

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

*Marcus Carvalho\**

**N**a 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.<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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 costumava-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 “urbano” 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. Invasão 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.<sup>2</sup>

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

---

<sup>2</sup> Gabriel Soares de Sousa, *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, Coleção Brasileira, nº 117, São Paulo, EDUSP, 1987, p. 57; Flávio Guerra, *Evolução Histórica de Pernambuco*, Recife, Companhia Editora de Pernambuco, 1970, *passim*; Jerônimo 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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup> 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-

---

<sup>3</sup> Francisco Augusto Pereira Da Costa, *Anais Pernambucanos*, Recife, Fmdarpe, 1983-1985, vol. 1, *passim*. Guerra, *Evolução Histórica*, pp. 228-232.

<sup>4</sup> 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.

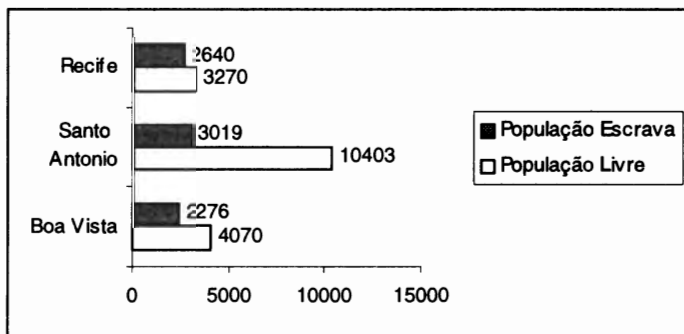
va perto da verdade, disse que o Recife, como um todo, deveria ter uns 25 mil habitantes quando ele chegou lá no final de 1809. Por volta de 1827, uma contagem da população indicava 25.678 pessoas somente nos três bairros centrais — Recife, Santo Antônio e Boa Vista — das quais 7.935 eram escravos. No termo do Recife — que incluía alguns subúrbios — havia 38.159 pessoas, das quais 11.692 eram cativas.

Deixando de lado os bairros “rurbanos”, mais perto do interior, e tratando apenas do Recife, Santo Antônio e Boa Vista, vê-se que trinta e um por cento dos habitantes da parte realmente urbana do Recife eram escravos em 1827, com uma ligeira predominância dos homens sobre as mulheres. Esse relativo equilíbrio dos sexos provavelmente indica um maior uso dos cativos em funções domésticas e suntuárias, trabalhos geralmente reservados mais às mulheres do que aos homens.

A grande maioria da população do Recife, quase setenta por cento, era composta de cidadãos livres e libertos, estes últimos incluídos naquele mapa numa só categoria, a dos “livres”, o que disfarça a possível presença de inúmeros negros e pardos libertos vivendo ali.

Essa é uma visão da cidade como um todo. Olhando bairro por bairro, tem-se uma perspectiva um pouco diferente. A população livre e escrava espalhava-se de forma desigual pelas três ilhas, conforme pode-se ver no quadro abaixo.

Quadro 1  
Distribuição por Bairros da População Livre e Escrava da Cidade do Recife em 1827



Em termos absolutos, era em Santo Antônio onde havia mais escravos. Proporcionalmente, todavia, era no bairro do Recife onde estava a maior concentração de cativos, em relação à população total. Essa maior proporção explica-se por ser o Recife o local do porto, perto do qual estavam as casas

comerciais de grosso trato, os armazéns de açúcar e algodão, a Associação Comercial, e a própria Assembléia Provincial. Era o bairro mais antigo e mais urbanizado de todos. Segundo Koster, por volta de 1809, já era inteiramente calçado, com exceção de uma única rua.<sup>5</sup>

Vale salientar que 60,4 por cento dos escravos da zona portuária eram homens, o que não surpreende, já que havia todo um conjunto de atividades a serem desempenhadas naquele bairro que culturalmente eram atribuídas ao gênero masculino. Incluem-se aí o trabalho na estiva, a carga e descarga das balsas, jangadas e carros de boi que traziam açúcar e algodão do interior e levavam outras tantas mercadorias na viagem de volta.

Nos três bairros não faltavam negros de ganho e de aluguel pelas ruas, embora a concentração fosse maior em Recife e Santo Antônio, os bairros comerciais.

Quanto aos escravos domésticos, eles também eram muitos. Mesmo no bairro do Recife, onde predominavam os escravos homens, devia haver muitas mucamas, cozinheiras, lavadeiras e amas de leite pois, mesmo havendo uma predominância masculina entre os cativos no bairro, havia praticamente uma cativa para cada casal livre vivendo ali. Isso é muito, e sugere que a escravidão doméstica e suntuária era também extensiva.

Entre os escravos domésticos do Recife havia homens que faziam todo tipo de serviços, inclusive o leva e traz dos “tigres”, os barris com os dejetos vindos das residências, jogados à noite nas praias dos rios ou nas cabeças das pontes. A água suja, e o conteúdo dos urinóis com frequência eram simplesmente lançados nas ruas. Foi somente a partir de 1831 que as posturas municipais obrigaram os habitantes a pelo menos gritarem “água vai”, quando fossem jogar xixi e água suja pela janela, uma medida que chegou aqui com séculos de atraso, e que dava aos passantes algum tempo para se livrarem do banho.<sup>6</sup>

Esses dados demográficos sugerem que ao menos no bairro do Recife o trabalho escravo era realmente intenso. Tão intenso, ou ainda mais do que em muitas áreas rurais da província, pois a regra historiográfica para Pernambuco — bem resumida no trabalho seminal de Peter Eisenberg — tem sido considerar que os cativos representavam 1/3 a 1/4 da população total da província nessa época.<sup>7</sup> No bairro do Recife, a área mais urbanizada de todas, dentro do

<sup>5</sup> Henry Koster, *Viagens ao Nordeste do Brasil*, Recife, Secretaria de Educação, 1978, p. 30.

<sup>6</sup> Louis Léger Vauthier, “Diário Íntimo de Louis Léger Vauthier”, in Gilberto Freyre (Org.), *Um Engenheiro Francês no Brasil*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1970, vol. 2, p. 846. Mário Sette, *Arruar: História Pitoresca do Recife Antigo*, Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1978, p. 248. Virgínia P. de Mello, *Água Vai: História do Saneamento de Pernambuco*, Recife, Compesa, 1991, p. 27.

<sup>7</sup> Peter Eisenberg, *Modernização Sem Mudança*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, Quadro 22, p. 170.

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.<sup>8</sup>

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.

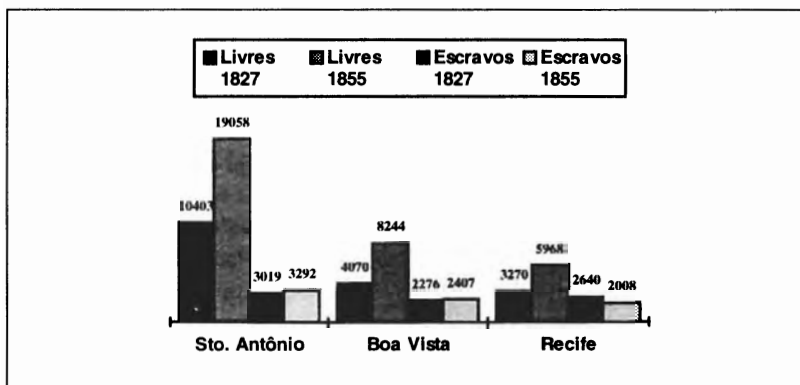
Desse total de 1855, 33.270 habitantes eram livres, e 7.707 escravos. Ora, em 1827, havia 7.935 escravos distribuídos entre aqueles três bairros, e 17.743 pessoas livres e/ou libertas. Esses dados indicam que a população cativa permaneceu na casa das sete mil e tantas pessoas entre uma contagem e outra 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-

---

<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup> 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

<sup>9</sup> Mary Karasch, "Slave Life in Rio de Janeiro", Madison, University of Wisconsin, 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.

<sup>10</sup> Sobre Salvador veja-se: Barickman, "The Slave Economy", pp. 25-35.

o melhor comentarista da época, Antônio Pedro de Figueredo, em 1846 a chamou cruelmente de “necrópole”.<sup>11</sup>

A história política de Pernambuco e do Recife também ajuda a entender o aumento significativo da população da cidade entre os censos de 1827 e 1855. Esse salto de quase sessenta por cento não deve ter sido o resultado do crescimento vegetativo, mas sim de um constante fluxo de imigrantes do interior mais próximo. Existe uma literatura sobre a demografia do Recife na segunda metade do século passado que sugere que, nem o tráfico de escravos nem o aumento natural, explicam o crescimento da população do Recife entre a metade do século XIX e começo do século XX.<sup>12</sup> Pode-se dizer a mesma coisa com relação à primeira metade do século XIX. Houve um intenso fluxo migratório entre as áreas rurais próximas ao Recife e os três bairros urbanos da cidade. Fluxo esse resultante em boa parte da insegurança provocada pela Cabanada, pelo quilombo do Catucá, e pelo colapso final do algodão, acontecimentos dos anos vinte e trinta do século passado. Ao mesmo tempo em que o interior pegava fogo, o Recife entrava em 1837 num período de reformas urbanas durante a administração do Barão da Boa Vista. Até Borges da Fonseca, o maior liberal radical da época, admitiu que o conservadoríssimo Barão mudou a face da cidade, consertando pontes, abrindo e calçando ruas, aterrando mangues, construindo prédios públicos e iniciando o projeto para trazer água encanada para a cidade. Essas reformas urbanas empregaram muita gente e deram vida nova ao comércio a retalho.<sup>13</sup>

Todos esses processos atraíram a população livre e liberta para o Recife em busca de trabalho no comércio a retalho e nos serviços urbanos, as principais alternativas econômicas para essa gente espremida entre os senhores e os escravos, e já sem terra disponível na zona da mata.

Para se movimentar entre esses três bairros, a população dependia de

---

<sup>11</sup> *O Progresso* (Recife), 01/09/1846.

<sup>12</sup> Bainbridge Cowell, “Cityward Migration in the Nineteenth Century: The Case of Recife, Brazil” *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, vol. 17, n. 1 (1975), p. 49. Veja-se também: Mário Lacerda de Melo, “As Migrações para o Recife” (Recife, Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, 1960); Geraldo Barroso Filho, “Crescimento Urbano, Marginalidade e Criminalidade: O Caso do Recife, 1850-1940”, Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Dissertação de Mestrado, 1985, pp. 40-46.

<sup>13</sup> Sobre esse período na História pernambucana, veja-se: Mário Márcio de Almeida, *Um Homem contra o Império: Antônio Borges da Fonseca*, João Pessoa, União, 1994; Flávio Guerra, “O Recife e o Conde da Boa Vista”, in José Joaquim de Almeida Neto et alii, *Um Tempo do Recife*, Recife, Secretaria de Justiça, 1978; Isabel Marson, *O Império do Progresso: A Revolução Praieira em Pernambuco: 1842-1855*, São Paulo, Brasiliense, 1987; Luís Sávio de Almeida, “Memorial Biographico do Capitão de Todas as Matas”, Recife, UFPE, Tese de Doutorado, 1995. Marcus Carvalho, “O Quilombo de Malunguinho: O Rei das Matas de Pernambuco”, in João José Reis e Flávio Gomes (Orgs.), *Liberdade por um Fio: História dos quilombos no Brasil* (São Paulo, Companhia das Letras, 1996), pp. 407-432.



três pontes. A primeira, ligava o Recife à ilha de Santo Antônio, donde saíam duas outras, uma em direção a Afogados e outra a Boa Vista. Por último havia também pontes menores ligando a Boa Vista ao resto do termo do Recife.

O resto era água. Como já disse, pelos rios vinha o açúcar produzido na várzea do rio Capibaribe. Mas não era somente isso. À medida que o tempo passou, a cidade cresceu, ainda seguindo as margens do Capibaribe, que foram sendo ocupadas por moradias de todos os tamanhos, intensificando-se o tráfego fluvial de pessoas, mercadorias e animais domésticos. Navegável por duas léguas a partir de sua foz, o Capibaribe por muito tempo continuaria sendo uma via de acesso privilegiada para os bairros mais distante.<sup>14</sup> Argumenta Evaldo Cabral de Mello que a época de ouro das canoas do Recife aconteceu entre o último quarto do século dezoito e o final da primeira metade do século dezanove.<sup>15</sup>

Naquele tempo, era lá pras bandas da Várzea, Caxangá, Poço da Panela e Casa-Forte — hoje bairros como outros quaisquer — que se realizavam as festas mais populares da cidade, entre dezembro e fevereiro. Em pleno verão portanto. Um memorialista escreveu com saudosismo, no final do século XIX, sobre o que considerava a vida social no Recife antigo. Os mais pobres iam à pé para aqueles subúrbios. E, certamente, havia gente endinheirada que preferia ir a cavalo. O viajante Henry Koster gostou desse passeio. Tal como hoje em dia, cavalgar em si era também um lazer. Mas, como era verão entre o Natal e o Carnaval, o rio tornava-se menos caudaloso, facilitando a navegação rio acima. Em dezembro, “centenas de canoas impelidas por amestrados canoeiros” levavam as pessoas rio a dentro para Poço da Panela, Casa-Forte, Monteiro, Apipucos, Caxangá e Várzea, onde havia fandangos, congos, bumbas-meu-boi, sambas, presépios — e até recitais de poesia, para os enamorados mais intelectualizados.<sup>16</sup> A presença nessas festas chegou a se tornar uma obrigação social, tanto que Kidder disse na década de 1840 que os pernambucanos menos abastados eram capazes de vender até o último negro para comprar roupa nova, adornos e doces para freqüentá-las.<sup>17</sup>

O caminho do Capibaribe tornaria a área conhecida como Poço da Panela o ponto central dessas festas. Era ali, onde as águas do rio eram as mais cristalinas, que as famílias mais abastadas iriam veraneiar a partir da virada do século dezoito. Mas, desde 1817, Tollenare observou que aquilo que ele cha-

---

<sup>14</sup> Figueira de Mello, *Ensaio sobre a Estatística*, p. 45.

<sup>15</sup> Evaldo Cabral de Mello, “Canoas do Recife: Um Estudo de Microhistória Urbana”, *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. 1 (1978), pp. 67-104.

<sup>16</sup> F.P. do Amaral, *Escavações: Fatos da História de Pernambuco*, Recife: 1884; reedição: Recife: Arquivo Público Estadual, 1974, p. 267.

<sup>17</sup> Daniel P. Kidder, *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil*, São Paulo, Itatiaia, 1980, p. 97.

mava de “classe média” já começava a construir também suas casas nas “ri-sonhas margens” do rio Capibaribe, que o inglês Koster por sinal também achava muito agradável para passear de canoa.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

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

---

<sup>18</sup> Louis F. de Tollenare, *Notas Dominicais*, Salvador: Progresso, 1956, pp. 130-131. Henry Koster, *Viagens*, pp. 38-39.

<sup>19</sup> Charles Darwin, *The Voyage of the Beagle*, Londres: 1860; reedição: Nova Nova York: Anchor Books, 1962, pp. 495-496.

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 03/07/1842.

<sup>22</sup> Veja-se, e.g., *Diário de Pernambuco* (Recife), 10/05/1847.

Mello num trabalho pioneiro sobre o assunto.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

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”.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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.<sup>27</sup> 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

---

<sup>23</sup> Cabral de Mello, “Canoas do Recife”, p. 78.

<sup>24</sup> F. A. Pereira da Costa, *Vocabulário Pernambucano*, Recife, Governo do Estado, 1976, pp. 190-191.

<sup>25</sup> Figueira de Mello, *Ensaio sobre a Estatística*, p. 237. Lamentavelmente, este documento não diz quantas dessas pessoas eram cativas.

<sup>26</sup> Soares de Sousa, *Tratado*, p. 57.

<sup>27</sup> Manuel dos Santos, *Calamidades de Pernambuco*, Lisboa, 1738; reedição: Recife, Fundarpe, 1986, p. 12.

a ser navegar pelo Capibaribe até o subúrbio de Monteiro, onde o riacho do Prata desaguava limpidamente. Com o tempo, o crescimento da cidade e a conseqüente sujeira perto dos bairros centrais, a população começou a comprar sua água a canoeiros que faziam esse percurso.

Devia render um bom dinheiro para os donos do negócio, os “aguadeiros” do Recife. Um historiador oitocentista documentou que os negociantes que controlavam o fluxo do riacho do prata, no Monteiro, aumentaram extorsivamente o preço do balde d’água nesse período em que a população crescia rapidamente. Segundo uma reclamação ao governo, o balde antes custava 5 réis, depois passou a 10, e em 1830 a 20. Alegavam os reclamantes que a fonte d’água era realenga e não propriedade privada.<sup>28</sup>

Conta o engenheiro Vauthier, que trabalhou no projeto para trazer água encanada para o Recife na década de 1840, que um outro francês, o Boyer, ao exercer interinamente o cargo de inspetor das obras públicas, teria sido ameaçado de morte por um sujeito a mando dos aguadeiros do Recife que não queriam que as obras do aqueduto continuassem.<sup>29</sup>

As canoas d’água eram mais largas do que as normais e fechadas com um tampo. Nas gravuras do Recife antigo vez por outra elas também aparecem levadas por um canoeiro solitário, ou paradas nas margens, com um negro saindo de dentro dela com um balde na cabeça. A sujeira era imensa. Não faltam queixas disso na documentação discutindo a necessidade de água encanada na cidade. Koster achou essas canoas imundas.<sup>30</sup> Uns trinta anos depois, em 1839, *O Carapuceiro* queixava-se da mesma coisa. Achava “lastimável” que a capital de Pernambuco recebesse toda a água “quanto consome em nojentas canoas, as quais andam à discrição dos escravos”.<sup>31</sup>

Essas canoas d’água permaneceram por algum tempo, mesmo depois que a água encanada chegou à cidade, vinda do açude do Prata até algumas praças selecionadas na Boa Vista, Santo Antônio e Recife. Os chafarizes tornaram-se então pontos de encontro de destituídos — o que já acontecia antes com as cacimbas — renovando-se aqui e ali as queixas contra os negros e escravos reunidos, com suas cantorias e algazarras. Eram contra a “moral pública”, dizia um desses queixosos.<sup>32</sup> Mesmo assim, desde que a água tinha que ser transportada para as casas em barris do mesmo jeito, muitos dos sobrados às margens do

<sup>28</sup> Pereira da Costa, *Anais*, vol. 9, pp. 348-350.

<sup>29</sup> Vauthier, “Diário Íntimo”, vol. 2, p. 567.

<sup>30</sup> Koster, *Viagens*, p. 32.

<sup>31</sup> *O Carapuceiro* (Recife), 16/08/1839. Sobre a questão da água encanada no Recife veja-se: José Luiz Mota Menezes, Hamilton Francisco de Araújo e José Castelo Branco Chamixaes, *Águas do Prata: História do Saneamento de Pernambuco*, Recife, Compesa, 1991.

<sup>32</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 31/03/1844.

Capibaribe continuaram a ser abastecidos pelo rio em plena década de 1840, e até por muito tempo depois. Aliás, a própria Companhia do Beberibe percebeu a conveniência disso e, em 1845, já tinha pontos para o abastecimento das canoas, como o existente na ponte da Boa Vista, entre Santo Antônio e Boa Vista, que substituíam um outro mais pra dentro do rio, na ponte d'Uchoa.<sup>33</sup>

É curioso notar, portanto, que o fornecimento da água consumida pelos donos dos altos sobrados do Recife dependesse de escravos. Quanta água sujada, cuspada e até mijada por negro mais afoito não deve ter sido bebida pelos donos de gente que habitavam a cidade.

O resultado dessa falta d'água é que algumas famílias mais abastadas preferiam não depender das canoas sujas, e da água cara dos aguadeiros, e passaram a adquirir os seus próprios pretos canoeiros, encarregados de abastecerem suas casas de água potável.

Em 1841, um interessado queria alugar um desses escravos, dispondo-se a pagar no final de cada semana o valor de duas patacas por dia de serviço, e dar “almoço, jantar e ceia” ao cativo. Permitia ainda que o negro alugado fosse ver o seu senhor “todas as vezes que quiser”, desde que este último morasse na cidade. Duas únicas exigências: tinha que ser bom canoeiro e de boa conduta.<sup>34</sup>

Por essa mesma época, já existiam empresas estabelecidas fazendo o serviço de diligências que ligavam os bairros centrais aos subúrbios. Até um negociante inglês, Thomas Sayle, entrara nesse negócio e anunciava na metade da década de 1840 no *Diário de Pernambuco*, “ônibus” que faziam o trajeto entre a Matriz do bairro de Santo Antônio e o subúrbio do Monteiro, justamente donde vinha a melhor água da cidade.<sup>35</sup>

Apesar dessa facilidade, em muitas circunstâncias, o transporte fluvial continuava sendo o preferido. Na maior parte do ano era mais rápido, principalmente na direção subúrbio-cidade, seguindo a correnteza. Quanto à suavidade, nem se fala. Não foi sem razão que muitas casas na Boa Vista, Santo Antônio e nos subúrbios tinham suas frentes voltadas para o rio, e não para a rua. Vários observadores comentaram esse fato. Algumas poucas casas no Recife, construídas na virada do século XIX e XX, sobreviveram ao tempo, e ainda hoje testemunham esse momento da história da cidade, quando os jornais começavam, lá por volta de setembro, a anunciar casas para se alugar durante o verão, próprias para os banhos de rio. Teria sido numa dessas casas voltadas para um braço do Capibaribe, onde se realizaram alguns dos principais janta-

---

<sup>33</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 20/05/1845.

<sup>34</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 27/02/1841.

<sup>35</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), *passim*.

res sediciosos que precederam a Insurreição de 1817, nos quais se servia cachaça em lugar de vinho.<sup>36</sup>

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”.<sup>37</sup>

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.<sup>38</sup>

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”!<sup>39</sup> 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

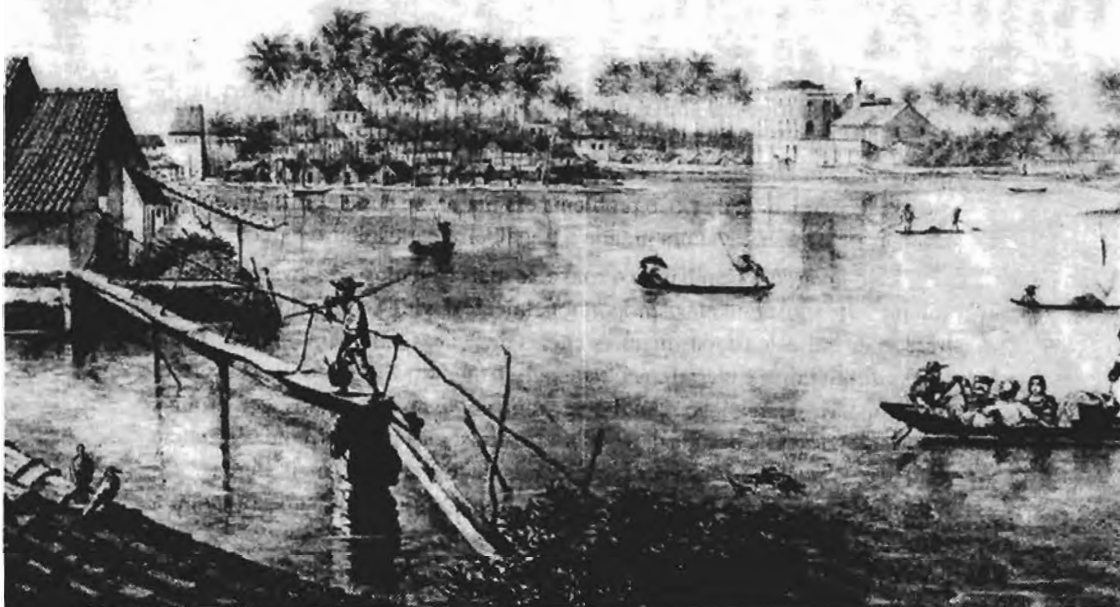
---

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 21/08/1845.

<sup>38</sup> *Diário Novo* (Recife), 11/02/1843.

<sup>39</sup> *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.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Kidder, *Reminiscências*, p. 116.

O Capibaribe era amigo na maior parte do ano, mas no verão ele mingua no caminho entre Olinda e Recife. Num dos seus passeios, Kidder teve que fazer hora em Olinda esperando a maré subir para voltar ao Recife. Para quem estava no meio do rio, o problema era maior. Se desse vacilo, encalhava nos bancos de areia, e aí era grande a trabalhadeira para soltar o barco.

No inverno o Capibaribe tornava-se mais caudaloso. Ficava fácil navegar, mas o perigo aumentava proporcionalmente devido ao próprio aumento do tráfego de balsas e canoas maiores cheias de açúcar indo para o porto. Tinha que se dirigir nesse engarrafamento todo. Isso num rio violento, cuja cheia têm longa história de agitação. Um dique e uma ponte nos Afogados, construídos pelos holandeses na década de 1640 foram arrastados pela correnteza na cheia de 1650. A ponte teve que ser reconstruída de forma muito mais sólida.<sup>41</sup> Os holandeses, que eram tão acostumados a brigar com o mar, subestimaram a força do Capibaribe.

As enchentes também ameaçavam as moradias na beira do rio, onde viviam muitos negros de ganho e despossuídos em geral. Os redemoinhos tornavam quase impossível atravessar o Capibaribe a nado durante o inverno. Alguns trechos eram particularmente perigosos. Foi por essa razão que ganhou o nome de Rio dos Afogados o ponto de encontro do Capibaribe com os rios Jordão e Tejipiú — mais riachos do que rios, separando o sul do bairro de Santo Antônio do continente. Desde os tempos coloniais que é esse o nome da área, depois bairro da cidade. Aliás nem precisava de inverno para isso. Depois da derrota do ataque dos praieiros ao Recife, em fevereiro de 1849, boa parte da tropa de jagunços trazida dos engenhos dos liberais tentou fugir a nado e ficou ali mesmo.<sup>42</sup>

O exercício da profissão de canoeiro exigia, portanto, algum conhecimento do rio, com seu fundo irregular, plâncton, redemoinhos, bancos de areia, camboas e um conjunto de habilidades específicas para um manuseio eficiente da vara. Pode-se dizer que os escravos canoeiros do Recife terminaram por se constituir quase que uma categoria à parte pois esse era um trabalho que exigia uma certa especialização. Daí porque, nos anúncios de venda, nem sempre bastava mencionar que o cativo era canoeiro. O que importava é que fosse um bom canoeiro, ou mesmo “ótimo”, ou “perfeito”, como em uns anúncios pondo gente à venda em 1846.<sup>43</sup>

<sup>41</sup> José Antônio Gonsalves de Mello, *Tempo dos Flamengos*, Recife, Governo do Estado de Pernambuco, 1978, p. 99.

<sup>42</sup> Sebastião Vasconcellos Galvão, *Diccionario Chorográfico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908-1927, vol. 1, pp. 3-4; Edison Carneiro, *A Insurreição Praieira, 1848-49*, Rio de Janeiro, Conquista, 1960, cap. 3, *passim*.

<sup>43</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 07/05/1846. *Ibid.* 15/07/1846.



Sendo o treino importante, quanto mais longa a experiência mais valorizado era o escravo. O “cabra” Manoel, “canoeiro de profissão”, já estava há uns três ou quatro anos no Recife quando fugiu. Mas, segundo o anunciante, ele era “filho da província do Pará”.<sup>44</sup> Melhor origem para um canoeiro não podia haver.

Entre os canoeiros havia escravos domésticos, de aluguel e, principalmente, negros de ganho, que geralmente pagavam por semana aos senhores, como inclusive notou Koster.<sup>45</sup> É curioso notar a presença desses escravos com tanta mobilidade assim. É quase que uma situação limite em termos de liberdade de movimento. O controle devia ser complicado, mas a lógica indica que devia ser feito pelos próprios canoeiros livres — eles mesmos provavelmente senhores de cativos empregados no negócio.

Nesse sentido vale a pena referir a mais uma observação do pastor Kidder sobre o assunto. Ele comenta que os canoeiros eram em geral negros possantes, entre os quais havia uma hierarquia semelhante à militar. Alguns seriam eleitos pelos outros para os postos de sargento, alferes, tenente, capitão, major e coronel.<sup>46</sup> Talvez Kidder tenha acertado na descrição da escala entre os canoeiros mas errado na interpretação. O mais provável é que essa hierarquia fosse apenas mais um aspecto da organização geral dos negros do Recife, os quais nessa época ainda elegiam os seus chefes, seja por etnia ou nação, seja por profissão, os quais eram reconhecidos pelos juízes de paz das freguesias.<sup>47</sup> De acordo com Kidder, os canoeiros de maior hierarquia tinham preferência na passagem e ainda eram cumprimentados pelos demais com a vara de remar.

A habilidade exigida do canoeiro refletia-se na renda produzida pelo cativo. Faltam-nos documentos mais precisos a esse respeito, mas ao menos Tollenare comentou a respeito do produto dos escravos do Recife, incluindo aí várias especialidades, entre elas os que trabalhavam no porto. Estes, segundo aquele viajante, “ganham bem sua vida”, fazendo em torno de 7 a 8 francos por semana. Todavia, o que mais o impressionou foi a renda produzida pelos canoeiros dos rios Capibaribe e Beberibe, que viu ganhar “até 5 francos num dia”.<sup>48</sup> O valor por eles produzido também se refletia nos anúncios de fuga. O

---

<sup>44</sup> *Diário Novo* (Recife), 07/02/1842.

<sup>45</sup> Koster, *Viagens*, p. 400.

<sup>46</sup> Kidder, *Reminiscências*, p. 112.

<sup>47</sup> APE, Polícia Civil vol. 15, 06/11/1846. Polícia Civil 20, 25/09/1848. Veja-se também: Wellington Barbosa da Silva, “A Cidade que Escraviza é a Mesma que Liberta ...: Estratégias de Resistência Escrava no Recife do Século XIX (1840-1850)”, Recife, UFPE, Dissertação de Mestrado, 1996, pp. 112; Cláudia Viana Torres, “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”, Recife, UFPE, Dissertação de Mestrado, 1997, “apêndice”, pp. 95-100.

<sup>48</sup> Tollenare, *Notas*, pp. 145-146.

moçambicano João já estava desaparecido havia três anos, quando foi oferecida uma recompensa de cem mil réis pela sua recaptura.<sup>49</sup>

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 impediu o senhor de saber exatamente como e para onde ele se evadira.<sup>50</sup>

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.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup>

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”.<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 28/08/1846.

<sup>50</sup> *Diário Novo* (Recife), 23/01/1843.

<sup>51</sup> *Diário Novo* (Recife), 05/04/1843.

<sup>52</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 19/05/1847.

<sup>53</sup> *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.<sup>54</sup>

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 estão 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.

<sup>54</sup> *Diário de Pernambuco* (Recife), 27/10/1831.