

POR UMA HISTÓRIA PORTUÁRIA: UMA INTRODUÇÃO AOS PORTOS SERGIPANOS

Milton Manoel Dantas Junior¹

Resumo

Esse artigo busca examinar a história portuária de Sergipe e como ela se encontra representada na historiografia, indagando sobre o processo do fim da dependência portuária sergipana e buscando avaliar o acesso às fontes disponíveis nos arquivos e se elas representam novas possibilidades historiográficas. Por meio da bibliografia comparada podemos notar que os autores clássicos atendem as motivações da dependência, onde as fontes e dados reafirmam essa teoria. O encerramento da condição de dependente de Sergipe ocorre de uma forma gradual na história onde as grandes realizações não representam sozinhas o término da condição. As fontes dos arquivos demonstram uma vertente da história que ainda será muito estudada e profundada conforme conhecemos e catalogamos esses documentos.

Palavras-chave: História; Portos; Sergipe; Historiografia Sergipana.

¹ Graduando do curso de Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal de Sergipe. E-mail: junior756tk@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A economia sergipana sempre passou por um estigma de dependência, uma ideia de posição subalterna no sistema econômico regional.² Fator que pode se explicar já no surgimento da Capitania de Sergipe d'El Rei, que após a conquista na “guerra justa” empreendida por Cristóvão de Barros, teria uma agricultura de subsistência e a produção de bovinos como principais meios econômicos, os quais possibilitaram a ocupação das terras da capitania.³ A produção colonial já existia com a função de atender as demandas das localidades próximas, especialmente a da capitania da Bahia que foi o principal local de envio da produção sergipana.

As relações para com a capitania vizinha sempre foram rodeadas de problemáticas, especialmente advindas da condição de subordinada, gerando diversas ocorrências de imposições desmedidas da Capitania da Baía de Todos os Santos.⁴ Essas embaraçadas relações políticas e econômicas gerariam diversas problemáticas sobre as quais a história trabalhará ainda por um longo período. Dentro desse processo de entendimento é bastante comum a correlação dos momentos políticos com os econômicos (fator natural devido à natureza dos dois campos), porém é comum na historiografia (especialmente autores mais clássicos) pontuar com bastante ênfase os fatores políticos deixando os econômicos como coadjuvantes.

Fazendo necessário novos estudos que possibilitem um aprofundamento dentro da economia sergipana e suas relações, tendo na atualidade um novo catálogo de fontes disponíveis, fator importante nessa vertente é o comércio que se desenvolveu, não só a produção citada anteriormente, mas posteriormente o principal fator econômico da província a exportação de culturas com alto valor. Sergipe após realizar sua expansão ao interior (tendo a criação de gado como “combustível”) seguiria a prática comum no restante da colônia, a implantação de sistemas de cultivo principalmente da cana-de-açúcar, fumo e algodão.

Essa produção necessitava de toda uma logística de transporte e venda (chegamos aqui no ponto ao qual dedico essa pesquisa) que apesar de estudada na economia sergipana vem há um considerável período afastada da historiografia. As relações portuárias sergipanas dependentes, principalmente da Bahia (um dos fatores da tão debatida transferência da capital

² Vide: ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. Petrópolis: Vozes, 1984.

³ Vide: NUNES, Maria Thetis, *Sergipe Colonial I*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989; FREIRE, Felisbello. *História de Sergipe, 1575-1855*. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1891.

⁴ RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*. *Revista Brasileira de História*. 1998, vol.18, n.36, pp. 187-250.

de São Cristóvão para Aracaju). Dentro dessa relação o Porto de Salvador foi o principal escoadouro da produção sergipana ficando dele pendente para enviar mercadorias ao exterior como aponta do documento transcrito por Maria Thetis Nunes “Nunca nestes portos entrarão navios estrangeiros a fim de comerciar, salvo p.^f alguma tempestade ou naufrágio”.⁵

Aponta-se ainda o esquema portuário interno de Sergipe evidenciando a circulação de mercadorias internamente (por meio das barras da Cotinguiba, Vasa-Barris, São Francisco e Real). Também importante foi a relação para com a Companhia Baiana de Navegação que chegou a obter a exclusividade de navegação nas costas sergipanas, fazendo a intermediação do comércio para com o porto de salvador.⁶

Diante do exposto se faz necessária uma reflexão sobre como funcionavam essas relações portuárias, como se trabalha o “jogo de poderes” entre as províncias, buscando reconhecer as motivações da subordinação e da insubordinação, e o que esse período de hiato do estudo da história portuária pode contribuir. Como também localizar os acontecimentos que subjugarão essa dependência sergipana. Hora, por qual razão a província sergipana era dependente do porto baiano, e quais forças trabalhavam para manutenção dessa dependência, os argumentos clássicos da historiografia sergipana conseguem explicar essa dependência?

2. HISTORIOGRAFIA E APONTAMENTOS

Alguns autores já se dedicaram a estudar as relações econômicas sergipanas, se debruçando sobre a produção e mesmo a dependência para com a província da Bahia. Dentro do “hall” de ilustres autores da historiografia sergipana a professora Maria Thetis Nunes tem um local de destaque, escrevendo obras com incontáveis argumentos, fatos e documentação. Sua coleção Sergipe Colonial I e II, e Sergipe Provincial I e II corroboram para com estudos econômicos deixando diversos apontamentos importantes, entretanto não se pode afirmar que Nunes se aprofunda na história econômica, mas sim faz um excelente levantamento dos grandes temas da economia (produção, engenhos e comércio). Esse aprofundamento não era essencialmente um objetivo da professora, já que suas obras tratam de uma “história geral” deixando diversas margens (indo um pouco além verdadeiros roteiros e fontes de pesquisa) para aprofundamento em determinados temas como o sistema de dependência portuária “Os meios

⁵ Transcrição presente no livro Sergipe Colonial II de Maria Thetis Nunes, realizada por M. A. Galvão de documentos da Casa da Fazenda em 20 de abril de 1847.

⁶ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). São Paulo: USP, 2006.

de transporte constituíram grande problema ao desenvolvimento econômico sergipano, sempre enfatizado pelos presidentes em suas Falas e Relatórios” (NUNES, 2006, p. 31).

Wanderlei de Oliveira Menezes trabalha justamente em uma dessas brechas deixadas pela historiografia clássica sergipana, realizando um trabalho mais instigado no que se refere a produção e comércio de Sergipe para como a Bahia. Mesmo com a redução do objeto de trabalho de seu tema ainda existe uma dificuldade de reconhecer a malha portuária em seu trabalho (a qual não representa empecilho para intenção textual do autor, mas não permite alguns aprofundamentos sobre os portos sergipanos), mesmo que o autor cite casos muito interessantes, relacionados a dinâmica portuária, eles não possibilitam visualizar a amplitude da rede portuária sergipana. Realizar todo o levantamento de um século de relações econômicas é uma árdua tarefa, que renderá as linhas gerais econômicas do período. Representando uma leitura essencial para compreensão, mas que não demonstra com exatidão certos pontos como a relação e motivações da capitania de Sergipe para com a Companhia Baiana de Navegação. Existindo outros pontos mais aprofundados, como a tensão da exportação de farinha para Salvador envolvendo a vila de Santa Luzia “Sabendo que o maior produtor de farinha da Capitania de Sergipe era o termo da Vila de Santa Luzia, o Governador da Bahia ordenou que a produção daquela vila fosse enviada para abastecer Salvador” (MENEZES, 2014, p. 22).

Aprofundando na relação da Companhia Baiana de Navegação Marcos Guedes Vaz Sampaio faz uma excelente explanação remontando a história da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor que iniciou em 1839 perdurando até 1894 (com um período de inatividade durante 1847 a 1858, onde foi substituída pelas companhias Bonfim e Santa Cruz também trabalhadas pelo autor). Sampaio faz um excelente levantamento da história da companhia envolvendo diversas variáveis como frotas, rotas, circulação e precificação reunindo em sua tese um amplo acervo sobre a empresa juntamente com uma ampla documentação consultada. Dentro dessa história da companhia analisa a relação para com outras províncias (especificamente Sergipe e Alagoas) incluído algumas citações que envolviam as outras localidades, mas sobre a ótica baiana, algo compreensível levando em consideração suas fontes que eram quase que em totalidade dos arquivos da Bahia. É importante citar o pioneirismo da pesquisa “A navegação a vapor tinha sido muito pouco pesquisada, constando, apenas, um número ínfimo de dissertações sobre o tema” (SAMPAIO, 2006, p. 18).

Na perspectiva sergipana a única autora que se aprofunda nas relações portuárias é sem sombra de dúvidas Maria da Glória Almeida (uma das mais importantes autoras do campo da história econômica sergipana) em seu livro *Sergipe: fundamentos de uma economia*

dependente, tratando dos mais diversos temas portuários a autora mapeia toda a costa sergipana trabalhando as Barras, os tipos de embarcações, o movimento portuário e vários outros temas utilizando a primeira parte das três do seu livro para dissecar a navegação em Sergipe. Seu trabalho se aprofunda na catalogação da escoação dos portos tabelando fatores como os valores da exportação sergipana por ano, os tipos de navios presentes na movimentação portuária sergipana e diversos outros dados que denotam seu amplo esforço de pesquisa, a qual influenciará fortemente os temas aqui discutidos. Como a própria autora afirma “Para construir séries referentes a navegação nas décadas de 20, 30 e 40 foram reunidos dados sobre navios,”⁷ datação a qual pretendemos avançar no estudo das navegações sergipanas.

Na perspectiva desses autores e de outros que serão citados na bibliografia é unânime a relação de dependência portuária sergipana especialmente para com a Bahia, considerando principalmente um jogo de forças políticas que influenciaram na manutenção dessa dependência. Entender essas relações e suas novas perspectivas é uma necessidade da historiografia sergipana. Uma ligação de dependência existente para com o porto de Salvador, intermediada pela companhia de navegação baiana tendo como principais protagonistas os produtores sergipanos que utilizavam esse meio de transporte. Uma relação ainda pouco exposta, mas com muitos ocorridos de insatisfação, como em 1753 onde os produtores sergipanos já apontavam altos custos no serviço de registro de caixas.⁸ Deixando assim uma problemática a qual pretendo suprir mesmo que parcialmente.

A historiografia sergipana, mesmo diante de muitos estudos, ainda apresenta algumas lacunas a serem preenchidas. Como demonstrado ainda existem algumas análises que podem ser realizadas sobre as relações portuárias entre Sergipe e demais localidades em determinados temas, as relações portuárias mesmo muito mensuradas ainda não possuem algumas análises mais recentes ou mesmo dotadas das novas fontes recentemente disponíveis no APES. Trabalhando problemáticas como a circulação de embarcações a outras localidades fora do controle marítimo baiano, outro fator é como essa dependência se manteve já no final do Brasil Império com perspectivas modernizadoras e mesmo fabris no estado sergipano.⁹ São essas e outras questões ainda pouco trabalhadas dentro da temática que justificam a realização desse

⁷ ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Sergipe: fundamentos de uma economia dependente. Petrópolis, Vozes, 1984. p. 16.

⁸ Representação da câmara de Sergipe à Coroa em 30 de abril de 1753. APEB. Maço 132. Documento avulso.

⁹ Tendo destaque as atividades têxteis como demonstra ANDRADE, Edla Tuane Monteiro. Aspectos da estrutura econômica sergipana através do diário oficial de Sergipe (1895-1899). Aracaju: IV Encontro estadual de história da ANPUH/SE, 2014.

artigo. Existe ainda uma falta de estudos na área da história da navegação¹⁰ ficando um amplo campo de possibilidades sem muito aprofundamento realizado. Em estudo realizado sobre a ascensão da lavoura canavieira¹¹ levantou-se a localização das principais produções em no território sergipano, ficando o açúcar e a cana presentes com maior força na região de São Cristóvão (em faixas litorâneas) os autores apontam a facilidade em escoar a produção ao porto de Salvador como uma das forças presentes, porém sem aprofundar essa relação ou mesmo validá-la por alguma citação. Demonstrando a falta de estudos nesse campo, os quais poderiam se relacionar e mesmo endossar outros estudos.

A notável falta de estudos sobre a temática pode-se questionar a viabilidade de trabalhar essas relações portuárias, porém Sampaio, Nunes e outros autores citados já fornecem meios para essa pesquisa tendo fontes diversas no APES (Arquivo Público Estadual de Sergipe) e no APEB (Arquivo Público do Estado da Bahia). O avanço dos estudos correlatos fornece uma estrutura de fontes já catalogadas e com seu acesso já experimentado, a documentação descrita por Menezes sobre a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor demonstra a existência e localização de uma documentação imprescindível para o estudo das relações portuárias sergipanas, documentação pouco descrita até sua pesquisa em 2006.

Diante das problemáticas apresentadas construímos os seguintes objetivos para essa pesquisa: em âmbito geral o artigo prima por fornecer um levantamento centralizado dos principais temas e autores que tratam sobre a história portuária sergipana; existem ainda dois outros objetivos atendidos de maneira específica o primeiro é Indagar o fim do domínio baiano sobre o sistema de navegação sergipana, observando a possibilidade da entrada da Companhia Pernambucana de Navegação e dos vapores para com o início do fim da dependência portuária sergipana; e o segundo buscar novas fontes que possam ser abordadas na temática portuária sergipana.

Com os objetivos claros a metodologia aplicada será o recorte da História regional, aliado a metodologia comparada. A história regional é uma proposta de investigação das atividades de comunidades conectadas historicamente num território, contendo afinidades culturais, econômicas ou de outras formas contando com a identificação das suas interações internas e

¹⁰ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). São Paulo: USP, 2006. p. 17.

¹¹ MALAQUIAS, Carlos de Oliveira. VIEIRA, Édén Filipe Santos. PEREIRA, Ana Cláudia. Açúcar, farinha e escravidão: o Atlântico e a história agrária de Sergipe Del Rei na ascensão da lavoura canavieira. São Cristóvão: revista Ponta de Lança, v.12, n. 23, jul. – dez. 2018.

externas.¹² Como elaborado por Erivaldo Neves a história regional pode ser aplicada aqui para reconhecemos as dinâmicas presentes no território sergipano, realizando estudos que dão ênfase as regiões econômicas sergipanas podendo realizar uma comparação entre a região da Cotinguiba (grande produtora de açúcar e cana)¹³ para com a região de Estância (Grande produtora de Mandioca e Farinha)¹⁴ o que muda nessas regiões, quais as convergências, os sistemas de exportação sofrem alteração de uma localidade para outra. São questionamentos validos que podem ser realizados dentro dessa ideia de história regional.

“a investigação histórica regional e local deve recorrer ao método comparativo, com o confronto dos dados de uma região com os de outra, identificação de eventuais diferenças e particularidades de cada uma delas” (NEVES, 2008, p. 31). Utilizando essa outra conceitualização podemos notar a ligação da história regional para com o método comparativo, voltando ao exemplo da Cotinguiba e Estância temos claramente um método comparativo a ser utilizado para entender a dinâmica econômica nas duas regiões da província. “A semelhança e a diferença, conforme se vê estabelece, estabelecem aqui um jogo perfeitamente dinâmico e vivo: sem analogias e sem diferenças não é possível se falar em uma autêntica História comparada” (BARROS, 2014, p. 13) dentro da história comparada podemos ainda analisar diretamente as relações de Sergipe para com a Bahia, existindo analogias e diferenças. Sendo duas províncias onde a produção do açúcar, fumo, algodão e farinha predominam, contam com a exportação e produção como principal fonte de arrecadação. Porém, possuem diferenças a mais importante a ser tratada é a capacidade de enviar produtos a outros países, mais claramente, a presença de um porto com alcance internacional.

Seguindo a matriz da história econômica existem alguns campos de diálogos necessários para entendermos com total amplitude as relações exercidas, utilizar da estática se faz necessário para o levantamento de dados que comprovem ou reprovem os argumentos de nossa pesquisa (podemos mensurar a circulação de produtos pelos portos evidenciando ou não a dependência). A história política fornece algumas problemáticas que podem ajudar a explicar os fatores econômicos, como o motivo da Companhia Bahiana ter uma de suas linhas de circulação exclusiva invadida pela Companhia Pernambucana, em uma localidade que pertencia

¹² NEVES, Erivaldo Fagundes. “História e região: tópicos de História regional e local. São Cristóvão. Ponta de Lança. V.1, n.2. abril - outubro. 2008.

¹³ MALAQUIAS, Carlos de Oliveira. VIEIRA, Éden Filipe Santos. PEREIRA, Ana Cláudia. Açúcar, farinha e escravidão: o Atlântico e a história agrária de Sergipe Del Rei na ascensão da lavoura canavieira. São Cristóvão: revista Ponta de Lança, v.12, n. 23, jul. – dez. 2018. p. 26.

¹⁴ Idem

às províncias de Sergipe e Alagoas, a linha entre os portos de Penedo e Piranhas pelo rio São Francisco.¹⁵ Aqui existe um confronto político envolvendo 4 províncias em uma mesma área, deixando claro as tensões políticas que podem ajudar a explicar e questionar a história econômica.

Do campo econômico utilizarei alguns conceitos: comercialização se tratando de um conjunto de atividades de transferência de bens e serviços da produção inicial até atingir o consumidor final; concorrência que é a disputa entre produtores e prestadores de um mesmo serviço ou bem, visando conquistar a maior fatia do mercado; oligopólio que é a existência de muitos vendedores para poucos compradores, onde os compradores dominam o mercado.¹⁶

Tendo como base os documentos já citados podemos atribuir como hipótese para dominação baiana dos portos de Sergipe e para dificuldade do desenvolvimento portuário o contexto histórico da dominação das exportações sergipanas pela capitania da Bahia, recorrendo à colonização e posteriormente o rebaixamento de Sergipe à condição de comarca, fatores que enraizaram uma influência política e econômica baiana no território, que levaria um longo período para ser revertida. Assim a historiografia sergipana atende os motivos dessa dependência, porém deixa ainda a ser estudadas algumas relações especificamente portuárias, considerando mais especificamente a atuação da pesquisadora Maria Almeida podemos notar que sua produção datada de 1984 não teve acesso a algumas fontes só agora disponíveis. Fatores que provavelmente se somariam e explicariam tanto a dependência quanto seu processo de término, que tem como provável ponto de enfoque a relação constituída com a Companhia Pernambucana de Navegação.

Realizando alguns apontamentos sobre essa hipótese, atribuir ao formato de construção do território sergipano e a institucionalização de sua dependência à Bahia é a saída mais convencional, diante da sua ampla utilização já se pode configurar como um certo argumento de razão. Porém, aqui me refiro a um argumento geral que envolva todas as complexidades do território sergipano, partindo para a dependência portuária (um ponto específico) utilizar o mesmo argumento geral se justifica? É preciso compreender as pontualidades próprias desse modelo de dependência. Para isso podemos apontar alguns possíveis fatores como a proximidade para com o porto de Salvador, as rotas já bem constituídas, os produtos que já

¹⁵ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). São Paulo: USP, 2006. p. 213.

¹⁶ Os conceitos utilizados foram retirados de um documento da Secretaria de Estado de Agricultura, Pecuária e Abastecimento do Distrito Federal (SEAPA-DF), presente no repositório da UFRB. Disponível em: <<https://www.ufrb.edu.br/proext/images/conceitosmercado.pdf>>. Acesso em 25/07/2022.

eram incorporados pelo mercado consumidor e por outros comerciantes (diminuindo a insegurança da negociação), a relação de lucratividade e a facilidade do transporte. Esses e outros fatores podem auxiliar a entender com mais profundidade as relações portuárias sergipanas, evidenciando novas casualidades, não deixando de lado as estruturas políticas e seu jogo (que também influenciam), mas buscando novos aparatos de justificativa que poderia se tornar empecilhos.

3. AS FONTES

Como fonte de pesquisa empregaremos uma documentação diversa, mas que em sua maioria está presente no Arquivo Público Estadual de Sergipe (APES) no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). No arquivo baiano existe uma ampla documentação sobre a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor que fazia a ligação marítima de Sergipe a Salvador, contando também com mensagens, falas e relatórios dos presidentes da província. Pode-se citar ainda documentos enviados da província de Sergipe que tiveram por intermédio a cidade de Salvador.

Já o arquivo sergipano possui uma ampla documentação sobre os portos dispostas nas mais diversas seções, uma extensa e numerosa quantidade de fontes que podem ser pesquisadas algumas delas muito provavelmente ainda desconhecidas pela historiografia sergipana. Em contato com funcionários do APES, que realizam a função de catalogação dos documentos, pude ter acesso a pequenas amostras do material a ser catalogado. Diante de toda essa quantidade de fontes a serem fichadas e ainda catalogadas, principalmente que fornecem dados da atuação de Aracaju como porto escoador da produção de toda zona terrestres próxima, se mostrou inviável o estudo a partir de todas elas diante do tempo dedicado a essa pesquisa de conclusão de curso.

. Outros documentos também podem munir a pesquisa como jornais, cartas, gravuras e outros documentos. Podendo exemplificar fontes como O diário oficial de Sergipe com diversos textos que podem evidenciar uma transformação na estrutura econômica, jornais como A Reforma do partido liberal, Correio Sergipense, Jornal de Sergipe e também cartas como a de Luiz dos Santos Vinhena que aponta o número de engenhos atendidos pelo porto de salvador (presente na compilação “Recompilações Soteropolitanas e Brasília. Ano 1808. Livro, Carta quinta, p. 173 APEB).

Tabela 1 - Fontes com catálogo no APES:

Volume	Fundo	Documento	Período
25	Segurança Pública 8	Registro de entrada e saída de embarcações	1880/1882
16	Segurança Pública 8	Registro das saídas de embarcações que frequentaram o porto de Aracaju e dos nomes dos passageiros	1883/1889
17	Segurança Pública 8	“	1889
20	Segurança Pública 8	Registro de entrada de vapores e listas de passageiros	1889
30	Segurança Pública 8	Registro de portarias e despachos das embarcações e vapores	1864/1879
14	Segurança Pública 8	Passes, listas de passageiros e outros	1870-1876

Tabela 2 - Fontes com Catálogo na APEB (seção colonial e provincial):

Maço n.º	Série	Documento	Período
1580-1 / 1580-2	Governo	Associação Comercial	1840/1889
4631	Agricultura	Abastecimento (Gêneros Alimentícios)	1823/1889
5018-2 / 5019 / 5020 / 5021 / 5021-1 / 5022 / 5023 / [...] 5026	Viação: Transportes Fluviais e Marítimos	Companhia Bahiana de Navegação a Vapor	1844-1889
5066	“	Navegação (Assuntos)	1845/1889
6412	Polícia do Porto	Navegação	1845/1889

Lista retirada da catalogação do professor Marcos Guedes Vaz Sampaio

4. OS PORTOS SERGIPANOS

A colonização portuguesa foi profundamente influenciada pelo uso de embarcações e pela importância dos portos como ponto de partida e chegada das expedições colonizadoras. A era

dos descobrimentos portugueses no século XV foi marcada pela busca por rotas marítimas para o Oriente e pela exploração das terras recém-descobertas, incluindo o Brasil onde a colonização ocorreria em sua quase totalidade nas zonas litorâneas. Sergipe não se diferiu, após a conquista de Cristóvão de Barros e a fundação da cidade de São Cristóvão logo foi alocado na Barra do Rio Vaza-Barris a circulação de embarcações que promoviam o comércio e acesso à antiga capital do estado.

Essa condição de acesso propicia pelas entradas fluviais juntamente a fertilidade do terreno encontrado nas terras sergipanas impulsionou o surgimento de uma produção econômica, a qual daria subsídios para expansão das localidades produtoras, podem ser destacadas Estância, São Cristóvão, Laranjeiras, Maruim, Japaratuba e Vila Nova todas dotadas de uma característica comum o acesso através das barras e rios sergipanos. Evidenciando que o processo de desenvolvimento de Sergipe está intrinsecamente ligado a possibilidade de navegação “Terra e mar, produção e comércio, interpenetram-se em interesses recíprocos, um explorando seus recursos e desenvolvendo suas potencialidades em função dos estímulos do outro”.¹⁷

Apesar dessa facilidade inicial de acesso prover o comércio as barras sergipanas não suportavam a entrada de embarcações maiores, fator que posteriormente durante a intensificação das relações comerciais criou uma grave problemática de integração entre a capitania de Sergipe para com a nação e o globo. A principal problemática era a chegada até os portos alocados no interior dos rios, tendo que transpor uma distância de quatro a oito léguas para ter acesso ao porto, a utilização desse modelo portuário com certo afastamento do mar vinha de uma tradição europeia que visava principalmente a segurança (fator perceptível tanto na alocação da capital São Cristóvão quanto do seu porto). O processo de assoreamento dos leitos dos rios tornaria a chegada das embarcações até os portos interioranos perigoso e em algumas medidas até impossível como ocorreu na Barra do Rio Japaratuba onde mesmo com tentativas de resolução da problemática os projetos nunca saíram do papel e a barra permaneceu sem navegação desde o início do século XIX.¹⁸

A Barra do Vaza-Barris que servia a antiga capital continuou atuante por um período mais longo de tempo, visto sua maior proximidade a capital e por atender ao escoamento da produção açucareira da região de Itaporanga, conforme a diminuição da profundidade das águas devido

¹⁷ ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Sergipe: fundamentos de uma economia dependente. Petrópolis: Vozes, 1984. p. 24.

¹⁸ *Ibidem*, p. 30.

ao processo de assoreamento tornou-se impossível a entrada de embarcações, onde a produção passou a ser transportada de canoa rio abaixo até sumacas¹⁹ que aguardavam mais próximas da foz. Apesar da resistência em manter a atividade portuária, inclusive sendo construídos três ancoradouros para manter as atividades de cabotagem em razão da produção açucareira, principalmente após a transferência da capital para Aracaju a barra perdeu importância política e aos poucos foi sendo abandonada.

Ao norte a Barra do São Francisco também sofria com a baixa profundidade se mostrando um risco a embarcações com mais de dez pés (aproximadamente três metros) abaixo da linha da água. A barra dava acesso à cidade de Vila Nova (atual Neópolis), rio acima Propriá crescia rapidamente, na localidade se concentrava a maioria da produção interiorana que chegava via o São Francisco e ali era preparada para embarque, o processo de assoreamento fez esse avanço da concentração portuária propriaense diminuir consideravelmente, principalmente pela concorrência da cidade de Penedo em Alagoas a qual contava com condições de ancorar embarcações de maior porte, posteriormente a localidade alagoana chegaria a receber embarcações da Companhia Baiana de Navegação deixando as cidades sergipanas de Propriá e Vila Nova como coadjuvantes no esquema portuário local.

No extremo sul sergipano, na divisa com a Bahia, a Barra do Rio Real tinha um amplo destaque no esquema de navegação sergipano, pois era responsável pela escoação de toda produção da região sul que eram principalmente produtos de subsistência, algodão, panos e açúcar.²⁰ A cidade de Santa Luzia teve destaque no sistema comercial sergipano sendo ponto de embarque da produção local, despertando interesse do governo baiano no final dos anos setecentos por sua capacidade de produção de farinha (cultura de subsistência primária na colônia portuguesa) seriam tomadas medidas para endurecer a fiscalização no embarque da cultura, que deveria ser enviada para abastecer a capital Salvador, fator que gerou embates entre produtores e políticos sergipanos para com o governo baiano que forçadamente exigia a venda do produto.

Não quererem os lavradores embarcar as tais farinhas para essa cidade [Salvador] por sua conta nem venderem aos donos das sumacas pelo preço lhes é conveniente a livrar os fretes por estarem vendendo na terra a razão de 500 reis e ao povo da Comarca [de Sergipe] ainda por melhor preço em razão da muita necessidade

¹⁹ Um pequeno veleiro de dois mastros muito utilizado na navegação de cabotagem no Brasil.

²⁰ Vide MALAQUIAS, VIEIRA e PEREIRA. 2018. p. 26. Onde realizam um levantamento das principais produções sergipanas entre 1800 e 1822.

e falta que há de semelhante mantimento por causa do rigoroso inverno que tudo destruiu de sorte que ameaça para o futuro grande fome.²¹

Posteriormente ocorrendo a diminuição da profundidade do leito do estuário do Rio Real ganharia destaque a localidade de estância, localizada as margens do Rio Piauí, onde as embarcações passaram a atracar próximas à povoação, assim movimentando o comércio e influenciando o crescimento econômico e populacional tornando-se “a mais populosa e mais comerciante de toda a Província sem exceptuar a Capital”.²² Posteriormente o Porto de Biriba no Rio Real forneceria abrigo as embarcações da Companhia Baiana demonstrando a ascensão da zona portuária sul sergipana.

A principal barra de escoamento da produção sergipana é a Barra da Cotinguiba localidade dotada das terras mais férteis para produção de cana-de-açúcar “A impressão que se recebe, em viagem pela região açucareira da província é a mais agradável; reconhece-se à primeira vista a uberdade do solo pelas viçosas e unidas plantações, que revelam a assiduidade do trabalho”.²³ A região da Cotinguiba tinha uma capacidade de exportação muito superior as demais regiões sergipanas, segundo Maria de Almeida a porcentagem de contribuição para exportação sergipana da localidade entre os anos de 1844 e 1870 variou de 59,6% (em seu pior ano de 1864) a 75,5% (em seu melhor ano de 1848),²⁴ demonstrando sua ampla superioridade produtiva diante das demais regiões.

Além da alta influência econômica a região possuía também uma forte densidade populacional contando com dez núcleos urbanos: Santo Amaro, Laranjeiras, Socorro, Rosário, Riachuelo, Siriri, Capela, Divina Pastora, Maruim e Japarutuba. Durante a década de 1850 a localidade vivia seu melhor período, com a alta no preço do açúcar, lideradas por Laranjeiras e Maruim a localidade agora crescia politicamente e despontava como localidade mais importante²⁵ de Sergipe desbancando a capital São Cristóvão.

²¹ Carta Juiz Ordinário da Vila Real de Santa Luzia sobre a dificuldade de cumprir a ordem do Governador da Bahia acerca do transporte de farinha para Salvador em 14 de setembro de 1785. Apud. MENEZES, 2014, p. 23.

²² Francisco Antônio Pimenta Bueno, Relatório sobre a preferência de tratados para estrada de ferro na Província de Sergipe. Apud. ALMEIDA, 1984, p. 27.

²³ BUENO, 1881, p.8. Apud. AMARAL, 2012, p.41.

²⁴ Levantamento da exportação sergipana por suas diferentes barras baseado nos relatórios e falas dos presidentes de província. AMARAL, 2012, p.40.

²⁵ Vide AMARAL, 2012, p.39.

4.1 O porto de Aracaju

O surgimento da cidade e do Porto de Aracaju se justifica principalmente no argumento da necessidade de uma localidade que melhor atenda o comércio (principalmente o marítimo) que a antiga capital de São Cristóvão. A localidade de escolha foi fortemente influenciada pela localidade da Cotinguiba a qual contava com a maior capacidade produtiva e influência política, anteriormente essa disputa de pela influência portuária tinha sido demonstrada na locação da nova alfândega sergipana (contando com disputas também internas entre os portos da Cotinguiba). Existindo uma briga franca entre as localidades de Laranjeiras e Maruim, a instituição foi inicialmente alocada no Porto das Redes, localizado na junção entre os rios Sergipe e Cotinguiba, gerando críticas pelo isolamento gerado aos portos de Maruim e Santa Ana.

A partir de então, estavam fixados os elementos para o desencadeamento de acirradas discussões entre as lideranças políticas para impor seus interesses eleitoreiros sobre a localização ideal da alfândega. Definir a alfândega não é indicar o maior porto da província? Não é também criar meios de progresso econômico e social, de estimular um ambiente urbano ativo, o maior da província?²⁶

A alfandega ainda mudaria de localidade outras duas vezes, primeiro foi cogitado a mudança para a Barra do Rio Sergipe, tendo sido rejeitada devido a ventos contrários que dificultariam o processo de fiscalização. Já em 1843 a repartição seria alocada para barra esquerda do rio, a Barra dos Coqueiros, novas reclamações dos produtores de açúcar surgiram apontando os custos de transportar a mercadoria em pequenas embarcações até a localidade para fiscalização. Em 1846 a alfândega retornaria ao Porto das Redes para finalmente em 19 de janeiro de 1855 de alocar em Aracaju, não sem despertar novas problemáticas de logística diante dos fortes ventos da localidade.²⁷ Fato é que toda essa problemática demonstra uma busca pela hegemonia portuária da Barra da Cotinguiba, tendo como principais reclamantes da localidade Maruim e Laranjeiras, considerando principalmente que a posse da alfândega significava a possibilidade de comércio direto para com outras nações.

Todo esse processo deixa claro a hegemonia crescente da Barra que influenciaria diretamente a alocação do Aracaju enquanto capital, mesmo com a apresentação desse

²⁶ ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Op. Cit., 1984. p. 38.

²⁷ Ibidem. P. 39.

argumento econômico na historiografia sergipana não é incomum encontrar opiniões contrárias que geralmente apontam embates partidários como a principal motivação para a mudança. O fato é que a vitória político econômica da Barra da Cotinguiba ocasionou na construção da cidade e do porto aracajuano, que concentraria as atividades de importações e exportações ainda tímidas ao exterior. Determinado levantamento realizado por Maria Almeida demonstra o início das exportações ao exterior a partir de 1840 representando 10,6% da totalidade, entrando em queda nos anos seguintes, só voltando a subir após os inícios das atividades do Porto de Aracaju em 1855 atingindo seu ápice entre 1882 e 1884 com 25,4%²⁸.

Tabela 3 – Embarcações atracadas no Porto de Aracaju entre 1867 e 1879

Ano	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1879
Número de embarcações	212	213	223	198	250	275	282	132	247	195	164	209

Fonte: APES, fundo de segurança pública 8, volume 30.

A movimentação no porto de Aracaju demonstra um relativo aumento, quando comparado com os anos que antecedem a sua construção, por exemplo, em 1824 teria circulado pelos portos Cotinguiba um total de 190 embarcações,²⁹ apesar do relativo aumento a vantagem aracajuana se demonstra na tonelage³⁰ dos navios que atracavam no porto, os quais eram capazes de transportar mais carga principalmente se levarmos em consideração os vapores vinculados a Companhia Baiana de Navegação.

empregos do aço, tornou-se possível a construção de motores a vapor de alta pressão, que não somente aumentaram a velocidade de dos navios a vapor, mas reduziram de 90 por cento a quantidade de carvão que tinha de ser transportada, cujo espaço se tornou livre para carga. Já em 1865, a tonelage de navios a vapor em construção era muito superior à de veleiros.³¹

Apesar das potencialidades do novo porto de Sergipe o local não ficou isento das comuns problemáticas portuárias sergipanas, na localidade não foram realizados trabalhos que

²⁸ ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. Op. Cit., 1984. p. 84.

²⁹ ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. Op. Cit., 1984. p. 78.

³⁰ Capacidade de transporte de um navio mercante, avaliado por seu volume interior.

³¹ GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o Início da modernização no Brasil (1850-1914). São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 14.

facilitassem o processo de embarque e desembarque, era principalmente perigoso o momento de entrada no rio Sergipe. A problemática aparentemente adivinha da falta de recursos, que afetava principalmente as menores províncias da nação, como notamos durante a pesquisa projetos até ocorreram,³² mas poucos saíram de fato do papel e quando saíam estavam inacabados (a exemplo da atalaia³³ e da casa de alfândega de Aracaju só terminadas após 1855).

As instalações portuárias sergipanas continuam precárias: margens mal retificadas, ausência de ponte ou insuficiências para atendimento do movimento comercial, incapacidade de abrigar e garantir a preservação das mercadorias e frequentes queixas contra seu estado de deterioração³⁴

5. A COMPANHIA BAIANA DE NAVEGAÇÃO

A companhia baiana de navegação surge para atender a necessidade transporte de cargas e pessoas pela zona de influência econômica da Bahia, tendo iniciado suas atividades em 1839 a companhia contava inicialmente com quatro barcos a vapor, essa primeira experiência de funcionamento da companhia não obteria sucesso ainda em 1847 o contrato de exclusividade para com a província da Bahia seria revogado. Nesse primeiro momento os vapores da companhia não mostram registro de circulação pelas águas sergipanas, ficando o envio de produtos ao porto baiano ainda realizado por meio das embarcações a vela. Uma nova companhia seria incumbida de realizar o transporte de cabotagem pelas águas baianas a nova Companhia Bonfim constituída ainda em 1847, que diferentemente da extinta contava com a vantagem do subsídio governamental.

Concomitantemente as atividades da nova companhia baiana surgiria em 1853 a Companhia Santa Cruz, que não representaria uma concorrência, pois só atenderia aos portos do sul da Bahia e das províncias vizinhas de Sergipe e Alagoas. Ainda em 1852 ocorreu a autorização da província sergipana para criação e circulação da companhia, contribuindo inclusive com subsídios para sua implementação.³⁵ Ainda no mesmo ano o Governo Imperial autorizaria a concessão a empresa do empresário Antônio Pedroso de Albuquerque com exclusividade durante vinte anos.

³² Como a construção da Atalaia para Barra do Rio Real, o prédio da alfândega inacabado da Barra dos Coqueiros e os diversos projetos de combate ao assoreamento das barras sergipanas.

³³ Uma torre ou lugar de vigia em situação elevada.

³⁴ ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Op. Cit., 1984. p. 41.

³⁵ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Op. Cit., 2006. p. 96.

A intenção do governo imperial era interligar o máximo possível as diversas localidades do litoral brasileiro com companhias regionais de navegação. Essas seriam auxiliares da Companhia Brasileira que, conforme se viu, atendia aos principais portos das províncias de todo o litoral brasileiro [...]. Já a empresa de Antônio Pedroso de Albuquerque realizaria a navegação a vapor entre os portos de Caravelas, ao sul, e Maceió, ao norte.³⁶

A proposta é facilitar o escoamento da produção por meio do porto de Salvador, fator interessante as províncias de Sergipe e Alagoas considerando o alto nível de movimentação comercial e inserção nas linhas de transporte internacionais do porto. Inicialmente a navegação aos chamados portos do norte era realizado mensalmente. Os governos se beneficiavam da companhia não só pelo incremento comercial, mas tinham cláusulas que proporcionavam transporte gratuito de cargas até uma tonelada e de funcionários até três, ao ultrapassar o determinado teria desconto de 20% no valor do frete e passagem. O seu funcionamento também abriria facilidades aos produtores sergipanos que agora poderiam escolher com mais facilidade o local ao qual enviar sua produção de acordo com os ganhos.

A rota dos vapores da Santa Cruz iniciava na foz do Rio Real na cidade de Estância, posteriormente rumavam ao centro da costa sergipana, nos dois anos iniciais de operação os vapores ainda passavam pelo porto da até então capital São Cristóvão, posteriormente a transferência da capital atracavam exclusivamente no Porto de Aracaju, subindo a costa sergipana adentravam as águas do São Francisco, chegando ao último ponto de parada com contato ao território sergipano que era o Porto de Penedo em Alagoas, localidade que muitos produtores sergipanos utilizavam para escoar sua produção, posteriormente as embarcações rumavam ao seu destino final de Maceió, local de onde regressariam realizando o percurso em sentido inverso. A circulação por meio dessa linha provinha agora uma integração regular entre as localidades, facilitando o comércio, o trânsito de pessoas e a integração regional.

O estabelecimento da linha entre a Bahia, Caravelas, Sergipe e Maceió, tem produzido não pequenas vantagens, apresenta um movimento sem dúvida digno de notar-se. Os gêneros desses pontos intermédios, que a maior parte das vezes ficavam sem ter mercado pelas dificuldades de comunicação, são hoje aproveitados. Assim a abundância das capitais pode-se tornar mais realizável e mais segura. [...] Estas relações

³⁶ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Op. Cit., 2006. p. 97.

são de grande porvir para o império, são de uma grande e instante necessidade. As nossas populações que como que se acham extremadas, separadas umas das outras, como povos estranhos, por falta de meios e vias de comunicações, hão de receber necessariamente maior soma de civilização, maior soma de recursos, maior soma de conhecimentos, resultantes de suas relações comerciais.³⁷

O sucesso da Companhia do Bonfim e Santa Cruz culminaria em um processo de união em 1858, nomeada de Companhia Bahiana que manteria as bases de atuação das duas anteriores. Com o eventual aumento das embarcações foram aumentadas para duas as viagens dos vapores em direção aos portos do norte, com a passagem de ida e volta os vapores atracavam quatro vezes ao mês nos portos sergipanos, eventualmente de acordo com a necessidade o número de viagens poderia ser maior. No mês de janeiro de 1867 o Vapor Dantas chegaria ao Porto de Aracaju no dia onze com destino ao norte, realizando o retorno das cidades de alagoas três dias depois, posteriormente o Vapor Santa Cruz atracaria no dia 23 (somente retornando no dia oito de fevereiro), ainda em janeiro no dia trinta o Vapor Dantas passaria no porto de Aracaju com direção aos portos alagoanos.³⁸

Em 1868 a Companhia Pernambucana entrou em um processo de concorrência para com a baiana, especificamente pela área da Barra do Rio São Francisco, onde a capitania pernambucana autorizou sua empresa a realizar os transportes por meio dos portos de Penedo e Piranhas em Alagoas. Diante da concessão imperial de exclusividade a capitania da Bahia protestava sobre a atuação pernambucana nos portos do rio, Pernambuco argumentava que muito do escoamento da sua produção acontecia por meio do curso hidrográfico do “Velho Chico”, ficando assim a capitania prejudicada diante da não comercialização na localidade. O golpe para companhia baiana foi mais um meio de escoamento da produção sergipana, gerando uma concorrência que diminuiria seus lucros, fato é que a companhia pernambucana venceu a concorrência pela região, pois ainda em 1890 realizava transportes nessa linha enquanto a rival abandonou-a. A companhia Bahiana continuou suas atividades até 1894 quando por problemas financeiros foi adquirida pela companhia Lloyd Brasileiro a qual atuou até 1905 quando foi vendida definitivamente ao estado da Bahia.

³⁷ BRASIL, Anais do Senado: ano de 1856, livro 3 (transcrição). Fala do senador Ângelo da Silva Ferraz, 12/07/1856. p. 351.

³⁸ Datação encontrada nos registros de portarias e despachos das embarcações. APES, fundo de segurança pública 8, volume 30.

Apesar da positiva integração regional demonstrada pela entrada da companhia baiana ao território sergipano, barateando inclusive os fretes, existiram alguns problemas. Primeiramente entregar com contrato de exclusividade o transporte de mercadorias a uma companhia claramente vinculada aos interesses de outra província, que em momentos anteriores criou cisões para com Sergipe, foi uma negociação ariscada. Outra problemática é que inclusão da moderna navegação a vapor, onde ao longo dos anos foi retirando as embarcações a vela do processo de transporte (deixando Sergipe ainda mais dependente dos vapores baianos). As embarcações a velas que circulavam em Sergipe em 1841 somavam um total de 165 o número caiu para apenas 29 em 1885.³⁹ A superioridade dos vapores restringiu inclusive o comércio para o exterior, em Sergipe feitos apenas com embarcações a vela, onde mesmo com o envio direto a nação estrangeira as vantagens do transporte vaporizado por meio do porto de Salvador eram maiores. Somente em 1881 atracariam os primeiros vapores internacionais em Sergipe, mas ainda em condições esporádicas.⁴⁰

6. O PROCESSO DO FIM DA DEPENDÊNCIA PORTUÁRIA

A história portuária sergipana demonstra, em concordância com a história econômica e com o que foi apresentado nesse trabalho, uma relação de dependência para com a comercialização por meio dos portos da capitania vizinha da Bahia, como bem exemplifica Maria Almeida em Sergipe: fundamentos de uma economia dependente o sistema econômico sergipano está inserido em um esquema de metrópoles e satélites com localidades mais ou menos dependentes que outras. Onde o contexto da colonização brasileira insere toda a colônia em um espectro de subordinação diante da metrópole, no contexto sergipano essa dependência existe também para com a capitania baiana, que ao perder a capital da colônia teria como compensação a espaço da sua influência a outras áreas como Sergipe que foi reanexado ao território baiano. Ficando delegada a função de produtor de culturas que abasteciam o mercado baiano e principalmente o soteropolitano.

³⁹ ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. Op. Cit., 1984. p. 54.

⁴⁰ ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. Op. Cit., 1984. p. 95.

Toda a História de Sergipe no período colonial é marcada pelo esforço de construção de uma sociedade sempre em conflito com os interesses do colonizador. Sergipe aparece como área secundária submetida à exploração direta do colono estabelecido na capital da Colônia, e por isso certamente o que se sente mais de perto as exigências da Metrópole. Funcionou como apêndice da Bahia, de quem recebeu encargos lançados pela Metrópole.⁴¹

O fim da dependência portuária iniciaria com o fim do jugo político baiano determinado a partir do decreto de 8 de julho de 1820 no qual D. João VI declarou Sergipe independente. O ocorrido geraria protestos baianos e também de negociantes sergipanos ligados ao comércio baiano, que negava a independência da província. Esse processo de independência sergipano estava diretamente envolvido para com a independência do Brasil, onde somente após a derrota da Bahia na guerra de independência Sergipe poderia começar a desfrutar de sua autonomia política. Porém, a autonomia econômica ainda tardaria a acontecer com quase totalidade das redes de comércio sergipanas ligadas aos transportes e comerciantes baianos o processo do fim da dependência seria constituído lento e gradualmente, assim como o fim da sua dependência portuária.

O primeiro projeto que apresenta uma acessão mais representativa do sistema portuário sergipano é a constituição da alfândega, que supervisionaria a transações comerciais, possibilitando inclusive a comercialização direta para com o exterior. A caótica implantação da alfândega em Sergipe já debatida nesse texto, demonstra as dificuldades também internas que a localidade enfrentaria. Posteriormente a construção do Porto de Aracaju abriria novas portas comerciais possibilitando uma atracagem mais tranquila, mesmo que ainda com problemáticas, o local concentrava a notável produção de açúcar da Barra Cotinguiba que em seus tempos mais áureos atraía a atenção dos mais variados comerciantes. Em primeira análise podemos entender a concessão da navegação a vapor para companhia baiana como algo negativo, mas a história demonstrou que dela apresentaram-se mais louros que ônus, onde a interligação sergipana ao um valor de frete menos custoso possibilitou uma maior inserção da produção de Sergipe na rede de comércio nacional e internacional, sendo esse avanço rebocado pela força das embarcações a vapor.

⁴¹ SOUZA, Terezinha Oliva de. Estruturas de poder. in: Textos para a História de Sergipe. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe, 1991. p.127-149. p. 131.

Essas grandes melhorias acompanhadas das pequenas mudanças iriam rumando em direção a autonomia sergipana, acontecimentos como a entrada da companhia pernambucana significavam novas possibilidades para além do sistema de transporte tradicional, outro fator seria o transporte direto ao porto do Rio de Janeiro, ou ainda a circulação dos vapores internacionais que comumente atracavam nos portos de Pernambuco e Bahia (caso do vapor inglês Illemani, advindo de Liverpool e do vapor português Galicia advindo da Cidade do Porto).⁴² O fim da dependência sergipana enfrentou outras problemáticas além da contrariedade dos antigos dominantes, o projeto portuário sergipano esbarraria nas suas dificuldades naturais (entrâncias perigosas, leitos rasos, direção dos ventos, etc.), mas foi contido principalmente pela crise do açúcar da década de 1870 onde a queda no preço do produto tornou sua produção não rentável⁴³ desarticulando os portos sergipanos da sua principal matéria de exportação o açúcar. A concorrência ferroviária e rodoviária também contribuiria para diminuição dos investimentos portuários já que oneravam os cofres públicos.⁴⁴

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fica claro, portanto, que a história portuária sergipana, apesar das suas excelentes contribuições, ainda possui muito no que se aprofundar deixando margem principalmente a partir de novas fontes (muitas que ainda nem foram catalogadas nos arquivos) ou das diversas temáticas a se aprofundar. Mesmo a história da navegação ainda está longe de ser esmiuçada. O desenvolvimento econômico não foge das teses propostas pela historiografia clássica sergipana, Tethis Nunes muito acertadamente aborda sobre a de julgo baiano sobre a capitania de Sergipe, posteriormente Maria Almeida aprofunda esse estudo a história econômica realizando um brilhante levantamento de dados, que mesmo diante do tremendo esforço da pesquisadora ainda estão em vasta quantidade escondidos nos arquivos sergipanos.

As condições portuárias sergipanas apresentam uma problemática natural de acesso e assoreamento, demonstrando o contraste para com suas férteis terras, onde a navegação passou

⁴² Arquivo Nacional, Divisão de polícia marítima, aérea e de fronteiras – DPMAF. Acervo digital, notações BR.AN.RIO.OL.0.RPV.PRJ.248 e BR.AN.RIO.OL.0.RPV.PRJ.44.

⁴³ ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. Op. Cit., 1984. p. 115.

⁴⁴ “As passagens era mais baratas nos serviços da ferrovia em virtude de haver trechos mais curtos o que permitia cobrar valores mais baixos que os praticados pela navegação a vapor,” SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Op. Cit., 2006. p. 218.

durante a história colonial e imperial por diversas problemáticas muitas das quais aprofundadas e mantidas pela condição de localidade subordinada e descentralizada a qual não recebia os devidos investimentos para alcançar maiores patamares. O Porto de Aracaju surge como esse investimento necessário que alavancaria a economia sergipana, porém suas falhas e mesmo a dinâmica política e econômica continuavam a restringir algumas potencialidades sergipanas.

A dependência é inegavelmente demonstrada, mas com o passar do tempo entre grandes saltos e passos tímidos a economia sergipana seguia o caminho para autonomia, onde nenhum fator isolado consegue representar com fidelidade essa busca de mais de um século, desde o rebaixamento ao jugo baiano em 1763 até o fim do império. Esses fatos como a construção do Porto de Aracaju, a independência de Sergipe, as atividades das companhias de navegação são peças da emaranhada busca sergipana pela liberdade, as quais devem ser atribuída sua devida importância.

FOR A PORT HISTORY: AN INTRODUCTION TO THE PORTS OF SERGIPE

Abstract

This article seeks to examine the port history of Sergipe and how it is represented in historiography, inquiring about the process of the end of Sergipe's port dependence and seeking to evaluate access to sources available in the archives and whether they represent new historiographical possibilities. Through comparative bibliography, we can note that classic authors address the motivations of dependence, where the sources and data reaffirm this theory. The end of Sergipe's dependent condition occurs gradually in history, where great achievements do not alone represent the end of the condition. The archival sources demonstrate a side of history that will still be much studied and in-depth as we get to know and catalog these documents.

Keywords: History; ports; Sergipe; historiography.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Atividades Produtivas. In: DINIZ, Diana Maria de Faro Leal (Coord.). Textos para a História de Sergipe. São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: IHGSE, 2013.

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Nordeste açucareiro (1840-1875): desafios num processo do vir-a-ser capitalista. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe, SEPLAN, 1993.

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Sergipe: fundamentos de uma economia dependente. Petrópolis: Vozes, 1984.

ANDRADE, Edla Tuane Monteiro. Aspectos da estrutura econômica sergipana através do diário oficial de Sergipe (1895-1899). Aracaju: IV Encontro estadual de história da ANPUH/SE, 2014.

ANTONIO, Edna Maria Matos. A independência do solo que habitamos: poder, autonomia e cultura política na construção do Império brasileiro - Sergipe (1750-1831). São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

BARICKMAN, Bert J. Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003

BARROS, José D'Assunção. História Comparada. Petrópolis, RJ. Vozes. 2014.

BARROS, José D'Assunção. História Comparada: atualidades e origens de um campo disciplinar. Goiânia: História Revista, v. 12, n. 2, p. 279-315, jul. / dez. 2007.

FREIRE, Felisbello Firmo de Oliveira. História de Sergipe, 1575-1855. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1891.

GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o Início da modernização no Brasil (1850-1914). São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 14.

MALAQUIAS, Carlos de Oliveira. VIEIRA, Éden Filipe Santos. PEREIRA, Ana Cláudia. Açúcar, farinha e escravidão: o Atlântico e a história agrária de Sergipe Del Rei na ascensão da lavoura canavieira. São Cristóvão: revista Ponta de Lança, v.12, n. 23, jul. – dez. 2018.

MENEZES, Wanderlei de Oliveira. Produção econômica e comércio da capitania de Sergipe d'El Rei com a Bahia na segunda metade do século XVIII. Aracaju: IV Encontro estadual de história da ANPUH/SE, 2014.

NEVES, Erivaldo Fagundes. “História e região: tópicos de História regional e local. São Cristóvão. Ponta de lança. V.1, n.2. abril-outubro. 2008.

- NUNES, Maria Thetis, Sergipe Colonial I. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989.
- NUNES, Maria Thetis, Sergipe Provincial I. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2000.
- NUNES, Maria Thetis, Sergipe Provincial II. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2006.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro,1500-1808. Revista Brasileira de História. 1998, vol.18, n.36, pp. 187-250.
- SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). Tese (Doutorado em História). São Paulo: USP, 2006. p. 17.
- SOUZA, Terezinha Oliva de. Estruturas de poder. in: Textos para a História de Sergipe. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe, 1991. p.127-149.