preferir a ilha de Santo Antônio para moradia, estabelecendo ali a Mauritzstaadt. Mas, ali também não era grande coisa. Nenhuma cacimba prestava realmente. Até um "mascate" — desses que odiava Olinda e amava mais que tudo o Recife — reconhecia no começo do século XVIII que a água do Recife só servia mesmo pra limpar as casas.[27] A solução ficava um pouco longe e também dependia do transporte fluvial. A primeira era trazê-la do Varadouro, em Olinda, um ponto que lá pelo final dos século XVIII já não era suficiente para o abastecimento das duas cidades, mesmo porque já havia muita negra lavando roupa no leito do rio, levando a água já meio turva pro dique. A melhor solução então passou

[23] Cabral de Mello, "Canoas do Recife", p. 78.
[24] F. A. Pereira da Costa, *Vocabulário Pernambucano*, Recife, Governo do Estado, 1976, pp. 190-191.
[25] Figueira de Mello, *Ensaio sobre a Estatística*, p. 237. Lamentavelmente, este documento não diz quantas dessas pessoas eram cativas.
[26] Soares de Sousa, *Tratado*, p. 57.
[27] Manuel dos Santos, *Calamidades de Pernambuco*, Lisboa, 1738; reedição: Recife, Fundarpe, 1986, p. 12.

res sediciosos que precederam a Insurreição de 1817, nos quais se servia cachaça em lugar de vinho.[36]

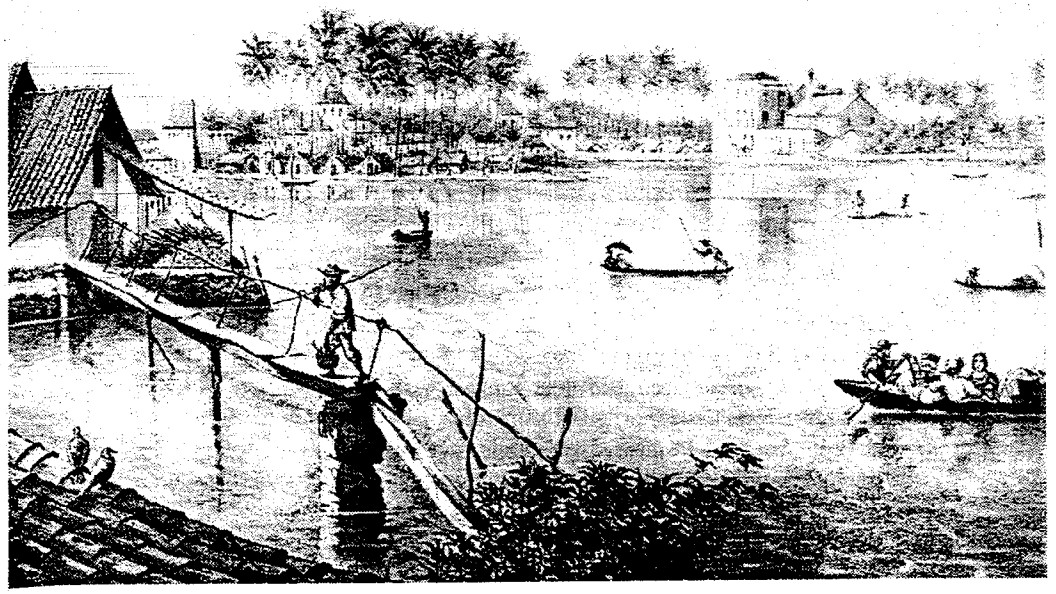
As canoas maiores tinham seus camarotes, para proteger seus ocupantes da chuva e do sol, ou simplesmente para evitar os olhares curiosos, como era a prática entre as damas da aristocracia local, que Tollenare praticamente só viu ou na missa, ou... tomando banho nuas no rio Capibaribe junto com seus empregados domésticos — inclusive escravos. Mas, desse anonimato das canoas cabinadas também se faziam usos ilegais. Um anunciante, em 1845, procurava o "moleque" Felix, que fugira e fora visto pescando no Monteiro. Pedia aos proprietários das canoas d'água que não permitissem nos camarotes a presença de "pretos fugidos, ou pretas, pois já se tirou de uma canoa uma preta da mesma casa".[37]

Como os escravos se prestavam a tudo, aqui e ali encontram-se anúncios de gente que quebrava qualquer galho, exercendo, ao mesmo tempo, uma variedade de funções. José, de Benguela, aos 21 ou 22 anos, era "canoeiro e padeiro". Essa é uma ligação meio difícil de fazer embora, quem sabe, talvez o anunciante quisesse apenas dizer que ele entregava o pão de canoa. A profissão de canoeiro, portanto, podia estar também ligada a outras atividades do seu senhor. O angolano Manoel, quando fugiu, era "canoeiro e caiador", dois ofícios aparentemente difíceis de serem conciliados, se não levarmos em conta que as olarias e empreiteiros de obras levavam tijolos pelo rio. Não havia porque não treinar um escravo nos dois ofícios visando assim aumentar a sua rentabilidade.[38]

Mas, alguns outros cativos eram realmente versáteis: um preto à venda, também em 1846, era canoeiro e bom pescador mas, além disso, um "bom trabalhador de enxada"![39] Como qualquer currículo, talvez esse fosse um retrato da vida de um cativo que mudara de atividade, saindo do trabalho braçal no campo para um outro conjunto de ocupações, talvez mais rentáveis para o dono mas que também conferiam ao trabalhador uma maior autonomia, embora que ainda escravo.

Todavia, para o exercício permanente da função de canoeiro, era preciso algum treino e especialização. O rio não era uma estrada reta. Ele também tinha seus caminhos que, em alguns locais, afinavam-se em trilhas às vezes incontornáveis. Quando a água subia, em algumas curvas mais profundas formava redemoinhos que dificultava a movimentação da canoa. Cabia ao canoeiro

[36] Carta de Gervásio Pires Ferreira s.d. (1817-1821?) apud Antônio Joaquim de Melo, *Biografia de Gervásio Pires Ferreira*, Recife, 1895; reedição: Recife, UFPE, 1973, vol. 1, p. 27.
[37] *Diário de Pernambuco* (Recife), 21/08/1845.
[38] *Diário Novo* (Recife), 11/02/1843.
[39] *Diário de Pernambuco* (Recife), 15/07/1846. Ibid., 17/11/1846.



escolher o lado certo para não ter problemas. Fora isso, havia muito manguezal nas margens, e as plantas se largavam rio a dentro. Rios cheios de vida vegetal em seus leitos. A vara de remar tornava-se assim mais eficiente do que o remo, devido a água mais rasa na maior parte dos trechos e a essa vegetação. Em todas as gravuras que encontramos das canoas menores, desde o período holandês, o remo é a vara, que se metia no fundo do rio, alavancando então a canoa pra frente. O canoeiro tem que manuseá-la de pé, o que exige um molejo todo especial de cintura e bastante equilíbrio. Se a canoa fosse um pouco maior, às vezes se utilizava também o remo, só que colocado atrás, como se fosse um leme. Claro que havia também canoas imensas, com vários remadores em cada lado, transportando carga pelo rio. Mas, quando a distância era maior, o que valia mesmo era a vela latina, perfeita para a navegação no trecho mais longo entre Santo Antônio e Recife, ou dali para Olinda, no local onde o Capibaribe e o Beberibe se juntavam numa imensidão de água. As gravuras da cidade desse período trazem inúmeros exemplos. Algumas dessas canoas eram imensas e faziam até viagens mais longas. Kidder foi numa dessas canoas cabinadas até Itamaracá, por dentro da linha de arrecifes entre a praia e o mar. A tripulação era formada por um pardo no comando e dois negros auxiliares.[40]

[40] Kidder, *Reminiscências*, p. 116.

moçambicano João já estava desaparecido havia três anos, quando foi oferecida uma recompensa de cem mil réis pela sua recaptura.[49]

Os escravos canoeiros eram violentamente reprimidos e vigiados com especial rigor. Não apenas pelo valor que tinham, mas também pela mobilidade inerente à sua ocupação, que certamente facilitava a fuga. Um moçambicano que escapuliu em 1843 tinha o nome de André, mas o seu senhor informava num anúncio que ele também era conhecido por "Pedro, ou antes o Estrela". Vê-se portanto, que os canoeiros também costumavam mudar de nome ao trabalharem longe da vista do senhor, confundindo-os portanto quando fugiam definitivamente. Segundo o anunciante, o fugitivo estava no Recife, ou nos seus arredores — uma afirmação que denota que a mobilidade do cativo impedia o senhor de saber exatamente como e para onde ele se evadira.[50]

A mobilidade própria da função trazia algumas vantagens para os cativos não apenas por poderem ir para longe com uma certa facilidade, mas também devido às relações que os canoeiros teciam com outras pessoas que poderiam morar longe dos seus senhores. No momento em que decidia fugir, um canoeiro podia se beneficiar dos contatos feitos em outros bairros da cidade. Fidélis, natural do Recife, tinha um "ar sério" e uns quarenta anos quando teve a sua fuga anunciada. Ele costumava viajar para o Poço da Panela — a área de veraneio que já mencionamos. Naquele lugar, ele conhecia muita gente, segundo informava o seu senhor que entendia assim que esses contatos lhe serviriam na fuga.[51]

Para os senhores, pior ainda era quando esses canoeiros teciam suas malhas de solidariedade, não somente em seu próprio benefício, mas para ajudar outros cativos que não tinham a mesma mobilidade deles. Foi assim que aconteceu na fuga de Tereza, uma africana de 24 anos. Segundo o seu senhor ela teria fugido embarcada numa canoa. O responsável pelo delito era o próprio canoeiro, o escravo Manoel, mais conhecido por "Forquilha", que segundo o anunciante teria seduzido Tereza a fugir numa daquelas canoas que faziam o trajeto entre Olinda e Recife.[52]

Quando essas pessoas eram capturadas, pagavam as mesmas penas que quaisquer outros escravos fugitivos. E mesmo assim, quando surgia a oportunidade, fugiam de novo. Em 1844, um canoeiro, também africano de nascimento, ao fugir — e não era a primeira vez — já tinha marcas de castigo e "um ferro de gancho no pescoço".[53]

[49] *Diário de Pernambuco* (Recife). 28/08/1846.
[50] *Diário Novo* (Recife). 23/01/1843.
[51] *Diário Novo* (Recife). 05/04/1843.
[52] *Diário de Pernambuco* (Recife). 19/05/1847.
[53] *Diário de Pernambuco* (Recife). 15/01/1844.

A própria organização do espaço urbano sofria as consequências da presença desses escravos. Da mesma forma que os chafarizes eram ponto de encontro de negros, também o eram os locais preferidos para embarque e desembarque das canoas. Havia inclusive negros que moravam perto desses portos fluviais do Capibaribe. Raimundo, capturado no quilombo do Catucá em 1831 era "morador no porto das canoas", o principal porto fluvial do bairro do Recife.[54]

Certamente que existiam canoeiros em outras cidades e vilas brasileiras, principalmente no norte do país. E, possivelmente, muitas das indagações aqui feitas se aplicam a outros lugares onde a escravidão urbana era a regra e o transporte fluvial possível e necessário. O Recife aqui analisado ainda era a terceira cidade do Império, crescendo rapidamente, gerando novas necessidades para seus habitantes, cujo conforto dependia em grande parte dos transportes fluviais. Era o rio Capibaribe que ligava os três bairros principais da cidade entre si, e com os subúrbios onde as elites veraneavam. Era atravessando o ponto de encontro do Capibaribe e do Beberibe que se ia para Olinda. Isso tudo permitiu uma integração dos canoeiros à paisagem urbana. Enquanto durou a escravidão, aparecem negros e pardos levando canoas pelo rio nas gravuras feitas da cidade. Quando Schlappritz desenhou o Recife na década de 1860, já havia mais uma ponte ligando o bairro do Recife a Santo Antônio, luz a gás nas ruas e trem cruzando o interior. Mas as canoas estam lá, onipresentes — simples no ir e vir da rotina dos transportes urbanos, ou enfeitadíssimas em dias de festa, como durante a visita de Dom Pedro II à cidade em 1859.

Pode-se especular que os escravos canoeiros do Recife constituíram-se numa categoria singular entre os cativos urbanos da cidade, e foram desaparecendo à medida em que a própria escravidão urbana no Recife se diluía nas últimas décadas do século passado. Como quaisquer outros escravos, muitos deles fugiam mesmo que temporariamente, e outros tantos permaneceram escravos a vida inteira. Todavia, se o testemunho de Tollenare tem algum valor, é possível inferir que a profissão permitia amealhar algum dinheiro, e que talvez os canoeiros 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. Quando dava tudo errado, fugiam como outro escravo qualquer, só que tinham uma distância de vantagem.

[54] *Diário de Pernambuco* (Recife). 27/10/1831.