

Revista de História
vol. XXXVI

n.º 73

Janeiro - março
ano XIX 1968

MEMÓRIA HISTÓRICA DE CANANÉIA (XII).

ANTÔNIO PAULINO DE ALMEIDA
Da Sociedade de Estudos Históricos.

(Continuação).

CAPÍTULO XXXVI.

A ILHA DO CARDOSO — PRETENÇÃO DE POSSE.

Pretendendo Nicolau Dreys, de nacionalidade francesa, obter do govêrno da Província, por Sesmaria, a ilha do Cardoso, e sendo consultada a Câmara de Cananéia, oficiou esta à de Paranaguá em data de 26 de novembro de 1828, prestando as necessárias informações:

"No districto desta Villa de Cananéia ao Sul, em terreno médio entre a barra principal e a de Ararapira está situado o monte denominado — Cardoso — na costa do mar, fazendo frente para o Oceano. Este monte começa á meia legua de distancia do pontal do Sul, d'aquella barra, hé regularmente elevado e se estende correndo a costa no comprimento de 3 leguas mais ou menos com varias pontas salientes ao mar entrechocadas de pequenas praias encobertas na largura de 2 a 2 1/2 leguas; e finaliza distante do pontal do norte da mencionada bahia de Ararapira legua e meia com pouca differença. Toda a face do monte ao Sudoeste, tem sido e continua até ao presente inculto, e despovado, exceptua-se a ponta de norte onde principiou-se a estabelecer-se o Capitão José Ramos da Silva Sarmiento no lugar denominado — Itacurussá — assim chamado por ali conservar-se hum marco de pedra, Padrão que os primeiros descobridores puzeram quando tomarão posse d'ella para a Corôa de Portugal. A face do Noroeste correspondente aquella hé a que faz os fundos dos estabelecimentos dos moradores na costa do mar interior que se communica com o de Ararapira em cujas vargens fraldando o mencionado monte se achão 5 Engenhos de piar arroz, 1 de Canna; e situações occupadas de proprietarios.

A vista do que não repugna, e até hé muito util e interessante que occupada e cultivada toda aquella face do dito Cardoso que se acha devoluta havendo-o assim por bem Sua Magestade Imperial

que incansavelmente promove o augmento e prosperidade deste Imperio differir o Requerimento que a Sua Augusta Presença levou Nicolao Dreys.

Hé o que esta Camara pode informar com imparcialidade e exactidão. Villa de Cananéa em Vereação de 26 de Novembro de 1825 — Francisco Antonio Nobrega e Silva, Luiz Antonio de Mattos, José de Souza Guimarães, Joaquim Gomes Mendes, Vicente Rodrigues de Carvalho”.

* * *

CAPITULO XXXVII.

NAVEGAÇÃO.

Os problemas do litoral paulista são, por natureza, complexos, dependendo sua solução de um perfeito conhecimento do meio e das mais prementes necessidades daquela importante região.

Entre elles avulta o que diz respeito à facilidades de meios de transportes, ou melhor, à navegação que, tendo sido bastante apreciável não só nos tempos coloniais como durante o Império e as primeiras décadas do período republicano, depois do movimento revolucionário de 1930 desapareceu quase que por completo, podendo hoje em dia ser considerado quase como inexistente, o que agravou sobremaneira a vida das pequenas cidades de Caraguatatuba, Ubatuba, São Sebastião e Ilhabela, ao norte, Iguape e Cananéia, ao sul.

Já nos tempos do Brasil colônia, impunha-se o intercâmbio comercial entre elas e outros portos, não só do litoral brasileiro, mas, até mesmo das colônias do rio da Prata.

Daf. fato importante de ter sido a região o berço das construções navais em São Paulo, como já o havia sido da primeira bandeira paulista que se internou pelos nossos sertões.

Se estudarmos a História, veremos que já no ano de 1711, teve lugar a construção de uma nau, no estaleiro do mar de Itapitanguí, ainda hoje conhecido por — Estaleiro da Nau,

“parecendo ter sido essa a primeira obra naval aqui construída, e com a qual se navegou até Lisboa, onde, naquela Corte, por sua naturalidade, teve o nome de — Nau Cananéia”.

Tão importante era então o movimento comercial das vilas da marinha, que se tornou imprescindível a construção de novos barcos, a fim de atendê-lo. Por isso, rezam as *Memórias da Câmara de Cananéia*,

“afervorou-se a obra naval de tal sorte, que houve dezasseis estaleiros”.

Em 1782, naquela vila, segundo o mesmo documento,

“multiplicava-se a constructura de embarcações, e era para se admirar o numero de estaleiros levantados em divers tes”.

Esse movimento não era, entretanto, apenas na vila de néia, mas também nas de Iguape e Conceição de Itanhaém.

Tal atividade continuou por muitos anos, chegando mesm tempo do Império, sendo de notar, como disse A. Vicira dos S que sòmente dos estaleiros de Cananéia saíram para mais de c tas embarcações, destinadas, tôdas elas, ao serviço de cabo entre as referidas vilas e os demais portos do norte e sul do serviço êsse cuja importância nos é revelada pelo número de un nele empregadas, que foram de setenta e sete mais ou menos nas do ano de 1836 a 1863.

Mas, deixando de parte o serviço de cabotagem realizado navios à vela, lancemos um olhar retrospectivo ao que se ir logo depois, com o aparecimento das “barcas de vapor”, onde e traremos vasto e precioso manancial nas constantes represent dirigidas aos governos, reclamando contra o mau serviço,

“que geralmente era deliberado e resolvido nas Secretar Estado, ou por pessoas desinteressadas”.

o que prejudicava ao comércio, concorrendo também para o

“fracasso das empresas, pela observação de clausulas abs como a que obrigava a permanencia dos vapores durante oito em cada um dos portos”.

Tais experiências, pelo menos para o litoral paulista, ainda tinuavam sendo postas em prática nos últimos anos, prejudic os interessados, o que atestava a falta de conhecimentos dos autores.

Foi o que se evidenciou antes de 1930, com a linha Rio-t ratuba (no Paraná), estabelecida pelo Loide Brasileiro, cujos pores faziam escala pelos portos intermediários, apenas quando viagem para o sul, de onde regressavam diretamente para o Ri Janeiro, impossibilitando o embarque de cargas e passageiros pa norte, porque, além do excessivo preço das passagens, que incluía ida para o sul, eram os passageiros obrigados a uma via-sacra aquêles portos, sem interesse algum, além do tempo perdido.

Quanto às cargas, acontecia que, sendo depositadas no fardo dos porões, sobre elas completava-se o carregamento com madeiras, prejudicando-as, principalmente em se tratando de cereais.

Como os insucessos fossem constantes, outra idéa, não menos absurda, foi lembrada, também a título de experiência, passando os vapores a navegar de maneira diametralmente oposta, isto é, zarpando de Santos para Paranaguá, de cujo porto, somente em seu regresso faziam escala pelos do litoral sul, de onde se dirigiam não mais para Santos, como seria de esperar, mas sim diretamente para o Rio de Janeiro.

E essa falta de compreensão chegou a tais extremos, que a própria empresa parecia ignorar os mais rudimentares princípios da geografia do Estado, quanto a distâncias marítimas e situações dos portos litorâneos, cobrando maior preço nas passagens de Cananéia a Santos (120 milhas de distância), do que daquele porto ao de São Sebastião, que fica muito além, numa distância de cerca de 180 milhas, o que fez com que ninguém mais adquirisse passagem para Santos, mas sim para aquêle porto do litoral norte, desembarcando em meio da viagem!

E porque o litoral paulista se tornasse a eterna cobaia de novéis administradores, chegaram mesmo a ridicularizá-lo, chamando-o de Judéia Paulista, apelidando os municípios de — países estrangeiros, — fato éste decorrente de uma lei que sujeitava os navios dali procedentes, à mais rigorosa vigilância e fiscalização, como portadores de contrabandos, sendo todos os passageiros expostos aos maiores vexames pela inspeção a que eram forçados.

Do que vimos de dizer, uma coisa se evidencia: é que, como já dissemos, tais problemas jamais mereceram dos poderes públicos um acurado estudo, e por isso, tódas as tentativas resultaram em fracassos, quando a prática tem demonstrado que nenhuma linha poderá servir vantajosamente o litoral, principalmente os portos de Cananéia e Iguape, uma vez que não se estenda até Santa Catarina, favorecendo e intensificando o intercâmbio com os estados do sul.

Todos compreendem as dificuldades de comunicação entre as localidades do litoral, o que tem sido motivo das mais justas queixas que ainda hoje perduram e que, em parte poderão desaparecer somente quando boas estradas atingirem a orla marítima e um serviço regular de navegação voltar a ser ali realizado, dispensando os seus habitantes as velhas e inseguras lanchas que hoje servem os referidos portos, não atendendo sequer ao serviço de transporte de cargas e muito menos ao de passageiros.

E' éste um dos mais antigos problemas pelo qual reclamam habitantes da região, sem que os poderes públicos se mostrem pensos ao seu estudo e dispostos a resolvê-lo satisfatoriamente.

Entretanto, apesar da quase inexistente navegação nessa parte do litoral, onde não mais voltaram a navegar os navios de passage e que tão necessários eram ao transporte de mercadorias, apesar abandonô em que ora vivem as antigas vilas, já tiveram as mesmas seu período áureo, ainda nos tempos coloniais e da antiga província quando mais assíduas eram as visitas das embarcações aquêles portos.

Antes, possuíam verdadeiras frotas mercantes, formadas de lanchas à vela, que, como ficou dito, demandavam o norte e o sul do país, em constante peregrinação pelos portos intermediários.

Depois, acentuando-se o desenvolvimento das vilas do plano aumentou o seu intercâmbio, sendo São Sebastião e Ubatuba, por um lado, Cananéia e Iguape, para o sul, os principais entrepostos para São Paulo, portos de maior exportação, para os quais convergiam os vapores de cabotagem e de longo curso, todos elles à vela.

Mesmo assim, era importante o serviço exclusivamente do litoral, praticado por numerosos barcos que transitavam pelo canal Toque-Toque.

Era então incipiente a navegação a vapor, que, por assim dizer, estava ainda no berço, o que levou o Ministro do Império Antão Pinto Chichorro da Gama, a declarar em seu relatório apresentado em 1834:

"quanto a paquetes, continuam o seu giro nas secções estabelecidas, a saber: huma de Santa Catharina para a Côrte, outra de Pernambuco e a terceira ao Pará".

Devemos considerar que a expressão — paquetes — não significava, como ainda hoje, navio a vapor, mas sim, embarcações que gozavam das regalias de condução de malas postais.

Por isso mesmo, acrescentava o Ministro:

"Relieva aqui declarar-vos, Senhores, que os nossos Paquetes, os quais mal merecem éste nome, não satisfazem ás vistas da Administração nem ás Publicas necessidades. Hum paiz de tão extenso litoral demanda vehiculos de correspondencia mais breve e mais certa; e isto só poderá conseguir-se por meio de Barcos de Vapor e por empresa.

"Nem se presume, que a extinção dos actuaes Paquetes contribua a perda d'escolas de marinagem: pelo contrario, commo dados por officios da Marinha de Guerra, elles servem unicamente para relaxar a disciplina desta Corporação e fazer-lhe perder a regularidade e caracter militar, que lhe deve ser inherente".

No ano de 1835, em seu relatório dirigido à Assembléa, insistia o nôvo ministro Joaquim Vieira da Silva e Souza, em nome do Govêrno, para que o serviço dos correios fôsse feito por meio de Barcos de Vapor e que havendo uma,

“resolução a êste respeito, esperava que lhe dessem todo o andamento”.

Ainda no ano seguinte, era o ministro J. Inácio Borges, quem afirmava que

“os Paquetes haviam sido estabelecidos para facilitar, acelerar e segurar a correspondência com todo o litoral do Imperio. Mas, infelizmente, nenhuma destas vantagens se ha verificado”.

E acrescentava:

“todos os Paquetes, estão hoje carecidos e arruinados ou dependendo de reparos”.

“Em taes circumstancias, o Governo em accordo com o voto desta Augusta Camara, por mais de uma vez pronunciado em estabelecer Paquetes de Vapor, acabava de ajustar huma empreza, com a casa Inglesa de J. Tarrand Thomaz, que mediante as condições estipuladas se encarregará por 15 annos, da correspondencia com as Provincias do Norte, deixando de comprehender as do Sul”.

No relatório seguinte, dizia Lima Abreu, tratandô do assunto, que havia falta de embarcações, por se acharem muitas delas empregadas no serviço da guerra, tendo o govêrno aceitado as condições com a casa inglesa de J. Terand Thomaz, para o

“estabelecimento de Paquetes de Vapor”.

Como acabamos de ver, o govêrno imperial, enforçando-se por melhorar o serviço dos correios nas costas do país, esperava pela formação da emprêsa de navios a vapor, em que se achavam interessados vários comerciantes da côrte, como dizia Bernardo de Vasconcelos, que concluía afirmando:

“Enquanto êstes não entrarem em serviço, o governo empenhará todos os esforços para que nas viagens dos actuaes se observe a desejada regularidade”.

Não havia nenhuma emprêsa, por essa ocasião, encarregada do serviço nas costas de São Paulo, existindo, porém, algumas “barcas de vapor”, uma das quais durante o ano de 1835 havia feito algumas viagens aos portos do litoral norte.

No ano de 1838, para que houvesse regularidade no serviço de cabotagem, feito por embarcações movidas a vapor, reuniam-se algumas firmas comerciais do Rio de Janeiro, organizando a Companhia de Paquetes, para a qual, no ano seguinte, chegavam do exterior, que, imediatamente, passaram a navegar pelos portos do litoral, estabelecendo-se duas linhas, a primeira das quais para o norte, e a segunda para o sul, até Pôrto Alegre.

A 29 de outubro de 1839, entrava no pôrto de Parana o primeiro navio a vapor, o “S. Salvador”, que causou assombro na população da vila.

A seguir, surgia ali o paquete “Todos os Santos”, entrada de fevereiro do ano de 1840.

Não passava de uma pequena embarcação de 125 toneladas de registro, com acomodações para passageiros, além da praça de carga.

Porém, sômente no ano de 1841 escalava por ali o primeiro navio de uma linha regular de transportes marítimos — o Paquete Sul, como então se chamava — que deu entrada naquele pôrto a 29 de agosto, sendo êste o terceiro vapor a demandar Parana, que então pertencia à província de São Paulo.

Dessa data em diante, aumentando o número de embarcações, melhorou extraordinariamente o serviço de cabotagem no litoral paranaense, como também no litoral fluminense, com o aparecimento de “barcas de vapor” denominadas “Voadora” e “Ipiranga”, causando sua presença um verdadeiro acontecimento.

Eram duas pequenas embarcações, a primeira das quais com 100 toneladas de registro e a segunda, de pouco mais de 100 toneladas.

Em 1843 entrava o “Paquete do Norte” a fazer a mesma linha, cujo serviço se prolongou por alguns anos, sendo que no ano de 1854, nada menos de dez embarcações já se empregavam no serviço de cabotagem pelos portos do litoral, duas das quais movidas a vapor.

Mais tarde, outras por ali apareciam, como o vapor “Paratanga”, da Companhia Niterói e o “Princesa Imperial”, ambos com escalas em todos os portos intermediários, entre o Rio de Janeiro e Paranaaguá.

Eram viagens incertas, feitas por barcas de vapor “de mesquinha força”, como dizia o presidente da Província em seu relatório de 1854, cujo serviço tinha sido

“iniciado no anno de 1832, dando em resultado o descreto semelhante navegação, pela insuficiencia da subvenção”.

que era apenas de 42 contos, o que o levava a solicitar sua elevação para 80 contos de réis, no ano de 1856.

A lei provincial de 26 de março de 1857, autorizava o governo a um novo contrato, para as viagens entre a Corte e o porto do Destêrro.

A falta de embarcações e as necessidades cada vez mais prementes a fim de serem atendidos outros portos do Império, deram em resultado a retirada dos navios da linha do litoral paulista, prejudicada ainda mais com o incêndio no porto de Cananéia do vapor de passageiros "Conde d'Aquilla", fato êste ocorrido a 4 de maio de 1858, o qual, como os demais, navegava até o porto do Destêrro, em Santa Catarina.

Mais tarde, com o desenvolvimento rápido da navegação no Brasil, e conseqüente organização da Companhia de Navegação Intermediária em 1861, novos barcos são postos em tráfego na linha do litoral paulista, como o "Imperador", "Imperatriz" e "D. Afonso", além do vapor "Alice", de 219 toneladas.

Ainda no mesmo ano, em virtude de um contrato celebrado entre o governo provincial e a firma Mendes Irmãos & Lemos e Forjas & Cia., entrava também para a mesma linha o vapor "São Vicente", de 237 toneladas, que passou a navegar até Santa Catarina.

Não só êsses, mas ainda os vapores "Santa Maria" e "São José", entram também para a carreira, atendendo a todos os portos intermediários.

No ano de 1871 apenas o vapor "São Vicente" navegava pelos portos do litoral da província, e isso mesmo em dias indeterminados, o que levou as Câmaras, inclusive a de Santos, a uma representação conjunta, pedindo providências urgentes, que foram tomadas pelo governo provincial, em virtude da lei n.º 19 de 2 de abril de 1870, lavrando-se o competente contrato com a Companhia de Navegação a 28 de setembro do mesmo ano.

Apesar disso, praças importantes trataram de acautelar seus interesses contra novas e desagradáveis surpresas, adquirindo barcos próprios, como aconteceu com a de Ubatuba, que além de possuir o patacho "Triumpho da Inveja", era ainda proprietária de mais três navios movidos a vapor, como o "Duarte I", "Emiliana" e "Pirai".

Pode-se mesmo afirmar que, só depois disso, contou o litoral com um serviço regular de transportes em virtude da formação da Companhia Nacional de Navegações a Vapor, que adquiriu navios rápidos e ao mesmo tempo dotados de boas acomodações para passageiros tais como o "Itajai", que chegou da Europa no ano de 1872 e mais tarde passou a chamar-se — "Rio Negro", o "Rio de Janeiro",

"Rio Grande" (1877), "Rio Apá", "Rio Pardo", "Rio Branco" ("Rio Jaguarão" e outros.

O paquete "Rio Negro", que foi dos mais velozes que a navegaram pelos portos do litoral paulista, naufragou, já no republicano, por abalroamento da ilha da Queimada Grande.

Em 1884, devemos ainda acrescentar o paquete "Aimoré" durante longo tempo serviu os portos paulistas, naufragando nos anos, na entrada do canal do Toque-Toque.

Ao lado dêsses vapores, navegavam outros, como o "Anchieta" que começou a fazer a mesma linha no ano de 1886. Tratava um magnífico paquete dotado de boas acomodações e melhora. Pertencia à Companhia Paulista.

Infelizmente, em julho de 1887, dois daqueles barcos de ciam trágicamente à entrada da barra do Rio Grande do Sul "Rio Apa" e "Rio Jaguarão", privando a linha do litoral do seu curso.

Como já dissemos, tais vapores percorriam toda a costa até Montevidéu, fomentando o intercâmbio comercial com as províncias do Império.

Não devemos esquecer que, ao lado das embarcações a contava ainda o litoral com serviço de barcos à vela, muito pertencentes àquelas praças, além de outros que navegavam do Janeiro para Santa Catarina, escalando nos mesmos portos.

Com o advento da República melhoraram, ainda mais, as relações entre os diferentes portos, provocadas pelos progressos da navegação nacional, sendo o litoral do Estado servido por uma linha regular entre Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, com navios de primeira classe, como: o "Santos", "Destêrro", "Pelotas" e "Porto Alegre". Todos êstes com boas acomodações e velocidade superior a doze horas, os quais, por sua vez, foram substituídos mais tarde pelos paquetes "Satélite", "Iris" e "Planeta", navegando também pelo Rio Grande do Sul.

Esse estado de coisas continuou até o ano de 1900, mais tarde, quando a navegação pelo litoral passou então por uma época de dúvidas e incertezas.

Ainda em 1905, por ali apareciam alguns dos navios da frota do Loide Brasileiro, de permeio com embarcações menores como os paquetes "Aimoré" e "Vitória", mais tarde substituídos "Mairinque", "Mercedes" (depois "Comte. Manuel Lourenço") (atual *Aspirante Nascimento*), êstes últimos rápidos e de boa velocidade, — serviço de pouca duração, pela razão que lhe moveram embarcações de outras companhias mesmo particulares.

Não devemos desmerecer o concurso prestado pela Empresa Esperança Marítima, que desde a proclamação da República, servia o litoral paulista, onde sempre manteve os vapores "Alexandria" e "Industrial", até ser incorporada ao Loide, quando o "Alexandria", com o nome de "Laguna", continuou na linha Rio-Laguna por alguns anos.

Em 1914, escalavam nos portos do litoral quatro vapores da Companhia Costeira, — "Itaperuna", "Itaituba" Itaípava" e "Itapaci" — que faziam viagens regulares entre Aracajú e Imbituba; dois do Loide Espírito-Santense, o "Rio Itapemirim" e "Rio São Mateus", ambos dotados de boas acomodações e de pequeno calado; dois do Loide Brasileiro — o "Prudente de Moraes" (mais tarde "Comandante Miranda"), que naufragou na Baía, e o "Mairinque", além de outros de várias empresas, como o "Vila Bela", da Empresa Rio-São Paulo, que fazia todo o litoral tocando mesmo na ilha Anchieta.

Desde os tempos coloniais até essa data, todas as linhas abrangiam os portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, não só como traço de união entre São Paulo e Rio Grande, como no interesse das próprias companhias.

De 1918 em diante, passa o litoral por uma grande crise de transportes, sendo servido exclusivamente por um dos mais antigos navios do Loide Brasileiro, ou casualmente visitado por embarcações adventícias, até que, finalmente, foi restabelecida a velha e auspiciosa linha Rio-Laguna, por todos reclamada, e que passou a ser servida por dois navios, que faziam escala em todos os portos do nosso litoral, batendo o recorde em quantas carreiras até então haviam sido organizadas.

Nos últimos anos, o naufrágio de um desses barcos e a retirada do outro por imprestável, constituíram o maior desastre para as cidades da marinha, que se viram constringidas a apelar para o governo, uma vez que o único meio de transporte que então lhes restava era o vapor "Pirai", antigo gaiola do Amazonas, que nenhum conforto oferecia aos passageiros, além de ser impróprio para a navegação de mar largo.

Em dezembro de 1921, publicava o *Diário Popular*, da Capital, a seguinte notícia, sobre a navegação no litoral:

"O Loide vai aos poucos suprimindo a navegação costeira que mantém para o nosso Estado. Com viagens quinzenais existia uma linha tocando em Caraguatatuba, Ubatuba, Vila Bela, São Sebastião, Santos, Iguape e Cananéia. Logo depois da guerra, suspendeu as passagens nos dois primeiros portos, dizem, por falta de cargas nos mesmos e por suspensão de auxílio recebido do Governo do Estado.

Em começo deste ano, reduziu a uma viagem mensal a carreira feita pelo vapor "Oiapoque", e, agora, acaba de determinar que esse

vapor, na volta, vá diretamente de Cananéia ao Rio. Tal fato vem privar a zona sul do nosso Estado que, ao menos uma vez por mês, tinha comunicação marítima, com Santos, e feita em 14 horas com prejuízo das relações comerciais e facilidade de trânsito; por via terrestre Cananéia está separada desta Capital por 4 dias de viagem, muito embora a distância seja de 428 quilômetros.

Urge que o Estado tome providências para o restabelecimento das viagens quinzenais do Loide, tocando em Santos na ida e na volta, ou dê a essa parte do Estado, tão fora do nosso convívio, uma rodovia para todas as horas do dia e todos os dias de ano.

Não vão esperar que os nossos portos do norte e sul tenham estradas de ferro para, então construir estradas de rodagem paralelas".

*

As estradas foram abertas, porém, elas tão somente não podiam, como não podem, resolver o problema litorâneo, quanto ao sistema de transporte que ali deve ser adotado.

Mas, voltando ao que vinhamos de afirmar quanto a falta de vapores adequados à linha do nosso litoral, diremos que tão justas haviam sido as reclamações dirigidas ao governo, não só pelas Câmaras municipais, como pela imprensa que, atendendo-as, resolveu o mesmo contratar com a Companhia Costeira, o serviço da referida linha, que foi imediatamente restabelecida e iniciada com os paquetes "Itaituba", "Itaipava" e "Itapaci", os quais, como anteriormente, navegavam até o porto de Imbituba, em Santa Catarina.

Com a revolução de 1930, porém, desapareceram os mesmos dos portos intermediários, ficando o litoral novamente entregue à própria sorte, contando exclusivamente com o velho "Pirai", da Companhia Pereira Carneiro.

Em 1931, voltava o governo as suas vistas para o sacrificado litoral, entregando o serviço à Companhia Santense, que, para o seu bom desempenho, fretou da Costeira o paquete "Itaituba" que, entretanto, apenas por algum tempo frequentou os pequenos portos, de onde, logo após era retirado, em virtude da transferência da subvenção para o vapor "Pirai", que também, por sua vez logo depois era retirado do serviço ativo.

No governo do saudoso Dr. Armando de Sales Oliveira, procurou ele auxiliar a organização da Companhia Paulista de Navegação, única que seria capaz de entender os interesses econômicos da região, poupando-a dos sacrifícios por que vinha passando.

Infelizmente, tal não aconteceu naquela época, continuando o litoral inteiramente abandonado, até que, com a organização da Companhia de Navegação São Paulo, que se propunha a servir os portos do litoral, empregando vapores de pequeno calado, próprios portanto para certas barras, novas esperanças empolgaram as populações da marinha. Infelizmente, foi mais um sonho que deixou de realizar-se, continuando tudo como d'antes...

Essa a história resumida da navegação empregada nos portos do nosso litoral, outrora considerados como de primeira ordem em virtude do seu grande movimento, o que não constituiu novidade alguma para aqueles que se dedicam ao estudo do nosso passado e principalmente das antigas vilas da marinha, pois para isso é bastante dizer-se que, somente em um ano, desceram a serra em direção ao porto de Ubatuba, no litoral norte, mais de mil carros carregados de gêneros para serem exportados, e que aquela praça além dos barcos e vapores a que já aludimos, também foi possuidora do pequeno mas luxuoso "Ana Clara", depois "Araruama" que desapareceu há perto de trinta e cinco anos, com o nome de "Urano", mas que se tornara notável pelos serviços prestados ao litoral, principalmente quando, conhecido como "Garcia" percorria todos os portos prestando relevante serviço à essa rica e maravilhosa região de São Paulo, cujas cidades legendárias, hoje, isoladas do mundo, esquecidas e abandonadas, continuam a sofrer o martírio que lhes foi imposto, pelo crime, talvez, de haverem sido a sentinela avançada contra o estrangeiro invasor, — berço de nossa civilização e das históricas arrancadas para os índios sertões do Brasil.

* *
CAPÍTULO XXXVIII.

INSTRUÇÃO PÚBLICA.

A instrução pública em Cananéia é, até agora, ministrada através do Grupo Escolar Martim Afonso, na cidade, de uma escola mixta na sede do distrito de paz de Ariri, além de diversas escolas rurais espalhadas pelos diferentes bairros do município. Segundo a História, a primeira escola de "primeiras letras" instalada na antiga Vila, teve lugar no ano de 1794, como se vê do documento abaixo transcrito (195) no Arquivo do Estado, onde se lê o seguinte:

(195). — Maio 30 (T.C.), documento nº 55, pasta B.

Illmo. e Exmo Sr.

Com a mayor Submissão himos á respeitavel presença de V. Ex.a não só instigador dos Cargos, que occupamos, como tambem da necessidade que experimenta esta Villa, expondo o Seguinte: Ao trinta e hum de Mayo de mil Sete Centos e noventa e quatro, foy Servida S. Mag.e por Sua Benevolencia, Crear nesta Villa Cadeyra de Gramatica, cujo mestre primeiro foi o Reverendo João Rodrigues Coelho, e depois p.r desistencia deste, Suscedeo o Tenent Antonio Freyre Henriques (196) e tendo-se passado algum tempo Serviu-se o Ill.mo Sr. Antonio Manuel de Mello Castro Mendonça, Antecessor de V. Ex.a Transmutar a dita Cadeyra para a Villa de Itú, deixando os discipulos, (que então herão dizanove ao mesmo passo que outros muitos Se dispunhão a entrar no dito Estudo) Sem mayor instrução, e por isso aqueles poucos, que tinham possibillida com gravissimos incomodos forão continuar os Seus Estudo nessa Cidade, e a mayor parte ficaram privados desta instrução por impossibilidade. Ill.mo e Ex.mo S.nr esta Villa compoem-se de mais de Sete mil pessoas, e onde se pagão mais avultados Subcídio literarios, e por hisso Se nescicita das Cadeyras das primeiras letras, e de Gramatica, as quais tendo sido criadas por S. Mag.e depois Confirmadas p.r Sua Alteza Real foy Servido o m.mo Ill.mo Antecessor de V. Ex.a abolir aquella, e transmutar esta como j. fica dito, deixando-nos com tottal disjosto: parece Ex.mo Senhor que em coiza nenhuma desmereceram esta graça os Povos desta Villa que tanto apreciavão e nescicitação.

Razocins todas estas, que nos movem a hir valeremo-nos da pro teção de V. Ex.a para que tendo piedade de nós, haja de restituir a esta V.a ao menos a Cadeyra de Gramatica: pois assim Se instruirá a mocidade de que resultar grande utilidade ao Estado.

Apetecemos a Vossa Excellencia todas as felicidades para gloria e Socego desta Capitania. Deos G.e a V. Ex.a

Em Camara de 25 de Janeiro de 1803.

(196). — Do capítulo referente aos vigários de Cananéia não consta o nome do Rev. João Rodrigues Coelho. Ao que sabemos, foi ele Vigário Colado da vila de São Sebastião, de 1795 a 1817, sendo irmão do padre José Rodrigues Coelho, ambos naturais da cidade de São Paulo.

Entre os anos de 1776 e 1798 foi vigário de Cananéia o padre Maurício Gonçalves Ramos, que sucedera ao padre João de Elrô no ano de 1769.

Em 1799 vamos encontrar o Rev. João Rodrigues Pereira, servindo como coadjutor, na vila de Cananéia, onde residia em companhia de sua irmã.

E' possível, portanto, que em 1794 houvesse o Rev. João Rodrigues Coelho exercido também o seu ministério naquela vila, e, ao mesmo tempo occupado o cargo de professor da escola de gramática.

Quanto ao nome de Antônio Freire Henriques, deve haver enganado uma vez que dos recenseamentos de Cananéia não consta nenhuma família Freire Henriques, mas sim a dos Freitas Henriques, aliás, das mais importantes daquela vila.

De V. Ex.^a
Subditos, os mais humildes
Lourenço Franco de Camargo
Joaquim Antonio da Cunha
Felisberto Leite de Almeida
Salvador Pinto Barbosa
Francisco José Machado

Da leitura desse documento uma dúvida se nos apresenta: quanto à afirmativa da "transferência" de cadeira para a vila de Itú, parecendo-nos que o que realmente teria acontecido fôra a "remoção" do professor, ficando a escola desprovida de mestre.

E si assim pensamos, é porque, compulsando as leis e resoluções tanto do governo colonial como da Província, tivemos ocasião de constatar a criação de numerosas cadeiras de Primeiras Letras não só em quase tôdas as vilas mas também em bairros de reduzida população, se que haja qualquer referência sobre a vila de Cananéia, o que parece contraproducente, por se tratar, então, de uma das mais prósperas da Capitania.

Ainda nesse mesmo ano, pela lei nº 31 de 19 de julho, obtinha a Colônia de Cananéia uma Cadeira de primeiras letras, para o sexo masculino.

Outro fato, que parece confirmar o que acabamos de dizer é que, tanto nas representações enviadas pela Câmara, como nas mensagens apresentadas pelo Prefeito, não existe a menor referência quanto ao restabelecimento ou criação de cadeiras de primeiras letras, mas sim à "falta de professores".

E' o que se evidencia de uma representação dirigida pela Câmara ao Governo provincial em 13 de março de 1823, em que apenas se faz alusão à falta de professor, e também da "mensagem" apresentada a 7 de janeiro de 1830, pelo Prefeito J. J. de Oliveira, onde se lê:

"A Camara deve satisfazer-me com qualquer solução que tenha, sobre a minha recomendação no meu primeiro discurso, minha primeira lembrança, sobre o estabelecimento de uma Aula, tão justa como necessaria nesta Villa, certa de que as Luzes e a industria formão parte da grandeza de hum povo".

Em officio de 18 de julho de 1832, dirigido ao presidente da província, ainda declarava a Câmara, deixar de dar execução à Circular de 23 de março de 1832, e respectiva instrução sobre os mestres de primeiras letras, pelo fato de "não existirem professores naquele distrito".

No ano de 1836, "estando vaga" a cadeira de primeiras letras, dirigia-se José Joaquim Delfino de Oliveira à Câmara Municipal, pleiteando sua nomeação para a mesma, como se vê do seguinte officio (197):

Illmos Snrs. Presidente e Vereadores da Camara Municipal
Diz José Joaquim Delfino d'Oliveira n.al do Rio de São Francisco do Sul e de presente nesta Villa 2. tendo como de facto, feito huma mudança com toda sua familia, encontra vaga a Cadeira de Professor Publico de primeiras letras desta d.a V.a, sem embargo das recommendações do Ex.mo Snr. Presidente da Prov.a pelo constante zelo e cuidado com que Administra os Negocios da m.ma, e conciderandoce alias o Sup.e apto para apor-se á mencionada Cadeira por conhecimento, idade a habilitação, não pode, (Unico embargo) submeter-se á viagem p.a a Cid.e de S. Paulo, a vista dos-emcomodos, despezas, e trabalhos, causão, huma d.a mudança com m.er e familia, pr. isso he seo requerim.to dirigido a V. V. S.as para que como negocio urgente, como a bem da Educação da mocidade, que em todos os tempos mereceo a mais seria concideração, se sirvão de propor a S. Ex.a da intenção, e capacid.e do d.o Sup.e e pedir-lhe se digno com a Sabia Resolução da Assembleia Geral, mandar nomear Examinadores na V.a de Iguape, p.a ali prestar o necessario exame, e, aprovado q. seja, vir a occupar a Cadeira, sendo do agrado de S. Ex.a e de VV. SS.

E. R. M.

A êsse requerimento informava a Câmara, dizendo:

Ill.mo e Ex.mo Snr.

"A Camara Municipal da Villa de Cananéia tem por sapctificação levar ao respeitavel conhecimento de V.a Ex.a o requerimento junto de José Joaquim Delfino d' Oliveira, pelo qual faz sua opposição á Cadeira de primeiras letras desta mesma Villa, vaga thé o presente, mesmo por falta de opozitor digno de ocupala e tão justa como necessaria sua criação. A Camara tendo tomado as necessarias informações sobre o supplicante, seus conhecimentos e conducta, pode tambem informar a V. Exc.a que elle por suas boas qualidades, instruções, hé capáz para o emprego, e só tem a V. Exc.a lhe confira o exame na Villa de Iguape, pelas razões que propoim e dignas de attenção".

Apesar dessa informação e do interêsse nela demonstrado pela edilidade de Cananéia, não conseguiu o interessado ser provido no

cargo. Ainda uma vez se observa a existência daquela Cadeira que, naturalmente, outra não era, senão a mesma criada pela Carta Régia, uma vez que até então, pelo menos dos documentos que examinamos não consta a criação de nenhuma outra, na mesma vila.

E como, cada vez mais, se ressentissem da falta de professores de primeiras letras, em sua nova mensagem apresentada à Câmara em 20 de novembro de 1836 voltava o Prefeito Municipal, o Sargento-mor Joaquim José de Oliveira, a insistir pela nomeação do mesmo.

Daniel Pedro Muller, em seu *Ensaio de um quadro Estatístico da Província de São Paulo (1836-1837)*, referindo-se às escolas de primeiras letras existentes na Província, diz:

“Não consta escolas de 1.ªs letras nas vilas de S. Luiz, S. José, Araraquara, Itapetininga, Itapeva, Apiay, Príncipe, Guaratuba, Cananúa, Conceição, Villa Bella e S. Vicente”.

Entretanto, como temos visto, todos os documentos que se referem à nomeação de professor, aludem — “para a cadeira de primeiras letras”, que alguns dizem *estar vaga*.

E tanto é isso verdadeiro, que, não constando das coleções de leis do Império e da Província, entre 1803 e 1838, a criação de outra Cadeira na vila de Cananúa, a 24 de março de 1838 era José Tobias Dias de Almeida nomeado com o ordenado de 300\$000 anuais, para a escola de primeiras letras da mesma vila.

Era, portanto o segundo mestre-escola da histórica cidade.

Os vencimentos eram então regulados pelo Decreto de 7 de agosto de 1832, que dizia:

“A Regencia, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa, tomada sobre outra do conselho Geral da Província de S. Paulo. Art. 1º O Ordenado annual dos Professores, e Mestres das escolas de primeiras letras será daqui em diante, nesta capital, de quatrocentos e oitenta mil reis; nas villas de beira-mar, de quatrocentos mil reis; em todas as freguezias, de duzentos e quarenta mil reis, em todas as Villas, de trezentos”.

Tais ordenados passaram a ser regulados, mais tarde pela lei nº 9 de 26 de março de 1835; que rezava:

“Raphael Tobias de Aguiar, Presidente da Província de S. Paulo. Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a Lei seguinte:

Art. 1º O presidente da Província, quando conhecer que os ordenados marcados aos professores de primeiras letras de algumas das villas da mesma Província no Decreto de sete de Agosto de

mil oito centos e trinta e dois são excessivos em razão da pouca população do lugar, da menor concurrencia de alunos, ou do pequeno custo da substancia, fica auctorisado para designar-lhes na occasião do concurso das cadeiras qualquer dos ordenados inferiores estabelecidos no mesmo Decreto, dando logo a Assembleia Provincial para definitiva approvação d'essa designação.

Art. 2º O mesmo Presidente fica igualmente auctorisado para prover interinamente as cadeiras de ensino de meninas, independente de concurso, e sobre propostas das Camaras municipais.

Art. 3º Taes professores terão provimento com a clausula de enquanto bem servirem e regeção as cadeiras, enquanto não apparecerem concurentes, que se habilitem com os requisitos da Lei; e perceberão tão sómente dois terços do ordenado estabelecido no citado decreto.

Art. 4º Ficam revogadas todas as disposições legislativas em contrario.

Mando portanto a todas as Auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente, como n'ella se contém. O Secretario desta Província a faça imprimir, publicar, e correr. Dada no Palacio do governo de S. Paulo aos vinte e quatro dias do mez de Março de mil oito centos e trinta e cinco”.

*

O professor José Tobias Dias de Almeida, nomeado a 24 de março de 1838, pouco tempo permaneceu no exercício daquela escola.

Assim, a 13 de janeiro de 1841, officiaa a Câmara ao govêrno, transmitindo o seu pedido de exoneração, por ter de retirar-se para Iguape, ao mesmo tempo em que indicava para o lugar o Sr. José Maria Fosquini, que já o vinha substituindo há muito tempo, indicação essa que foi aceita, sendo nomeado provisoriamente, por ato de 26 de julho do referido ano, com o ordenado de 360\$00 anuais.

A 17 de agosto de 1841, era êle efetivado, vencendo então 560\$000 por ano. Nesse cargo permaneceu por mais de 25 anos, aposentando-se a 24 de março de 1869.

A 26 de janeiro de 1847 representava a Câmara ao presidente da Província, propondo também a nomeação de d. Carolina Amália de Oliveira, filha do sargento-mor Joaquim José de Oliveira; para dirigir a cadeira do sexo feminino, até então vaga

“não só pelos conhecimentos que tem da gramática da lingua nacional, como de bordar, rendar, marcar, e, sobretudo, a honestidade e virtudes de que é dotada (198).”

(198). — Carolina Amália de Oliveira, era casada com José António Lisboa — filha de António Francisco Lisboa e de d. Ana Josefa de Matos, (bisavós do Cap. João Climaco de Souza Guimarães, casado com d. Francellina Colaço). D. Carolina faleceu em Cananúa no dia 26-9-1878 aos 50 anos de idade.

MAPA Nº 1

RELAÇÃO DOS ALUNNOS, QUE SE ACHÃO MATRICULADOS NA AULA DE
ATHE 15 DE NOVEMBRO

MATRICULA	ANNO	MES	DIA	NOMES	FILIAÇÕES
1842	Agosto	22	1	Jozé Bernardino Duarte	Luiz Francº Duarte
1845	Jan.	7	2	Joze Ricardo Vianna	11 Ricardo Vianna
1847	Jan.	7	3	Antonio Jozé Pinto	10 Joaquim Pinto
1847	Fev.	3	4	Antonio Carnº da Sº	8 Manoel G. es Carnº
1847	Agosto	26	5	Antonio Francº da Sº	12 Jozé Francº da Sº
1847	7brº	10	6	Manoel Francº da Sº	14 Jozé Francº da Sº
1847	7brº	10	7	Baldoino Guerino	17 Manoel Guerino
1841	7brº	8	8	Galdino Pedro Nolasco	14 Joaquim Pedro Nolasco
1846	Junho	8	9	Saturino Pedro Nolasco	10 Joaquim Pedro Nolasco
1848	Abril	3	10	Antonio Hldefonso da Cunha	Antº Hldefonso da Cunha
1848	7brº	11	11	Joaquim Jozé d'Olivrº	8 Apolinario Glz de Arº
1848	7brº	11	12	João Gonçalves d' Arº	7 Apolinário Glz. de Arº
1849	Janeí.	16	13	João Christiano G. Mendes	Manoel G. es Carneiro
1849	Março	13	14	Pedro Alves	8 Candido Alves
1849	Maio	11	15	Agostinho J. e d'Alm. da	11 Antonio J. e de Alm. da
1849	Maio	11	16	Larindo Jose d'almeida	10 Antonio J. e de Alm. da

1ºS LETRAS DA VILLA DE CANANÉA DESDE 4 DE SEPTEMBRO DE 1841
DO ANNO DE 1849.

NATURA- LIDADE	ESTADO EM QUE ENTRARÃO	APROVEITAMENTO	CONDUCTA
Cananéa	4 Nada sabia	Lê escreve soffrivel e conta	Tem boa conduta e morigeração
Cananéa	6 Nada sabia	Idem	Idem
Cananéa	3 Nada sabia	Lê e escreve,	
Cananéa	5 Nada sabia	tem algum aproveitamento	Bem morigerado
Cananéa	7 Nada sabia	Idem	Idem
Cananéa	6 Nada sabia	Pouco aproveitamento tem tido por ser muito rude	Tem boa conduta e morigeração
Cananéa	7 Nada sabia	Lê e escreve e tem algum aproveitamento	Bem morigerado
Cananéa	8 Nada sabia	Idem	Tem boa conduta e morigeração
Cananéa	6 Nada sabia	Pouco aproveitamento tem tido por ser muito rude	Bem morigerado
Iguape	4 Com principios	Lê, escreve e conta soffrivelmente	Tem boa conduta e morigeração
Cananéa	2 Nada sabia	Idem	Idem
Cananéa	4 Nada sabia	Lê, e escreve pouco e mal	Tem boa conduta e morigeração
Cananéa	5 Nada sabia	Tem tido algum aproveitamento	Bem morigerado
Cananéa	6 Nada sabia	Idem	Tem boa cond. morig.
Cananéa	3 Com Princ.	Lê, escreve e conta soffriv.	Idem
Cananéa	2 Com Princ.	Idem	bem morigerado

O Professor Jozé Maria Fosquini 1849.

Logo depois, isto é, a 17 de julho dêsse mesmo ano, era ela nomeada provisoriamente.

Era a primeira professora de Cananéia.

Entretanto, como acontecera com o professor João Tobias, d. Carolina pouco tempo permaneceu no exercício do cargo, uma vez que a 11 de março de 1848 era removida para Iguape, ficando a escola novamente vaga.

Em 1849 remetia o Professor José Maria Fosquini ao Governo a seguinte e interessante relação dos alunos matriculados desde 1841 até 1849.

Dos alunos matriculados nas duas cadeiras, a primeira por elle e a segunda do sexo feminino por d. Carolina Amália de Oliveira, diz melhor o mapa nº 2, que adiante se vê, enviado pelo padre João Manuel da Rosa, então Inspetor escolar daquela Vila.

Relação dos alunos das escolas de Instrução primária de huma e outro sexo, que existem nesta Villa de Cananéia, uma do sexo masculino e outro do sexo feminino.

Os alunos que frequentarão durante o anno de 1850 são os seguintes:

Nºs.	Nomes	Masculinos	Id. e Nºs.	Nomes	Femininos	Id. e
1	Jozé Bernardino Duarte		15 a. 1	Anna Maria do Rozario		8 a. 1
2	Agostinho Jozé de Almeida		13 a. 2	Evarista Joaquina da Silva		10 a. 2
3	Antonio Hdefonso da Cunha		14 a. 3	Maria Lourença do Prado		10 a. 3
4	Antonio Jozé de Souza		13 a. 4	Leonor Lourença do Prado		8 a. 4
5	Joaquim Jozé de Souza		14 a. 5	Maria Izabel das Dores		11 a. 5
6	Laurindo Jozé de Almeida		12 a. 6	Rozeana Joaquina Duarte		8 a. 6
7	Antonio Carneiro da Silva		10 a. 7	Leonor Maria das Dores		9 a. 7
8	Antonio Jozé Pinto		11 a. 8	Leodovina Maria		9 a. 8
9	Antonio Francisco da Silva		13 a. 9	Anthonia da Silva		8 a. 9
10	João Gonçalo de Araujo		8 a. 10	Francisca de Paula Fosquini		12 a. 10
11	Manoel Francisco da Silva		15 a. 11	Amellia Maria Fosquini		10 a. 11
12	Joaquim Alves da Silva		8 a. 12	Emillia Maria das Dores		9 a. 12
13	João Christiano Gomes		10 a. 13	Maria Anastacia		10 a. 13
14	João Zeferino Duarte		2 a. 14	Maria Ursula do Rozario		8 a. 14
15	Francisco Evaristo de Souza		8 a.			

Villa de Cananéia, 2 de janeiro de 1851. João Manoel da Rosa, inspetor da Commissão das escolas de 1.ªs letras desta Villa.

*

Com a transferência de d. Carolina Amália de Oliveira para Iguape, ficava a escola desprovida de professora, dando lugar a que a Câmara da vila representasse ao Governo pedindo permissão para que nossa avó Bárbara Jovina de Oliveira e Souza (nora do Sargento-mor J. J. de Oliveira), se sujeitasse a exames naquela localidade, o que foi accito a 13 de outubro, sendo aprovada, e logo depois, isto é, a 15 de maio de 1851, provida na referida escola, com os vencimentos de 360\$000 anuais.

Aposentou-se em 20 de julho de 1871.

Como já ficou dito, pela Lei nº 52 de 30 de março de 1876, haviam sido criadas

“mais duas 2.ªs escolas de primeiras letras, uma para cada sexo na Villa de Cananéia”;

o que demonstra que as duas anteriormente criadas pela Carta Régia de 1794, não deviam ter sido suprimidas.

Ainda, pela Lei nº 31 de 19 de julho de 1867, obtinha a Colônia de Cananéia uma Cadeira para o sexo masculino.

A 22 de julho, de 1868, para esta era nomeada, interinamente, a professora d. Tereza Cristina dos Reis Teixeira, com os vencimentos de 650\$000 anuais e, removida a 22 de maio de 1869 para a vila de Cananéia, a 6 de setembro de 1870, dali para a vila de Santo Amaro.

Também a 11 de setembro de 1868 era o professor Francisco Antunes Teixeira nomeado para a escola de primeiras letras da Colônia de Cananéia, na vaga verificada com a remoção de d. Tereza, para a Cadeira da vila.

Sõmente a 11 de novembro de 1868, de acôrdo com a lei nº 34 de 16 de março de 1846, resolveu o Governo criar uma Cadeira de primeiras letras para o sexo feminino na Colônia de Cananéia, sendo o Diretor da referida Colônia dr. Godofredo Augusto Schmidt, nomeado para a cargo de Inspetor de Instrução Pública da mesma Colônia, enquanto que, para a Cadeira em apreço, era, a 19 de novembro, nomeado professor vitalício, com os vencimentos de 650\$00, Francisco Antunes Teixeira, o qual, em virtude da aposentadoria do professor José Maria Fosquini, era a 22 de maio de 1869 removido para a vila, de onde, a 6 de setembro do anno seguinte era transferido para a villa de Santo Amaro (199).

(199). — O professor José Maria Fosquini, que era filho de Arcangelo Fosquini e Anacleto Rosa, natural de Lisboa, casara-se em Cananéia, em primeiras núpcias, a 16 de julho de 1835, com Antônia Jacinto Peniche, filha do alicerz Gregório Gomes Mendes e sua mulhere Rita Jacinto Peniche, em segundas núpcias, a 22 de janeiro de 1842, com sua cunhada Maria Ja-

Em virtude da remoção de d. Tereza Cristina Teixeira, de Cananéia para a vila de Santo Amaro, era a referida vaga preenchida, interinamente, por d. Maria das Dores Alves Peniche, por Ato de 2 de setembro de 1870, com os vencimentos de 750\$000.

Removida depois para a 2a. Cadeira de Iguape, era a escola ocupada por d. Maria Filipe das Dores, então nomeada professora vitalícia, por Ato de 23 de novembro de 1871, com os mesmos vencimentos.

D. Maria Filipe ocupou o referido cargo durante dez anos, pois que a 30 de setembro de 1881 vinha a falecer.

A 6 de outubro de 1871, achando-se vaga a Cadeira do sexo masculino, era para a mesma nomeada o professor Augusto Frederico Pereira, tido como dos mais rigorosos mestres da antiga vila, o qual, por sua vez, era removido a 8 de agosto de 1877 para a Capela da Ribeira.

De acordo com o Relatório da Instrução Pública, em 1871 o professor Sátiro Pereira Passos, anteriormente nomeado para a Colônia de Cananéia, era removido para São Sebastião do Tijucu Preto, atual cidade de Pirajú.

Também segundo o Relatório de 1873, neste ano era removida da referida Colônia, para a mesma localidade do Tijucu Preto, a professora D. Jesuina Maria Teixeira de Carvalho.

O ano de 1872 se caracterizou pela criação, por ato de 21 de outubro, a título provisório, de uma escola de primeiras letras para o sexo masculino, no bairro do Vamiranga, sendo para ela nomeado a 2 de novembro, com o ordenado de 650\$00, o professor José Roberto Fosquini.

Meus pais, professores Agostinho Paulino de Almeida e Geraldina Amália de Oliveira que, com os vencimentos anuais de 650\$000, haviam sido nomeados por Carta de 3 de janeiro de 1873 para as escolas de primeiras letras da Freguezia de Santo Antônio de Juquiá, por Ato de 26 de novembro de 1873 eram removidos para a sede da Colônia de Cananéia, com os vencimentos de 750\$000, anuais.

A 14 de maio de 1879 era ele removido para a cadeira do sexo masculino lotado na Vila, enquanto que ela somente o foi a 18 de julho do mesmo ano de 1879, para a do sexo feminino, — cadeiras essas criadas pela Lei nº 52 de 30 de março de 1876.

cinto Peniche. Faleceu em Cananéia no dia 26 de fevereiro de 1870, aos 55 anos de idade, deixando, entre outros, os seguintes filhos: Francisca, Amélia, João, Dorotéia e José Roberto Fosquini, que exerceu o magistério primário em Cananéia, até o ano de 1893.

A 7 de outubro de 1875 era nomeado para a Vila de Cananéia professor Francisco de Santa Rita.

Como já ficou dito, pela Lei nº 52 de 30 de março de 1876, e criados naquela Vila mais duas segundas Cadeiras de primeiras letras para cada sexo.

Para uma delas era nosso pai removido por ato de 14 de 1 de 1879, enquanto que nossa progenitora somente a 18 de julho do mesmo ano era transferida para a outra.

Pelo Relatório da Instrução Pública de 1878, vê-se que naquele ano realmente ainda não haviam sido providas as duas cadeiras recém-criadas, enquanto que a 1a. e 2a. já existentes e providas, a primeira pela professora Maria Filipe funcionava com 23 alunas matriculadas e a segunda, por nossa mãe, ainda em fase de matrícula.

A 14 de abril de 1879, era nomeado interinamente para a cadeira, o professor José Inácio de Figueiredo, com o ordenado de 750\$000, o qual, por despacho de 28 de julho de 1881, era removido para Belém do Descalvado, despacho esse que a 24 de setembro tornou sem efeito.

O professor J. I. de Figueiredo, foi o criador da imprensa em Cananéia, onde fundou várias periódicos, entre os quais a "Gazeta de Cananéia" e o "Eco Cananeense".

Combativo e enérgico, sofreu por isso muitos dissabores. Casou-se e constituiu família, falecendo muitos anos depois.

Do Relatório de 1879, constam as seguintes cadeiras em funcionamento na Vila de Cananéia:

Sexo Masculino

- 1.a Cadeira — professor J. Ignacio de Figueiredo, com 26 al
- 2.a Cadeira — professor Agostinho Paulino de Almeida, 26 al

Sexo Feminino

- 1.a Cadeira — professora Maria Fellipa, com 19 alunas
- 2.a Cadeira — professora Geraldina A. de Oliveira, com 26 al

Meu pai, depois de 25 anos, 9 meses e 28 dias de exercício, sentou-se a 27 de fevereiro de 1899, retirando-se, então, para a pital.

A 16 de setembro de 1882 era o professor Jesuino José de deiros Rosa, nomeado interinamente para o escola do Bairro da Vila de Cananéia, criada pela Lei nº 82 de 17 de junho de 1881. Logo tarde removido para a escola da Colônia, onde faleceu a 16 de setembro de 1888. O prof. João Pinto da Costa, que fôra aprovado no concurso realizado em 18 de setembro de 1888 e proposto pelo Conselho Municipal de Instrução Pública, para a cadeira da Barra

30 de novembro do mesmo ano, somente foi nomeado em agosto, prestando compromisso e entrando em exercício na referida escola, no dia 2 de setembro de ano de 1889.

Residindo na própria Vila e dada a escassez de alunos naquele porto de ilha Comprida, preparou o professor João Pinto da Costa uma possante canôa com vogas acionadas pelos próprios alunos residentes na Vila e assim diariamente para ali partiam pela manhã, regressando a tarde, situação essa que continuou até o ano de 1892, quando pela Lei nº 101 de 24 de setembro do mesmo ano, foi a referida cadeira transferida para a Vila, e com ela o seu ocupante.

A Lei nº 8 de 15 de fevereiro de 1884, que criou escolas em diversos municípios da Província, contemplou o de Cananéia com mais três cadeiras, uma das quais, para o sexo feminino, na Povoação de Ararapira e as duas outras nos bairros do Taquarí e Trapandé.

A 29 de agosto de 1883, era nomeada d. Guiomar Umbelina de Oliveira para uma das cadeiras da Vila. Para a da Povoação de Ararapira, foi nomeado o Capitão Francisco de Paula e Silva, — professor provisório, — por Ato de 13 de abril de 1896.

Pela Lei nº 101 de 24 de setembro de 1892, foram criadas mais duas cadeiras no município de Cananéia, sendo uma no bairro do Rio das Minas e outra no Porto da Colônia (Cubatão), ao mesmo tempo em que era transferida a do bairro da Barra para a Vila. Para a do Rio das Minas, foi nomeada d. Maria Justina Ferreira, por Ato de 16 de outubro de 1896.

Ainda pela Lei nº 244 de 4 de setembro de 1893, era criada outra Cadeira de primeiras letras, desta vez no bairro da Cachoeira Grande, na ilha do Cardoso, então ocupada por nossa tia, d. Francisca Adelaide de Oliveira que foi nomeada para a mesma a 16 de outubro de 1896.

Valendo-se dos favores da Legislação em vigor na parte referente aos professores provisórios que desejassem marticular-se na Escola Normal, que vinha de ser criada na Capital, deixando o seu pai Targino Procópio Gomes, em 1887 como substituto, — retirava-se então da escola do bairro do Trapandé o professor Lindolfo Procópio Gomes, que após três anos de um curso brilhante, já diplomado, re-assumia o seu cargo, na mesma escola, de onde algum tempo depois, isto é, a 20 de julho de 1893, era removido para a escola do Porto da Colônia, criada em 1892 e suprimida em 1899, tendo assumido o exercício a 10 de agosto. Para a escola de Trapandé, a 22 de abril de 1896 era nomeado sua irmã, a professora provisória d. Eulália Oliveira Gomes. A escola criada no Porto do Cubatão, entretanto, passou a funcionar do outro lado do mar, no lugar denominado Porto da Aldeia, na ilha de Cananéia.

Com a aposentadoria do professor José Roberto Fosquini, em 1893 ou 1894 foi o professor Lindolfo removido para a cidade, onde permaneceu durante todo o tempo em que exerceu o magistério.

Em 1898 como se pode ver do Relatório desse ano, era Cananéia servida por duas escolas do sexo feminino, regidas a primeira por nossa progenitora, Geraldina Amália de Oliveira Almeida, e a segunda por d. Guiomar Umbelina de Oliveira, além de três do sexo masculino, regidas, respectivamente, por nosso pai Agostinho Paulino de Almeida, professor José Roberto Fosquini e João Pinto da Costa, então removido da escola do bairro da Barra.

Em 1898, com a aposentadoria dos velhos mestres Agostinho Paulino de Almeida, José Roberto Fosquini, Geraldina Amália de Oliveira Almeida e Guiomar Umbelina de Oliveira, era esta a relação dos professores da cidade e município de Cananéia, como se vê do Relatório da Instrução Pública daquele ano:

Lindolpho Procópio Gomes, — preliminar, — cidade.
João Pinto da Costa, — Provisório, — cidade.
Theotônio Gomes Carneiro, — intermédio, — Vamiranga.
Francisco de Paula e Silva, — provisório, — Ararapira.
Alice de Paula e Silva, — provisório, — Ararapira.
Izabel Bonna de Almeida, — preliminar, — cidade.

Para as escolas do Taquarí e Trapandé foram então nomeados, respectivamente, os professores Teotônio Gomes Carneiro, a 5 de agosto de 1885 e Lindolfo Procópio Gomes, a 4 de julho do mesmo.

Também, a 30 de junho de 1885, era d. Maria Rosa das Dores nomeada para a escola da sede da Colônia de Cananéia.

Quanto à de Ararapira, somente foi promovida a 17 de setembro de 1886, pelo professor vitalício Antônio Ildelfonso da Cunha, com o ordenado de 450\$000 anuais, o qual, a 4 de abril de 1886 era exonerado a pedido.

Devido ao êxodo dos lavradores do município de Cananéia, no período republicano, foram essas escolas suprimidas, pela falta de alunos para preenchê-las. Entretanto, nos tempos provinciais tão populosos eram os referidos bairros, que, naquele ano de 1885, matriculavam-se na escola do Taquarí nada menos de 21 alunos, como se vê do seguinte Mapa, que existe no Arquivo do Estado.

Eram êles:

- 1 — Agostinho José Rodrigues
- 2 — Procópio José Carneiro
- 3 — João Domingos Ferreira
- 4 — Joaquim Ant.º de Souza Junior
- 5 — Agostinho José de Souza

- 6 — Avelino José de Souza
- 7 — João Martim de Souza
- 8 — F. co José de Souza
- 9 — Izaias José Peniche
- 10 — Bento José de Souza
- 11 — João Candido Peniche
- 12 — João Alves da Silva
- 13 — F. José Peniche
- 14 — Julio da Rosa Corrêa
- 15 — João Roberto da Silva
- 16 — Jorge Paula da Silva
- 17 — Odorico Corvilho da S. a
- 18 — Jeronimo Eugenio da Silva
- 19 — Evericio Nolasco
- 20 — Leandro Neves dos Reis
- 21 — Honorio Mileto da Silva

*

O professor Fosquini, simpatizante da Revolução da Armada —, deflagrada em 1893 e chefiada pelo almirante Custódio de Melo — aposentou-se de Cananéia, indo homislar-se no Paraná, naquele ano, em companhia de um dos práticos da barra, no intuito, segundo se dizia, de fazer entrar naquele pórtio um dos navios revoltados.

Terminada a revolução com a vitória da legalidade, regressou para Cananéia e logo depois se aposentava.

D. Maria Rosa das Dores, que contraira núpcias com José Fosquini, residente em Botujurú, atual Jacupiranga, era logo depois removida para a mesma Vila, de onde, anos mais tarde, com o falecimento do marido regressava para Cananéia, removida, então, para uma das cadeiras da cidade, na qual lecionou até o ano de 1912, ou pouco mais, quando se aposentou, deixando em seu lugar, sua sobrinha, d. Aurora Fraga de Oliveira, que, em 1914 ou 1915 era substituída pela professora normalista Maria Cardoso.

Em maio de 1914 assumia o exercício de uma das escolas da cidade d. Narcisa de Almeida Gomes, a última das professoras naturais daquela cidade e que, em julho do ano de 1919 era removida para a cidade de Bebedouro, encerrando, com a sua transferência, o ciclo dos professores canancenses.

Até essa data, devido às dificuldades dos meios de transporte, que consistiam somente no serviço marítimo, feito por pequenos vapores que percorriam o litoral paulista apenas duas ou três vezes por

mês, — alguns deles em dias indeterminados e até sem acomodações para passageiros, raríssimos eram os candidatos a qualquer escola vaga nas cidades do litoral, temerosos não só das viagens de mar, como da falta de outros meios de comunicação.

Assim, somente depois da inauguração da estrada de ferro Santos-Juquiá e o seu conseqüente tráfego em correspondência com os vapores da navegação fluvial, que facilitou a comunicação entre as cidades do Vale do Ribeira, foi que realmente por ali começaram aparecer os primeiros professores estranhos à região, época em que surgiu a segunda fase da instrução pública nas antigas vilas da marinha, com a nomeação dos professores Enéas de Arruda, e dd. Maria América de Oliveira e Maria Cardoso, os quais ainda permaneceram por algum tempo no exercício de seus cargos, em Cananéia.

Esta nova fase se caracterizou então pelo movimento flutuante, por um constante licenciamento de mestres, ocasionando sérios embaraços aos alunos, geralmente lecionados por professores leigos, sem o devido conhecimento das disciplinas regulamentares.

(Continua).