

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor: uma empresa de transportes no Império do Brasil

Bruna Iglesias Motta Dourado

Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Caicó, Rio Grande do Norte, Brasil

Recebido em: 10 mar. 2024

Aprovado em: 01 ago. 2024

Publicado em: 04 out. 2024.

Resumo

Este trabalho investiga a trajetória de uma empresa de navegação a vapor, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853-1908). A empresa sediada no Recife-PE, foi criada pelo governo imperial para promover a navegação regular a vapor, entre os portos de Maceió, em Alagoas, e Fortaleza, no Ceará. A metodologia proposta por este estudo utiliza uma ampla gama de fontes composta por decretos legislativos, relatórios ministeriais, provinciais e periódicos. O estudo da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor pretende contribuir para a ampliação das pesquisas em história de empresas públicas e dos transportes no Brasil do século XIX, ao analisar aspectos econômicos, políticos, regionais e regulamentares que envolveram o desenvolvimento dos transportes e da navegação a vapor brasileira.

Palavras-chave: História de Empresas no Brasil Império. Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Transportes. Navegação a Vapor. Pernambuco.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Brasil - Código de Financiamento 001.

* Professora substituta da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ensino Superior do Seridó, Departamento de História. Doutora em História Social pela Universidade Federal Fluminense; Mestra em História pela Universidade Federal Fluminense; graduada em História pela Universidade Federal de Pernambuco. E-mail: bruna.dourado@ufrn.br

 <https://orcid.org/0009-0001-1858-4142>

 <http://lattes.cnpq.br/4877534729249607>

The Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor: a transport company in Brazilian Empire

Bruna Iglesias Motta Dourado

Federal University of Rio Grande do Norte
Caicó, Rio Grande do Norte, Brazil

Received: 10th Mar. 2024

Approved: 01st Aug. 2024

Published: 04th Oct. 2024

Abstract

This paper investigates the history of a steamship company, the Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853-1908). The company, headquartered in Recife (Pernambuco), was created by the imperial government to promote regular steamship navigation between the ports of Maceió, Alagoas, and Fortaleza, Ceará. The methodology proposed by this study uses a wide range of sources, including legislative decrees, ministerial and provincial reports, and periodicals. The study of the history of the Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor aims to contribute to the expansion of research on the history of companies and transportation in 19th century Brazil, by analyzing economic, political, regional, and regulatory aspects that involved the development of transport and Brazilian steamship navigation.

Keywords: History of Companies in Brazilian Empire. Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Transport. Steamship. Pernambuco.

This paper was written with the support of the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Brazil - Financing Code 001.

* Substitute Professor at the Federal University of Rio Grande do Norte, Center of Superior Studies of Seridó, Department of History. PhD in Social History and MA in History from Fluminense Federal University; BA in History from the Federal University of Pernambuco. Email: bruna.dourado@ufrn.br

 <https://orcid.org/0009-0001-1858-4142>

 <http://lattes.cnpq.br/5051583568422617>

Introdução

Ao longo de século XIX, o desenvolvimento dos transportes esteve vinculado ao processo de construção do Estado Nacional e da transformação das técnicas de transporte terrestre e marítimo, em perspectiva mundial. Como salientou Eric Hobsbawm (1990, p. 50-51), a mudança tecnológica dos transportes foi um fenômeno relacionado também ao aprimoramento da indústria ferramenteira e da indústria dos combustíveis fósseis, como o carvão, que estimularam o melhoramento das tecnologias ligadas aos transportes e a indústria.

Assim, foi inaugurada uma época de incremento da circulação e da produção com a introdução da energia a vapor, tanto na indústria quanto nos transportes. A circulação de pessoas também foi intensificada pela modernização dos meios de transportes, o que atestou o fenômeno das grandes migrações mundiais no período. Karl Polany (2012, p. 217-218) observou que a ampliação da velocidade da comercialização geral de produtos tornou mais complexas as relações comerciais, colaborando para a expansão dos padrões econômicos.

Para Eric Hobsbawm (1984, p. 48), graças a ferrovia, ao navio a vapor e ao telégrafo, que finalmente representaram os meios de comunicação adequados aos meios modernos de produção, o tamanho geográfico da economia capitalista se multiplicou repentinamente, à medida que a intensidade de suas transações comerciais aumentava. Tal aceleração do tempo histórico não havia conhecido congênere até a ascensão de uma sociedade de mercado em escala mundial.

No caso do Brasil, a consolidação do Estado imperial e a ampliação das atividades econômicas nacionais fizeram com que a questão dos transportes se tornasse um ponto central para a política nacional durante o período (Mattos, 1987, p. 174-175; Mello, 1999, p. 194; Carvalho, 2012, p. 101). Inicialmente, os incentivos propostos pelo governo imperial brasileiro destinados ao setor dos transportes estiveram concentrados na navegação a vapor, e, posteriormente, nas ferrovias (Carvalho, 2007, p. 280).

O decreto de 22 de abril de 1836 aprovou o contrato celebrado entre o governo regencial e John Tarrand Thomas¹ para o estabelecimento de paquetes de vapor, entre a Corte e os principais portos do Império ao Norte. No ano seguinte, foi aprovado o estatuto da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, autorizando a companhia a promover a ligação marítima entre o Rio de Janeiro e os portos do Norte, até o Pará. Esta foi a primeira empresa brasileira de navegação a vapor com área de abrangência nacional e regularidade nas

1 John Tarrand Thomas foi um negociante inglês e sócio da firma *Lewis Thomas and Son*, da cidade Sheffield, Inglaterra, em 1830. No Brasil, foi proprietário da Companhia de Vapores de Reboque, empresa sediada no Rio de Janeiro, nos anos 1850 (*The London Gazette*, June 4th, 1830, p. 1103; *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, 1859, p. 1570).

operações (El-Kareh, 2002, p. 12).

Nas décadas seguintes, outras companhias de navegação a vapor foram fundadas com a forte presença de empresas regionais e locais que atuaram na navegação de cabotagem, costeira e fluvial, entre elas: Companhia de Navegação Mucuri e Caravelas (1847), Companhia de Navegação do Amazonas (1852), Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1852), Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853), Companhia de Navegação do Espírito Santo (1854), Companhia de Navegação do Maranhão (1856) e Companhia de Navegação do Alto Paraguai (1858) (El-Kareh, 2002; Goularti Filho, 2010; Sampaio, 2006; Marcondes, 2012; Silva, 2009; Brito, 2018; Dourado, 2019).

As ações imperiais promovidas para o desenvolvimento da navegação a vapor e dos transportes terrestres evidenciaram o interesse do governo imperial em integrar regionalmente o Brasil. Neste sentido, como salientou Almir El-Kareh (2002, p. 8), consideradas as condições do Império brasileiro, a topografia do país, sua extensão e a dificuldade das comunicações, a centralidade do poder monárquico se desdobrava na defesa da integração territorial, e por essa razão a relevância do desenvolvimento dos meios de transportes.

Segundo os historiadores Guilherme Sedlacek e Marcus Kelli (2017, p. 249-352), “um dos aspectos marcantes sobre a historiografia dos transportes no Brasil dos séculos XIX e XX é que está se limita praticamente ao setor ferroviário” e muitos aspectos do setor portuário e da navegação brasileira, “continuam numa zona de penumbra da história dos transportes, eclipsada pelo fascínio que as ferrovias causaram nos contemporâneos e nos historiadores”. De modo semelhante, “as companhias de navegação, que representaram importante parcela dos grandes negócios do setor de transportes, mesmo abundantes nas fontes, foram ao esquecimento” (*Ibidem*).

Por conseguinte, o estudo da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor pretende contribuir para a ampliação das pesquisas em história de empresas e dos transportes no Brasil do século XIX, através de uma análise da atuação desta empresa de navegação a vapor durante a incorporação do empreendimento e suas primeiras décadas de atividades.

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foi uma empresa de transporte criada pelo decreto n. 1.113 de 31 de janeiro de 1853, que concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque –, e a outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, o privilégio exclusivo por vinte anos a fim de que fosse incorporada uma companhia para o estabelecimento da navegação a vapor regular entre os portos de Maceió e Fortaleza com os demais portos do Brasil.²

2 Decreto n 1.113 de 31 de janeiro de 1853 (Brasil, 1853, t. XVI, parte II, p. 53). Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários.

O decreto que instituiu a incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foi concedido com base no decreto n. 632 de 18 de setembro de 1851, que autorizou o governo a organizar companhias destinadas à navegação a vapor, garantindo o privilégio exclusivo por até vinte anos, concedendo a essas “uma subvenção anual de 60:000\$000 nos primeiros dez anos, e 40:000\$000 nos seguintes, ou aliás, se assim convier às companhias, a garantia de 8% do capital empregado”.³

A investigação da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor delimita uma proposta metodológica que situa a pesquisa no campo da história das empresas e das companhias no século XIX e se insere em um contexto social, político e econômico específico. Entretanto, a natureza hermética do tema exigiu a utilização de um modo de apreensão dos fenômenos, a fim de que fossem reunidas contribuições metodológicas de diferentes áreas, tais como História Econômica, História Social e História Política.

O estudo da Companhia Pernambucana se insere no campo metodológico da história de empresas. Sobre esse campo de pesquisa, Maria Bárbara Levy (1994, p. 22-23) afirmou que os problemas fundamentais do desenvolvimento econômico eram, em certa medida, não econômicos, o que ampliava o leque de elementos a serem levados em consideração quando se estabelecesse uma pesquisa nessa área. Desse modo, as empresas constituem parte integrante da sociedade, não devendo estudá-las sem considerar as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais.

Fernand Braudel (2009, p. 383) destacou que na história de companhias e sociedades comerciais, estas empresas “interessam-nos menos por si próprias do que como indicadores, como oportunidade de ver, para além dos seus próprios testemunhos, o conjunto da vida econômica e do jogo capitalista”.

Além disso, a análise da legislação estabelecida para o funcionamento de um empreendimento tem uma utilidade objetiva para a pesquisa, pois, auxilia o entendimento de como uma empresa se constitui em diferentes conjunturas históricas, marcadas tanto pela adaptação da lei às novas realidades econômicas e sociais quanto pela adequação da empresa às determinações dessa mesma lei (Cf. Levy, 1994). Vale salientar que os decretos sobre a Companhia Pernambucana de Navegação, além da legislação geral que regulamentou a navegação de cabotagem brasileira no oitocentos, foram investigadas a partir das distintas conjunturas histórica que acompanharam o recorte cronológico da pesquisa. Conforme destacou Carlos Gabriel Guimarães (2023, p. 29), em estudo sobre uma grande sociedade comercial do Rio de Janeiro, as pesquisas sobre entidades empresariais precisam considerar tanto as relações de mercado quanto as mudanças institucionais vivenciadas por empresa e sociedade.

Sobre a utilização de balanços e fontes de natureza quantitativa em pesquisas sobre

3 *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da décima oitava legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Visconde de Monte Alegre (Brasil, 1851, p. 59).*

trajetórias empresariais, devemos lembrar que estes documentos também são suscetíveis à manipulação, assim como fontes de naturezas distintas. Cabe retomar o argumento de Teresa Marques (1998, p. 12) sobre a utilização de balanços, quando reafirma a utilidade do método da análise de balanços para a observação de informações fundamentais sobre a trajetória de uma empresa, desde que os números apresentados nos balanços sejam considerados como valores aproximados da situação patrimonial.

Nesse sentido, não é demais recuperar a constatação feita por Fernand Braudel (2009, p. 378) acerca do estudo das grandes companhias comerciais, segundo a qual, “o historiador encontra-se aqui numa área reservada, pois, muitas vezes adivinha o que deve acontecer, mas raramente tem provas disso. Não faltam números, mas são ou incompletos, ou fictícios, ou ambas as coisas ao mesmo tempo”.

Destarte, em alguns casos os balanços financeiros apresentam uma importância relativa, já que na maioria dos casos ou são excessivamente favoráveis à situação geral da empresa, ou então apresentam um quadro específico para sensibilizar as autoridades a fim de conseguir alguma vantagem fiscal em situações de dissolução patrimonial. Esses documentos devem ser usados sempre que possível com ressalvas, além da necessidade de serem confrontados com outros tipos de fontes.

Esclarecidos esses termos, é preciso salientar que as informações localizadas no acervo do Arquivo Público João Hemerenciano (APEJE), sediado na cidade do Recife, nas Coleções Particulares da Companhia Pernambucana, não foi encontrado um volume significativo de registros para as primeiras décadas de funcionamento da empresa. Esta coleção somente reúne um volume serial de documentos a partir dos anos 1870.

A impossibilidade de levantamento das informações provenientes dos relatórios da companhia, imprimiu a pesquisa a necessidade constante de buscar estas informações em fontes de natureza heterogenia, como jornais, relatórios ministeriais e provinciais. Esta é uma característica comum a pesquisa em história de empresas, onde as fontes que contribuem para a reconstituição da história empresarial “são diversas e muitas vezes dispersas, exigindo dos interessados esforços para reconstituir as trajetórias empresariais” (Dalla Costa, 2004, p. 127).

Diante da necessidade de contornar a ausência dos relatórios anuais da Companhia Pernambucana, para o período inicial de atividades da empresa, a utilização de jornais e demais periódicos foi importante, pois, possibilitou que o sentido de determinados acontecimentos fosse analisado sob diferentes perspectivas.

Como destacou Gilberto Freyre, os jornais nos transmitem informações sobre aspectos cotidianos do passado brasileiro, e não só “o pitoresco, o dramático, o único irrompe dos anúncios, mas também o comum, o que se repete, o que em certas ciências se chama o demonstrativo em contraste com o atípico”. Para Freyre (2000, p. 153), os anúncios de jornal constituem um material importante para os estudos sociais, “ou histórico-social em particular, prestando-se até a fazer as vezes de ‘material clínico’ para o passado”.

A utilização de periódicos no levantamento de dados sobre a Companhia Pernambucana de Navegação foi facilitada pela existência de bases de dados disponíveis no

meio digital que reúnem vários acervos de periódicos e possibilitam a pesquisa de determinados termos e palavras chave. Principalmente, foram pesquisados na Hemeroteca Digital Brasileira os jornais *Diário de Pernambuco* (PE) e *Correio Mercantil* (RJ), e, na base de dados *The Gazette Official Public Records*, foram levantadas informações presente no *The London Gazette*.

Ainda em relação às fontes primárias, os relatórios do Ministério do Império (1850-1859), ou Secretaria de Estado dos Negócios do Império, e do Ministério da Agricultura (1860-1869), denominada Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apresentam anualmente tópicos relacionados à navegação a vapor, às ferrovias e sobre as principais empresas do setor. As informações levantadas nestes relatórios ajudaram a reconstruir a trajetória da empresa e ofereceram os dados que foram utilizados para a elaboração dos mapas que representam a evolução das rotas de navegação da Companhia Pernambucana.

Os relatórios provinciais informam anualmente dados relativos aos transportes em Pernambuco, apresentando tópicos sobre a navegação, as ferrovias e os caminhos terrestres locais. Como a Companhia Pernambucana recebia subvenções anuais também do governo provincial pernambucano, informações sobre a empresa eram recorrentes nos relatórios locais, inclusive publicando demonstrativos e outros dados sobre o funcionamento da companhia.

A incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor e os primeiros anos da empresa (1854-60)

O estatuto da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foi aprovado em julho de 1854, de acordo com o parecer favorável emitido pela Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado. Conforme é característico das sociedades por ações, a Companhia Pernambucana foi uma sociedade anônima.⁴

Neste consórcio estavam alguns dos principais negociantes de grosso trato da praça comercial do Recife, tais como Francisco Antonio de Oliveira, Manoel Gonçalves da Silva e Manoel Joaquim Ramos e Silva, que exerciam, concomitantemente, as mais diversificadas atividades na província de Pernambuco. Entretanto, os primeiros cessionários beneficiados pelo decreto que instituiu a empresa concederam o privilégio de sua incorporação a outros investidores. Entre os novos sócios, destacou-se a firma Rostron, Rooker & Co., uma importante casa de comércio composta por negociantes ingleses que operavam em algumas

4 Decreto n. 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte (Brasil, 1854, t. XVII, pt. 2, p. 263).

das mais importantes praças comerciais do Brasil e da Inglaterra (Cf. Dourado, 2019).

No *Diário de Pernambuco* (4 jan. 1854, p. 3), foi publicado o termo de escritura pública do contrato de cessão, por meio do qual o privilégio foi cedido. De acordo com essa fonte, os novos concessionários foram beneficiados pelas mesmas condições recebidas do governo imperial. Os cessionários concederam seu privilégio a terceiros quase um ano após a promulgação do decreto que instituiu a companhia. Isso certamente ocorreu por não terem conseguido mobilizar os capitais necessários para promover o financiamento e a montagem da companhia.

A respeito dos novos cessionários, o jornal *Correio Mercantil* (4 mar. 1855, p. 1) publicou extratos e comentários do relatório apresentado pela direção à assembleia geral dos acionistas. Deste relatório, foi mencionado que o capital arrecadado “montava a 225:150\$894, do qual já se acha em Londres a importância do vapor que se mandou construir, havendo ainda em caixa 35:625\$227”. Ainda de acordo com esta fonte, a firma inglesa Rostron, Rooker & Co. detinha aproximadamente um quarto do capital total da empresa e mais de um terço do capital subscrito para a Companhia Pernambucana.

A respeito da presença inglesa na Companhia Pernambucana a Vapor, as investigações prévias feitas nos periódicos ingleses revelaram que a firma Rostron, Rooker & Co. foi uma sociedade anônima com sócios no Brasil e na Inglaterra, composta até meados de 1860 por Richard Rostron, Thomas Dutton, Michael Marshall Rooker, Charles James Benson e John Rostron, ambos negociantes atuantes em Pernambuco, no Império do Brasil (*The London Gazette*, 26 mar. 1861, p. 1336). Neste sentido, como ressaltou Carlos Gabriel Guimarães (2012, p. 228), as firmas inglesas, principalmente, ligadas ao setor de serviços, podem ser observadas como casos exemplares do expansionismo inglês promovido pela atividade comercial.

A empresa foi ativa consignatária de embarcações empregadas no comércio marítimo, contando com contatos comerciais em outros entrepostos do Império. Nos anos 1840-50 os mesmos negociantes participaram também da firma “*Rostron, Dutton & Co.*, no Rio de Janeiro e da sociedade *Rostron & Co.* na Bahia” (*The London Gazette*, 3 dez. 1852, p. 3536). Ademais, a sociedade comercial foi uma das maiores firmas exportadora de café brasileiro e importadora de farinha do Sul dos Estados Unidos (Cf. Valencia, 2012). No início dos anos 1850, o *Diário de Pernambuco* fez constantes anúncios mencionando o armazém e o escritório da firma Rostron, Rooker & Co. no Recife, como local onde se vendia farinha de trigo (*Diário de Pernambuco*, 27 nov. 1852, p. 2; 11 dez. 1852, p. 4).

A empresa Rostron, Rooker & Co. experimentou uma atuação comercial bastante diversificada e também esteve envolvida com a exportação de algodão de Pernambuco para a Inglaterra. Vale destacar que Richard Rostron construiu uma longa associação comercial com a empresa Fielden Brothers, grandes fabricantes de tecidos de algodão de Todmorden. Particularmente, um dos irmãos Fielden, Thomas Fielden, estabeleceu uma estreita associação com Richard Rostron, “cujas filiais nos principais portos brasileiros atuavam como agentes de Fielden. Bryan Law (1995, p. 65) destacou que Richard Rostron tinha a mesma idade de Thomas Fielden e viera de Edenfield, para Manchester, o que os tornou muito próximos.

Cabe ressaltar que a cabotagem foi um setor dos transportes brasileiro restrito à atuação de companhias nacionais. Como ressaltou Goularti Filho (2009, p. 8), os investimentos destinados à cabotagem foram majoritariamente nacionais, porém, também foi verificada a presença do capital externo. Deste modo, o caso da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor demonstra um exemplo de como os capitais estrangeiros foram investidos na cabotagem brasileira a vapor.

No que se refere ao processo de incorporação da Companhia Pernambucana, em outubro de 1855, noticiaram os jornais locais que havia chegado ao porto do Recife o primeiro navio a vapor da Companhia Pernambucana, o Marques de Olinda, em homenagem ao líder conservador pernambucano Pedro de Araújo Lima (Visconde com grandeza, por decreto imperial de 1841, e Marquês de Olinda, por decreto imperial de 1854) (Cf. Cadena, 2018) De acordo com a notícia, Richard Rostron foi escolhido pelos diretores da companhia para contratar a construção do navio, o que efetuou com o construtor de navios John Laird, em Liverpool (*Diario de Pernambuco*, 27 ago. 1855, p. 2).

De acordo com o contrato de compra da embarcação, Richard Rostron negociou junto a John Laird & C. os termos de aquisição do navio por meio de um contrato assinado em 28 de setembro de 1854, no qual Rostron afiançou os custos para a compra do navio e dividiu o pagamento em cinco parcelas que seriam pagas em momentos distintos: a primeira na aceitação do contrato, a segunda quando da finalização do projeto do navio, a terceira quando fosse finalizado o casco da embarcação, a quarta quando fosse finalizado o motor da embarcação e a última quando da conclusão da construção (*Cammell Laird Company Collection*, 1854, fl. 95).

Entre outras especificações do contrato de compra do navio Marques de Olinda, cabe salientar que o documento determinou que a embarcação seria construída com ferro e pavimentos e teto de pinho, contando ainda com uma estrutura de cabine completa com salão equivalente aquele adotado pela The Peninsular and Oriental Company e The South American Steam Navigation Compan (*Cammell Laird Company Collection*, 1854, fl. 96).

A primeira embarcação a vapor da Companhia Pernambucana chegou ao porto do Recife em 26 de outubro de 1855. Em seu trajeto de Liverpool ao Recife, o navio Marques de Olinda passou também pelos portos de Lisboa e da Ilha da Madeira (*Diario de Pernambuco*, 27 out. 1855, p. 2). A impressão causada pela chegada do navio a vapor foi de deslumbramento, já que, a marinha mercante da província de Pernambuco nunca havia possuído uma embarcação tão luxuosa e moderna.

Porém, esta embarcação foi perdida pela companhia num grave acidente que ocorreu próximo a foz do Rio Goiana, em Pernambuco. Na ocasião, o vapor estava carregado de açúcar e couro, além dos passageiros (*Diario de Pernambuco*, 08 jan. 1856, p. 2). Apesar da gravidade do acidente, toda a tripulação e os passageiros foram retirados a salvo do mar (*Companhia Pernambucana de Navegação*, 1856, p. 30).

Menos de um ano depois do naufrágio, a segunda embarcação da Companhia Pernambucana, o vapor *Igarassu*, chegou ao porto do Recife proveniente da Inglaterra com

indicação de fabricação no mesmo estaleiro que havia construído o vapor Marquez de Olinda (*Diário de Pernambuco*, 17 out. 1856, p. 3). A partir da aquisição do vapor Igarassu, a companhia pode então retomar suas atividades de navegação.

O novo vapor da companhia contou com dimensões mais modestas se comparadas ao navio naufragado. O navio Igarassu aportou no Recife proveniente de Londres em 25 de setembro de 1856 e dias *depois* partiu em viagem na linha Sul para Maceió com escala em Tamandaré e Barra Grande (*Diário de Pernambuco*, 17 out. 1856, p. 3). No ano seguinte, o Persinunga, outro vapor da companhia, chegou ao porto do Recife e logo entrou em atividade (*Diário de Pernambuco*, 17 mar. 1857, p. 2). A respeito da referida embarcação, vale destacar que a mesma foi construída em 1856 num estaleiro de Londres e possuía 305 toneladas de volume de carga (*Lloyd's Register*, 1859, p. P1)

A partir de 1857 as atividades da Companhia Pernambucana ganharam maior regularidade, uma vez que a empresa realizava pelo menos uma das duas viagens mensais previstas para cada linha. De acordo com o *Relatório* da Presidência da Província de Pernambuco, a companhia havia realizado cinco viagens na linha Norte percorrendo sete portos distintos até Granja no Ceará, com capacidade de carga completa, trazendo ao porto do Recife cento e vinte passageiros em somente uma viagem. Em relação a linha Sul, o relatório informou a ocorrência de dezesseis viagens do Recife até Maceió, já que se tratava de um trajeto mais curto, cujos portos intermediários eram exportadores de açúcar, somente em tempo de safra seriam ali encontrados maiores carregamentos.⁵

Sobre as atividades da companhia, o relatório provincial de 1857 conclui que sua atuação representava um estímulo às transações mercantis com as províncias vizinhas, uma vez que, “só para o Aracati tem o vapor Igarassu levado de cada vez 600 a 800 contos de réis em fazendas, e para o Rio Grande do Norte 200 contos de réis” (Pernambuco, 1827).

Apesar da intensa reunião de capitais e capitalistas em torno da fundação e da incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, contando, inclusive, com as benéficas do governo imperial, de fato, a companhia passou por inúmeras dificuldades para sua incorporação e para iniciar as operações de navegação a vapor. Todavia, em longo prazo, despontou como uma das empresas nacionais mais longevas no ramo da navegação a vapor, mantendo suas atividades no setor até a primeira década do século XX. Além disso, a pesquisa aos jornais revelou que a empresa esteve em ininterruptas atividades até 1908, quando foi finalmente incorporada pela Lloyds Brasileiro (*Jornal do Recife*, 25 abr. 1908, p. 1)

A trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor exemplifica algumas dificuldades enfrentadas pelas empresas de navegação a vapor para viabilizarem esses empreendimentos em perspectiva nacional. Os caminhos percorridos pela empresa insinuam a importância dos transportes para a intensificação das atividades comerciais brasileiras, além

5 *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco pelo Exmo. sr. barão de Villa-Bella na sessão do 1o de março de 1868* (Pernambuco, 1868, p. 15).

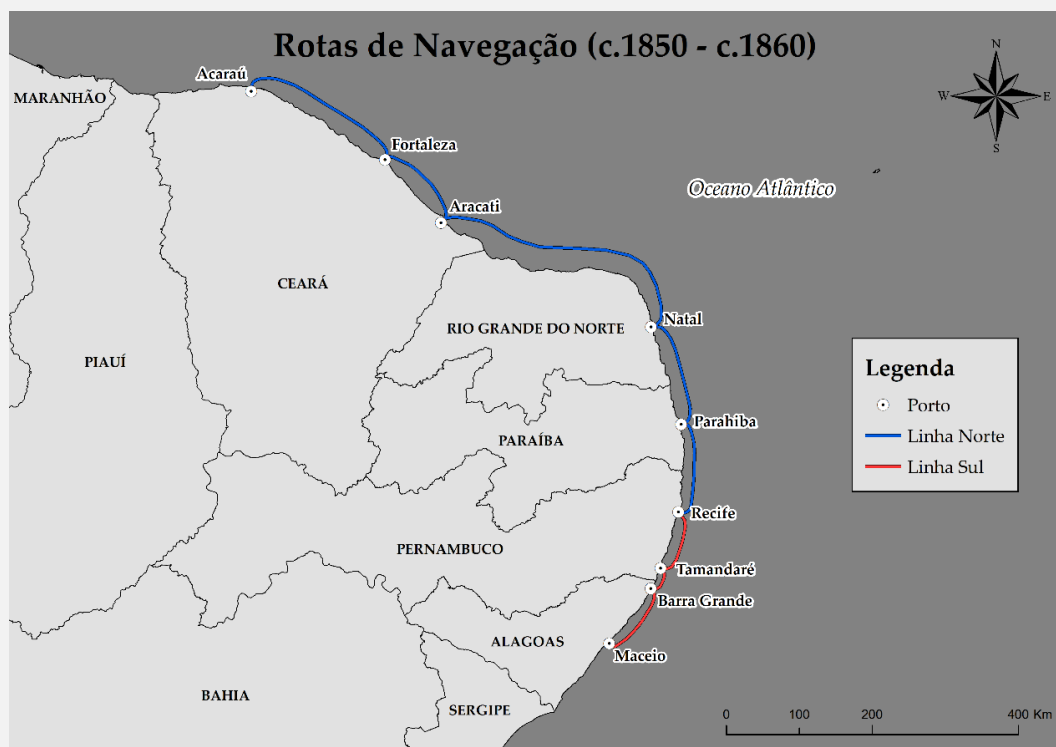
de evidenciarem os mecanismos de integração regional e de formação dos mercados nacionais e regionais no século XIX.

Integração regional e rivalidades na cabotagem brasileira: a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)

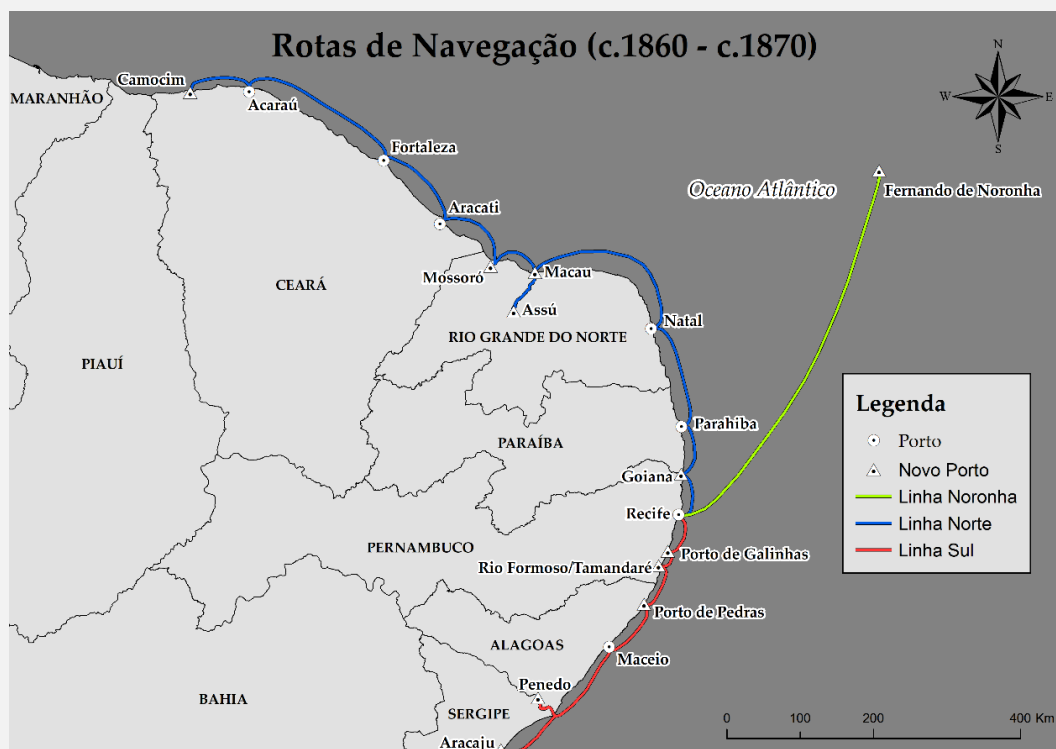
Ao longo da década de 1850, as companhias de navegação a vapor brasileiras passaram a atuar em outras frentes, por exemplo, buscando a ampliação dos portos regionais a serem integrados por meio da navegação de cabotagem. Nesse contexto, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor atuou para promover dinâmicas regionais de integração, ampliando o número de linhas de navegação a vapor e de portos intermediários.

Nos Mapas 1 e 2, abaixo, estão destacadas as linhas e rotas de navegação da Companhia Pernambucana entre 1850-70, com a indicação dos portos intermediários. No Mapa 1, observamos que a área inicial de navegação da firma era composta por nove portos, cinco portos intermediários na Linha Norte e três na linha Sul. Cabe resgatar que a área de navegação da companhia, instituída pelo decreto que criou a empresa em 1853, estendia-se ao norte até do Recife até Fortaleza e ao sul até Maceió.

Mapa 1 – Rotas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1850-c.1860)



Fonte: Brasil, 1861. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima primeira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo respectivo ministro e secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Mapa 2 – Rotas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1860-c.1870)

Fonte: Brasil, 1851. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da décima oitava legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Visconde de Monte Alegre.*

No Mapa 2, por sua vez, verificamos a existência de uma rota bastante ampliada de linhas que passou a atender dezenove portos, dos quais onze eram os portos intermediários da linha Norte e sete da linha Sul. Assim, verifica-se que a empresa expandiu sua área de navegação setentrional no Ceará – próximo da divisa com o Piauí –, e ampliou a navegação austral até Aracaju (SE), ressaltando a navegação do rio Francisco até o Penedo (AL). Além disso, a companhia ainda passou a empreender uma nova linha, com navegação oceânica para a ilha de Fernando de Noronha. De acordo com o relatório da diretoria, em 1865, os vapores faziam as seguintes escalas: “para o norte até Granja, e para o sul até Sergipe, com a precisa regularidade indo igualmente à ilha de Fernando de Noronha seis vezes” (*Companhia Pernambucana de Navegação*, 1865, p. 11).

Para termos uma ideia do que a introdução do vapor representou para a diminuição da duração das viagens da navegação costeira, numa viagem entre Maceió e Recife, o brigue-barca Itamaracá chegou à capital pernambucana após um dia de viagem, ao passo que o vapor Igarassu, gastou 12 horas nesse mesmo trajeto (*Diário de Pernambuco*, 15 ago. 1860, p. 3; 22 set. 1860, p. 3). Em 1865, o mesmo traslado chegou a ser feito em 10 horas pelo vapor Parahyba, da mesma companhia (*Diário de Pernambuco*, 4 fev. 1865, p. 2). Em 1860, vindo dos

territórios ao norte do Pernambuco oriental, em uma viagem do porto cearense de Acaraú ao Recife, o patacho nacional Emulação realizou o trajeto em 18 dias (*Diário de Pernambuco*, 7 fev. 1860, p. 3). No mesmo trajeto entre Acaraú e o porto recifense, o vapor Igarrassu percorreu esta distância em 10 dias (*Diário de Pernambuco*, 1 mar. 1860, p. 3).

Sobre a comparação do tempo de viagem entre barcos a vela e a vapor, devemos ponderar também que os vapores, e outras embarcações empregadas na cabotagem, normalmente, aguardavam certo tempo a fim de receber novas cargas nos portos intermediários, antes de seguir para o porto de destino, o que atestam os anúncios de jornais. Por exemplo, em 1863, O vapor Jaguaribe, da Companhia Pernambucana, aportou em Fortaleza, no dia 26 de fevereiro, vindo de “Pernambuco e escalas”. Trazia carga de “gêneros estrangeiros e nacionais diverso”, seguindo viagem para os portos do norte cearense e Acaraú, somente dois dias depois, após receber novos passageiros e cargas, em 28 de fevereiro (*Pedro II*, 27 fev. 1863, p. 3; 01 mar. 1863, p. 3).

Em 1865, no trajeto de navegação oceânica entre Pernambuco e a Ilha de Fernando de Noronha, o brigue brasileiro Bom Jesus entrou no porto do Recife gastando três dias de viagem. Já o vapor brasileiro Persinunga, da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, empreendeu este mesmo percurso em dois dias (*Diário de Pernambuco*, 15 mar. 1865, p. 3; 22 mar. 1865, p. 3). Mesmo tendo em vista as peculiaridades dos diferentes percursos, tanto em virtude de intempéries da configuração litorânea quanto dos diferentes pesos das cargas e tonelagens das embarcações, é importante salientar que tal estimativa indica uma redução acentuada no tempo geral da navegação.

De modo geral, as companhias de navegação a vapor instituídas durante os anos Oitocentos, além de incrementarem a circulação de pessoas e mercadorias no território brasileiro, foram agentes da integração política e administrativa entre as províncias, fortalecendo inclusive a integração territorial e o mercado interno (Cf. El-Kareh, 2002; Marcondes, 2012). Nesse sentido, os grupos de interesses econômicos regionais se alinharam à ação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

Em certa ocasião foi publicado que:

o Sr. Leão Velloso, presidente da província do Rio Grande do Norte, partiu de Natal no vapor Jaguaribe para Macau, donde seguirá para o Assú e Mossoró, com o objetivo de examinar o local de um armazém de depósitos na barra de Mossoró, e resolver sobre o modo de ser efetuada a obra para que os vapores da Companhia Pernambucana possam tocar naquele porto. (*Correio Mercantil*, 25 jul. 1861, p. 1)

A notícia ressaltou ainda que a chegada dos navios da empresa a novos portos potiguares “chamará para a província parte do comércio que se encaminhava para o Aracati no Ceará, onde paga imposto de exportação de grande parte do nosso algodão com grande prejuízo” (*Correio Mercantil*, 25 jul. 1861, p. 1).

Sobre a província do Rio Grande do Norte, Denise Monteiro enfatizou que através do comércio de gado para a Paraíba e Pernambuco – feito por meio de caminhos terrestres que atravessavam o sertão em direção à zona da mata, emergiram as chamadas oficinas, estabelecimentos para a fabricação de charque instaladas próximas à foz dos rios Piranhas-Açu e Apodi-Mossoró, regiões de salinas exploradas desde o século XVII. Segundo a autora, em meados do século XIX, a articulação da economia provincial ao mercado foi determinante para as primeiras tentativas de quebrar o isolamento geográfico da capital, Natal, assim como propiciou a ascensão do porto fluvial de Guarapes como ponto intermediário entre o litoral e as áreas interioranas produtoras de açúcar e algodão, recebendo inclusive navios da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor em 1863 (Monteiro, 2012, p. 91-92)

A ampliação do número de portos das províncias do Norte atendidos pela Companhia Pernambucana de Navegação suscitou comentários na imprensa da época. Na coluna ‘Notícias do Interior – Pernambuco’ foi mencionado que o vapor Jaguaribe havia chegado dos portos do Norte, de onde trouxe avultada quantidade algodão e açúcar. Na referida viagem, a embarcação fez pela primeira vez escala em “alguns portos novos, donde trouxe porções de carga, sendo um deles o Mandaú, na província do Ceará trazendo gêneros que deste ponto conduz, somam-se aos trinta passageiros e cerca de 70 contos em dinheiro” (*Correio Mercantil*, 8 dez. 1861, p. 1).

Em 1865, o governo do Ceará foi autorizado pela Assembleia Provincial para contratar a escala regular dos vapores da Companhia Pernambucana pelo porto do Mandaú, “importante também pelo seu comércio e de onde já tem vindo bastante algodão”.⁶ Sobre a configuração da integração comercial das províncias do Norte, é preciso destacar como Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 220) mensurou os termos dos protagonismos locais. O porto de São Luís teria exercido certa dominância comercial do Maranhão ao Piauí e sobre o norte do Ceará, por sua vez, o Recife experimentou situação semelhantes em relação à mata agreste de Pernambuco e sob as capitanias anexas de outrora, do Ceará a Alagoas. Ainda segundo o mesmo autor, nas zonas fronteiriças entre essas unidades geoeconômicas, a atração das praças podia sobrepor-se e coexistir, como “no caso do comércio do norte cearense que durante o século XIX oscilou entre São Luís, mais próximo, e o Recife, mais absorvente” (*Idem*, p. 220-221)

Em 1861, por causa da alteração da saída dos vapores da Companhia Brasileira de Vapores e para sincronizar o movimento de navios das duas empresas, a gerência da Companhia Pernambucana resolveu que “do ano futuro em diante seja a saída dos seus navios realizada para o norte nos dias 5 e 20, e, para o sul nos dias 1 e 15 de cada mês” (*Diário De Pernambuco*, 21 dez. 1861, p. 1). Em caso semelhante, no jornal *Diário de Pernambuco*, foi publicado um ofício da presidência da província pernambucana encaminhado ao governo da

6 APEJE. Fundo Governo de Pernambuco, Série Companhia Pernambucana de Navegação (CPN), código de referência: BR PE APEJE APDM 1- GP1- 23, v. 2, 1865, p. 10.

provincial do Maranhão para que:

a Companhia maranhense regule a saída de seus vapores de maneira que tenham estes que tentar encontrar em suas viagens ao sul com os da Companhia Pernambucana, e possam receber destes as malas que tiverem de ir para os portos onde não chegam e para que essa possa conduzir através de sua linha norte, as notícias chegadas da Europa. Devo prevenir V. Exc.^a de que nessa data providencio para que a saída dos vapores seja imediata a dos paquetes das *Mensageries Imperiales* e Companhia Southampton (*Diário de Pernambuco*, 17 dez. 1861, p. 1).

Desse modo, a preocupação demonstrada pelo governo provincial de manter a sincronização da chegada e da saída dos vapores da Companhia Pernambucana de Navegação com os navios da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, assim como, o desejo demonstrado pelo governo da província de Pernambuco de proceder em regular o movimento das embarcações da Companhia Pernambucana e da Companhia de Navegação do Maranhão com as datas em que os navios das companhias transoceânicas chegavam ao Recife – para que coincidissem a chegada das malas do Correio e dos jornais estrangeiro com a chegada dos vapores da Companhia do Maranhão indicam o sentido da intenção integradora.

Portanto, a integração entre as viagens das principais companhias de navegação a vapor passou a ser considerada questão de interesse para o governo imperial, desejoso em garantir que os numerários e correspondências do Estado, assim como todo o serviço postal incumbido aos Correios – além das notícias e demais informações trazidas pelos periódicos estrangeiros –, pudessem chegar com maior rapidez a todas as praças do Império.

No ano de 1862, o governo imperial determinou a ampliação da linha de ação da Companhia Pernambucana, autorizando a navegação de seus vapores à Ilha de Fernando de Noronha e estendendo a linha sul em direção à capital de Sergipe, Aracajú.⁷ O decreto determinou a realização de seis viagens anuais a ilha e que a partir de Maceió a linha Sul fosse estendida a Sergipe, com escala no Penedo. O conteúdo do decreto revela que havia um interesse estratégico do governo em suscitar a regularidade da navegação a vapor para a ilha de Fernando de Noronha. Assim, reforçavam os deputados que a diretiva da Comissão dos Negócios da Fazenda havia acenado no sentido de que as viagens à ilha de Fernando de Noronha eram “de reconhecida utilidade e pronta fiscalização da administração da dita ilha, e economia a nossa Marinha de guerra e aos cofres públicos (*Diário de Pernambuco*, 1 ago. 1862, p. 4).

7 Decreto n. 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis viagens anuais a Ilha de Fernando de Noronha (Brasil, 1862, p. 318).

No caso das seis viagens anuais para Fernando de Noronha, o contrato previu ainda a periodicidade dos meses em que as viagens ocorreriam e assim, a regularidade que as viagens teriam. Com a regularização da linha de navegação a vapor para Fernando de Noronha aumentou o número de serviços prestados pela Companhia Pernambucana para o governo imperial. Através da atuação da companhia, o governo poderia se eximir dos custos de manter uma navegação regular a ilha, local de degredo, prisão militar e civil no Império, além de manter serviços de correspondência e transportes do aparato administrativo do governo imperial em sua possessão insular.

Nesse sentido, vale destacar que na época da promulgação do decreto que determinou a escala dos vapores da Companhia Pernambucana no arquipélago, o governo imperial também promoveu uma tentativa de organização do presídio lá existente e por meio do aviso de 14 de novembro de 1862, o brigadeiro Henrique de Beaurepaire Rohan foi nomeado para realizar estudos visando transformar o presídio em colônia agrícola penitenciária com a finalidade de promover receita própria (Pessoa, 2014, p. 8).

Em 1856, foram enviados para exames no Museu Nacional alguns fragmentos de um combustível mineral encontrados nas fraldas do Morro do Francês, na Ilha de Fernando de Noronha. Estes minérios foram classificados como *anthracito*, conhecido como antracite, uma variedade compacta e dura do carvão mineral. Este achado despertou interesse por parte do governo imperial, já que poderia indicar a existência de uma jazida de carvão, matriz energética dos navios a vapor. Sendo assim, por ordem do ministro de Estado dos Negócios do Império, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, o governo ordenou que “sendo este mineral aplicável a diferentes usos, e, indicando a sua existência a de depósitos de carvão de pedra, o governo recomendou ao presidente da província de Pernambuco a sua exploração”.⁸

Além das razões elencadas para promover a regularidade da navegação a vapor para Fernando de Noronha, a ilha vinha se tornando um ponto visado do litoral brasileiro, no século XIX. Segundo o ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas: “Havia na navegação do Norte uma grande lacuna: a Ilha de Fernando de Noronha, ponto tão valioso por tantos títulos, prometido para a futura passagem do cabo submarino atlântico [...] não se tenha navegação por vapor”.⁹

Nos anos 1860, com o estabelecimento de conexões por cabos submarinos entre a Europa e os Estados Unidos, os grupos políticos e de interesses econômicos brasileiros manifestaram sua intenção em promover também aqui tal melhoramento nas comunicações. Entretanto, a instalação de uma rede de cabos submarinos tardou um pouco para se consolidar

8 *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz* (Brasil, 1857, p. 121).

9 *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão terceira de sessão da décima primeira legislatura o ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas Pedro de Alcântara Bellegarde* (Brasil, 1863, p. 43).

nacionalmente. Em 1864, a discussão sobre os cabos submarinos havia se tornado tema recorrente, tanto que a ocorrência do Congresso Telegráfico Europeu, organizado em Paris, no ano anterior, emergiu na discussão parlamentar. A existência de um projeto de cabo submarino entre a América e a Europa foi lembrada. A proposta apresentada no referido congresso previu que as cidades de Cádiz e Lisboa fossem os pontos de partida para a separação dos cabos no continente europeu, prevendo também que a Ilha de Fernando de Noronha fizesse parte da linha de cabos submarinos.¹⁰

Por um lado, de acordo com Eugene Ridings (1994, p. 256), no final dos anos 1860, a Associação Comercial do Rio de Janeiro passou a peticionar junto ao Estado a intenção de promover tal empreendimento, fazendo com que o governo imperial assinasse um contrato com uma empresa – apoiada pelos britânicos e organizada pelo visconde de Mauá – para a instalação de um cabo que ligasse o Brasil à Europa, via Pernambuco. Em 1873, uma rede de cabos foi instalada ligando os principais portos do país à Europa, via Fernando de Noronha. Por outro lado, Mauro da Silva (2008, p. 24) constatou que “o monopólio inglês se fez sentir através de tensões econômicas e políticas em torno do controle do tráfego, entre essas empresas e o governo, que detinha o controle da rede terrestre e queria usar a telegrafia estrategicamente para fins de integração nacional”.

Uma das grandes vantagens comerciais apresentadas pelo Decreto n. 2.977, de 25 de setembro de 1862, se referiu a possibilidade dos vapores da Companhia Pernambucana efetuarem escalas no entreposto de Penedo, em Alagoas, onde está localizada a foz do Rio São Francisco, grande elo de comunicação entre as regiões brasileiras da zona da mata, agreste e sertão (Machado, 2002, p. 80).

O decreto também previu normas para as operações nas novas áreas de navegação da empresa. Por meio desta legislação, ficou estabelecido que o tempo de escala dos navios até o porto Aracajú, em Sergipe, tocando no porto de Penedo, em Alagoas, respectivamente, seria de 24 horas e até 12 horas. A marcha das embarcações nessa navegação foi estipulada para regular pelo alcance de oito milhas por hora, sendo a capacidade a mesma já estabelecida nos contratos celebrados anteriormente entre a empresa e o governo.¹¹

Além de definir regras gerais para a navegação e o tempo de escalas das viagens, o contrato estabelecido entre o governo imperial e a Companhia Pernambucana previu que “os vapores da Companhia logo que chegassem a qualquer porto comunicassem oficialmente à primeira autoridade do lugar, “a tanto a ela como ao Correio farão saber a hora a que devem

10 *Annaes do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Srs. Deputados primeiro ano da duodécima legislatura sessão de 1864.* (Brasil, 1864, t. 2, p. 69).

11 Decreto n. 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana... (Pernambuco, 1862, p. 320).

sair”.¹² Nesse sentido, houve o interesse do governo imperial em associar a circulação de informações - na forma de correspondências de Estado, comerciais e particulares - à iniciativa das companhias de navegação a vapor para a promoção da regularidade dos meios de informação.

A ampliação da área de atuação da Companhia Pernambucana de Navegação rumo aos portos das províncias de Sergipe e Alagoas gerou protestos por parte da direção da Companhia Bahiana de Navegação, uma vez que essa empresa operava na navegação a vapor da referida localidade (Sampaio, 2006, p. 132). Cabe destacar que, desde o início dos anos 1860, os anseios de alguns grupos econômicos sergipanos se faziam sentir através da imprensa pernambucana, no sentido contrário ao manifestado pela Companhia Bahiana. Em “Sergipe e suas vias de comunicação marítima”, publicada pelo jornal *Diário de Pernambuco* (21 ago. 1860, p. 8), fica evidente o interesse por parte do governo da província de Sergipe em receber os vapores da Companhia Pernambucana nos portos de Aracajú e Cotinguiba.

Sobre o Sergipe no século XIX, José Felizola Diniz (1987, p. 70) destacou que as atividades da economia sergipana advinham sobretudo da produção de açúcar, algodão e alimentos, gêneros da zona da mata e de uma região transicional menos úmida que acompanha os principais vales: do Japarutuba, do Vaza-Barris e do Sergipe, esse último, e seu afluente, o Rio Cotinguiba, caracterizavam a região comercialmente mais dinâmica por sua inserção no comércio provincial e exportador.

Por sua vez, Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 206) enfatizou alguns aspectos da dinâmica econômica sergipana para aprofundar sua reflexão sobre o movimento de instalação de ferrovias na província do Norte. Segundo esse autor, o Sergipe foi totalmente preterido na repartição desses melhoramentos materiais, pois a reivindicação sergipana viu-se sabotada pela praça de Salvador que pretendia o prolongamento da estrada de ferro Salvador-São Francisco até Aracajú. Ao fim, o governo imperial negou a garantia de juros solicitada para os projetos das ferrovias Aracajú-Simão Dias e a Maroim-Propriá, apesar do valor do comércio de exportação e de cabotagem desta região sergipana ser superior ao de outras seis províncias já aquinhoadas com caminhos de ferro, entre elas o Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina.

Nesse sentido, os grupos de interesses econômicos instalados na praça de Salvador souberam usar sua influência junto ao governo Imperial brasileiro para barrar a pretensão de provincialização sergipana, através da instalação de ramais provinciais de estradas de ferro. Como destacou Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 220):

a economia agrário-exportadora, o Império brasileiro herdara do período colonial uma organização do espaço econômico estruturada sobre a dominação de alguns entrepostos regionais monopolizando as exportações e

12 Decreto n. 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana..., (Pernambuco, 1862, art. 5).

as importações de vastas áreas cujo âmbito ultrapassava e muito os limites administrativos das capitanias e depois províncias.

Um bom exemplo da concentração do comércio marítimo em determinados entrepostos comerciais regionais emerge no caso da solicitação feita pela Companhia Baiana de Navegação junto ao Conselho de Estado para que o governo imperial intervisse pela manutenção do monopólio do qual usufruía a empresa baiana: a navegação a vapor entre os portos de Aracajú e Penedo.

Nesse sentido, os representantes da Companhia Bahiana alegaram que a firma possuía o privilégio exclusivo por vinte anos para navegar de Salvador até Maceió, com escalas pelos portos de Aracajú e Penedo e que os vapores da Companhia Pernambucana não poderiam transportar nem cargas, nem passageiros entre os portos referidos. Assim, percebemos que as rivalidades foram particularmente visíveis na atuação das empresas de navegação de cabotagem. Entretanto, o governo imperial manteve a autorização dada à Companhia Pernambucana (*Correio Mercantil*, 3 abr. 1864, p. 2).

Diante da negativa do governo no sentido de manter a área privilegiada da firma baiana, a Companhia Pernambucana tratou de ampliar o número de portos alagoanos atendidos por seus navios. Em 1865, o corpo legislativo de Alagoas autorizou o governo a contratar com a Companhia Pernambucana o serviço regular de navegação ao porto de São Miguel, na mesma província. Segundo o relatório da diretoria da firma, representantes da companhia dirigiram-se aquela localidade no vapor Paraíba e “depois do exame naquela barra, o vapor entrou e saiu a salvamento, conduzindo para Maceió 226 sacas de algodão e vários passageiros” (*Diário de Pernambuco*, 13 fev. 1865, p. 1).

A chegada dos vapores da companhia ao entreposto comercial do Penedo foi celebrada pelos pernambucanos, visto que representou uma vantagem comercial para a província que a partir de então teria acesso à:

Grande zona algodoeira da província de Pernambuco localiza-se mais próxima ao São Francisco do que a qualquer outra via de condução por terra, e até mesmo de lugares mais distantes se procura aquele canal por ser mais fácil e mais barato. Assim, é que os algodões de Buíque, Águas Belas, Pajeú de Flores, Granito e Ouricuri escoam pelo São Francisco como produções de outras províncias [...] não só o algodão tem o mesmo destino, a maior parte dos couros salgados de nossos sertões. Somente este ano, desde o primeiro vapor de a Companhia ir ao Penedo, dali tem vindo muitas mil sacas de algodão, que sem esse recurso teriam procurado outro mercado (*Diário de Pernambuco*, 13 jul. 1863, p. 3).

É importante destacar que o porto do Penedo se consolidou como a segunda maior praça comercial da província de Alagoas e o principal entreposto da região que ligava o interior

do São Francisco às rotas comerciais da cabotagem (Cf. Valente, 1957; Teixeira, 2016). A partir dos anos 1850, Penedo passou a exercer protagonismo para a consolidação de uma rota do comércio escravo que abrangia uma ampla região as províncias do Norte – enfatizando-se o Baixo São Francisco e o Agreste pernambucano – que levou certo número de escravos para o Centro-Sul, sobretudo para a Praça do Rio de Janeiro (Teixeira, 2016, p. 139).

A chegada dos vapores da Companhia Pernambucana ao Penedo, mais do que uma conquista de mercado, foi uma ideia adventícia, pois o Recife jamais havia realizado a intermediação em larga escala de transações mercantis do médio São Francisco, cujo comércio mais volumoso distribuía-se de Juazeiro à Salvador. Como ressaltaram Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 220) e Fernando Machado (2002, p. 21-22), o grande entreposto comercial da praça de Salvador, capital da Bahia, permeava as operações mercantis do médio São Francisco, inclusive do sertão pernambucano.

Cerca de cinco anos depois do início efetivo das atividades da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, o relatório do presidente da província de Pernambuco de 1863 informou que, naquele ano o serviço de navegação da companhia transportou 3.884 passageiros e um montante de mercadorias de valor superior a 3.000 contos de réis (3.000:00\$000) entre as viagens das linhas sul e norte.¹³ A década de 1860 ensejou um período de transformação na trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor uma vez que a empresa ampliou sua área de navegação e, entretanto, passou a atuar amplamente na navegação de cabotagem, abrangendo a navegação costeira e também na navegação fluvial e interior dos portos e barras de rios das províncias do Norte.

A entrada dos vapores da companhia no entreposto de Penedo, em 1862, inaugurou essa modalidade de navegação já que tal porto está situado a cerca de 40 km do farol do Cabeço, na foz do Rio São Francisco. Alguns anos depois, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor passou a realizar escalas em outro entreposto comercial da região, como na cidade de Piranhas-AL, a 230 km da foz do São Francisco, efetuando também a navegação do Rio Piranhas (*Jornal do Commercio*, 21 out. 1868, p. 2).

Na província da Paraíba, a Companhia Pernambucana – que já atendia o porto capital paraibana pela navegação costeira - firmou um contrato com o governo provincial para implementar a navegação entre os portos da capital e do Jaraguá, ou qualquer outro mais no rio Mamanguape (*Jornal do Commercio*, 22 jun. 1869, p. 3). Vale destacar que devido as enchentes do rio Paraíba, o assoreamento dificultava o acesso ao porto da capital (porto da Paraíba, atual João Pessoa) a ponto dos navios da Companhia Nacional de Navegação e da Companhia Pernambucana terem que fundear a grande distância do porto da Paraíba, com a decorrente alta dos fretes e de seguros. Essa situação fazia com que o porto de Mamanguape

13 Relatório apresentado na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em o 1.º de março de 1863 pelo excellentissimo senhor doutor João Silveira de Souza, presidente de Pernambuco (Pernambuco, 1863, p. 46).

se mostrasse mais viável para o escoamento da produção paraibana para o Recife (Mello, 1999, p. 237).

Sobre a importância dessa localidade para as comunicações entre Pernambuco e Paraíba no século XIX, Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 228) destacou que foi através da navegação de cabotagem e dos pequenos vapores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor que Mamanguape mantinha ligação direta com a praça do Recife, que comprava o açúcar dos engenhos do baixo Mamanguape e do norte da província, e do algodão que vinha do Brejo.

A ampliação da área de navegação da Companhia Pernambucana suscitou rivalidades locais e esteve inserida em um processo de integração regional que ocorria no Brasil ao longo do século XIX, facilitado pela disseminação de meios de transportes calcados na energia a vapor. As companhias brasileiras de navegação a vapor operaram uma gama de serviços cada vez mais diversificados em benefício dos interesses do governo imperial.

Considerações finais

O estímulo à modernização dos transportes, com a expansão do sistema de navegação a vapor, contribuiu intensamente para o desenvolvimento econômico e integração das regiões que usufruíram deste serviço. Como afirmou Sérgio Buarque de Holanda (2004, p. 59), a partir de 1851, tem início um “movimento regular de constituição de sociedades anônimas [...] criando-se, assim, em sequência quase vertiginosa, os elementos básicos de uma radical transformação na paisagem econômica do país”.

Tal estímulo às atividades econômicas urbanas não teria sido circunscrito à região Centro-Sul do país. A praça comercial do Recife foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e a dominação comercial em relação a área circunvizinha – desde o final do século XVI e ao longo dos dois séculos seguintes –, prolongando-se, esta função, sob vários aspectos, até o começo do século XX (Cf. Mello, 1999).

No decorrer do século XIX, o Recife permaneceu como um dos setores econômicos mais atuantes no esquema de distribuição e abastecimento regional do Brasil Império, colaborando para isso a existência de uma companhia de navegação a vapor responsável pelo transporte de cargas, correspondências, passageiros e mercadorias para as províncias limítrofes, representando um agente de integração regional. A investigação da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação pretendeu contribuir para a ampliação do entendimento das relações socioeconômicas estabelecidas no espaço regional - circunscrito por sua área de atuação – como também, destas mesmas relações em uma configuração espacial mais abrangente.

Referências

Legislação e Documentos oficiais

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Annaes do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Srs. Deputados primeiro ano da duodécima legislatura sessão de 1864*. Tomo 2. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. C. Villeneuve, 1864.

BRASIL. Decreto n. 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. In: *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XVI, parte II, 1853.

BRASIL. Decreto n. 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. In: *Coleção das Leis do Império*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2.

BRASIL. Decreto n. 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis viagens anuais a Ilha de Fernando de Noronha. In: *Coleção das Leis do Império*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1862.

BRASIL. Decreto n. 632, de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. 1851, tomo XII, parte 1.

BRASIL. Ministério da Agricultura. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão terceira de sessão da décima primeira legislatura o ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas Pedro de Alcântara Bellegarde*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1863.

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da décima oitava legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Visconde de Monte Alegre*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1851.

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz*. Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Laemmert, 1857.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping: from 1st July, 1857 to the 30th June, 1858. London: Cox & Wyman, 1859.

PERNAMBUCO. Poder Legislativo. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco pelo exmo. sr. conde de Baependy, presidente da província, na sessão da instalação em 10 de abril de 1869.* Pernambuco, Tipografia M. Figueiroa de F. & Filhos, 1869.

PERNAMBUCO. Poder Legislativo. *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco pelo Exmo. sr. barão de Villa-Bella na sessão do 1o de março de 1868.* Recife, Tipografia do Jornal do Recife, 1868.

PERNAMBUCO. Poder Legislativo. *Relatório apresentado na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em o 1.º de março de 1863 pelo excellentissimo senhor doutor João Silveira de Souza, presidente de Pernambuco.* Pernambuco: Typ. de M.F. de Faria & Filho, 1863.

PERNAMBUCO. Poder Legislativo. *Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, presidente da mesma província.* Recife: Typografia de M. F. de Faria.

Fontes manuscritas

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE)

APEJE. Fundo Governo de Pernambuco, Série Companhia Pernambucana de Navegação (CPN), código de referência: BR PE APEJE APDM 1- GP1- 23, volume 2, 1865, p. 10.

Wirral Archieves (WA-UK)

WA-UK. Laird Brothers – Contract Book (94-205) 1854-1857. Cammell Laird Company Collection, fl.95

Periódicos

Biblioteca Nacional - Hemeroteca Digital Brasileira (BN-HD)

BN-HD. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1859.

BN-HD. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 4 mar. 1855; 20 jul. 1860; 8 dez. 1861; 25 jul. 1861; abr. 1864; 27 jul. 1867; 9 ago. 1867.

BN-HD. *Diário de Pernambuco*, Pernambuco, 27 nov. 1852; 11 dez. 1852; 8 fev. 1853; 04 jan. 1854; 27 out. 1855; 8 jan. 1856; 17 mar. 1856; 15 maio 1856; 17 out. 1856; 15 maio 1856; 17 mar. 1857; 5 dez. 1857; 15 ago. 1860; 21 ago. 1860; 28 ago. 1860; 22 set. 1860; 7 fev. 1860; 1 mar. 1860; 17 dez. 1861; 21 dez. 1861; 1 ago. 1862; 13 jul. 1863; 4 fev. 1865; 15 mar. 1865; 22 mar. 1865.

BN-HD. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 3 out. 1868; 21 out. 1868; 22 jun. 1869.

BN-HD. *Jornal do Recife*, Recife, 25 abr. 1908.

BN-HD. *Pedro II*, Rio de Janeiro, 27 fev. 1863; 01 mar. 1863.

BN-HD. *The Gazette Official Public Record*, London, [s. d.].

The London Gazette, London, 3 dez. 1852; 26 mar. 1861.

Bibliografia

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Os jogos das trocas. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BRITO, Roberta Kelly Lima de. *Vapores de Mauá: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)*. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

CADENA, Paulo Henrique Fontes. *O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a governança do Brasil no século XIX*. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

CARVALHO, José Murilo de. A vida política. In: CARVALHO, José Murilo de (Org.). *História do Brasil Nação (1808-2010)*. Volume 2: A construção nacional, 1830-1889. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. 2 vols.

CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem: a elite imperial*. Teatro de sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

DALLA COSTA, Armando. História e historiografia empresarial: acesso e utilização de arquivos e fontes. In: DALLA COSTA, A.; GRAF, M. (Orgs.). *Estratégias de desenvolvimento urbano e regional*. Curitiba: Juruá, 2004.

DINIZ, José A. Felizola. *Ministério do Interior, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste*.

Brasília: Diretoria de Planejamento Global, Departamento de Planejamento Sub-Regional e Urbano, Grupo de Desenvolvimento Sub-Regional, 1987.

DOURADO, Bruna I. M. A presença inglesa na cabotagem brasileira. *Revista Cantareira*, UFF, Niterói (RJ), n. 29, 2019.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História das Empresas*, v. 2, 2002.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3ª ed. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *Anais do [...] Encontro Regional de Economia*, XIII. Porto Alegre: ANPEC-Sul, 2010.

GOULARTI FILHO, Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro: Uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. *História Econômica & História de Empresas*, v. 13, p. 25-45, 2009.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença britânica no Império do Brasil*: o caso da firma Edward Johnston & Co. no Rio de Janeiro, c.1842-c.1852. São Paulo: Hucitec, 2023.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial*: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840). São Paulo: Alameda, 2012.

HOBSBAWM, Eric. *Industry and Empire*: from 1750 to the present day. Londres: Penguin Books, 1990.

HOBSBAWN, Eric. *The age of capital, 1848-1875*. Londres: Abacus, 1984.

HOLANDA, Sérgio B. *Para uma nova história*. In: COSTA, Marcos (Org.). São Paulo: Perseu Abramo, 2004.

LAW, Brian R. *Fieldens of Todmorden*: a nineteenth century business dynasty. Lancashire: George Kelsall, 1995.

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; SMC do Rio de Janeiro, 1994.

MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: TopBooks, 2002.

MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Rev. Econ. Polit.*, São Paulo, v. 32, n. 1, p. 149, mar. 2012.

MARQUES, Teresa Cristina Novaes. *O setor bancário privado carioca entre 1918 e 1945: os bancos Boaventura e Português do Brasil. Um estudo de estratégias empresariais*. 1998. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema: a formação do estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1987.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. Rio de Janeiro: TopLivros, 1999.

MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto Açú-Oficinas (1750-1860). *História Econômica & História de Empresas*, v. XV, n. 1, jan.-jun. 2012.

PESSOA, Gláucia Tomaz de Aquino. *Fernando de Noronha: uma ilha-presídio nos trópicos (1833-1894)* (Caderno MAPA, n.10 – Memória da Administração Pública Brasileira). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2014.

POLANYI, Karl. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

RIDINGS, Eugene. *Business interest groups in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: University Press, 1994.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. 2006. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SEDLACEK, G. B.; KELLI, M. V. História e historiografia dos transportes na Corte imperial. *História Econômica & História de Empresas*, v. 19, n. 2, 27 jan. 2017.

SILVA, Mauro Costa da. *A telegrafia elétrica estatal no Brasil de 1852-1914*. 2008. Tese (Doutorado em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia) – Universidade Federal

do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

SILVA, Weder Fereira. *Colonização, Política e Negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana (MG), 2009.

TEIXEIRA, Luana. Vapores e escravos no Penedo, Alagoas, na década de 1850. *Saeculum*, n. 34, p. 123-142, 2016.

VALENCIA. Carlos Eduardo. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2012.

VALENTE, Aminadab. *Penedo: sua história*. Maceió: Imprensa Oficial, 1957.