



UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO PROFISSIONAL EM HISTÓRIA

Lamarck Montenegro de Vasconcelos

ENTRE A MAXAMBOMBA E O BONDE DE BURROS: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889).

RECIFE – PE

2021

Lamarck Montenegro de Vasconcelos

ENTRE A MAXAMBOMBA E O BONDE DE BURROS: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889).

Relatório Técnico para apresentação do Trabalho de Conclusão do Mestrado Profissional em História, da Universidade Católica de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^ª Dra. Lídia Rafaela Nascimento dos Santos

V331e Vasconcelos, Lamarck Montenegro de.
Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: a chegada
de um novo sistema de transporte público no Recife
(1867-1889) / Lamarck Montenegro de Vasconcelos, 2021.
195 f. : il.

Orientador: Lídia Rafaela Nascimento dos Santos.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica de
Pernambuco. Programa de Pós-graduação em História.
Mestrado Profissional em História, 2021.

1. Pernambuco - História. 2. Maxambomba.
3. Transporte ferroviário - Recife. I. Título.

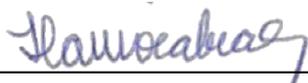
CDU 981.34

Pollyanna Alves - CRB4/1002

ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DO MESTRADO DO ALUNO

LAMARCK MONTENEGRO DE VASCONCELOS

Aos vinte e dois dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e um, realizou-se às quatorze horas e trinta minutos, no Recife-PE, remotamente, via *Google Meet*, e mediada pelas tecnologias digitais da informação e comunicação, a sessão pública de Defesa do Trabalho de Conclusão do Mestrado intitulado “**ENTRÉ A MAXAMBOMBA E O BONDE DE BURROS: A CHEGADA DE UM NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO RECIFE (1867-1889)**”, apresentado e defendido pelo mestrando **Lamarck Montenegro de Vasconcelos**, Graduado em Física pela Universidade Católica de Pernambuco e que concluiu os créditos exigidos para obtenção do título de “**Mestre em História**”, segundo encaminhamento do Prof. Dr. Helder Remigio de Amorim, Coordenador do Programa de Pós-graduação em História, Mestrado Profissional, desta Universidade e documentação constante nos arquivos da Secretaria de Registros Acadêmicos, desta Pró-reitoria. Os trabalhos foram instalados e coordenados pela Profa. Dra. Lídia Rafaela Nascimento dos Santos, Orientadora e Presidente da Banca Examinadora que foi constituída pelos Professores Doutores: Flavio José Gomes Cabral, da Universidade Católica de Pernambuco e Robson Pedrosa Costa, da Universidade Federal de Pernambuco, presentes, remotamente, por videoconferência, em conformidade com a Portaria nº 36 da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES - de 19 de março de 2020. A Profa. Dra. Lídia Rafaela Nascimento dos Santos como Presidente da Banca Examinadora solicitou ao mestrando que apresentasse seu Trabalho de Conclusão do Mestrado em ambiente digital. Em seguida, a Banca, tendo decidido aceitar o Trabalho, passou à arguição pública do mestrando. Encerrados os trabalhos de arguição, os examinadores deram o parecer final sobre o Trabalho, tendo sido o aluno **APROVADO**, por todos os membros da Banca e, para constar, foi lavrada a presente Ata, que vai assinada digitalmente, pelos membros da Banca Examinadora. Recife, 22 de junho de 2021.



Prof. Dr. Flavio José Gomes Cabral



Prof. Dr. Robson Pedrosa Costa



Profa. Dra. Lídia Rafaela Nascimento dos Santos

Presidente da Banca Examinadora

A ideologia do progresso incorporada ao transporte ferroviário moldou hábitos sociais, provocou sonhos e esperanças. [...] Símbolo da modernidade e do futurismo, o trem chegava às cidades desenhando uma nova paisagem urbana, criando bairros e redefinindo o sentido do tempo. [...] A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital e os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos 'encontros e despedidas'. (PAULA, 2004, p. 48-49).

AGRADECIMENTOS

A tarefa de pesquisar não é das mais fáceis: nos deparamos com a pandemia da Covid-19, acervos em estado de conservação merecedores de maior cuidado e instituições com poucos recursos para a preservação da memória documental. Apesar das dificuldades, a conclusão do Livro Paradidático não foi apenas fruto desses últimos anos de dedicação e estudo, mas de um sonho que se transformou em realidade com a colaboração de algumas pessoas que fizeram parte e contribuíram para sua execução. Obrigado a todos!

Agradeço à Professora Doutora Lídia Rafaela, pela brilhante orientação em todos os momentos da caminhada e partilha de sua experiência acadêmica. Pela disposição com que sempre me acolheu, dialogando e às suas efetivas contribuições na qualificação e pela amizade construída nessa trajetória. Seu olhar crítico e sensível à produção do conhecimento e sua dedicação como pesquisadora são fontes de inspiração profissional.

Agradeço ao Professor Doutor Flávio Cabral, pelas sugestões, apoio e incentivo prestados ao longo da produção da Obra. Partilhar da leitura de “Conversas reservadas: vozes públicas, conflitos políticos e rebeliões em Pernambuco no tempo da independência.” foi essencial para o desenvolvimento da Obra.

Muito obrigado ao Professor Doutor Robson Costa, pelas orientações e sugestões apresentadas sobre os transportes urbanos, que muito contribuíram para o amadurecimento acadêmico e o engrandecimento do Trabalho.

Ao Professor Doutor Tiago Cesar, Coordenador do Mestrado Profissional, pelo acolhimento no Curso e contribuições no andamento da Pesquisa. Agradeço aos Professores Doutores Paulo Cadena e Helder Remígio, pelas críticas, sugestões e saberes compartilhados através de suas disciplinas, que muito contribuíram para o nosso conhecimento acadêmico.

A equipe de colaboradores do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE) e do Museu do Trem da Cidade do Recife pela forma respeitosa e cordial com que sempre se apresentaram, possibilitando o acesso às fontes, com sua dedicação e boa vontade.

Agradeço aos colegas de Mestrado, que ao longo da vida acadêmica, nas disciplinas, trabalhos, círculos de debates e seminários realizados, partilharam ideias, opiniões, conhecimentos, inquietações, inseguranças e medos. Dos encontros cotidianos restaram um imenso carinho e a torcida de muito sucesso pessoal e profissional.

Os livros, os olhos e os ouvidos emprestados, os conselhos e as críticas foram fundamentais para manter a motivação, a perseverança, a coragem e a alegria nessa experiência acadêmica. Aqui não fica apenas um agradecimento, mas, sim, um carinho para toda a vida.

À minha esposa Estefânia, meus filhos Maria Heloise e Thiago, minha genitora Maninha, pela compreensão, paciência, força, cuidado e incentivo nos momentos de angústia e aflição. Este Trabalho é nosso!

RESUMO

O Trabalho se apresenta sob a forma de um Produto, um Livro Paradidático dirigido ao público escolar do 2º ano do Ensino Médio, cujo tema central é a chegada na capital de Pernambuco, de um novo sistema de transporte público em meados do século XIX. O objetivo central do Trabalho é compartilhar e gerar conhecimento sobre a temática da importância das melhorias dos transportes urbanos, atendendo os anseios dos grupos dominantes. O Paradidático analisa as transformações ocorridas na locomoção dos usuários com a chegada dos modernos equipamentos de transporte público na segunda metade do século XIX. As elites locais, que se inteiravam diariamente das novidades vindas da Europa Industrial, se viam influenciadas pelos ideais de modernidade de onde floresciam os grandes centros urbanos. A aristocracia urbana necessitava ir e vir, a pé enxuto, com calma, segurança e rapidez, para suas atividades habituais, o que ensejou o aparecimento da Maxambomba, suprimindo a limitação nos acessos a diversos lugares. Moradores, que se deslocavam de forma primitiva, em estradas em precário estado de conservação, exigiam a implantação de um sistema de transporte que permitisse o acesso dos emergentes arrabaldes às regiões mais urbanizadas do Recife, onde se concentrava o comércio, os cafés, o teatro Santa Isabel, os pastoris, o carnaval, as missas e procissões. As elites letradas observavam a Cidade com precária infraestrutura e tentava copiar o que existia de moderno nas principais cidades europeias. Apesar do surgimento da locomotiva a vapor, representar a solução para as mazelas no transporte urbano, no final do Oitocentos, os usuários se mostravam insatisfeitos com a qualidade dos serviços e valores cobrados pelas passagens, anunciando o fim do trem a vapor.

Palavras chaves: Maxambomba. Transporte Público. Modernidade.

ABSTRACT

The Paradidactic analyze the transformations that occurred in the locomotion of the recifenses with the arrival of the modern public transport equipments in the second half of the XIX century. The local elite, that learned the daily news from the Industrial Europe, was influenced by the modern ideals that bloomed in the bigs urban centers. This urban aristocratic needed to come and go, dry walk, with calm, security and speed, to usual activites, wich gave rise to the Maxambomba appearance, supplying the limitation in the accesses to several places. Residentes, that moved with a primitive form, in precarious roads, demanded the implementation of a transport system that permitted the access to the emerging suburbs of the most urban region of Recife, where was concentrate the commerce, the cafes, the theater of Santa Isabel, the shepdherd, the carnaval, the church and the processions. The literate elite observed the City with precarious infrastructure and tried to copy what existed of modern in the mains citys of europe. Although the emergence of the steam train to represent the solution of the sore in the urban transport, in the end of the eight hundred, the population showed unsatisfied with the service quality and the values that was charged for the ticket, announcing the end of the steam train.

Keywords: Machine Pump. Public Transport. Modernity.

Lista de Ilustrações

- Imagem 1** – Capela de Nossa Senhora da Conceição da Jaqueira. Ponte d’Uchoa. **Fonte:** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. p.37.
- Imagem 2** - Ponte de Santa Isabel. 1880-1885. Foto: Moritz Lamberg. **Fonte:** Biblioteca Nacional. p.48.
- Imagem 3** - Praça Boa Vista. 1863. Desenhista Luis Schlappriz. Gravador Franz Carls. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.49.
- Imagem 4** - O Chalé do Prata, um sobrado com uma arquitetura de influência inglesa. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com.br p.50.
- Imagem 5** - Chafariz da Companhia de Beberibe. **Fonte:** Revista da Cidade n. 10, ed. 31 de julho de 1926. p.50.
- Imagem 6** - Aquarela pintada por Jean-Baptiste Debret. Escravos responsáveis pelo manejo de esgoto.**Fonte:** Museus Castro Maya. p.51.
- Imagem 7** - Gravura dos tigres lançados no mar. **Fonte:** Semana Ilustrada. Biblioteca Nacional. p.51.
- Imagem 8** - Passeio Público. **Fonte:** Semana Ilustrada. Biblioteca Nacional. p.52.
- Imagem 9** – Escravizados urbanos coletando água no Brasil da década de 1830. **Fonte:** www.wordpress.com. p.53.
- Imagem 10** - Ponte da Boa Vista em construção, 1874. **Fonte:** Cláudio Dubeux. p.54.
- Imagem 11** - Conclusão do discurso inaugural do Mercado Público de São José, proferido pelo pró-presidente da Câmara Municipal do Recife, João Pedro das Neves. Diário de Pernambuco, 9 de setembro de 1875, edição 208, p. 1. **Fonte:** Hemeroteca Digital. p.54.
- Imagem 12** – Mercado Público de São José. 1905. **Fonte:** Brasiliana Fotográfica. p.55.
- Imagem 13** - Mapa do Recife de 1855. **Fonte:** José Mamede Ferreira. p.55.
- Imagem 14** - Rua do Crespo. Foto: Alfredo Ducasble. **Fonte:** Brasiliana Fotográfica. p.56.
- Imagem 15** – Roteiro de uma apresentação do pastoril. Autor desconhecido. p.58.
- Imagem 16** – Litografia Coisas Carnavalescas. **Fonte:** América Ilustrada. n. 6, p. 48. p.60.
- Imagem 17** - Ponto de chegada da Estrada de Ferro do Corcovado, 1897. Juan Gutierrez. Rio de Janeiro, RJ. **Fonte:** Museu Nacional p.66.
- Imagem 18** – Publicação do Diário do Rio de Janeiro, 30 de março de 1858. **Fonte:** Hemeroteca Digital. p.67.
- Imagem 19** – Ponte da Maxambomba. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com.br p.69.
- Imagem 20** – Sitio Franco Baltar. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.72.
- Imagem 21** - Casa de Banhos, localizada nos arrecifes, em frente ao porto. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com.br p.72.
- Imagem 22** – Vista de Apipucos 1863. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.73.
- Imagem 23** – Álbum de Pernambuco e seus arrabaldes. F. H. Carls. **Fonte:** Departamento de Documentação e Cultura da Prefeitura Municipal de Recife. p.74.

- Imagem 24** – Maxambomba. Ponte D’Uchoa. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com p.75.
- Imagem 25** – Movimento. Centro do Recife. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com p.78.
- Imagem 26** - Teatro Santa Isabel e a Maxambomba. 1900. **Fonte:** www.sombrasdorecife.com.br p.79.
- Imagem 27** – Rua do Imperador com a Primeiro de Março. 1912. **Fonte:** www.sombrasdorecife.com.br p.80.
- Imagem 28** – Arco de Santo Antônio e da Conceição. **Fonte:** www.bairrodorecife.blogspot.com p.82.
- Imagem 29** - Faculdade de Direito do Recife, com a locomotiva Maxambomba passando na frente. **Fonte:** Rubens Borges Bezerra. Capa.
- Imagem 30** - Locomotiva Maxambomba atravessando o Rio Capibaribe. 1900. **Fonte:** www.revista.algomais.com.br Contracapa.
- Imagem 31** - Porto do Recife. 1875. Marc Ferrez. **Fonte:** Francisco Miranda. p.121.
- Imagem 32** - Movimento no Cais do Porto. 1865. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.122.
- Imagem 33** - Praça do Conde d'Eu. 1895. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2021. **Fonte:** <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra28625/praca-do-conde-deu-recife-pe>>. Acesso em: 29 de Jun. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7. p.124.
- Imagem 34** - Mercado de São José. **Fonte:** memoriaescravidaope.wordpress.com p.124.
- Imagem 35** - Termo de inauguração e abertura do Mercado de São José. Diário de Pernambuco. Recife, 7 de setembro de 1975, ed. 241. Domingo. Leda Rivas, P. 11. p. 125.
- Imagem 36** - Bairro do Recife. Século XIX. **Fonte:** URB Recife. p.126.
- Imagem 37** - Pastoril Giselly Andrade. 25º Festival de Inverno de Garanhuns. 2011. **Fonte:** Fundação de Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco. p.129.
- Imagem 38** - Vista do Recife tomada do Theatro de Santa Isabel.1863. Rua D’Aurora e Ponte de Santa Isabel, tirada do Jardim do Palacio. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.130.
- Imagem 39** - Aquarela de Augustus Earle (1793-1838). Jogos durante o Carnaval no Rio de Janeiro, retratando um entrudo familiar. **Fonte:** www.preparaenem.com/historia-do-brasil/o-entrudo-ocupacao-do-espaco-publico.htm. p.132.
- Imagem 40** - Igreja da Penha. 1880. Moritz Lamberg. **Fonte:** Biblioteca Nacional. p.133.
- Imagem 41** - Litografia da apresentação do piano no Poço da Panela. **Fonte:** www.poraqui.com.br. p.134.
- Imagem 42** - Carregadores de piano no Recife, 1910. Foto: Benício Dias/Acervo Villa Digital Carregadores de piano no Recife. 1910. **Fonte:** www.poraqui.com.br. p.135.
- Imagem 43** - Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. 1858. **Fonte:** Rede Ferroviária Federal – RFFSA - Preserfe. p.138.
- Imagem 44** - Locomotiva Baroneza. **Fonte:** Arquivo Nacional. p.142.
- Imagem 45** - Locomotiva nº1 da Recife and São Francisco Railway Company 1858. **Fonte:** es-la.facebook.com p.142.

- Imagem 46** - Mapa das três linhas ferroviárias em Pernambuco no final do século XIX. **Fonte:** MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Doutorado. História. UFPE. Recife, 2000. p.143.
- Imagem 47** - Maxambomba no atravessando o Largo de Santana. 1905. **Fonte:** www.facebook.com/recantigo/posts/2831629183644280. p.147.
- Imagem 48** - Sítio no Poço da Panela. 1878. **Fonte:** IPHAN. p.156.
- Imagem 49** - Planta do Recife e arrabaldes. 1870. Recortes do Recife: uma abordagem geográfica. **Fonte:** Fundação Joaquim Nabuco. Ed. Massangana, 2007, p. 107. p.157.
- Imagem 50** - Pretos de Ganho. 1822. **Fonte:** Brasiliana Iconográfica. p.158.
- Imagem 51** - Praça da Independência. **Fonte:** Museu da Cidade do Recife. p.159.
- Imagem 52** - Poço da Panela. 1847. Vista da margem direita do rio Capibaribe. Litografia colorida à mão, executada em Dresden. Autor: W. Bassler, 17.4 x 25.7cm. In: FERREZ, Gilberto. Raras e preciosas vistas e panoramas do Recife: 1755-1855. **Fonte:** Recife: Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, 1984, p. 51. p.160.
- Imagem 53** - Arrabalde da Várzea. 1900. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com.br p.161.
- Imagem 54** - Residência de Othon Lynch Bezerra de Mello. **Fonte:** Carlos B. Mello. p.161.
- Imagem 55** - Sítio do Dr. Fonseca, Madalena. **Fonte:** Coleção Brasiliana Itau. p.162.
- Imagem 56** - Ônibus do Cláudio Dubeau nas áreas centrais do Recife. **Fonte:** www.sombrasdorecife.com.br p.163.
- Imagem 57** - Embarcações no cais da Madalena. **Fonte:** Maior e Silva. 1992. p.164.
- Imagem 58** - Ponte da Maxambomba. 1914. **Fonte:** Francisco Miranda. p.165.
- Imagem 59** - Igreja Nossa Senhora da Saúde. **Fonte:** www.poraqui.com.br p.168.
- Imagem 60** - Maxambomba saindo do arrabalde de Apipucos. **Fonte:** Museu da Cidade do Recife. p.171.
- Imagem 61** - Rio antigo: o último bondinho puxado por burros que circulou até 1928. **Fonte:** www.memoriaviva.com.br. p.172.
- Imagem 62** - Anúncio do Diário de Pernambuco. Recife, 21 de setembro de 1871, edição 215, p. 3. **Fonte:** www.sombrasdorecife.com.br p.173.
- Imagem 63** - Ilustração de um trem de burros. **Fonte:** Mário Sette. p.174.
- Imagem 64** - Bonde puxado a burros. Ponte Boa Vista. **Fonte:** www.pinterest.com p.174.
- Imagem 65** - Bonde de Burros nas ruas do centro do Recife. **Fonte:** www.fernandomachado.blog. p.175.
- Imagem 66** - Ticket de passageiro da Companhia Ferro Carril. **Fonte:** Mário Sette. p.176.
- Imagem 67** - Bonde de Burros nas ruas centrais do Recife. **Fonte:** www.recifedeantigamente.com.br p.176.
- Imagem 68** - Bonde elétrico no Recife. **Fonte:** Allen Morrison. p.177.
- Imagem 69** - Planta da cidade do Recife, de meados do século XIX. **Fonte:** Biblioteca Digital Luso-Brasileira. p.180.

- Imagem 70** - Planta do Recife, com destaque para localização do imóvel nos arrabaldes. Meados do século XIX. **Fonte:** Biblioteca Digital Luso-Brasileira. p.181.
- Imagem 71** - Gravura da Rua 1º de Março. **Fonte:** www.revista.algomais.com p.183.
- Imagem 72** - Maxambomba no arrabalde de Beberibe. **Fonte:** Allen Morrison. p.186.

Lista de Gráficos

- Gráfico 01** - A difusão das ferrovias. A era das ferrovias e globalização econômica. Memória Ferroviária. **Fonte:** Domingo Cuéllar. São Paulo: Unesp. 2020. p.137.
- Gráfico 02** - Número de passageiros transportados na Ferrovia (1871-1887). **Fonte:** Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 343, 419, 493. Arquivo Público Jordão Emerenciano. p.151.
- Gráfico 03** - Desempenho financeiro de atividade plena (1868-1869). **Fonte:** Série Estradas de Ferro. Relatório do Gerente, vol. 13, p. 86. Arquivo Público Jordão Emerenciano. p.153.
- Gráfico 04** - Demonstrativo financeiro: Receita e despesa da Ferrovia (1868-1888). **Fonte:** Série de Estradas de Ferro, vol. 27, p. 343; Primeiro Relatório anual, vol. 13, p. 85; Relatório anual, vol. 27, p. 419 e 493. Arquivo Estadual Jordão Emerenciano. p.154.

Lista de Tabelas

- Tabela 1** – Horário das viagens da manhã. Linha Principal Arrabalde-Recife (1886). **Fonte:** Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 255. APEJE. p.33.
- Tabela 2** – Horário das viagens da tarde na Linha Principal Arrabalde-Recife (1886). **Fonte:** Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 256. APEJE. p.34.
- Tabela 3** – Horário das viagens da manhã e tarde dos trens de carga na Linha Principal Arrabalde-Recife/Recife-Arrabalde (1886). **Fonte:** Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 434; vol. 27, p. 434. APEJE. p. 34.
- Tabela 4** - Valor das passagens da 1ª classe na Linha Principal. 1º de abril de 1869. **Fonte:** Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 69. Arquivo Estadual Jordão Emerenciano. p.149.
- Tabela 5** - Valor das passagens da 2ª classe na Linha Principal. 1º de abril de 1869. **Fonte:** Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 69. Arquivo Estadual Jordão Emerenciano. p.149.
- Tabela 6** - Preços das passagens de 1ª classe do Recife a Caxangá pelos Aflitos. 27 de dezembro de 1871. **Fonte:** Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 184. APEJE. p.149.
- Tabela 7** - Horários dos trens no turno da manhã da Linha Principal. 1886. **Fonte:** Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 434. Arquivo Estadual Jordão Emerenciano. p. 170.
- Tabela 8** - Horários dos trens no turno da tarde da Linha Principal. 1886. **Fonte:** Série Estradas de Ferro, v. 27, p. 434. Arquivo Público Jordão Emerenciano. p.170.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. DISCUSSÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA	16
3. FORMATO DO PRODUTO	39
4. APRESENTAÇÃO DO PRODUTO	42
5. APLICAÇÕES DO PRODUTO	85
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	90
7. FONTES MANUSCRITAS	93
8. JORNAIS E PERIÓDICOS	101
9. FONTES ICONOGRÁFICAS	103
10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108

1. INTRODUÇÃO

“Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889)”, é um Livro Paradidático, fruto da Pesquisa desenvolvida nos últimos anos de minha vida acadêmica, voltado para estudantes do segundo ano do Ensino Médio e leitores interessados em conhecer o cotidiano da Capital de Pernambuco ao longo do século XIX, acompanhando as transformações sociais, culturais e econômicas resultantes da implantação da primeira ferrovia urbana da América Latina.

O Produto, analisa os motivos que ensejaram a construção, na cidade do Recife, da primeira ferrovia urbana no Brasil, investigando de que forma o melhoramento no transporte de passageiros e cargas sobre trilhos, modificou o ir-e-vir da Cidade e influenciou no florescimento de novas áreas urbanas.

Na construção da Obra, exploramos os fatores determinantes para a chegada do trem a vapor na Capital de Pernambuco: os interesses de investidores ingleses, que enxergaram com empreendedores locais, uma boa oportunidade de ganho financeiro na operação da via férrea; dos interesses dos grupos dominantes em aumentar seus lucros com o incremento das vendas no comércio local e a disposição das elites urbanas em se deslocar para os afazeres cotidianos e os momentos de sociabilidade entre as áreas suburbanas e o centro do Recife.

Adiante, investigamos a influência das elites urbanas para a implantação da locomotiva a vapor na Cidade, quando mobilizadas, exerceram forte pressão sobre o governo Provincial, a fim de que fossem concedidos incentivos fiscais em favor dos investidores, essenciais para o êxito nas negociações que envolviam grande aporte de capital estrangeiro, devido ao valor monetário que expressava vultosa soma de investimento. As elites letradas, expressavam seu descontentamento com a situação do sistema de condução de passageiros e mercadorias e pressionavam à Administração provincial para que concedesse isenção de impostos, contribuindo para a chegada da Maxambomba.

O baixo poder de investimentos do governo provincial e de empresários locais em melhorias na estrutura urbana e o privilégio de isenções fiscais, atraíram o interesse de capitalistas ingleses, que com as condições necessárias para implantar a Ferrovia, aportaram no Recife: possuindo consideráveis reservas de ferro, profissionais qualificados e treinados e capital necessário para o empreendimento, os ingleses apostaram na possibilidade de obter retorno financeiro na exploração da via férrea.

Investidores ingleses, associados a afortunados sócios pernambucanos, representaram a Brazilian Street Railway, com um capital de dois mil e quinhentos contos de réis. O empreendimento contava com um custo inicial estimado em trezentos contos de réis, com possibilidade de aumento para quatrocentos contos, caso pretendessem construir um prolongamento ou ramal ferroviário. O capital seria dividido em ações, disponibilizadas a qualquer pessoa que desejasse obtê-las, através de corretores autorizados.

Consideramos o incremento nas vendas das lojas nas freguesias centrais, pela entrada em operação da primeira ferrovia urbana no Brasil, em 5 de janeiro de 1867, com viagens regulares e horário de funcionamento até as vinte e uma horas, acompanhando o fechamento do comércio e da saída da última locomotiva do terminal principal na Rua do Capim, possibilitando o acesso de famílias inteiras às compras até horários com o clima mais ameno.

O Recife, contava com um novo modelo de transporte, capaz de deslocar grande número de passageiros, sob o sol ou chuva, ao emergente arrabalde de Apipucos, algo dificultoso nas viagens através de canoas instáveis ou carroças pelas estradas estreitas e lamacentas que cortavam a cidade, limitando o ir-e-vir das pessoas entre diversas áreas da cidade.

Em busca de água com boa qualidade e de paisagens bucólicas, as elites urbanas migravam para os mais importantes subúrbios, ainda carentes de um sistema de transporte capaz de deslocar seus novos moradores às lojas comerciais. O Recife, destacado centro comercial regional, contando com cerca de oitenta mil habitantes, passava por um processo de expansão, com seu movimentado porto, escoava diversos produtos locais e regionais.

Além das vantagens econômicas, as elites locais almejavam acessar de forma rápida e segura os momentos de lazer, entretenimento e religiosidade: que o digam os pastores, que recebiam multidões nas noites animadíssimas do sábado e a procissão dos Passos, que acolhia milhares de fiéis vindos de várias partes da cidade. As elites letradas buscavam melhorias no ir-e-vir aos bares, restaurantes, cafés, festas mundanas e religiosas.

Pesquisamos as transformações nos deslocamentos entre diversas áreas suburbanas e as freguesias centrais advindas com a introdução do novo modal de transporte, garantindo o ir-e-vir e satisfazendo a expectativa. O valor da passagem era inferior ao cobrado pelas carruagens, conhecidas como “ônibus urbanos”, que cobravam mil reis pela viagem do centro do Recife ao subúrbio de Apipucos, enquanto a Maxambomba de segunda classe promovia a mesma viagem ao custo de quatrocentos réis.

Além do mais, enquanto as diligências puxadas a cavalo, ofereciam viagens em horários limitados, as locomotivas a vapor iniciavam suas atividades nas primeiras horas da manhã e encerravam quando o comércio das lojas centrais fechava as portas. A chegada da Maxambomba modificou o deslocamento entre os arrabaldes e as áreas centrais da cidade, quando passageiros e mercadorias passaram a ser transportados cotidianamente em diversos horários.

Investigamos de que forma o movimento das máquinas a vapor promoveu o surgimento de novas moradias nos subúrbios recifense: pela possibilidade de deslocamento diário de passageiros e mercadorias entre as localidades mais importantes da Capital e os emergentes arrabaldes, atraídos pelos anúncios de jornal que seduziam novos moradores. Quando a primeira ferrovia urbana chegou a Apipucos, casas foram construídas e reformadas, assegurando a valorização da localidade.

O Recife se expandia a partir das áreas centrais rumo às localidades menos movimentadas, onde surgiam os arrabaldes, conhecidos pelo clima agradável e prazerosos banhos de rio. As elites urbanas, gradualmente deixavam o centro da cidade e procuravam essas localidades em busca de sossego e descanso, entretanto esbarrava nas dificuldades de deslocamento. O lombo de animais, as carroças, carruagens e canoas estavam longe de representar modais de deslocamento condizentes com uma cidade moderna.

Verificamos como as destacadas freguesias suburbanas foram beneficiadas com a inauguração da Maxambomba, sobretudo Apipucos e Poço da Panela, que se destacavam como arrabaldes acolhedores, de clima ameno, deliciosos banhos de rio de águas límpidas e cristalinas, com poder de melhoria e cura de enfermidades. Atraíram as elites urbanas, que aos poucos ocupavam os antigos engenhos suburbanos e poderiam acessar os momentos de sociabilidade, em moda nas principais freguesias da Capital.

Pesquisamos os primitivos modais de transporte de pessoas e cargas em operação até o estabelecimento do trem urbano, formados por animais de monta, carroças, carruagens, canoas e jangadas, inseguras e onerosas, não atendendo as necessidades de uma urbe que almejava a modernidade.

Apontamos as principais dificuldades em preservar um novo e complexo sistema ferroviário em operação: os elevados custos de manutenção da via rodante e das estações, que utilizavam profissionais qualificados e peças de reposição fabricadas na Inglaterra, o que encarecia os custos de operação.

Investigamos os motivos dos acidentes no cotidiano do sistema ferroviário urbano, cortando terrenos alagadiços e contando com a superlotação das Maxambombas. Nesse panorama, eram comuns a quebra das máquinas e acidentes na estrada de ferro, causando atrasos, cancelamentos nas viagens e aumento nos custos de manutenção do sistema, repassados aos usuários pela obrigatoriedade do pagamento das passagens.

A superlotação cotidiana das locomotivas a vapor propiciava acidentes, seja pela imprudência dos condutores ou dos viandantes, que se deslocavam pelo centro das vias, compartilhando o espaço com carroças, ônibus e animais. A proximidade de muros e cercas da via férrea preocupava as autoridades, quando foram relatados acidentes envolvendo passageiros que se deslocavam pendurados nos balaústres das composições.

Verificamos se a Concessionária atendia as necessidades dos passageiros e investigamos os motivos da insatisfação de parte dos usuários dos trens: os valores cobrados pelas passagens, atrasos nas viagens e quebras das máquinas. A promoção de atos contrários aos interesses dos grupos dominantes, rasgando os assentos das composições, atirando pedras nas locomotivas e arrancando os trilhos da ferrovia: formas de resistência ao novo modal de sistema de condução, que causava espanto pela rapidez e ao mesmo tempo indignação pela precariedade dos serviços prestados.

O Paradidático torna-se relevante pela importância histórica, social e econômica da chegada da Maxambomba, em meados do século XIX, substituindo animais, jangadas, carroças e diligências. As elites letradas sonhavam em ver a cidade moldada nos padrões europeus de modernidade, onde as pessoas falassem, se vestissem e se comportassem de acordo com os moldes das sociedades modernas dos países desenvolvidos: com ruas amplas, ordenadas e calçadas, dotadas de tratamento de resíduos, fornecimento regular de água potável, iluminação pública e um sistema de transporte urbano capaz de deslocar usuários e mercadorias de forma rápida, segura e econômica.

Analisamos de que forma a chegada dos modernos equipamentos de transporte ferroviário modificou a locomoção dos grupos dominantes recifenses no terceiro quartel do Oitocentos, quando a Maxambomba, possibilitando o vai-e-vem de pessoas, cargas e mercadorias, se constituiu em uma ferramenta essencial para o crescimento e desenvolvimento econômico da cidade, que, em expansão, necessitava de um sistema de transporte capaz de atender as demandas dos seus usuários, que ocupavam cada vez mais os emergentes arrabaldes.

O Recife se expandia a partir das áreas centrais rumo aos subúrbios, onde surgiam os arrabaldes, conhecidos por seus atrativos naturais. As elites urbanas, gradualmente deixavam o insalubre centro da cidade e procuravam essas localidades em busca de sossego e descanso, entretanto esbarrava nas dificuldades de deslocamento.

2. DISCUSSÃO TEÓRICO – METODOLÓGICA

Ao longo da Pesquisa e na construção do Paradidático, alguns questionamentos nos fizeram refletir, buscando a compreensão do conceito de Modernidade, essencial à realização da investigação, acompanhando outros elementos que nos levam a entender certas práticas cotidianas, envolvendo os interesses de grupos de pessoas que almejavam a implantação de um novo sistema de transporte de passageiros e cargas na capital de Pernambuco.

Procuramos adentrar no cotidiano do Recife ao longo do século XIX, marcado pelo desejo por parte de membros de grupos com maior poder aquisitivo, em modernizar os espaços públicos e privados da cidade, melhorando a infraestrutura urbana e ensinando as pessoas comuns, novos hábitos, moldados nos modernos padrões de comportamento europeu, em substituição aos antigos, considerados ultrapassados e selvagens.

Analizamos o dia-a-dia das relações entre elementos das elites letradas e os moradores comuns da cidade, influenciados a adotar os bons modos e a etiqueta, que serviriam como demarcadores entre o passado e o moderno. As elites locais se encarregariam de ensinar as pessoas simples da cidade as boas maneiras, moldando os seus comportamentos, de forma a não apenas imitar os modos alheios, mas de assumir uma nova postura social, considerada civilizada, desvencilhando-se da imagem atrasada adquirida ao longo do tempo.

A introdução desses novos hábitos, através da educação formal e da disciplina, se constituiu em uma medida de padronização de comportamento dos grupos dominados em busca de um modelo considerado ideal de convivência, fundada em um estilo social que atendesse os padrões de civilidade das elites dominantes e que pudessem ser proliferadas, de acordo com seus interesses. Entretanto, nem todos os envolvidos aceitavam a introdução de melhorias estruturais e dessas novidades comportamentais e resistiam.

As percepções adquiridas na sociedade através da história do Recife, tem o condão de possibilitar ao leitor o entendimento de um contexto mais amplo, quando, a partir do conhecimento da cidade onde se vive, o leitor poderá compreender a complexidade histórica de uma sociedade bem mais ampla. O conhecimento sobre a chegada das locomotivas a vapor e dos novos hábitos, em voga nas modernas cidades europeias, poderão despertar o interesse dos alunos do Ensino Médio pela História e ampliar seus conhecimentos acerca da história do Brasil e do mundo, como saberes que se interligam.

Procuramos desenvolver nossa investigação com a colaboração dos historiadores Raimundo Arrais, José Lins Duarte e do cronista Mário Sette, apresentando o ingresso de novos usos e costumes, de benfeitorias na infraestrutura, representando a modernidade urbana, dos interesses dos grupos mais influentes na implantação da primeira ferrovia urbana da América Latina, os conflitos e as resistências dos grupos menos prestigiados no Recife.

O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX, traça a trajetória da capital de Pernambuco, no recorte histórico de 1840 a 1890, marcado pela chegada do almejado progresso desencadeado na Europa, representando pela Maxambomba e transplantado para o Recife. A cidade não ficou imune às mudanças implementadas pelas elites, que desejavam projetá-la à condição de civilizada. Mas não foi uma tarefa fácil, pois o progresso irá acentuar muitas contradições de uma sociedade calcada no trabalho escravo, que resistia ativamente, não assistindo passivamente o que acontecia na cidade.

Raimundo Arrais resgata a história do Recife e utilizando-se de uma perspectiva histórico-social do urbano, apresenta a história local a partir das transformações implementadas pelas elites letradas, que imbuídas por valores transplantados dos grandes centros urbanos europeus, timoneadas pelo fulgor do progresso, irá imprimir um caráter pedagógico, dando-lhe um aspecto de civilidade que será concretizado na transfiguração de novos hábitos, comportamentos e valores.

A cidade vivenciava a construção de novas edificações, o ordenamento de vias públicas, o surgimento de pequenas indústrias e uma ferrovia, que acompanhou maior segurança e regularidade ao transporte de passageiros e mercadorias. Na gestão de Francisco do Rego Barros (1837-44), Pernambuco exportava grandes volumes de açúcar produzidos nas terras férteis próximas do seu território canavieiro e nas fronteiras de sua área de influência fora da província. Na era da prosperidade, permitiu distinguir seu governo por um arrojo urbanístico não alcançado por seus sucessores, e que fez dele o paradigma de administrador operoso que Pernambuco não veria mais.¹

Recife portuário e mercantil, exportava açúcar e algodão para o mundo e importava as novidades da Europa, acompanhadas de ideias filosóficas e postulados doutrinários. Aportavam engenheiros, técnicos e operários, passando a exercer suas atividades na Repartição de Obras Públicas (ROP), melhorando a fisionomia da cidade. Franceses, ingleses e alemães colaboraram com seus conhecimentos para modificar a face da cidade.²

Esse espírito progressista, com o surgimento de edificações modernas e ruas calçadas, acompanhava um sentido de libertação, de emancipação das forças naturais que acomodavam os recifenses desde a sua colonização. A modernização citadina, trouxe os trilhos, os caminhos terrestres e as vias marítimas, que facilitavam a circulação de pessoas e mercadorias. Na era do capitalismo industrial, o recifense passava por um processo de reorganização em suas vidas, dos sistemas de percepção do tempo, da formação de uma nova sensibilidade originada de um rompimento dos laços entre a vida humana e a natureza.³

Pernambuco, foi convidado a participar da esfera capitalista imperialista mundial, tomando parte das *exposições universais*, espetáculos glamurosos que exibiam com orgulho as grandes realizações que o progresso trazia. A Província, concorria, sob convocação da Corte Imperial, a apresentar suas belíssimas edificações que revelavam as técnicas apuradas e o bom gosto arquitetônico, por não dispor de nenhuma criação industrial na era da mecânica.

Rumo à modernidade, o governo Provincial, na década de 1870, mandou publicar fotografias de Pernambuco para a Europa, onde foram mostrados seus atrativos, que esperavam a chegada dos imigrantes europeus para seus campos, com solo fértil e boas condições de relevo e clima. O objetivo de apresentar uma província próspera aos europeus,

¹MARSON, Isabel. **O império do progresso: A Revolução Praieira em Pernambuco** (1842-1855). Ed. Brasiliense, 1987, p. 227.

²FREYRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil; Ingleses no Brasil**; AULER, Guilherme. **A Companhia dos operários** (1839-1843). Ed. Arquivo Público. 1959.

³HOBSBAWN, Eric. J. **A era do capital** (1848-1875), cap. 12. “**A cidade, a indústria, a classe trabalhadora**”; BRESCHIANI, Maria Sttela M. **Metrópolis: as faces do Monstro Urbano (as cidades do século XIX)**. Revista Brasileira de História, v. 3, p. 5-68; MARX, Roland. **A grandiosidade britânica**, p. 24.

era de atrair mão de obra qualificada, capaz de lavrar nossos campos, aplicando técnicas agrícolas capazes de melhorar a produção local de alimentos.⁴ A cidade mostrada aos europeus apresentava os mesmos traços que os recifenses exibiam aos seus visitantes, como o lado bucólico dos arrabaldes e as belas e modernas construções arquitetônicas neoclássicas, além das pontes de ferro que encantavam os viajantes.

Para as elites recifenses, os ideais de progresso e modernidade vindos da Europa Industrial, deveriam se associar a outras mensagens, outros símbolos, que reproduzissem novos padrões de civilização que se almejava instalar na cidade. Foram distribuídos novos nomes à localidades da cidade: o Palácio do Governo, passou a ser chamado Campo das Princesas; a Rua da Cadeia recebeu o nome do Imperador; Rua do Crespo, para Rua Marques do Recife; Rua do Brum para Rua Barão do Triunfo.⁵

Mesmo com algumas melhorias estruturais, a Cidade apresentava outros graves problemas: a eliminação dos dejetos e a água de beber não era disponível em quantidade suficiente para todos. O volume de água fornecido pelos chafarizes não conseguiu satisfazer as necessidades de consumo de uma população crescente. No verão, o problema se agravava, formando-se filas compridas em torno dos chafarizes.⁶

Nos meses de calor, a qualquer hora do dia, não era raro encontrar de trinta a quarenta pessoas à espera nos chafarizes, para encher um caneco d'água; tem sido estes vendidos de 500 a 600 reis. Isso é uma calamidade. A cada verão, voltava o drama, quando as pessoas penavam para conseguir água para suas necessidades.⁷

Cercando o Recife de todas as formas, as águas foram usadas de múltiplas formas pela população, assumindo a serventia pública de receber as imundícies de toda a espécie. As praias e pés de pontes eram frequentemente usadas por aqueles que precisavam se aliviar nas situações de aperto, ferindo as aspirações de civilização. Na construção dos sobrados nenhuma área específica para esse fim era destinada, numa época em que os banhos eram tomados com cuias e as fezes eram armazenadas em barris fechados.⁸

Quando companhias privadas disputavam trechos de terra, onde pudessem investir na exploração do transporte de pessoas e mercadorias, o governo provincial se preocupou com quem e com o que se movia pela cidade, garantindo, a segurança das pessoas que circulavam pelas ruas. Apesar dos inconvenientes, os animais de carga faziam parte do cotidiano recifense em todo o século XIX, pois muitos moradores dependiam de bois e cavalos que se deslocavam, a passos pesados, conduzindo fardos rumo ao porto da cidade, de ruas estreitas e amuralhadas por sobrados altos, agregados uns aos outros.

⁴BERINGER, Emilio. Chefe do serviço topográfico de Pernambuco. **Anuario da sociedade meteorológica de França**, t. 26. Traduzido e augmentado pelo bacharel Manoel Duarte Pereira, Secretario da Inspectoria do 2º Distrito dos Portos Marítimos. APEJE.

⁵Jornal do Recife, 8 de junho de 1881, p. 4.

⁶Saúde Pública 4, 30 de abril de 1878. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

⁷Saúde Pública 4, 16 de abril de 1880. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

⁸FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos: introdução à história da sociedade patriarcal do Brasil**, p. 196, 487 e passim.

Em 1854, a Câmara elaborou diversas posturas que regulamentavam a circulação de animais na cidade: os vereadores decretaram que porcos, cabras e carneiros só poderiam ser criados fora da cidade, mediante o cumprimento de normas de higiene e segurança, sob a supervisão de fiscais. Os bois e cabras eram levados a mesa dos internos do Hospital da Caridade, caso seus proprietários não se apresentassem para recebê-los de volta, após o pagamento de multa. Os donos dos cães pagavam multa de 10\$000 réis.⁹

A modernidade se apresentava em algumas freguesias centrais: Boa Vista, bairro iminentemente residencial, com seus belos sobrados, sediava um considerável comércio de gêneros de primeira necessidade: Santo Antônio, o mais populoso, concentrava as lojas requintadas e o bairro do Recife, o comércio atacadista, importador e exportador.¹⁰

Fernandes Gama procedeu um estudo estatístico e levantou que em 1844, a cidade do Recife possuía 46.655 pessoas livres apenas nas três áreas centrais e mais 37.655, nas quatro freguesias que circundavam a cidade em um raio de três léguas. O minúsculo bairro do Recife contava 9.310 habitantes, Santo Antônio 21.480 pessoas e a Boa Vista abarcava 15.865.¹¹ Oito anos depois, Figueira de Mello, executou um estudo mais abrangente da população cidadina, incluindo os cativos, que representava cerca de um terço de toda população recifense, sem deixar, de considerar a fragilidade na base dos cálculos.

O desejado progresso, conduziria o Recifense na direção ao estado de perfeição, que tinha como fundamento a civilização. A cidade, o lugar idealizado para a civilização, em oposição a barbárie existente nos campos e que se reproduzia por lugares malditos da cidade. A estrutura social lentamente se modificava. Costumes que antes se justificavam em um mundo agrário foram esquecidos ou se modificaram no meio urbano.¹²

As transformações no urbanismo do Recife acompanharam mudanças nos hábitos e costumes das pessoas, em um momento de amadurecimento do regime neocolonial, que incluía os efeitos desagregadores da urbanização, com seus novos estilos de vida, com a emergência de novas elites e novos segmentos sociais, reivindicando direitos que as elites, até então, não fora pressionada a conceder.¹³

A modernidade da cidade tinha um preço alto: se o impulso projetado trazia ao Recife um crescimento e um desenvolvimento resultante da produção de bens e riquezas, associados ao intenso movimento portuário, não foram suficientes para minimizar as tensões sociais presentes em toda região no seu entorno, que se agravavam à medida em que se ia fortalecendo sua posição de principal cidade da região.

⁹Câmara Municipal 34, Doc. 167, 3 de novembro de 1854. APEJE.

¹⁰ZANCHETI, Silvio M. **O estado e a cidade do Recife** (1836-1886). Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, cap. 4 e 5.

¹¹GAMA, José Bernardo Fernandes. **Memórias históricas de Pernambuco**, p. 31.

¹²ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**, v. 1, p. 60-4; SCHORSKE Carl. **Pensando com a história: indagações na passagem para o modernismo, ensaio: “A ideia de cidade no pensamento europeu de Voltaire a Spengler.”**; SARMIENTO, Domingo F. **Facundo ou Civilização e barbárie**. Coleção prosa do observatório, Ed. Cosac&Naify, 2010, p. 374; BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**, cap. 5-6.

¹³ORTEGA Y GASSET, José. **A rebelião das massas**. Vide Editorial, 2016, p. 182.

Compreendemos, que a partir da implantação do trem a vapor no perímetro urbano do Recife no período imperial de 1867 a 1889, foram introduzidas transformações significativas no cotidiano, proporcionando maior mobilidade entre a capital e os arrabaldes, destacando a urbe pernambucana diante do cenário nacional.

Mostrando como as elites recifenses absorveram o implemento da modernização e do progresso em meados do Oitocentos, pela introdução de melhorias no ir-e-vir urbano, com um novo sistema de transporte sobre trilhos, José Lins Duarte, em *Recife no tempo da maxambomba (1867-1889): o primeiro trem urbano do Brasil*, reconheceu a importância socioeconômica para a cidade. Analisou como a sociedade absorveu o implemento da modernização técnica, impulsionado pelo trem a vapor.

Analisamos um período de expansão do capital industrial internacional, desenvolvido pela Inglaterra, detentora de tecnologia de ponta no transporte ferroviário. Alguns empresários ingleses se dispuseram a atuar em Pernambuco, juntamente com alguns sócios locais, porque entenderam haver grandes possibilidades de êxito financeiro. O empreendimento obteve espaço depois de avaliadas e confirmadas as dificuldades de arrecadação e o baixo poder de investimento do governo, levando José Mamede, chefe da Repartição de Obras Públicas, a apoiar a movimentação política para aprovação da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, em que o governo dava segurança a empreendimentos particulares para a construção de ferrovias.

Os estrangeiros se mostraram bastante interessados, uma vez que em sua estratégia de exportação as companhias ferroviárias possuíam grande participação. As normas de concessão com garantias e privilégios, adotado para o caso das estradas de ferro, não eram tão rígidas, permitindo que qualquer tipo de firma pudesse concorrer a uma licença, abrindo espaço para a entrada de capital nacional. Devido ao caráter local dos estabelecimentos de serviços públicos, as licenças dependeriam de acordos e ajustes efetuados entre os investidores estrangeiros, o Presidente e a Assembleia Provincial.

O estabelecimento da Maxambomba decorreu em parte, da participação de grupos da sociedade que revelava o seu desagrado com a oferta de transporte em vigor. Diversas mudanças ocorridas no Recife decorreram da implementação de uma moderna ferrovia ligando a sede da Província a algumas freguesias fora de portas. A sociedade elitizada passava a percorrer e traçar outros caminhos no seu cotidiano, quando os espaços urbanos ganhavam importância, os costumes sociais assumiam novos comportamentos, mudanças que iam além do mundo das ideias.

Destacaremos certos aspectos de como se mostrava a urbe portuária a partir do período de assinatura da concessão entre o Governo Provincial e a Companhia Ferroviária em 1863, sua implantação ocorrida em 1867, até o final do Império em 1889. Registraremos as tratativas envolvidas no processo de estabelecimento da Empresa, o primeiro contrato, alguns relatórios com despesas e receitas, a composição da primeira diretoria e os locais atendidos. Estabeleceremos algumas conexões relativas a ferrovia e suas implicações na expansão da cidade, no que diz respeito às atividades econômicas, sociais e seus desdobramentos, o novo ritmo de desenvolvimento rumo aos emergentes arrabaldes, as novas dimensões de espaço e tempo inseridas no contexto social e a evolução nas comunicações por terra.

O Governo Provincial, estabeleceu concorrência pública para a implantação desse novo sistema de transporte, quando a Inglesa Brazilian Street Railway Company, foi a vencedora da concessão para explorar o transporte ferroviário. O Recife inaugurava a primeira ferrovia urbana do Brasil e trazia as ruas a Maxambomba, compatível com o prestígio da cidade.

O trem a vapor era a solução para a capital pernambucana preencher o espaço do transporte terrestre, acelerando o desenvolvimento urbano com a ocupação dos arrabaldes. Em primeira instância, o trenzinho ligava a capital aos arrabaldes próximos de Apipucos, com percurso mais habitado e tendente ao assentamento de famílias. Passava a circular um transporte moderno, rápido e seguro, que rebocava três carros de passageiros, ligando o centro da cidade aos destacados subúrbios e adiante passou a prestar serviços a Dois Irmãos, Várzea e Casa Amarela, acompanhando o crescimento da cidade.¹⁴

A locomotiva a vapor, implementada pela intervenção de membros dos grupos dominantes, do governo e de investidores ingleses, veio ao socorro de uma Capital que enfrentava problemas de mobilidade, quando os meios de transporte eram escassos e a população estava em expansão. Na segunda metade do século XIX, o espaço urbano da Capital de Pernambuco se diferenciava dos arrabaldes, que exibiam paisagem bem rural, caracterizada pela presença de engenhos: a freguesia da Várzea contava em 1871 com cerca de quinze engenhos; Afogados com onze e Poço da Panela com um. A urbanização dessas áreas, guardaria relação com a chegada da concessionária do trem a vapor.

Durante sua existência, a Companhia de Trilhos Urbanos do Recife, participou ativamente da história da cidade. A Maxambomba esteve ligada de forma marcante a paisagem urbana do Recife, participou e acompanhou mudanças, de forma efetiva contribuiu para o seu crescimento. O implemento do trem a vapor traçou um marco no progresso tecnológico e foi reflexo de um projeto de modernidade, cujo intento teve os ingleses como empreendedores e a modernização constituiu elemento fundamental nesse processo.

Se dedicando ao que chamou de Crônica do Recife Antigo, Mário Sette, em *Maxambombas e Maracatus*, imprimiu novo rumo a sua trajetória intelectual, abordando o papel que objetos, meios de transporte, vestuários e personagens desempenharam na vida da cidade. O retrato verbal dos acontecimentos urbanos, uma percepção no dia a dia de suas vidas, extraída por um bom observador do cotidiano recifense. O seu estudo recobre a evolução recifense nos aspectos estruturais da vida urbana: os meios de transporte, o sistema de água e esgoto, a iluminação e outros aspectos que influenciaram os costumes locais, como a chegada da fotografia, a aproximação entre homem e mulher e a introdução da Maxambomba.

Com a implementação da locomotiva a vapor, as ruas centrais se tornaram mais frequentadas: os transeuntes paravam no meio das vias e formavam grupo, que se reuniam para se inteirar das novidades, em palestras demoradas, ou até esperando alguma carroça de Arruá puxada por escravos sob o chicote de um feitor. Muitos aguardavam nas estações, seus conhecidos para se reunir nas viagens e conversar, discutir...

Muitas vezes, as viagens morosas para os distantes arrabaldes aconteciam com as pessoas sentadas juntas umas das outras, em ambiente arejado, favorecendo conversas, leituras de jornais, livros e revistas, com lugar acessível nos bancos dos trens. Sentado ou em pé entre um banco e outro, ou nos estribos, os usuários viajavam sem aborrecimento nem insatisfação. As viagens de trem eram alegres e divertidas, conduzindo muita gente, onde por vezes surgia ali um gaiato, um poeta de ponta de rua ou um adoidado qualquer.¹⁵

¹⁴SETTE, Mário. **Maxambombas e Maracatus**. Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p. 205.

¹⁵SETTE, Mário. *Idem*, p. 225.

Entretanto, nem tudo eram flores nesses momentos de diversão: as diferentes manifestações de contestação a ordem pública interferiam nos divertimentos, onde aconteciam provocações, brigas e agressões à faca e arma de fogo, principalmente nos pastoris e no carnaval, apesar da repressão policial. O governo de Pernambuco, visando cercear as atitudes contrárias aos seus interesses, limitou os horários de encerramento desses eventos, para que houvesse um maior controle no ir e vir das pessoas em horários em que a vigilância policial era menos intensa, evitando aglomerações em espaços para “conversas sediciosas” e “reuniões secretas”, consideradas revolucionárias e perigosas a manutenção da ordem pública.

As pessoas que possuíam condições de pagar a passagem da Maxambomba poderiam sair de suas casas em busca de entretenimento, para participar de festejos, de danças, de realizar batuques e frequentar as pontes, com seus encantos, onde os casais de namorados conversavam e contemplavam a beleza do Recife, ao final das tardes. O comércio teve a freguesia acrescida da manhã à noite. Logo às primeiras horas do dia, começava o ruído das rodas de ferro da locomotiva sobre os trilhos, quando, ganhando a rua Formosa, se dirigiam à estação do Entroncamento, rumando a Dois Irmãos, Várzea e Arraial.

No dia 24 de junho de 1870, a circulação da linha foi estendida até a Estrada da Caxangá, nas proximidades da Várzea. No mesmo ano, chegou até Olinda e no ano seguinte, seguia pela Estrada do Arraial rumo à Casa Amarela. O ponto inicial da linha da Caxangá, tinha grande animação, principalmente à tarde e à noite, virando esse trecho uma verdadeira feira. Os fregueses das Maxambombas faziam ali as compras e levavam-nas debaixo dos bancos. Entravam nos vagões procurando os assentos prediletos para descansar as pernas. Uns iam de costas, outros preferiam o carro-salão, onde andavam as moças, aquele outro ia no banquinho do canto, para melhor cochilar. Nas estações suburbanas, quando o trenzinho passava de frente as residências dos capitalistas, estes gritavam para a filha que o esperava no portão: “Maroquinhas, mande o criado buscar as coisas.” O molequinho corria atrás do trem e ia receber, na parada, os embrulhos que o trazia.¹⁶

Algumas linhas funcionavam bem, outras nem tanto. A adaptação aos novos meios de transportes não foi fácil: a população resiste e vai aos jornais expor seus medos e queixas, denunciando incômodos provocados pelos trens, acidentes e a precariedade dos serviços prestados. Velhos hábitos se opunham aos novos, gerando polêmicas e reações, frente aos benefícios e desvantagens que do novo poderia decorrer.

A Maxambomba de Olinda, pertencia a uma empresa nacional, marcada pelo zelo, limpeza e pontualidade, contrastando com a Companhia da Caxanga, que tirava o primeiro prêmio de relaxamento. Os carros andavam de bancos furados, janelas emperradas, telhados com goteiras. Os horários nunca se respeitavam. As estações serviam de latrinas e o soalho dos vagões vivia repleto de pontas de cigarros. O gerente, mister Fletcher, quase sempre de calça branca, de paletó azul, chapéu de palha e risonho, para tudo olhava satisfeito. Um bom camarada, com ar de bonachão. O povo chamava a Caxanga de “Maxambomba do Fletcher.”

A sobrecarga e o precário estado de conservação das estradas locais aceleravam o desgaste da estrutura ferroviária e a extinção dos trens, obrigando os carros a saírem de circulação para reparos nas oficinas. Os trens trafegavam com excessiva lotação, com pessoas penduradas nos balaústres propiciando acidentes. Mesmo com ajustes e ampliação de serviços, a Maxambomba não conseguia atender às necessidades de locomoção dos recifenses.

¹⁶SETTE, Mário. *Idem*, p. 225.

Em *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco. 1840-1910*, Peter Eisenberg apresentou a expressão "Modernização sem mudança" se referindo a possibilidade dos senhores de engenho em modernizar os antigos engenhos de açúcar, a partir da segunda metade do século XIX, sem que houvessem mudanças sociais profundas para o Nordeste. O autor, criticou ferrenhamente a teoria da Modernização, em voga nos Estados Unidos, mostrando que os melhoramentos nas técnicas de produção na indústria açucareira de Pernambuco e a adoção de formas de trabalho livre, com o advento da abolição da escravatura, não vieram acompanhadas de melhorias sociais para os grupos de menor poder aquisitivo.

Gênero de grande valor comercial encontrado pelos portugueses e uma das especiarias mais apreciadas no mercado europeu, o açúcar produzido nos arredores do Recife e zona da mata, foi essencial para o fomento do comércio agrícola em Pernambuco. Furtado, desenvolve um capítulo no qual explícita fatores que explicam o êxito na produção desse produto.¹⁷

Ao longo do século XIX, o Brasil permaneceu com o mercado externo voltado para os produtos de exportação. Passou de Colônia para um País politicamente independente, entretanto manteve praticamente a mesma infraestrutura. Com a concorrência de vários outros países produtores de açúcar, a participação das exportações brasileiras diminuiu muito no mercado mundial e Pernambuco é bastante afetado, pelo fato de liderar a produção e exportação. Dessa forma, para os senhores de engenho, era preciso modernizar suas plantações, através de meios de produção mais produtivos com os quais a melhoria da qualidade do açúcar recuperaria o seu espaço. Todavia, poucos engenhos investiram em algum tipo de modernização ao longo do Oitocentos, ainda assim, de caráter isolado e descontínuo:

"São iniciativas isoladas que concretizaram as aspirações de uns poucos senhores de engenho mais empreendedores e de maiores recursos financeiros. Seu reduzido número é comprovado pelo retrospecto realizado por Raffard em 1882, que podia citá-los nominalmente. Não existia consciência clara da unidade do processo tecnológico".¹⁸

Os antigos senhores de engenho, apesar da crise econômica atravessada no segundo quartel do Oitocentos, eram detentores de poderio econômico e político, defendendo com êxito sua privilegiada posição social e mantendo seus trabalhadores, os primitivos escravos e os que nasceram livres, na mais completa miséria.

Parte desses trabalhadores saíram das propriedades canavieiras, passando a ocupar a Capital de Pernambuco, à procura de dias melhores. Entretanto, encontraram uma cidade carente de melhorias estruturais, abrindo espaço a ideologia de modernidade e do progresso, associadas à disseminação internacional de novos padrões de conforto, proporcionados pela industrialização de atividades essenciais à vida urbana, representadas pelos transportes, o fornecimento de água potável, energia elétrica, tratamento de dejetos e o saneamento básico.

¹⁷FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 17ª edição. São Paulo: Ed. Nacional, 1980, cap. II.

¹⁸CANABRAVA, Alice. **História econômica: estudos e pesquisas**. São Paulo. Ed. Hucitec, 2005, p. 107.

Associados a essas melhorias estruturais, o Recife passava por um processo civilizatório, capaz de civilizar ou de atuar no processo de civilização, saindo do estado primitivo, tornando seus moradores urbanizados e desenvolvidos. Observamos o conceito de civilização: uma cadeia de lentas transformações dos padrões sociais de auto-regulação.¹⁹

O desenvolvimento dessas regulações comportamentais, caminha entrelaçado a um processo de pacificação social. Norbert Elias, em *O Processo Civilizador*, apresenta uma operação de transmissão de uma cultura que faz com que as regras e normas sociais, em um determinado momento de origem externa, se inscrevam no indivíduo e passem a operar sob a forma de autocontrole, resultado do processo educacional e civilizatório. Na medida em que o homem se educa e passa por melhorias comportamentais, torna-se capaz de controlar seus impulsos, suas paixões, facilitando sua convivência em sociedade. Essas mudanças, a longo prazo, na conduta e sentimentos humanos, o levam a uma direção determinada.

A Obra apresenta o processo de formação do homem civilizado e analisa aspectos relacionados à educação e ao bem viver em sociedade. Para atingir esse objetivo, segundo a ótica do autor, a questão presente não há uma intenção deliberada de cada sujeito que produz a civilização, mas são os atos dos sujeitos singulares, agregados uns aos outros que a tornam universal e produzem ou não a civilização.

As demandas sociais de cada período histórico possibilitam transformações nos hábitos e costumes socialmente aceitos. Essas transformações sucessivas na civilidade humana permitiram o atual grau de civilização e o desenvolvimento de cada época, entretanto, esse processo não seria obra de planejamento de uma única pessoa ou grupo de pessoas. Foi a somatória dessas transformações que permitiu a constituição da atual civilização.

O Processo Civilizador, nos leva a refletir no que aconteceria se um homem da sociedade ocidental contemporânea fosse, de repente, transportado para uma época remota. Certamente descobriria hábitos e modos que julgaria selvagem ou incivilizado em sociedades da atualidade. Tais hábitos, diferentes dos seus, não condizem com a forma como foi educado, por isso os homens os abominariam. É possível que encontrasse um modo de vida muito diferente do seu, alguns hábitos e costumes lhe seriam atraentes, convenientes e aceitáveis segundo seu ponto de vista, enquanto poderia considerar outros inadequados. Estaria diante de uma sociedade que, para ele, não seria civilizada.

Para esse homem, civilizados são os costumes do seu tempo, de seu povo, de sua terra. Aqueles hábitos que sua sociedade abomina é que seriam considerados incivilizados, isto é, as pessoas que os praticaram, não foram educadas, refinadas para a sociedade contemporânea. Os Europeus que visitavam Pernambuco ao longo do Oitocentos observavam os costumes dos moradores comuns e tentavam refinar o comportamento dessas pessoas. Observaram a civilidade como a transformação dos costumes, sentida através das mudanças nos comportamentos das pessoas à mesa, no momento das refeições, na forma de comer; nas funções corporais, como espirrar, tossir, arrotar ou expelir gases. Para esta análise, Elias baseia-se em livros de boas maneiras, pinturas, literaturas e documentos históricos.

¹⁹ELIAS, Norbert. Idem, p. 53.

Uma das primeiras práticas docentes realizadas na modernidade, foi efetuada por Erasmo de Roterdã (1469-1536), especialmente nas duas obras destinadas à educação do filho de um príncipe: *De Pueris e Civildade Pueril*, nas quais procura ensinar como a criança deve se comportar no convívio social. Essas duas obras, tinham como objetivo mostrar que o comportamento social necessita de polidez, etiqueta e requinte. Outra obra importante desse período é o manual de Giovanni Della Casa (1503-1556), *Galateo*. O autor insiste na necessidade de adotar bons modos à mesa, nos salões, aprendendo a conviver socialmente.

Della Casa analisa as regras referentes ao bom comportamento social. Apresenta questões pertinentes à educação e marca como esse modelo educacional pode ser construído pelos homens em determinado momento histórico. Esse é o ponto fundamental da obra de Elias, que apresenta determinados costumes podem ser naturalizados. É preciso compreender que as relações sociais são elaboradas para e pelos homens, e visam atender às demandas do momento histórico em que estão inseridos.

Os dois autores expressam uma nova exigência histórica, a de que os homens deveriam aprender a se comportar dentro de novas imposições sociais. A educação estaria voltada para preparar o indivíduo para a nova sociedade que estava sendo produzida, com novos hábitos e costumes. Esses manuais de boas maneiras visam uma transformação na educação das pessoas, condizente com os desejos da camada dominante, atraindo a atenção dos estudiosos na matéria. Ao analisar as transformações nos costumes, Elias estuda essas Obras, escolhidas para debater boas maneiras. Seu objetivo é tornar evidente que os princípios analisados, são inclusões da estrutura mental e emocional da aristocracia que foram apropriados, propagando pensamentos, sentimentos, costumes e hábitos, que precisavam ser difundidos.

No Recife, não foi diferente, quando os bons modos e a etiqueta serviram como demarcadores entre o passado e o moderno. As elites locais se encarregariam de ensinar as pessoas comuns as boas maneiras, moldando os seus comportamentos. Essas pessoas, não imitariam apenas os modos alheios ao assumir uma nova postura social, mas, poderiam desvencilhar-se da imagem atrasada adquirida ao longo do tempo. Médicos e administradores, investidos de uma função pedagógica, se mobilizaram para formar uma nova sociedade, onde o refinamento no comportamento seria cotidianamente alimentado. Novos costumes de civilidade, ordem pública e salubridade seriam ensinados.

As sociedades, ao longo da história, criaram normas e princípios com a finalidade de orientar as relações entre grupos e pessoas. Apesar de nem sempre procederem do Estado, alguns princípios impunham regras que se não fossem seguidas, implicariam em penalidades, que iam da desaprovação, à exclusão daqueles que não as respeitassem. À medida em que os indivíduos que formam a sociedade são educados, hábitos indesejados são suprimidos por aqueles mais polidos, corteses e educados.

Na sociedade aristocrática de corte, a vida sexual era muito mais escondida do que na sociedade medieval. O que o observador de uma sociedade industrializada-burguesa amiúde interpreta como “frivolidade” da sociedade de corte nada mais é do que essa orientação rumo à privacidade. O ocultamento e a segregação da sexualidade na vida social, tanto quanto na consciência, foram relativamente sem importância nessa fase. O julgamento de fases posteriores é com frequência induzido em erro porque os padrões, da pessoa que julga e da aristocracia de corte, são considerados absolutos e não como opostos inseparáveis, e também porque o padrão próprio é utilizado como medida de todos os demais.²⁰

²⁰ELIAS, Norbert. Idem, p. 178.

Observamos uma naturalização dos hábitos e costumes. Quando se analisa os costumes de uma sociedade diferente da nossa, é necessário se desfazer de convicções acerca de boas maneiras e considerar que as diferenças de costumes são peculiares àquela sociedade, daquele tempo histórico. Em determinadas sociedades alguns costumes da população estão em desacordo com o padrão de sociedade que se deseja e, por meio da educação, esses hábitos indesejados, podem ser alterados.

A civilização é posta e mantida em movimento pela dinâmica autônoma de uma rede de relacionamentos, por mudanças específicas na maneira como as pessoas se vêem obrigadas a conviver. A teia de ações tornou-se tão complexa e extensa, o esforço necessário para comportar-se corretamente dentro dela ficou tão intensa que, além do autocontrole consciente do indivíduo, as relações e instituições sociais foram firmemente estabelecidas. Esse mecanismo visava prevenir transgressões do comportamento, mediante uma muralha de medos arraigados, pela prisão, pela pena de morte, pelo exílio, ou pelo pavor do inferno.

O controle efetuado através de terceiras pessoas é convertido, de vários aspectos, fazendo com que as atividades humanas mais animais sejam progressivamente excluídas do palco da vida comum e investidas de sentimentos de medo e vergonha. Isso tudo não resulta de uma idéia central concebida há séculos por pessoas isoladas e depois implantada em sucessivas gerações com a finalidade de chegar a um estado desejado. Ainda assim, embora não fosse planejada e intencional, essa transformação não constitui uma mera seqüência de mudanças caóticas e desestruturadas.²¹

Ressaltando a importância do estudo da História, no sentido de se formar uma consciência nas pessoas, para que entendam a transformação dos homens e de seus hábitos, em cada momento histórico, de forma a não naturalizar a educação atual. Hoje, parece natural que façamos nossas refeições sentados à mesa, usando garfo e faca, entretanto, a leitura dessas obras nos mostra que esse comportamento foi construído pelos homens ao longo do tempo, passando por diversas transformações, de acordo com os objetivos das respectivas sociedades.

O Processo Civilizador se apresenta como resultado do desenvolvimento histórico, cuja característica é o “refinamento” das ações. A civilização é a expressão da “autoimagem da classe alta européia em comparação com outros, que seus membros consideravam mais simples ou primitivos [...]”. O conceito de civilização é a forma como a alta camada européia entende o desenvolvimento da sua própria história e uma forma de se entender todo o desenrolar histórico dos outros povos, estabelecendo uma relação de distanciamento entre o “nós”, “civilizados” e “eles”, os “bárbaros”. As nações que se denominam civilizadas acreditam estar no ápice do desenvolvimento da humanidade, o que lhes dá o direito de subjugar aqueles que são anteriores à civilização.²²

A “civilização” que estamos acostumados a considerar como uma posse que aparentemente nos chega pronta e acabada, sem que perguntemos como viemos a possuí-la, é um processo ou parte de um processo em que nós mesmos estamos envolvidos. Todas as características distintivas que lhe atribuímos – a existência de maquinaria, descobertas científicas, atestam a existência de uma estrutura social particular e de correspondentes formas de comportamento.²³

²¹ELIAS, Norbert. Idem, p. 193-194.

²²ELIAS, Norbert. Idem, p. 48; 54; 64; 73; 189.

²³ELIAS, Norbert. Idem, p. 73.

O resultado desse processo é o desenvolvimento de um autocontrole de suas ações e emoções, e uma transformação na estrutura da personalidade dos indivíduos.

A criação de uma estrutura de comportamento decorre de um processo no qual o indivíduo, através de coação externa, internaliza as maneiras e os comportamentos considerados civilizados, passando a fazer parte da constituição do ser, que adota determinados comportamentos inconscientemente.²⁴

Quando muitos navios atracavam diariamente com viajantes, trazendo normas de etiqueta, ideias revolucionárias, libertárias e democráticas, influenciando o comportamento e os modos de pensar, se vestir e de falar, ansiosas, diversas pessoas, elegantemente vestidas, se aglomeravam cotidianamente na zona portuária, à espera das novidades. A chegada dessas novas ideias e pensamentos, acompanhados de obras educativas e instrutivas, fascinavam as elites locais, encantadas pelos hábitos urbanos europeus, considerados exemplos de civilidade.

As elites letradas, fascinadas pelos exemplos de civilidade das sociedades europeias modernas, desenvolvidas no campo científico e cultural, procuravam perpetuar as novas formas de existir nas áreas citadinas, influenciando as pessoas comuns a adotar um comportamento ideal. Essa parcela da população, fascinada por ideais de progresso e inspirada em modelos de civilização oriundos de regiões onde floresciam grandes centros urbanos, absorvia fundamentos ideológicos, valores e objetos que emanam do mundo criado pelas elites do Velho Mundo, para com eles formarem uma imagem de um povo civilizado.

A modernidade ingressa paulatinamente na cidade, transformando as mentalidades, costumes e a estética dos recifenses. Novos olhares, novas imagens, novas palavras, novos comportamentos, novas ideias eram assimilados. Foram elaborados princípios para se chegar à ordem pública, originando uma sociedade organizada, em sintonia com os princípios civilizados. Um preparativo para a transição entre uma época permeada de hábitos coloniais, considerados atrasados e outra pela inovação, influenciado pelo refinamento dos costumes.

Além da introdução de novos costumes, o Recife demandava melhorias estruturais, influenciadas pelo progresso tecnológico europeu que acompanhavam as novas técnicas orientadas por profissionais de formação superior. Com a valorização da concepção da estética dos espaços públicos e a melhoria na infraestrutura urbana, a cidade estaria dotada de atributos indispensáveis à atração de investimentos. O Recife se adequaria aos modernos padrões estéticos atraindo investimentos estrangeiros, essenciais ao progresso urbano.

A Capital de Pernambuco vai incorporando um sentido moral através da melhoria estética de suas edificações e da instrução e correção das atitudes dos seus moradores comuns, deles afastando os atos dissonantes, contrários aos ideais progressistas. Se a Europa Industrial constituía um modelo de modernidade a ser seguido, não se pode pensar numa simples cópia, mas, numa assimilação de valores, cujas referências seriam claramente modernistas.

A Administração Provincial, atendendo os interesses dos grupos dominantes, acompanhava a construção de novas edificações e o comportamento das pessoas comuns para reduzir a ocorrência de ações contrárias aos seus interesses. No cotidiano urbano, muita sujeira encontrada nas vias públicas, marcada por construções irregulares e um precário sistema de transporte de passageiros que oferecia riscos potenciais no ir-e-vir das viagens, algo inimaginável em uma sociedade que procurava seguir os padrões de modernidade.

²⁴ELIAS, Norbert. Idem, p. 189.

Nos deparamos com um rumo metodológico definido por caminhos trilhados por historiadores que apresentaram valiosas contribuições, ao trazerem à baila, o cotidiano e os enfrentamentos vivenciados entre pessoas de maior poder aquisitivo e os moradores comuns da cidade. É a *história vista de baixo*, produzindo conhecimento histórico a partir do ponto de vista de indivíduos considerados comuns, da “massa de esquecidos”, que foram tão sujeitos quantos outros que protagonizaram o estudo da História.

E. P. Thompson e Michel de Certeau, com suas observações do dia-a-dia e das resistências das camadas menos favorecidas, fornecendo subsídios teóricos e metodológicos, ampliaram nossa visão acerca da análise de indícios encontrados na documentação analisada, importantes ao desenvolvimento da Pesquisa.

Thompson, contribuiu para a melhor compreensão das resistências e conflitos envolvendo a defesa de interesses entre os que detinham poder econômico e os grupos dominados, ante a realidade social na Inglaterra ao longo do século XVIII. O autor valoriza as iniciativas cotidianas de indivíduos simples, recebidas por muito tempo, como manifestações sem importância e motivadas pelo desespero de quem não tinha com o que se alimentar.²⁵

Essa resistência dos grupos dominados em assumir os novos comportamentos afrancesados, se assemelha em alguns aspectos com o cotidiano inglês, narrado em *Costumes em comum estudos sobre a cultura popular tradicional*, que apresenta disputas e conquistas por direitos entre diversos atores: uns lutando pela defesa da preservação de seus costumes e tradições e outros em busca do desenvolvimento agrário através do Direito, formando um campo de intensa disputa de interesses entre a camada dominante e a plebe.

As terras mais produtivas pertenciam aos mais ricos, cabendo as camadas menos favorecidas, frações economicamente menos prestigiadas. Cada grupo procurava, a medida do possível, melhorias individuais, em meio a mudanças e permanências, entre a tradição e a inovação, representada pelos novos modos de falar, se comportar e se deslocar quando o comércio inglês se apresentava em franca expansão. No Recife, não era diferente: as freguesias com melhor estrutura, acolhiam as famílias de maior poder aquisitivo, restando as localidades mais afastadas dos bens de consumo para a ocupação das pessoas comuns.

A Capital de Pernambuco vivenciava conquistas de direitos: A introdução da Maxambomba possibilitou melhor deslocamento dos usuários, em substituição às canoas, carroças e carruagens. Entretanto, muitos moradores resistiam a chegada do trem a vapor e nem sempre se mostravam amistosos: em diversas oportunidades, foram registrados manifestos populares contrários à obrigatoriedade ao pagamento das passagens, aos atrasos nas viagens e à superlotação cotidiana da locomotiva a vapor.

Ao mesmo tempo em que as modernas invenções de transporte geravam deslumbramento diante das máquinas e da facilidade de locomoção, provocavam repulsa e vários são os registros de agressões aos cobradores da Concessionária, desde bate-boca, passando por ferimentos a faca e até tiros levados em dias de festa pelos empregados da Brazilian Street Railway. Envolvendo passageiros, empregados e policiais, ocorriam enfrentamentos nos vagões por diversos motivos, muitos deles casos banais onde indivíduos rompiam a ordem das viagens.

²⁵Thompson, Edward Palmer. **Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

Determinadas ocorrências desafiavam às autoridades constituídas, cobradas a fim de que não viessem a acontecer situações de maior gravidade, como a verificada na tarde de 22 de outubro de 1889, quando indivíduos lançaram pedaços de barro no trem que passava pela curva da Torre e vários passageiros foram atingidos, embora não houvesse feridos, sujaram-se as roupas.²⁶

Há registros da ação de pessoas atirando pedras nas janelas dos vagões e cortando as palhinhas dos assentos dos carros de primeira classe. Outros, arrancavam trilhos da ferrovia do Recife a Caxangá e da Ferro Carril, na curva da Torre, interrompendo o tráfego de trens: formas de resistência, envolvendo pessoas comuns. Esses incidentes propiciaram certo temor na utilização das locomotivas a vapor, pelo comportamento de certos indivíduos, apesar da constante vigilância da polícia.

As pessoas comuns participaram intensamente de muitas dessas manifestações de insatisfação pela sua condição social e econômica e pela forma com que os governantes os enxergavam: muita gente corria e cantava pelas ruas da cidade. Como formas de resistência, lutavam, se rebelavam, desafiando por vezes a ordem pública. Representando perigo a camada dominante, essa parcela desprestigiada da população recifense vivia sob constante vigilância e para reduzir seu potencial ofensivo, as elites tentavam padronizar os costumes de acordo com os padrões civilizados da Europa Industrial, condizentes com seus interesses.

Da mesma forma que as elites locais procuravam conduzir suas relações com os indivíduos de menor poder aquisitivo, de forma que lhe fosse mais conveniente, as pessoas comuns procuravam fazer o mesmo, direcionando o melhor possível as suas ações no sentido de conquistar espaços, através de uma disputa por direitos e conquistas, quando as camadas dominadas sabiam quando e o quanto poderiam ceder ou resistir.

Michel de Certeau recupera as astúcias anônimas das artes de fazer, mostrando que o homem ordinário inventa o cotidiano com mil maneiras de “caça não autorizada”, escapando silenciosamente a essa conformação. Essa invenção do cotidiano se dá graças ao que chama de “artes de fazer”, “astúcias sutis” ou “táticas de resistência” que vão estabelecendo uma reapropriação do espaço e do uso ao jeito de cada um: práticas pelas quais as pessoas podem se reapropriar do espaço controlado através da ordem discursiva existente. Certeau aposta nas possibilidades da multidão anônima abrir o próprio caminho no uso dos produtos impostos pelas políticas culturais, numa liberdade em que cada um procura viver, do melhor modo possível, a ordem social e a violência das coisas.²⁷

Transforma em objeto de estudo científico o anônimo, minúsculo, vivido e permite a compreensão epistemológica dessa realidade, desse banal cotidiano. Sua abordagem sugere que, se a grade de assuntos está cada vez mais extensa, é ainda mais importante a busca de razões pelas quais a sociedade não é totalmente subordinada a uma forma de asfixia e dissimulação. É preciso prestar atenção aos processos populares, minúsculos e quotidianos, que manipulam e fogem ao mecanismo da disciplina.²⁸

²⁶Diário de Pernambuco. Recife, 22 de outubro de 1889, ed. 240, p. 2.

²⁷Notas na contracapa do livro CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1, Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994, p. 41-42.

²⁸CERTEAU, Michel de. Idem, p. 57.

Como fontes históricas, os jornais apresentam com riqueza de detalhes, dados e elementos essenciais a um maior conhecimento das condições de vida das sociedades, suas manifestações culturais e políticas. Seu estudo é enriquecedor sobretudo quando se tem interesse pela História Social, História das Mentalidades e História das Ideologias.²⁹

Utilizando os jornais, enxergamos a História por novas perspectivas de estudo, onde há pluralidade de assuntos e abordagens, podendo chegar além dos escritos, além dos que os documentos ditos oficiais, nos levariam. Daí a importância da comunicação escrita:

Comunicação é a “operação de transferência por meio da qual um indivíduo torna as suas ideias e necessidades comuns a outros indivíduos a fim de obter uma resposta”. Esta comunicação, por sua vez, pode ser através de variadas formas, entre elas a imprensa.³⁰

Os jornais do período em análise, vêm carregados de ideias, onde suas matérias podem ser consideradas representações simbólicas de uma época, de um contexto e não apenas concatenações de elementos e suas inter-relações: são também, tipicamente, representações de algo, apresentam ou representam alguma coisa, dizem algo sobre alguma coisa.

“Um amplo espectro de ações e falas, imagens e textos, que são produzidos por sujeitos e reconhecidos por eles e outros”. [...] formas simbólicas são expressões de um sujeito e para um sujeito ou mais sujeitos, buscando certos objetivos e propósitos e tentando expressar aquilo que ele “quer dizer” ou “tenciona” nas e pelas formas assim produzidas.³¹

A imprensa pernambucana acompanhou a euforia com que as elites recifenses receberam o novo sistema de transporte de passageiros em meados do século XIX. A chegada do trem a vapor na capital de Pernambuco foi noticiada:

“Empreza dos trilhos urbanos do Recife a Apipucos. Os empresarios dos trilhos urbanos do Recife a Apipucos, não tendo podido por motivos insuperaveis concluir a via ferrea até o ultimo ponto, e desejando quanto delles depender satisfazer a necessidade que reclama o serviço dos ditos trilhos na intervenção de innumeras pessoas que instam por dito serviço, tem resolvido começa-lo provisoriamente até a estação do Caldereiro, na tarde do dia 5 do corrente, a partir da rua da Aurora. Não sendo possível pela consideravel demora que houve na remessa dos ultimos trilhos e outros objectos pôr em andamento duas locomotivas o serviço por agora sera feito por uma somente, que conduzira dous carros, partindo as horas e dos lugares indicados na tabella que vai annexa. Os bilhetes são vendidos pelos preços estabelecidos no contrato (duzentos reis por mil

²⁹ZICMAN, Renée Barata. **História Através da Imprensa – Algumas Considerações Metodológicas**. *Revista História e Historiografia*. São Paulo, n. 4, p. 89-102, jun. 1985.

³⁰BLIKSTEIN, Izidoro. **Técnicas de comunicação escrita**. 10. Ed. São Paulo: Editora Ática, 1992, p. 92.

³¹THOMPSON, John B. **Ideologia e cultura moderna: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa**. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 185.

braças) em quanto continuar o serviço provisório não houvera segunda classe, nem carro de carga. Os pontos de parada serão: Rua da solidade; depois da curva do Manguinho; em frente da estrada dos Aflictos; na saída de Parnameirim; entrada da Casa Forte e no Chacon. Os bilhetes serão vendidos pelos conductores de trens nos pontos de partida. Partida dos trens da rua Formosa para o Caldereiro 5 horas 30 minutos da manhã. 8 horas 45 minutos da manhã. 3 horas 30 minutos da tarde. 6 horas 30 minutos da tarde. Do Caldereiro para a rua Formosa 6 horas 30 minutos da manhã. 8 horas da manhã. 9 horas 30 minutos da manhã. 4 horas 15 minutos da tarde. 5 horas 45 minutos da tarde. 7 horas 30 minutos da tarde.”³²

Com a implantação integral da linha Recife-Apipucos, o trecho Caldeireiro-Apipucos, em operação comercial no dia 1º de outubro de 1867, fora assim noticiado:

“Tem hoje lugar a abertura oficial da estrada de ferro de Apipucos, as 10 horas da manhã. A essa hora partirá um trem da estação Largo do Capim, para conduzir as pessoas convidadas pela directoria da mesma estrada, para essa festa.”³³

Sobre metodologia de pesquisa em jornais:

A imprensa constitui um instrumento de manipulação de interesses e intervenção na vida social. Partindo desse pressuposto, o historiador busca estudá-lo como agente da história e captar o movimento vivo das ideias e personagens que circulam pelas páginas dos jornais.³⁴

Entretanto devemos ter cautela na utilização dos jornais, pois suas publicações, em um determinado período, não deve ser fonte exclusiva para a pesquisa histórica. É imprescindível a pesquisa bibliográfica [...] para situar o objeto de nossa pesquisa num quadro maior de estudos”, quando devemos envolver, entre outras, a pesquisa bibliográfica e a documental.³⁵

As fontes de pesquisas documentais, encontradas em arquivos e bibliotecas, são guardados e armazenados, e:

[...]compõem o mundo do jogo técnico, um mundo onde se reencontra a complexidade, porém, triada e miniaturizada e, portanto, formalizável. Espaço preciso em todos os sentidos do termo; [...]o equivalente profissionalizado e escriturário daquilo que representam os jogos na experiência comum de todos os povos, quer dizer, das práticas através das quais cada sociedade explicita, miniaturiza, formaliza suas estratégias mais fundamentais, e representa-se assim, ela mesma, sem os riscos nem as responsabilidades de uma história a fazer.³⁶

³²Diário de Pernambuco, 5 de janeiro de 1867, ed. 4, p. 3.

³³Diário de Pernambuco, 1º de outubro de 1867, ed. 229, p. 3.

³⁴CAPELATO, Maria H. **A imprensa na história do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1988, p. 22.

³⁵ELMIR, Cláudio P. **Armadilhas do Jornal: algumas considerações metodológicas de seu uso para a pesquisa histórica**. PPG. História. UFRGS. Porto Alegre, 1995, p. 19-29.

³⁶CERTEAU, Michel de. **A escrita da História**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002, p. 20.

No desenvolvimento da Pesquisa, analisamos diversos documentos manuscritos, sob os cuidados do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE): Relatórios, Ofícios e Atas de Reuniões lavrados pela Brazilian Street Railway Company Limited, empresa Concessionária para a exploração das vias férreas na Capital de Pernambuco. Todos os documentos, de caráter oficial e obedecendo um modelo estabelecido entre a administração local e a Companhia Ferroviária, apresentam informações privilegiadas acerca da chegada e operacionalização do primeiro sistema férreo urbano do Brasil.

O desejo de investidores ingleses, ante sua estratégia de ampliação de mercados através das companhias ferroviárias, contando com as normas adotadas que concediam segurança aos investidores e privilégios às concessões das estradas de ferro, fez a inglesa Brazilian Street Realway vencer a concessão para implantar uma estrada de ferro recifense.³⁷

Os representantes locais dos investidores europeus, que formaram a Direção da Concessionária, foram citados:

Aportava na capital de Pernambuco, a Brazilian Street, uma firma inglesa com sede em Londres, composta de diretores ingleses e brasileiros. Na direção, os três principais cargos eram ocupados pelos estrangeiros William Martineau, Samuel Johan Wilde e Henry Heymen, o presidente. Os participantes pernambucanos foram o Barão do Livramento, José Bernardo Galvão Alcoforado e Antônio Luiz dos Santos.³⁸

Detalhes acerca das primeiras tratativas entre o governo Provincial e os investidores para que as locomotivas a vapor aportassem no Recife:

A concessão para lograr êxito pelos contratantes obteve grande aporte de capital estrangeiro, devido ao valor monetário que expressava os altos investimentos. O acordo continha vários artigos e cláusulas, conforme exigência da formalidade. Foram tomados diversos procedimentos, a começar pelo trajeto o qual deveria percorrer o trem urbano.³⁹

Os valores monetários disponibilizados para a concretização do negócio foram apresentados:

As bases monetárias do empreendimento foram divulgadas após serem trazidos da Europa o projeto e o orçamento por um engenheiro que executaria a obra. Comunicou-se que a companhia seria formada com um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis), em ações de 50\$000 (cinquenta mil réis), realizáveis em prestações, sendo 25% (logo que estivesse formada a empresa) disponibilizadas a qualquer pessoa que desejasse obtê-las. Para tanto, deveriam procurar os corretores credenciados.⁴⁰

Os horários diários de funcionamento da Maxambomba foram divulgados aos usuários, integrando os relatórios da Concessionária:

³⁷Registro de Contratos I. **Fundo de Obras Públicas**, p. 119. APEJE.

³⁸Registro de Contratos. Pasta B18/1a, p. 1. **Fundo de Obras Públicas**. APEJE.

³⁹Primeira reunião da Diretoria. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, v. 13, p. 83. APEJE.

⁴⁰Registro Contratos. Pasta B18/1a. Art. 10º. p. 5. **Fundo Obras Públicas**. APEJE.

Tabela 1 – Horário das viagens da manhã. Linha Principal Arrabalde-Recife (1886)

HORÁRIO DA MANHÃ - OPERAÇÃO DOS TRENS (1886)									
ARRABALDE → RECIFE									
Várzea	Caxangá	Iputinga	Cordeiro	Zumby	Porto Lasserre	Quatro Cantos	Dois Irmão	Apipucos	Porto d'Água
									
Partida	Partida								
05:25	05:59	06:04	06:09	06:13	06:18	06:20	05:42	05:45	05:47
07:05	07:12	07:17	07:22	07:26	07:31	07:33	07:42	06:45	06:47
08:12	08:18	08:23	08:28	08:31	08:36	08:38	08:20	07:45	07:47
-	09:20	09:25	09:30	09:24	09:39	09:41	-	08:23	08:26

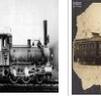
Fonte: Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 255. APEJE.

Tabela 2 – Horário das viagens da tarde na Linha Principal Arrabalde-Recife (1886).

HORÁRIO DA TARDE - OPERAÇÃO DOS TRENS (1886)									
ARRABALDE → RECIFE									
Várzea	Caxangá	Iputinga	Cordeiro	Zumby	Porto Lasserre	Quatro Cantos	Dois Irmão	Apipucos	Porto d'Água
									
Partida	Partida								
02:30	02:37	02:42	02:47	02:51	02:56	02:58	01:42	01:45	01:47
04:05	04:12	04:17	04:22	04:26	04:31	04:33	04:45	03:45	03:47
06:15	05:12	05:17	05:22	05:26	05:31	05:33	07:04	04:48	04:50
07:47	06:22	06:27	06:32	06:36	06:41	06:43	08:29	05:49	05:51
-	07:54	07:59	08:04	08:08	08:13	08:15	-	06:15	07:09
-	09:14	09:19	09:24	09:28	09:35	09:35	-	07:07	09:34
-	-	-	-	-	-	-	-	09:32	09:50
-	-	-	-	-	-	-	-	09:48	-

Fonte: Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 256. APEJE.

Tabela 3 – Horário das viagens da manhã e tarde dos trens de carga na Linha Principal Arrabalde-Recife/Recife-Arrabalde (1886).

HORÁRIO DA MANHÃ - OPERAÇÃO DOS TRENS DE CARGA (1886)									
ARRABALDE → RECIFE									
									
Várzea	Caxangá	Iputinga	Cordeiro	Zumby	Quatro Cantos	Dois Irmãos	Apipucos	Monteiro	Caldeirão
Partida	Partida	Partida							
-	10:40	10:45	10:50	10:54	11:01	09:42	09:45	09:52	09:54
-	-	-	-	-	-	-	10:45	10:52	10:54
Casa Forte	Santana	Parnamirim	Jaqueira	Ponte d'Uchoa	Torre	São José	Casa Amarela	Mangabeira	Tamarineira
Partida	Partida	Partida							
09:57	09:59	10:03	10:06	10:10	10:12	10:14	-	-	-
10:57	10:59	11:03	11:06	11:10	11:12	11:14	-	-	-
Aflitos	Espinheiro	Entrocamento	Manguinho	Caminho Novo	Soledade	Oficinas	Rua Formosa	Rua do Sol	Recife
Partida	Partida	Partida							
-	-	10:17	10:19	10:21	10:23	10:25	10:28	10:31	10:34
-	-	11:03	11:05	11:07	11:09	11:11	11:13	11:15	11:17
-	-	11:17	11:19	11:21	11:23	11:25	11:28	11:31	11:34
HORÁRIO DA TARDE - OPERAÇÃO DOS TRENS DE CARGA (1886)									
RECIFE → ARRABALDE									
									
Recife	Rua do Sol	Rua Formosa	Oficinas	Soledade	Caminho Novo	Manguinho	Entrocamento	Espinheiro	Aflitos
Partida	Partida	Partida							
12:00	12:10	12:13	12:20	12:22	12:25	12:28	12:30	12:37	12:40
12:10	12:17	12:19	12:25	12:27	12:30	12:33	12:35	-	-
12:30	12:40	12:43	12:50	12:52	12:55	12:58	01:00	-	-
Tamarineira	Mangabeira	Casa Amarela	São José	Torre	Ponte d'Uchoa	Jaqueira	Parnamirim	Santana	Casa Forte
Partida	Partida	Partida							
12:45	12:50	12:55	12:32	12:34	12:39	12:42	12:44	12:46	12:50
Caldeirão	Monteiro	Apipucos	Dois Irmãos	Quatro Cantos	Zumby	Cordeiro	Iputinga	Caxangá	Várzea
Partida	Partida	Partida							
12:55	01:00	01:10	01:15	01:04	01:13	01:19	01:25	01:30	01:40

Fonte: Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 434; vol. 27, p. 434. APEJE.

Os acidentes dentro e fora dos trens urbanos foram registrados em diversas oportunidades pela Brazilian Street:

Os funcionários eram vítimas de sinistros no sistema de transporte, se bem que em menor proporção. Os acidentes aconteciam tanto em serviços internos quanto nos externos. Noutro caso, às 8h e 30min da noite, ao se aproximar da estação Caminho Novo, o maquinista, Delgado desceu do trem ainda em movimento e caiu, ficando o pé esquerdo sobre os trilhos, tendo sido decepado um dedo e esmagado outro. O gerente solicitou à administração provincial autorização para mudar o lugar da parada, não só por conta de mais uma ocorrência no lugar, mas por ser próximo a uma curva, havendo constante perigo.⁴¹

As causas de determinados óbitos foram embriaguez, suicídio e ousadia. Alguns desses puderam ser observados através de relatos emitidos em 05/02/1881: dois esmagamentos de adultos, que se encontravam deitados na linha e embriagados; em 6/01/1886: 4 mortes por atropelamento, sendo dois suicídios, pois as vítimas se atiraram sobre os trilhos; em 13/2/1872: um menor negro de nome Sabino, de propriedade de Francisco Jacintho Pereira da Mota, ao descer da composição em movimento, em frente ao Campo das Princesas, foi arrastado para baixo do trem.⁴²

Apesar das dificuldades, aventurar-se pelos arquivos é um desafio de trabalhar em instalações merecedoras de melhorias estruturais. Como historiador, permaneci alguns meses entre 2019 e 2020, nessas salas de Arquivo, convidativas a realizar um esforço que levará a alcançar resultados gratificantes.

A Série Estradas de Ferro, amplamente utilizada nesta Pesquisa estava distribuída em caixas que continham vinte e sete volumes, organizados em pastas separadas por numeral. Os documentos apresentavam-se no formato de manuscritos originais, contendo normas jurídicas municipais e provinciais, estando em condições satisfatórias de conservação.

Todo o material selecionado para a Pesquisa foi ordenado. A análise dos conteúdos dos relatórios pautou-se nas questões envolvendo as negociações para a implantação das vias férreas no Recife, os consideráveis investimentos, sua onerosa manutenção, os resultados da operação e os incidentes e acidentes verificados no complexo sistema ferroviário urbano.

Além dos relatórios, outras fontes foram utilizadas para compor o contexto urbano das décadas estudadas: legislação municipal, legislação provincial, instruções normativas e periódicos. O estabelecimento das fontes solicita, um gesto fundador, representado, como ontem, pela combinação de um lugar, de um aparelho e de técnicas. Primeiro indício deste deslocamento: não há trabalho que não tenha de utilizar de outra maneira os recursos conhecidos e, por exemplo, mudar o funcionamento de arquivos definidos, até agora.⁴³

⁴¹Relatório do engenheiro fiscal. Recife, 19 de maio de 1871. **Série Estradas de Ferro**, vol.13, p. 117. Ms. APEJE.

⁴²Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 3 de fevereiro de 1883. **Série Estradas de Ferro**, vol. 27, p. 133. Ms. APEJE.

⁴³CERTEAU, Michel de. Idem, p. 82.

Na análise da documentação coletada pelo historiador, devemos ir além das aparências dos acontecimentos e dos conteúdos trazidos. Faz-se necessário investigar outras áreas que envolvam o objeto estudado, e não apenas o fato como um acontecimento como isolado, assim como todos os detalhes identificados na redação, na grafia e na sua apresentação, como a qualidade do papel e a existência de timbres ou outras marcas. Os documentos sempre representarão uma visão parcial do descrito, que foi determinada por quem os elaborou.

Os acontecimentos que a documentação comporta devem ser questionados, esmiuçados e analisados para que se possam verificar quais foram alguns dos caminhos que trilharam, visando-se, efetuar uma leitura das entrelinhas. Sempre se necessita analisar com critérios os acontecimentos que formaram o objeto da investigação, independentemente de quais forem as fontes utilizadas para compor a pesquisa. A elaboração de um documento não necessariamente significa que seguiu as normas de conteúdo informacional previstas. O que foi produzido e acumulado muitas vezes se perdeu com o tempo ou com a incúria.⁴⁴

As fontes imagéticas permitem ir muito além das meras descrições, porque trazem expressões de realidades vividas em outros tempos. Da mesma forma, devido à diversidade de informações que as fotografias apresentam, uma vez que estas registram distintas situações de vivência dos atores individuais e coletivos, possibilitam o entendimento das diferenças sociais dos grupos, revelando questões que dizem respeito à sua atuação em um determinado contexto histórico.

A imagem, como fonte de pesquisa, propicia ao historiador acrescentar novas e diferentes interpretações da história social. A partir da leitura dos elementos que a compõem, entende-se com mais detalhe o caráter simbólico, expresso por diversos sistemas de atitudes relacionadas às representações sociais. As imagens fotográficas revelam alguns elementos importantes para o conhecimento da memória coletiva. Neste sentido, observa-se que a fotografia revoluciona a memória, multiplicando-a e democratizando-a, dando uma precisão e uma verdade que permite guardar a memória do tempo e da evolução da sociedade.⁴⁵

As imagens fotográficas possibilitam ampliar a visão do historiador, colocar em cena atores sociais em diferentes situações de atuação, permitindo que se conheçam os cenários em que as atividades cotidianas se desenvolvem, a diversidade das articulações e das vivências dos atores sociais que atuaram em um determinado contexto sócio-cultural. Poderá servir como suporte para a memória coletiva desses atores, na medida que registram cenas de um tempo que foram perenizadas no ato fotográfico, podendo ser transportadas para outras temporalidades, mediante uma mistura de passado-presente.

A utilização de fotografias por historiadores como fonte de pesquisa é uma prática recente e restrita. Embora a fotografia seja uma representação visual, todos os elementos ou pessoas que estiveram por um momento em frente da câmera fotográfica são plausíveis de serem alocados em um determinado tempo e espaço. Esta possibilidade atesta o caráter histórico da fotografia, que pode servir como uma alternativa a mais de leitura da realidade.

⁴⁴BACELLAR, Carlos de A. P. **Fontes documentais uso e mau uso dos arquivos**. In: PINSKY, Carla B. (Org.) **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 44.

⁴⁵LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: UNICAMP, 1996, p. 167-192.

Imagem 1 - Capela de Nossa Senhora da Conceição da Jaqueira. Ponte d'Uchoa.



Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Enquanto produto cultural, a imagem é uma construção feita por um sujeito mediador, o fotógrafo, que seleciona pessoas e elementos e os enquadra na bidimensionalidade de um espaço a ser recortado. A sua construção integra um determinado contexto histórico, que influencia na construção do olhar do fotógrafo, nas representações sociais impressas e no equipamento tecnológico empregado para a tomada da imagem. A fotografia é um documento histórico por natureza, pois o tempo que retrata e as particularidades do instante são fragmentos da história geral.⁴⁶

Os historiadores que trabalham com fotografias como documento, discutem as fontes visuais, situando-as em um determinado momento em que a historiografia começa a ser construída por diferentes olhares, abordagens e objetos, ampliando a noção de fonte documental. Com influência da Escola dos Annales, a partir dos anos trinta do século XX, a noção de fonte documental é ampliada e a imagem também passa a constituir-se como um resíduo do passado, um traço capaz de atestar situações de vivência.⁴⁷

Nesta perspectiva, Chartier observa que a imagem passou a ser apreendida como documento histórico, onde as propriedades técnicas, estilísticas e iconográficas ligam-se a um modo particular de percepção e uma maneira de ver, moldada em toda a experiência social.⁴⁸

A fotografia é um dos documentos para se fazer história, por consistir em provas de que algo aconteceu. Representa uma inegável expressão do indivíduo, da face, do retrato e, também, expressão da vida ordinária do homem. O autor finaliza salientando que se existem provas concretas do passado, a fotografia é uma delas.⁴⁹

⁴⁶FRIZOT, Michel. **Nouvelle histoire de la photographie**. Paris: Adan Biro. Larousse, 2001.

⁴⁷BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929 – 1989)**. São Paulo: UNESP, 1991.

⁴⁸CHARTIER, Roger. **Verbetes Imagens**. In: BURGUIÈRE, André. **Dicionário das ciências históricas**. Rio de Janeiro: Imago, 1993, p. 407.

⁴⁹LE GOFF, Jacques. **Mirages de l'histoire**. In: **La Recherche Photographique**, nº.18. Paris: Paris Audiovisuel, 1995.

Pierre Nora, observa que, a partir dos anos 70, a fotografia, passa a integrar a escrita da história, quando o alargamento da história, propiciado pela “nouvelle histoire”, influencia na valorização do arquivo visual. A fotografia é entendida como uma mostra representativa de uma realidade distante, do que foi o passado, uma relação de descontinuidade decorrente de uma mistura de distância e de aproximação. Naturalmente, esse é um longo trabalho que exige muita erudição na restituição de um objeto histórico.⁵⁰

Apesar do entusiasmo de historiadores conceituados, pouco foi feito relativo à utilização das fotografias para a construção do conhecimento histórico. Em recente texto publicado na Revista *Études photographiques*, com o sugestivo título “L’histoire par la photographie”, os autores observam que se tem realizado muitos trabalhos sobre a história da fotografia, mas pouco se discutiu sobre a história pela fotografia, devido aos raros pesquisadores que se dedicam à análise de arquivos fotográficos.⁵¹

Uma corrente historiográfica considera que o documento fala e que a imagem fotográfica transmite clara e diretamente informações; outra corrente concebe as imagens fotográficas enquanto representações que aguardam um leitor para decifrá-las. Neste sentido, a bibliografia a respeito da interpretação da fotografia não é extensa e muitos trabalhos se detêm na história da técnica, na biografia dos fotógrafos, na multiplicação da arte fotográfica ou na recuperação da verdade. Raros são os estudos do significado e do conteúdo cultural da imagem. É preciso um estudo comparativo de sistemas de significados, das mediações entre a realidade que se quer compreender e da imagem dessa realidade.⁵²

Entende-se, portanto, que a fotografia se insere em um determinado momento da história e, ao mesmo tempo serve como fonte para a sua reconstituição. A história poderá cruzar a fotografia, pois esta é constitutivamente histórica, dando uma forma tangível aos fatos e registra elementos do passado: um gesto, um olhar, uma tensão, que os outros documentos dificilmente contemplam. Essas, antes de tudo, são vertentes complementares que recorrem à fotografia como fonte visual e estabelecem especificidades em termos de problematização do objeto de estudo.⁵³

⁵⁰NORA, Pierre. **Historiens, Photographes: Voir et Devoir**. In: CAUJOLLES, Cristian (dir.). **Éthique, esthétique, politique**. Arles: Actes Sud, 1997.

⁵¹Revista “**Études photographiques**”, n.º.10. Société Française de Photographie, Paris, novembro, 2001.

⁵²LEITE, Miriam Moreira. **Retratos de Família: Leitura da fotografia histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993, p. 27-129.

⁵³ABOUT, Ilsen, CHÉROUX, Clément. **L’histoire par la photographie**. In: **Études photographiques**. n.10, Paris: Société Française de Photographie, 2001.

3. FORMATO DO PRODUTO

Com uma temática associada aos conteúdos da história local para os estudantes do 2º ano do Ensino Médio da Educação Básica, baseados nos Parâmetros Curriculares do Estado de Pernambuco, “*Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: a chegada de um novo sistema de transporte público no Recife (1867-1889)*”, permite ao leitor uma ampla visão das mudanças de hábitos e costumes que acompanharam a chegada da Maxambomba na Capital de Pernambuco, quando, apresentamos a Cidade, seus moradores, suas principais freguesias e a dificuldade em deslocar pessoas e mercadorias através dos primitivos modais de transporte.

O Paradidático, formatado a partir de textos curtos, mapas, tabelas, gráficos e fotografias, propicia ao leitor a percepção, como sujeito social e construtor da história e do conhecimento, a participar da construção da sociedade, permitindo o posicionamento diante de acontecimentos da atualidade e de outros tempos históricos e espaços sociais; de compreender a importância das histórias individuais como partes integrantes de histórias coletivas; da construção de uma identidade pessoal e social na dimensão histórica, a partir do reconhecimento do papel do indivíduo nos processos históricos.

A compreensão do caráter histórico e social das ações dos sujeitos nas esferas públicas e privadas (Estado, famílias, casas, ruas e festas) no cotidiano urbano; de reconhecimento das semelhanças e diferenças sociais, políticas, econômicas e culturais nos modos de viver dos indivíduos e grupos sociais, que pertencem ao seu próprio tempo e espaço de vivência e entre estes e aqueles que viveram em outros tempos e lugares, sem classificá-los como desenvolvidos ou atrasados.

O Produto, propicia ainda aos leitores, a compreensão das permanências e mudanças ocorridas nos jeitos de viver, conviver e trabalhar de grupos sociais de diferentes contextos e tempos históricos na Capital de Pernambuco; de compreender processos históricos que desencadearam mudanças e permanências em manifestações culturais de diferentes grupos da atualidade e, também, de outros tempos e espaços sociais; de reconhecer os deslocamentos populacionais em diferentes tempos históricos como práticas sociais que desencadearam transformações, encontros e desencontros entre diferentes culturas.

A identificação, a coleta, a seleção e preservação, dentre as fontes históricas, das formas de registro da memória importantes para a escrita da história: fontes escritas, imagéticas e materiais; de coletar, selecionar e preservar diferentes fontes históricas acerca dos temas estudados; de interpretar e analisar informações históricas em fontes escritas; de registrar conhecimentos históricos sobre os temas em estudo, por meio de diferentes meios e linguagens, através de imagens e textos integrantes da Obra.

A relevância do conhecimento de fatos históricos locais, regionais, nacionais e mundiais, ao longo do século XIX, para melhor compreender a história de Pernambuco; identificar a procedência geográfica e cultural das pessoas que formaram a população de Pernambuco ao longo do Oitocentos, quanto à nacionalidade, etnia, língua, religião e costumes, contextualizando seus deslocamentos e confrontos culturais e etnicorraciais, em diversos momentos históricos; identificar deslocamentos populacionais no passado e no presente, as migrações regionais e nacionais e compreender as razões dos movimentos em território pernambucano e em outras regiões.

O reconhecimento das formas de deslocamento e as origens das populações africanas para Pernambuco, as condições de vida e trabalho dos africanos escravizados e as resistências, que apresentaram; identificar e compreender as causalidades das mudanças e permanências, ao longo do tempo, vivenciadas por diferentes povos nos arredores do Recife, como os ribeirinhos, pescadores, indígenas, acampados e pelos diferentes grupos do meio urbano local, ao longo do tempo: engenheiros, técnicos, alfaiates, operários, entre outros.

Analisar as relações de poder estabelecidas entre certos grupos sociais, políticos, econômicos e culturais da Capital de Pernambuco ao longo do Oitocentos; de reconhecer mudanças e permanências nas manifestações culturais e nas formas de produção e organização do trabalho de diferentes grupos urbanos e rurais, e sua relação com acontecimentos nacionais.

A reflexão sobre a importância dada a determinados personagens históricos, que ocupam lugar mais destacado nos registros oficiais; a compreensão das instituições sociais, políticas, econômicas, culturais e religiosas como criações das ações humanas, resultantes de práticas, conflitos e movimentos sociais desencadeados em diferentes contextos históricos.

Posicionar-se criticamente sobre os processos de transformações sociais, econômicas, políticas e culturais, no contexto das sociedades locais, identificando e comparando referenciais alternativos, que visem a erradicar formas de exclusão social em nível local, regional, nacional e mundial; elaborar hipóteses e argumentos a respeito de temas e problematizações históricas através da leitura, interpretação e cruzamento de duas ou mais fontes; a identificação, compreensão e análise da autoria e dos vínculos sociais, econômicos políticos e culturais de quem fala, por meio de uma determinada fonte histórica.

Formar opinião sobre um acontecimento histórico ou representação histórica apresentados nas fontes históricas; compreender o trabalho de múltiplos sujeitos históricos como elemento primordial nas transformações históricas; compreender o processo de urbanização como parte das transformações nas formas de organização social do trabalho, em diferentes tempos históricos e espaços sociais; analisar as relações de igualdade e desigualdade social específicas de cada forma de organização social do trabalho, destacando a escravidão de negros africanos no Brasil e o trabalho assalariado; de analisar diferentes formas de extrair, produzir e transportar alimentos e outros produtos em Pernambuco.

Associar os fatos e experiências do cotidiano e do presente imediato com contextos sociais, econômicos, culturais e políticos mais amplos; observar mudanças e permanências ocorridas ao longo do tempo nos costumes, hábitos, valores, modos de viver, conviver e trabalhar característicos dos diferentes grupos, que constituem uma localidade; compreender e analisar os processos históricos que desencadearam a formação e transformação de organizações sociais, projetos e práticas sociais e culturais existentes no presente.

Observar semelhanças e diferenças entre a localidade e coletividades de outros tempos e outros espaços, nos seus aspectos sociais, econômicos, tecnológicos, políticos, administrativos e culturais; reconhecer o trabalho humano como responsável pelas transformações tecnológicas e pelas modificações que elas geram, no modo de vida das populações e nas relações de produção; compreender as dimensões econômicas, sociais, políticas, culturais e tecnológicas da Revolução Industrial, os processos de industrialização ocorridos em várias regiões do mundo.

Analisar os processos de industrialização e urbanização, ocorridos em diferentes regiões do Brasil, a partir do século XIX e as transformações sociais, trabalhistas e culturais, deles decorrentes; situar e compreender diversos movimentos culturais e suas variadas dimensões e produções – linguagens, religiões, ciências, tecnologias e outras manifestações culturais – nos contextos históricos de sua constituição e significação; analisar os impactos de diversos movimentos culturais e de suas produções no pensamento contemporâneo.

Contextualizar e analisar os deslocamentos de outros grupos de imigrantes, principalmente europeus e asiáticos, no século XIX, seu modo de vida, sua cultura e sua inserção nas atividades econômicas; identificar e compreender as causalidades das mudanças e permanências vivenciadas pelos diferentes grupos do meio urbano de Pernambuco, ao longo do tempo; conhecer o processo de formação e transformação da configuração territorial e administrativa de Pernambuco.

A identificação, a coleta, a seleção e preservação, dentre as fontes históricas, das formas de registro da memória importantes para a escrita da história: fontes escritas, imagéticas e materiais; de coletar, selecionar e preservar diferentes fontes históricas acerca dos temas estudados; de interpretar e analisar informações históricas em fontes escritas; de registrar conhecimentos históricos sobre os temas em estudo, por meio de diferentes meios e linguagens, através de imagens e textos integrantes da Obra.

O respeito e a valorização da cultura pernambucana, nas suas diversas manifestações, assegurando e fortalecendo a pluralidade cultural; a compreensão das mudanças e permanências nas formas de produção e organização social do trabalho, em diferentes períodos da história de Pernambuco e sua relação com acontecimentos nacionais e mundiais; associar os fatos e experiências do cotidiano e do presente imediato com contextos sociais, econômicos, culturais e políticos mais amplos; observar mudanças e permanências ocorridas ao longo do tempo nos costumes, hábitos, valores, modos de viver, conviver e trabalhar característicos dos diferentes grupos, que constituem uma localidade.

Observar semelhanças e diferenças entre a localidade e coletividades de outros tempos e outros espaços, nos seus aspectos sociais, econômicos, tecnológicos, políticos, administrativos e culturais; reconhecer o trabalho humano como responsável pelas transformações tecnológicas e pelas modificações que elas geram, no modo de vida das populações; compreender as dimensões econômicas, sociais, políticas, culturais e tecnológicas da Revolução Industrial, os processos de industrialização em várias regiões do mundo.

Analisar os processos de industrialização e urbanização, ocorridos em diferentes regiões do Brasil, a partir do século XIX e as transformações sociais, trabalhistas e culturais, deles decorrentes; situar e compreender diversos movimentos culturais e suas variadas dimensões e produções – linguagens, religiões, ciências, tecnologias e outras manifestações culturais – nos contextos históricos de sua constituição e significação; analisar os impactos de diversos movimentos culturais e de suas produções no pensamento contemporâneo.

Utilizar os conhecimentos históricos para compreender e valorizar os fundamentos da cidadania, favorecendo uma atuação consciente do indivíduo na sociedade; associar os fatos e experiências do cotidiano e do presente imediato com contextos sociais, econômicos, culturais e políticos mais amplos.

4. APRESENTAÇÃO DO PRODUTO

“*Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889)*”, com 81 páginas, divididas em quatro capítulos, pode ser utilizado, como um recurso didático adicional, por professores, estudantes do 2º ano do Ensino Médio da Educação Básica das Redes de Ensino Pública e Privada e pessoas interessadas em conhecer o cotidiano recifense do Oitocentos, acompanhando as transformações sociais, culturais e econômicas resultantes da implantação da primeira ferrovia urbana da América Latina.

O conteúdo do Paradidático foi escrito utilizando o formato PDF (Portable Document Format), mantendo a estrutura, onde seja aberto, com garantia de visualização constante, independentemente do aplicativo ou do sistema operacional. Contendo textos, gráficos, tabelas e imagens, mantém a qualidade original, com um tamanho de arquivo que ocupa menos espaço de armazenamento.

O layout e a qualidade da impressão são determinantes para que o público alvo se interesse pela leitura do Paradidático. Nesse sentido, solecionamos as imagens integrantes do material, que compoem as páginas do Produto, o estilo de diagramação, as tabelas e gráficos, a divisão dos capítulos, os boxes, destacando o conteúdo das folhas, capa e contracapa.

O uso de imagens auxilia no entendimento e interpretação da história das ferrovias urbanas, da vivência ao longo do Oitocentos, de sua implantação mundo afora, apresentando, detalhes que nos permitem interpretar o cotidiano da cidade com seus desafios no ir-e-vir de pessoas, cargas e mercadorias. Imagens não são simples reflexos de lugares ou épocas, mas extensões de realidades específicas, favorecendo um aprendizado interativo e prazeroso, possibilitando o posicionamento crítico mediante os acontecimentos da sociedade local.

Os mapas, com linhas imaginárias, abordam aspectos físicos, históricos e econômicos de Pernambuco ao longo do período pesquisado: a planta do Recife e seus arrabaldes de 1870, permite uma visualização da expansão urbana a partir das principais freguesias em direção aos subúrbios; as linhas ferroviárias em Pernambuco no final do século XIX, permitindo conhecer a disposição das ferrovias.

As tabelas e gráficos, essenciais à análise e interpretação de dados, permitem que o leitor reconheça os dados apresentados no Produto e chegue a uma rápida conclusão. Diariamente observamos tabelas e gráficos nos mais variados veículos de comunicação, associadas a assuntos diversos da nossa rotina diária. A sua importância está ligada, principalmente à absorção e conhecimento dos dados por parte do leitor e às diversas maneiras de ilustrar e resumir as informações apresentadas.

Os boxes, amplamente utilizados no aprofundamento a discussão historiográfica acerca das transformações nos hábitos e costumes com a chegada dos modernos equipamentos de transporte público no Oitocentos. As pessoas necessitavam ir e vir com segurança e rapidez para as atividades diárias ou eventos de lazer, divertimento e entretenimentos em uma cidade em que o tempo parecia não passar. A necessidade de se deslocar, a pé enxuto, ensejou o aparecimento dos novos equipamentos de transportes, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias, para suprir a limitação nos acessos a diversos lugares.

Para a produção de “*Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: a chegada de um novo sistema de transporte público no Recife (1867-1889)*”, adotamos a fonte Times New Roman, corpo 12 pontos, entrelinha 1.0, espaçamento de 6mm entre parágrafos, margens espaçadas de 2 cm, com páginas enumeradas. O título foi digitado em letra maiúscula, negrito e centralizado. Citações diretas longas em fonte 12, com recuo de 4 cm da margem. Títulos de figuras, gráficos e tabelas, em tamanho 12 pontos. Todas as sessões devidamente numeradas.

Idealizamos o livro despertando sensações nos leitores, através do toque de suas páginas, da facilidade de leitura de seu texto e da beleza de suas ilustrações. As referências são apresentadas em ordem alfabética e de acordo com a norma da ABNT - NBR 6023/2002, com o título das obras em negrito e uma linha entre uma referência e outra.

Na capa e contracapa do Paradidático, apresentamos as imagens da Maxambomba circulando pelas vias do Recife, detalhando as representações do novo sistema de transporte público, implantado para melhor atender os usuários, que investiam diariamente nas viagens entre o Largo do Capim e Apipucos.

O Produto, voltado para alunos da Educação Básica, contempla processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, nos grupos de convivência, nas instituições de Ensino e Pesquisa, nos movimentos sociais, nas organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais, se apresenta distribuído em quatro capítulos:

O primeiro capítulo, “*Uma cidade em busca da Modernidade, melhorias no espaço público urbano e os espaços públicos e privados de sociabilidade das elites recifenses*”, trata do Recife ao longo do Oitocentos, quando assumindo a hegemonia econômica da Província, almejava uma postura moderna, nos moldes das principais cidades da Europa Ocidental. Apresentamos o box “*O refinamento é a palavra de ordem*”, ratificando a importância dos novos modos de comportamento para a população recifense, que influenciada por membros das elites letradas, tentava copiar novos modos de falar, se vestir...

Apresentamos as imagens do Cais do Porto da Cidade, com considerável movimento de embarcações na segunda metade do século XIX, quase sempre repleto de pessoas à espera de navios que chegavam com as novidades do Rio de Janeiro e do mercado europeu: o movimento do Porto, por onde circulam as riquezas de Pernambuco e aportavam novas obras literárias, ideias e pensamentos educativos, instrutivos e influenciadores das elites letradas.

No tópico “*As melhorias no espaço público urbano*”, inserimos as imagens da Praça Conde d’Eu, do Mercado de São José e do Bairro do Recife, representando as melhorias nas construções na Cidade. A abertura e ordenamento de novas ruas e estradas, que aos poucos cederam espaço ao moderno sistema de transporte de passageiros, essenciais ao desenvolvimento urbano.

“*Os espaços públicos e privados de sociabilidade das elites recifenses*”, vieram acompanhados de imagens dos pastoris, que recebiam multidões vindas de diversas partes do Recife, para assistir as animadíssimas apresentações realizadas nas noites de sábado, contando com as presenças das belas e sedutoras pastoras.

Além do pastoril, outras diversões públicas seduziam as elites urbanas recifenses: as noites das glamorosas apresentações no Teatro Santa Isabel, voltadas às cantatas e recitais, seria o local idealizado ao ensinamento de novos e modernos comportamentos, em voga nos países desenvolvidos da Europa Industrial. Os bailes de máscaras nos salões onde as famílias abastadas divertiam-se atirando confetes, serpentinas e lança-perfumes, o *Entrudo civilizado*.

As festas religiosas, representadas pelas missas e procissões, reuniam inúmeros fiéis, quando para muitas mulheres, representava uma oportunidade de sair de suas casas e socializar. Os encontros nas residências das famílias ilustres, onde o piano se destacava como instrumento representativo de modernidade nas freguesias mais importantes da cidade. “Os pianos ganhando espaços entre as elites recifenses”.

Apresentamos a insatisfação dos recifenses pelos precários serviços de transporte público, quando as pessoas se deslocavam em canoas acompanhadas dos conhecidos “tigres”, abarrotados de excrementos. A condução dos primitivos serviços públicos, através da Repartição de Obras Públicas. Investigamos determinados aspectos da cidade portuária, enfocando as atividades desenvolvidas, os espaços urbanos e o estado precário das estradas.

Abordamos os aspectos de uma cidade em busca da modernidade, o cotidiano dos moradores, a mudança de hábitos e costumes do grupo dominante em busca de um comportamento semelhante ao dos povos civilizados da Europa Industrial. A expansão urbana com o surgimento dos emergentes arrabaldes e a necessidade de implantar um moderno sistema de transporte seguro, rápido e econômico, capaz de levar os usuários aos momentos de sociabilidade. A influência e a contribuição dos viajantes europeus na construção da história do Recife, nos projetos de modernização da cidade, com a construção e melhorias de edificações, pontes, praças e jardins que propiciaram aspectos modernos ao Recife.

No segundo capítulo, “*O surgimento das ferrovias nos quatro cantos do mundo, a implantação das primeiras ferrovias no Brasil e os investimentos e os resultados da implementação da locomotiva a vapor no Recife*”, referenciam à introdução dos trens a vapor na capital de Pernambuco, sendo apresentado um breve histórico do sistema de transporte público em meados do século XIX, onde a população mais abastada dispunha de carruagens, charretes, palanquins, cadeiras de arruá e canoas para seu deslocamento, ao passo que as camadas menos favorecidas se deslocavam a pé e eventualmente no lombo de um mular.

As viagens nas canoas e jangadas, transportando pessoas, mercadorias, água potável, materiais de construção e excrementos, despejados no mar. O glamour das viagens nas carruagens e ônibus, raros e acessíveis apenas a uma pequena parcela da elite local. A chegada da Maxambomba, uma inovação trazida pelo progresso que possibilitaria as pessoas a chegar ao seu destino a pé enxuto. Adentrarmos em nosso objeto de estudo, a partir do 1863, período de assinatura da concessão entre o governo Provincial e a Companhia Ferroviária inglesa Brazilian Street Railway Company Limited, até sua implantação em 1867, estendendo a Pesquisa até o final do Império.

Registramos as formalidades legais envolvidas no processo de afirmação da Brazilian Street, o primeiro contrato, os relatórios, a composição da primeira diretoria, as especificações dos equipamentos ferroviários, o desempenho do tráfego, as despesas e receitas operacionais, os trajetos das linhas, os horários das viagens, o valor cobrado pelas passagens de primeira e segunda classe e a relação com os passageiros.

Dados relativos ao trajeto percorrido pela Maxambomba, o seu desempenho, o surgimento da concorrência por via terrestre, as situações de conflitos envolvendo ferrovia, governo e usuários. A preocupação com o comportamento de pedestres que não utilizavam as calçadas, se arriscando a acidentes no dia-a-dia.

Acompanhamos a introdução das primeiras ferrovias no Brasil, apresentando imagens da locomotiva a vapor Baroneza, da Estrada de Ferro Mauá, chegando a Pernambuco com a introdução da Ferrovia Recife-São Francisco, construída para interligar a Capital, para escoamento da produção agrícola das localidades próximas ao Rio São Francisco. Adiante, adentramos na implantação da Maxambomba no Recife, abordando “*a euforia da inauguração dos trilhos urbanos*”, contando com a imagem da primeira locomotiva a vapor a circular pelos emergentes subúrbios da capital de Pernambuco.

“A expansão ferroviária mundo afora”, acompanha o gráfico que apresenta a expansão da malha ferroviária nos continentes Europeu, Americano, Asiático, Africano e Oceânico e na Rússia, Estados Unidos e China, a partir da década de 1830: um demonstrativo do crescimento exponencial das vias férreas entre as décadas de 1840 e 1920.

Nos capítulos seguintes, ratificamos a importância dos destaques: “*A expansão ferroviária mundo afora*”; “*A primeira tentativa para implantar os trens a vapor*”; “*As dificuldades para a construção das ferrovias locais*”; “*A euforia da inauguração dos trilhos urbanos*”; “*Preço mais em conta e bom atendimento*”; “*Movimento intenso das Maxambombas no verão recifense*”; “*O reconhecimento da importância do trem a vapor para o Recife*”; “*A importância dos rios para a formação dos arrabaldes*”; “*A onerosidade dos meios de transporte*”; “*A presença da Maxambomba nos arrabaldes recifenses*”; “*A valorização de imóveis de arrabaldes anunciados na imprensa*”.

No tópico “*Preço mais em conta e bom atendimento*”, apresentamos tabelas, contendo os valores das passagens na primeira e segunda classe da Linha Principal e da Linha Recife-Caxangá, pelo Ramal dos Aflitos, vigentes em 1º de abril de 1869 e 27 de dezembro de 1871. Na primeira classe, o percurso a partir da Estação da Rua Formosa até a estação Manguinhos, custava duzentos réis; caso o passageiro desejasse se deslocar até a estação Jaqueira, o valor da passagem seria de quatrocentos réis; até a estação Caldeireiro, esse valor seria de seiscentos réis e até a paragem final, em Apipucos, o valor do ticket era de oitocentos réis.

Conhecemos os horários de funcionamento da Linha Recife –Apipucos, no tópico “*A disponibilidade de horários da Maxambomba*”, quando apresentamos as tabelas com os horários de operação dos trens dos turnos da manhã e tarde, no sentido Recife-Arrabalde e Arrabalde-Recife, incluindo os horários dos trens de cargas e mercadorias.

O terceiro capítulo, “*O ingresso das elites recifenses nos emergentes arrabaldes, a Maxambomba cruzando os emergentes arrabaldes e a concorrência dos bondes de burros*”, contextualiza a cidade coma estrada de ferro que faz a ligação do centro aos antigos engenhos de açúcar situados nos arredores urbanos. Com seu tradicional movimento, o trem a vapor valorizava as localidades por onde passava e as construções já existentes. Mostraremos a sua importância para o Recife, possibilitando o acesso dos usuários a momentos de sociabilidade.

Na análise da história social da cidade, consideramos o espaço público sob duas dimensões: o de espaço físico, dimensional, obra do trabalho humano: as ruas e edificações e o de espaço sociológico, vivenciado nas ruas, praças e locais onde as pessoas se encontravam. Estabelecemos conexões relativas à estrada de ferro e suas implicações na expansão da urbe, no tocante às atividades sociais e seus desdobramentos. Os novos ramais da Brazilian Street Company Limited, atendendo novas localidades. A chegada dos Bondes de Burros em 1871, acirrando concorrência no transporte público ferroviário local.

Adiante é feito o detalhamento do ingresso das elites recifenses nos emergentes arrabaldes, ilustrando as belas e espaçosas residências, que acolhiam cotidianamente os antigos moradores das freguesias centrais, consideradas insalubres e propícias a proliferação de doenças. O centro da cidade, para muitos moradores, representava uma fonte de males, com um ar insalubre e fétido, ruas apertadas e desprovidas de calçamento, distribuição irregular de água potável e esgoto sem tratamento adequado, apresentando precárias condições sanitárias.

O arrabalde do Poço da Panela, “*Das virtudes e dos milagres da água numa volta do Capibaribe onde iam se encher as vasilhas e banhar os corpos.*” A paisagem, de características rurais, fascinava os visitantes das áreas centrais, pela presença abundante de verdes fitas dos canaviais, da abundância de água potável e pelo clima aprazível.

Entretanto o deslocamento dessas pessoas entre o centro do Recife e os subúrbios era dificultoso pelas precárias condições de trafegabilidade. A população quase sempre se deslocava a pé, através de carroças, carruagens ou no lombo de animais de monta em estradas com precário estado de conservação. O Recife carecia de um meio de transportar que atendesse as necessidades de seus moradores.

A introdução dos Bondes de Burros, como mais uma forma de deslocar os passageiros entre diversas localidades do Recife, noticiada com euforia: “*O trajeto fez-se em 25 minutos, muito regularmente, e com plena satisfação de todos quantos se interessam pelo futuro de empresas que, como essa, trazem uma verdadeira comodidade ao público e um sinal de progresso para a província.*”

No tópico “*A Brazilian Street apostando em novas modalidades de bilhetes*”, encontramos o gráfico que apresenta o número de passageiros transportados na ferrovia entre os anos de 1871 e 1887, especificando o número de usuários que se deslocaram utilizando os bilhetes ordinários, de ida e volta e por assinatura, totalizando sua vendagem.

Enquanto no ano de 1871, foram comercializados cerca de seiscentos e cinquenta mil bilhetes ordinários, essa marca beirou os setecentos mil bilhetes, dois anos após, ao passo que os bilhetes de ida e volta, quase sem nenhuma vendagem nos seus primeiros anos de operação da Maxambomba, atingiu a marca dos duzentos mil usuários dessa modalidade de passagem em 1879, provocando euforia dos investidores.

No tópico “*Movimento intenso das Maxambombas no verão recifense*”, apontamos novo gráfico representando o desempenho financeiro da ferrovia entre os anos de 1868 e 1869. Em janeiro de 1868, a Ferroviária apresentava lucro de vinte mil réis, reduzindo o resultado à metade em agosto daquele ano; em fevereiro de 1869, a Brazilian Street obteve lucro de vinte mil réis, valor incrementado para trinta e cinco mil réis em dezembro.

Na escrita do tópico “*A oscilação nas receitas e despesas da Concessionária*”, apresentamos, a tabela envolvendo as receitas, despesas e resultados da operação comercial da Ferrovia entre os anos de 1868 e 1888. Em 1868, foi noticiada apenas a receita da Concessionária de cento e setenta contos de réis; no ano de 1871, as receitas atingiram os duzentos e setenta contos de réis e as despesas cento e cinquenta contos, restando um lucro de cento e vinte contos de réis, gerando satisfação dos investidores.

O quarto capítulo, “*Incidentes nos caminhos do trem a vapor e os acidentes na visão da Concessionária*”, traz uma abordagem no dia-a-dia das Maxambombas, que operavam freneticamente das 05 às 21 horas, destinando apenas o horário das 10 às 13 horas para limpeza

e manutenção das máquinas. Os acidentes envolvendo os trens, provocando interrupções no sistema de transporte e por vezes mortos e feridos. O trabalho das oficinas para manter o complexo sistema ferroviário urbano em operação. As estações da ferrovia, muitas delas em precário estado de limpeza e conservação. Os novos ramais da Brazilian Street Railway Company Limited, atendendo novas localidades, até então pouco frequentadas.

Abordamos a trajetória das mudanças ocorridas no Recife, frutos da implementação de uma moderna estrada de ferro ligando a sede da província a algumas freguesias fora de portas. Apesar da evolução demonstrada pelo estabelecimento do trem a vapor, podemos ressaltar novas investidas de alguns usuários, que insatisfeitos com os atrasos nas viagens e a obrigatoriedade de pagamento das passagens, apedrejavam as composições.

A evolução do sistema ferroviário urbano está associada às demandas das elites locais e de interesses de investidores ingleses. Avaliar as vantagens e desvantagens da opção ferroviária no Recife e a obsolescência dos demais modais de transporte de passageiros e cargas, compreendendo a importância do novo sistema ferroviário urbano no contexto do fomento à economia provincial, quando o comércio das lojas centrais recebia inúmeros consumidores em busca das novidades chegadas de fora.

Na conclusão da Obra, apresentamos os Incidentes e Acidentes verificados no sistema ferroviário urbano, marcados pela insatisfação dos usuários pela obrigatoriedade ao pagamento de passagens, aos atrasos e quebras constantes das locomotivas.

Uma cidade em busca da Modernidade

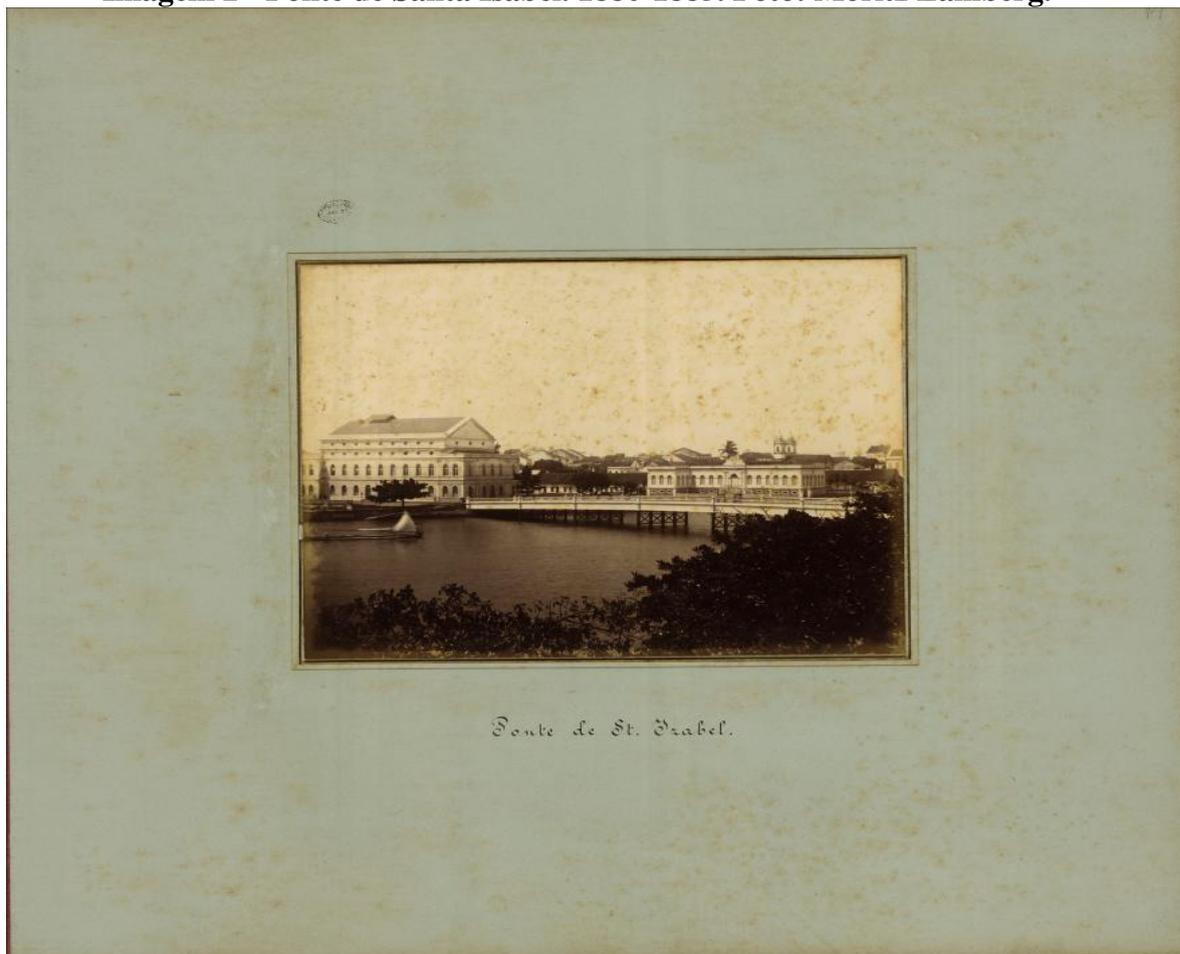
No decorrer do século XIX, a cidade vivenciava um choque entre os antigos e os novos hábitos, que aos poucos se consolidavam. As elites letradas defendiam uma nova rotina social apoiada no refinamento, enquanto os grupos menos favorecidos resistiam.

A principal barreira de distinção encontrava-se no campo financeiro, pois a chegada das ideias modernizadoras, vindas da Europa Industrial, acompanhadas da literatura, eram oferecidas a uma parcela restrita da sociedade com poder aquisitivo para obtê-las, provocando desconforto.

Aos poucos, esses pensamentos foram difundidos, dando margem a novos comportamentos: o cuidado na forma de falar e com a aparência, em voga quando os modernos costumes estrangeiros penetraram no cotidiano urbano, levando as elites letradas a inserir em sua vivência os bons costumes, normas comportamentais que funcionavam como barreira de admissão entre as esferas sociais, onde o desrespeito a essas regras, representaria uma falta grave, passível de isolamento do convívio nos círculos considerados civilizados.

Os grupos dominantes defendiam o propósito da materialização de certos elementos considerados essenciais para o desenvolvimento cultural: o acesso aos teatros, onde os bons costumes seriam cotidianamente propagados, propiciando a padronização das ações dos recifenses, através do refinamento dos costumes, nos moldes das normas sociais europeias, levando o Recife ao caminho do progresso.

Imagem 2 - Ponte de Santa Isabel. 1880-1885. Foto: Moritz Lamberg.



Fonte: Biblioteca Nacional.

As elites recifenses se inteiravam diariamente das novidades vindas da Europa Ocidental, alimentando, no ambiente urbano novas ideias e pensamentos, em consonância com a implantação de melhorias estruturais e modernizadoras. O contraste entre o antigo e o moderno integravam o estabelecimento de um novo sistema de transporte urbano de passageiros, abrindo um caminho sem retorno, em que o antigo perderia seu lugar para o novo modal de deslocamentos, confortável, rápido e seguro, representado pela Maxambomba.

As melhorias no espaço público urbano

As áreas centrais, concentrando a administração provincial e os comércios varejista e atacadista, apesar de sua importância, conviviam com edificações irregulares, ruas desalinhadas, desprovidas de calçamento, um sistema precário de fornecimento de água potável e tratamento de excrementos, coletas imprecisas de dados estatísticos e um incipiente sistema de transporte urbano.

Nas freguesias de São Frei Pedro Gonçalves, Antônio Vaz e Boa Vista, que contavam em 1856, com cerca de quarenta mil habitantes, a água dos poços se mostrava salobra, fazendo com que seus moradores saíssem em busca desse precioso líquido com melhor qualidade em Olinda e nos arrabaldes de Apipucos e Poço da Panela.⁵⁴

Imagem 3 - Praça Boa Vista. 1863. Desenhista Luis Schlappriz. Gravador Franz Carls.



Fonte: Brasiliana Iconográfica.

1064 x800

Em junho de 1838, foi assinado um contrato entre a Companhia do Beberibe e o Governo da Província, para dotar o Recife de um serviço de água encanada. Com um capital inicial de quatrocentos contos de reis, a Companhia implantou os serviços de captação de água do Açude do Prata, em Dois Irmãos, com uma adutora de dez quilômetros de extensão, canalização de trezentos milímetros e a distribuição de água por meio de chafarizes, situados na Praça da Boa Vista, na subida da Ponte da Boa Vista, no Pátio do Carmo e Rua da Soledade. Apesar da melhoria, o fornecimento de água potável se apresentava precário e oneroso, sendo de vinte reis o preço do balde de trinta litros da água.

A água de beber não era disponível em quantidade suficiente para todos. O volume fornecido pelos chafarizes nunca conseguiu satisfazer as necessidades de consumo de uma população crescente. No verão, o problema se agravava, formando-se filas compridas em torno dos chafarizes.⁵⁵

⁵⁴CARVALHO. Marcus. **De portas a dentro e de portas a fora: trabalho doméstico e escravidão no Recife, 1822-1850.** Afro-Ásia, Salvador – BA. vol. 1, n. 30, p. 41-78. 2003.

⁵⁵Saúde Pública 4, 30 de abril de 1878. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

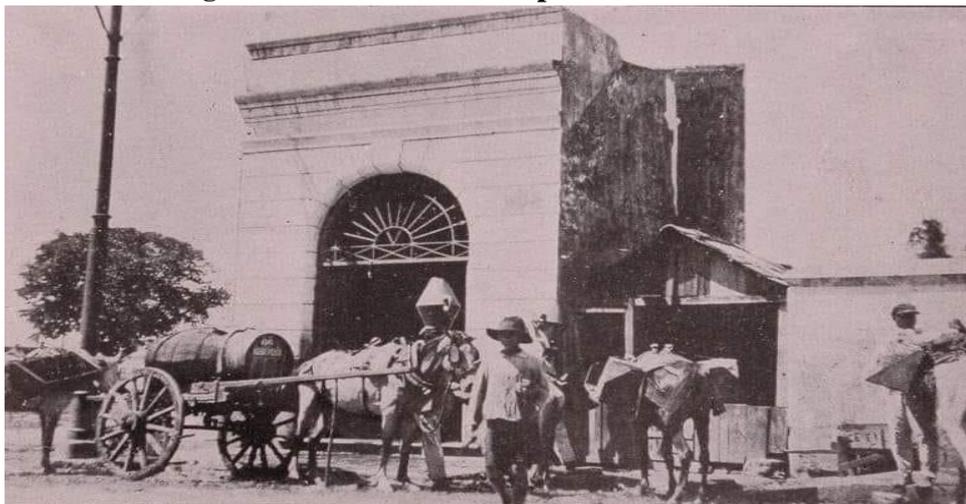
Imagem 4 - O açude do Prata foi escolhido por causa da qualidade de sua água, garantida pela localização da sua fonte, que fica protegida pela vegetação da mata de Dois Irmãos. Nas proximidades do açude há outro patrimônio histórico da área, o Chalé do Prata, um sobrado com uma arquitetura de influência inglesa.



Fonte: www.recifeantigamente.com.br

O médico sanitarista Lobo Moscoso observava que “nos meses de calor, não era raro encontrar de 30 a 40 pessoas nos chafarizes, a espera de encher um caneco d’água, vendidos de 500 a 600 reis em certos dias. Isso é uma calamidade.” A cada verão, voltava o drama, quando as pessoas penavam para conseguir água para suas necessidades básicas.⁵⁶

Imagem 5 - Chafariz da Companhia de Beberibe.



Fonte: Revista da Cidade n. 10, ed. 31 de julho de 1926.

⁵⁶Saúde Pública 4, 16 de abril de 1880. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

Imagem 6 - Aquarela pintada por Jean-Baptiste Debret. Escravos responsáveis pelo manejo de esgoto.



DEBRET, Jean-Baptiste
Máscara que se usa nos negros
1820-30
Aquarela, 18,7 x 12,5 cm
Museus Castro Maya, Rio de Janeiro

Fonte: Museus Castro Maya.

Não se admitia que uma cidade que almejava ser moderna, nos moldes das avançadas urbes europeias, continuasse utilizando essa forma primitiva de eliminar as matérias líquidas de dentro dos sobrados: através de tonéis, carregados por escravos, que despejavam seu conteúdo as margens do rio, numa operação que incluía o risco de ruptura na cabeça do cativo, proporcionando um humilhante banho público nas fezes senhoriais.⁵⁷

Imagem 7 - Gravura dos tigres lançados no mar.



Fonte: Semana Ilustrada. Biblioteca Nacional

⁵⁷MELLO, Virgínia Pernambucano de. **Água vai!: História do saneamento de Pernambuco – 1537 – 1837**, cap. 11. **O apurado perfume da municipalidade**; KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**, p. 32. HONORATO, Manoel da Costa. **Dicionário topográfico-estatístico e histórico**, p. 122.

Além dos problemas relacionados a oferta de água, o crescimento populacional, a eliminação da urina e fezes produzidos nas casas e comércios, a forma rudimentar com que o lixo da cidade era descartado e a deficiência no sistema de transporte urbano motivaram constantes reclamações das elites letradas, trazendo preocupação às autoridades locais.

Outro hábito comum na cidade: o despejo dos penicos cheios do alto dos sobrados, sem perdoar o caminhante que passava distraído pela rua, a qualquer hora do dia ou da noite. Os algozes ficavam à espreita por trás das janelas dos sobrados, esperando algum desafeto passar para “honrá-lo” com excrementos atirados pela janela. O governo Provincial permitia que a população desse fim aos excrementos produzidos, sendo lançados em espaços vazios, formando verdadeiros amontoados ou nos rios que recebiam enormes quantidades de dejetos.

Imagem 8 - Passeio Público.



Fonte: Semana Ilustrada. Biblioteca Nacional.

Cercando o Recife, as águas foram usadas de múltiplas formas pela população, assumindo a serventia pública de receber imundícies. As praias e pés de pontes eram usadas por aqueles que precisavam se aliviar nas situações de aperto, ferindo as aspirações de civilização. Nos sobrados não havia nenhuma área para esse fim, quando os banhos eram tomados com cuias e as fezes, armazenadas em barris fechados.⁵⁸

Na década de 1850, a Câmara designou espaços onde as pessoas pudessem descartar os resíduos, indicando praças e alagados desabitados para facilitar a vida das pessoas. A Câmara abriu privadas para uso público nas praias e terrenos baldios. Na ótica dos administradores, a praia seria o lugar ideal para o descarte dos dejetos urbanos, apesar da distância que a separava das residências.⁵⁹

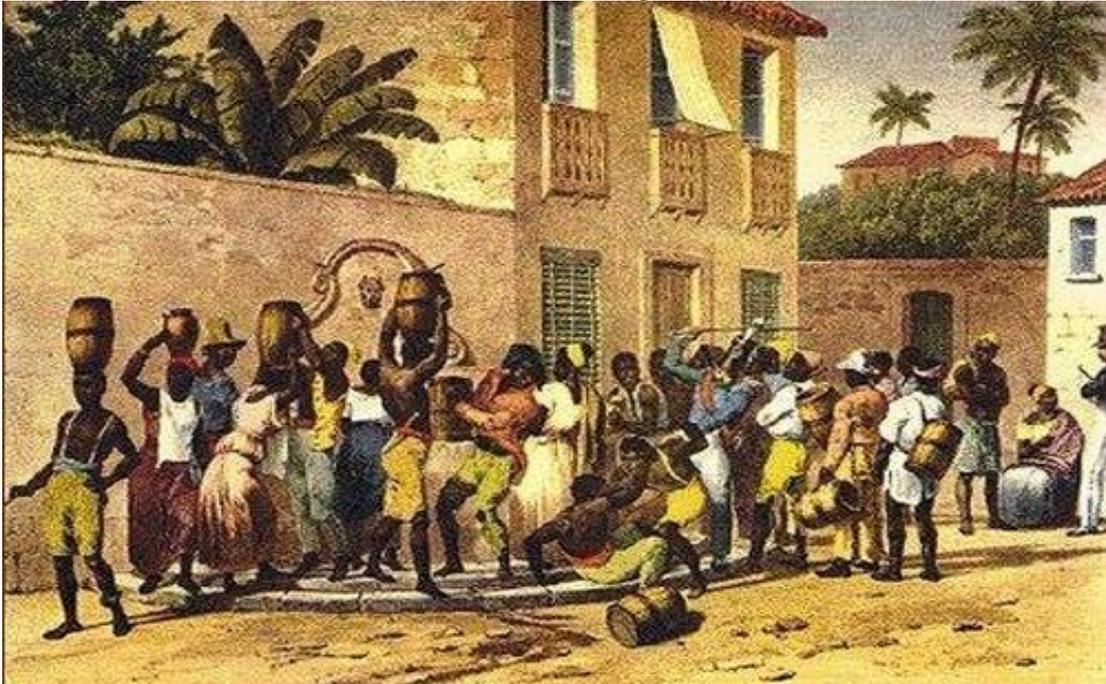
A Europa tratava com cuidado a questão do descarte de dejetos, mas encontrou muitas dificuldades para dizimar esse costume do seu cotidiano. No Recife, não foi diferente e

⁵⁸FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos: introdução à história da sociedade patriarcal do Brasil**, p. 196, 487 e passim.

⁵⁹Câmara Municipal 21, 16 de junho de 1843. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

a firma inglesa Draynage Company, pouco tempo após iniciar sua operação em 1868, já recebia queixas quanto a falta de água na tubulação que conduzia os excrementos até o ponto de descarte, quando eram formados gases nos canos e retornavam aos aparelhos, causando uma incômoda fedentina no interior dos sobrados. Os aparelhos de latrina da Draynage eram “pestilentos” e podiam até mesmo conduzir a morte instantânea.⁶⁰

Imagem 9 – Escravizados urbanos coletando água no Brasil da década de 1830.



Fonte: www.wordpress.com

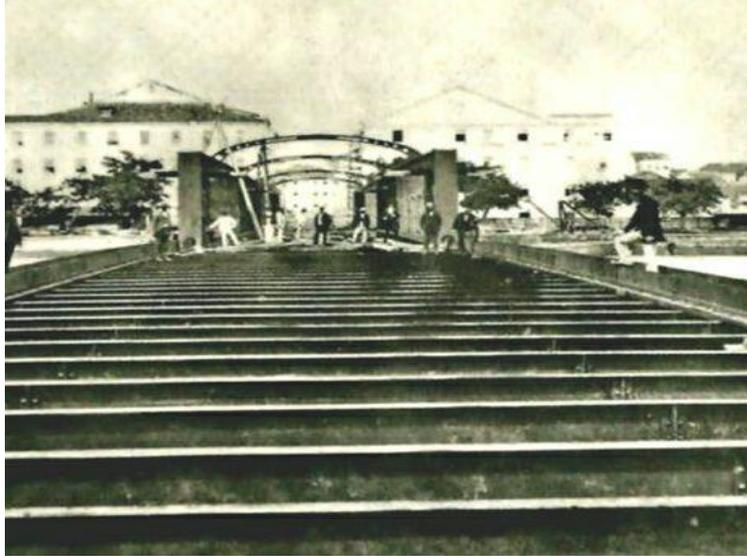
Mesmo convivendo com essa notória falta de infraestrutura, as freguesias de São Frei Pedro Gonçalves, Antônio Vaz e Boa Vista, recebiam muitos moradores vindos de áreas interioranas da província, em busca de oportunidades de trabalho. Esses indivíduos quase sempre eram negros e mulatos: libertos ou seus descendentes, que haviam permanecido no campo mesmo após a abolição, na condição de morador, diarista ou assalariado, até que as usinas os expulsassem de suas terras. Em 1872, os indivíduos de cor correspondiam a 55% da população total do Recife e a participação de estrangeiros em Pernambuco era muito pequena, correspondendo naquele ano a 1,6%.⁶¹

Com mão-de-obra à disposição, novas pontes de ferro substituíam as primitivas de madeira, com apoio na fundição localizada na Rua da Aurora, que possibilitava, em 1865, a reconstrução da nova ponte Sete de Setembro, ligando São Frei Pedro Gonçalves a Antônio Vaz. Uma década após, foi a vez da Ponte da Boa Vista, ligando Antônio Vaz à Boa Vista.

⁶⁰Saúde Pública 3, 5 de abril de 1873; Saúde Pública 4, 30 de abril de 1878. APEJE.

⁶¹Eisenberg, Peter. **Modernização sem mudanças: a indústria açucareira em Pernambuco: 1840-1910.** Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, p. 203 e 219. PERRUCCI, Gadiel. *A república das usinas.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978; LEVINE, Robert. *A velha usina: Pernambuco na federação brasileira: 1889-1937.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

Imagem 10 - Ponte da Boa Vista em construção, 1874.



Fonte: Cláudio Dubeux.

Nessas novas construções urbanas, um elemento presente como indício do progresso: o ferro, associado a grande revolução europeia, ajudava a construir uma nova fisionomia citadina. Dando sequência às melhorias urbanas, encontramos participação britânica em diversos serviços públicos e na construção dessas estruturas metálicas, fabricados em países europeus. A arquitetura do ferro foi vista como um sinal de modernidade e de progresso tecnológico. Além das pontes, os portões do Mercado Público da freguesia de São José, foram ricamente trabalhados em 1875, dando a construção um ar de nobreza e civilidade.

Imagem 11 - Conclusão do discurso inaugural do Mercado Público de São José, proferido pelo pró- presidente da Câmara Municipal do Recife, João Pedro das Neves. Diário de Pernambuco, 9 de setembro de 1875, edição 208, p. 1.

« Vou concluir, senhores, felicitando o município do Recife pela inauguração deste edifício, e pelo dia para esse fim escolhido.
« De hoje em diante o dia 7 de setembro, este dia glorioso para todos os brasileiros, porque comemora um grande acontecimento, que a história registra e o mundo inteiro applaude, será também o aniversário de um passo importante dado por esta provincia na carreira do progresso com a criação do nosso mercado publico, o primeiro sem duvida do Brasil. »

Fonte: Hemeroteca Digital.

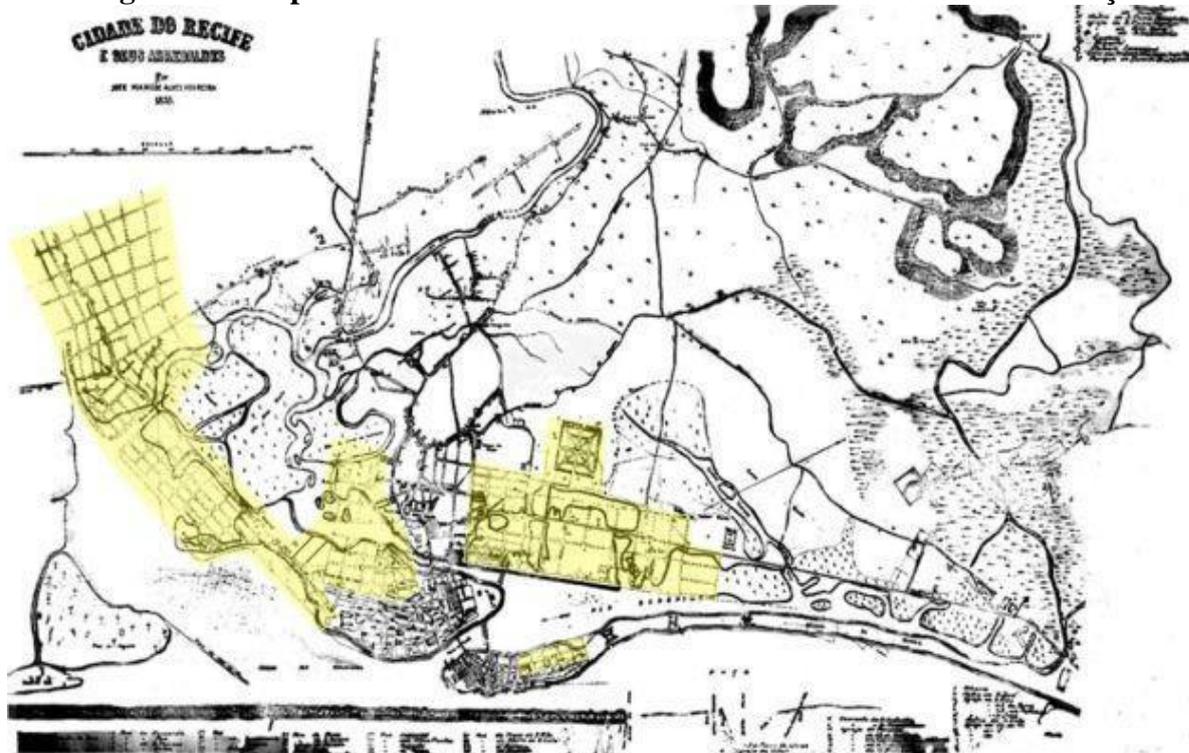
Imagem 12 – Mercado Público de São José. 1905. Photographia Tondella (1861-1921).



Fonte: Brasiliana Fotográfica

Em meados do século XIX, o Recife foi dividido em porções de acordo com os interesses dos partidos no poder, que fatiavam a cidade para distribuir porções de área com seus eleitores ou subtrair grandes áreas de uma freguesia em favor de outra, de conformidade com as conveniências que os acordos políticos traziam. Para apontar as localidades que seriam beneficiadas com melhorias estruturais, incluindo a abertura de novas estradas, o engenheiro José Mamede Alves Ferreira, diretor da Repartição das Obras Públicas (R.O.P.), traçou um mapa que indicava onde as intervenções urbanas seriam implantadas no Recife.

Imagem 13 - Mapa do Recife de 1855. Em amarelo as áreas de atuação.

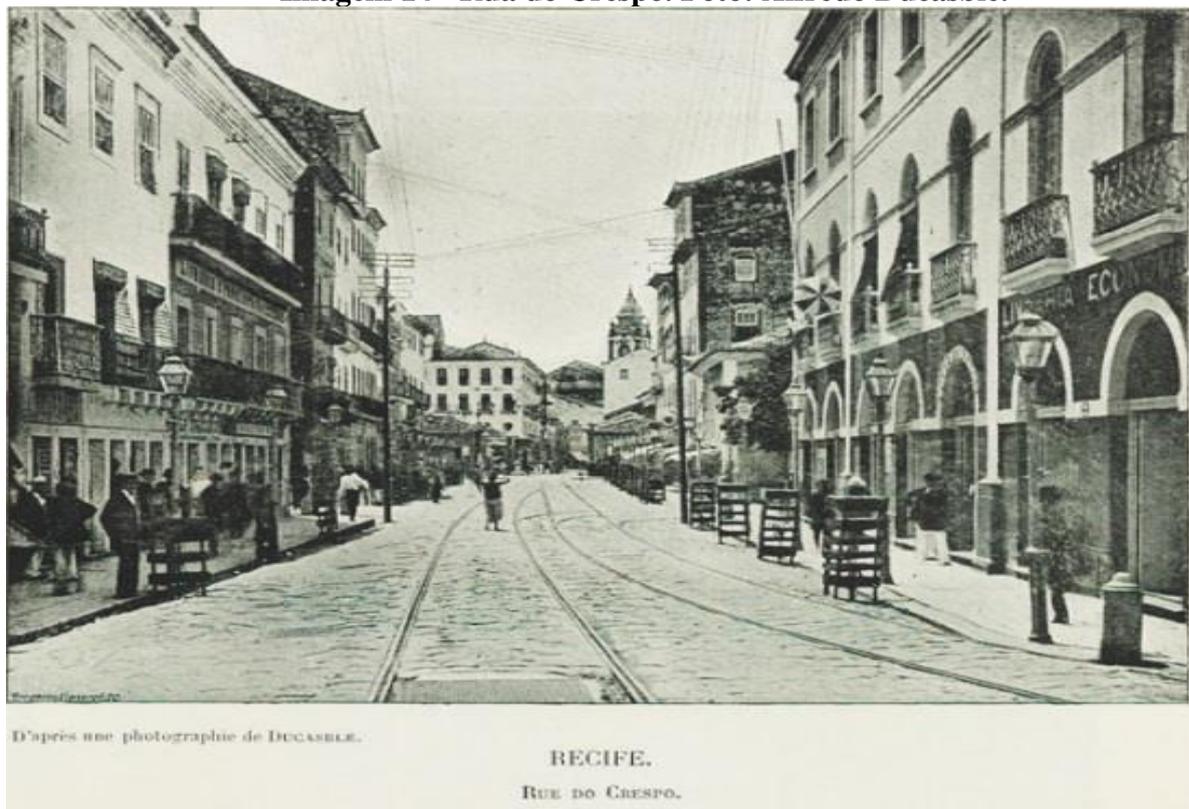


Fonte: José Mamede Ferreira. Em amarelo as áreas de atuação.

A primeira planta da cidade e dos seus arrabaldes promoveu o disciplinamento de novas construções, freando o movimento desordenado das edificações, impedindo que novas ruas fossem aleatoriamente abertas, sem que antes fosse elaborado um plano de arruamento. As novas vias de acesso deveriam possuir larguras definidas, divididas em quarteirões com medidas e limites mínimos para as dimensões dos lotes. Portas e janelas deveriam ser instaladas observando uma distância mínima entre as edificações e a rua: ações que objetivaram o melhoramento nos deslocamentos urbanos e dotação de aspectos modernos, com construções ordenadas, suficientemente separadas das ruas para evitar acidentes e demais incômodos da vida urbana. A renovação das vias e a organização de praças assumem um caráter de prioridade, quando foram efetivados diversos contratos para a realização de obras e a tentativa de atrair o setor privado a participar, admitindo certas ocupações públicas.⁶²

A administração Provincial providenciava melhorias no trânsito das áreas centrais: os carros somente poderiam circular sob licença da Câmara e identificados com numeração frontal e lateral, onde boleiros eram identificados e fiscalizados. Os cavalos que puxarem carros nas ruas estreitas e nas pontes, andarão a passo e a trote, não sendo permitida a carreira. Em 1854, a Câmara elaborou posturas que regulamentavam a circulação de animais na cidade, que não poderiam ser encontrados vagando nas ruas, sob pena de receber vacina letal; os bois e cabras eram levados a mesa dos internos do Hospital da Caridade, caso seus proprietários não se apresentassem para recebê-los de volta, após o pagamento de multa.⁶³

Imagem 14 - Rua do Crespo. Foto: Alfredo Ducasble.



Fonte: Brasiliana Fotográfica.

⁶²FREYRE, Gilberto, Op. Cit., p. 392.

⁶³Camara Municipal 34, Doc. 167, 3 de novembro de 1854. APEJE.

Com poucos recursos, o governo Provincial adotava parcerias com o setor privado: o Barão do Livramento, homem de imensa fortuna e benfeitor, quando em um grande flagelo no Recife, ofereceu dinheiro, medicamentos e a própria casa aos necessitados, hospedando em sua casa o Imperador, recebendo o título de visconde. Em 1863, viabilizou um contrato de grande vulto junto a administração pública para o calçamento das principais vias da cidade.⁶⁴

No orçamento da Província: Assembleia Provincial consumiu 4,7% na década de 1850, 4,4% na década de 1860, 4,3% na década de 1870 e 4,8% do total na década de 1880; Obras Públicas consumiram 42,7% na década de 1850, 23,8% na década de 1860, 28,5% na década de 1870 e 19,2% na década de 1880; na Segurança Pública usados 22,8% na década de 1850, 31,8% na década de 1860, 22,5% na década de 1870 e 22,1% na década de 1880; na Saúde Pública na década de 1850, 0,8% e nas décadas seguintes, esse percentual foi nulo.⁶⁵

Os espaços públicos e privados de sociabilidade das elites recifenses

Apesar das melhorias estruturais, a cidade carecia de um modal de transporte público que atendesse suas necessidades. As precárias condições que certos grupos citadinos se submetiam para participar da vida social local, justificam as razões da inquietude existente. Verificava-se que esses grupos interferiam nos momentos culturais ou de lazer, exercendo um desempenho significativo nas modificações sociais, pois buscavam o conagraçamento dos envolvidos e habitualmente, dadas as suas finalidades, tendiam a expandir as suas ideias, seus credos e suas atividades.⁶⁶

As elites letradas, fascinadas pelos ideais de modernidade, em voga nas principais freguesias da cidade, procuravam momentos de lazer, alegria, diversão, religiosidade e entretenimento. Daí a importância da melhoria do sistema de transporte público do Recife, capaz de levar as pessoas de modo rápido, seguro e acessível aos pastoris, ao teatro, ao carnaval, as missas, procissões, cafés e botequins que animavam o Recife e aliviavam as tensões sociais.

As maneiras com que as pessoas aproveitam seus momentos de lazer e diversão, apontam para a existência de tensões sociais. É preciso atentar a importância dos momentos de lazer para compreender o cotidiano da sociedade, em um cenário de insatisfação com seus governantes. O entretenimento é pensado como uma cultura vivenciada no tempo que as pessoas têm a sua disposição para conseguirem sobreviver.⁶⁷

⁶⁴ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 236.

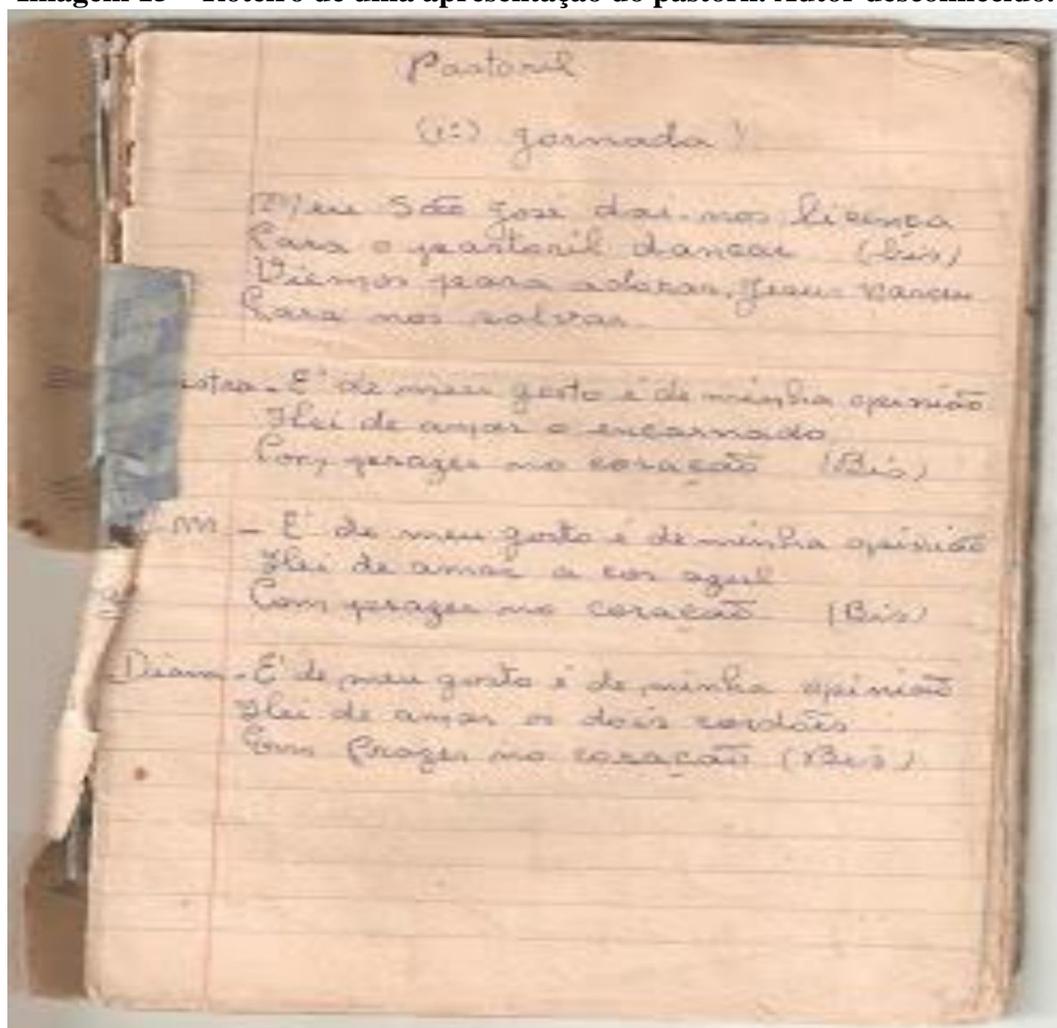
⁶⁵Relatório da Assembleia Provincial de Pernambuco no dia da abertura da sessão ordinária de 1857. Exmo. Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, Presidente da Província, p. 5.

⁶⁶ZANCHETI, Silvio. Op. cit. p. 147.

⁶⁷MARCELINO, Nelson Carvalho. **Algumas aproximações entre lazer e sociedade** in: Animador Sociocultural: Revista Iberoamericana v.1, n. 2, 2007.

Algumas opções de lazer e entretenimento na cidade, reuniam verdadeiras multidões nos dias de suas apresentações: os pastoris, com suas belas pastoras dos grupos azul e encarnado, que causavam um verdadeiro frisson nas noites de sábado; o movimento do comércio local, nas lojas, a saída para as compras, com seu vestuário quase sempre impecável; os namoros e traições, com seus amores proibidos; as danças; o movimento dos cafés e bares, onde se discutia política e os desmandos das autoridades provinciais; as festas de Carnaval, regadas a bebida e alegria, resultando muitas vezes em brigas entre desafetos. O surgimento do Teatro Santa Isabel, com sua imponência vista nos modernos teatros europeus. As missas e procissões, festas religiosas que ofereciam conforto espiritual aos fiéis: a Semana Santa e a Procissão dos Passos.

Imagem 15 – Roteiro de uma apresentação do pastoril. Autor desconhecido.



Boa-noite meus senhores todos/Boa-noite, senhoras também/Somos pastoras/Pastorinhas belas/ Que alegremente vamos a Belém - Sou a Mestra Do Cordão encarnado/O meu cordão eu sei dominar/ Eu peço palmas/ Peço fita e flores/ Oh! Meus senhores queiram me escutar Sou a contramestra do cordão azul/ O meu partido eu sei dominar/Com minhas danças/ Minhas cantorias/ Senhores todos/Queiram desculpar - A Diana, enquanto mediadora, cantava: Sou a Diana, não tenho partido/ O meu partido são os dois cordões,/Eu peço palmas,/Peço riso e flores/Ó meus senhores, sua proteção.

As noites de sábado do Recife, após o fechamento do comércio a retalho, recebiam os pastoris, em uma cidade carente de opções de lazer e entretenimento. O pastoril era um divertimento do gosto de gente nova e velha, pessoal fino e do pé no chão. De outubro a janeiro, havia sessões animadíssimas em vários subúrbios. As Maxambombas tinham o que fazer, despejando multidões às portas de barracões enfeitados de bandeiras e iluminados. Via-se de tudo por lá. Matronas e mocinhas em trajes leves, sem chapéus, vindas das redondezas. Senhores de aspecto severo ou manso, gostando de recordar os pastoris do seu tempo.

Desculpas para virem mirar as penas das pastoras de agora, Rapazes exibindo seus ternos novos, de flor no peito; mulatinhas de vestido de chita, falas dengosas, cabelos lustrosos de banha de jasmim; creoulas de gaforinhas sobrando dos chapéus desabados e de cacetes nas mãos; mulheres-damas conhecidas com suas longas capas de veludo acompanhadas de suas amas; oficiais da Guarda Nacional entufados com as fardas enquanto a festa transcorria.⁶⁸

Por ocasião das celebrações públicas, a sociedade representava a si mesma. Vários grupos sociais eram postos lado a lado, o que permitia vislumbrar as relações de força que estabeleciam entre si. A festa expunha a cidade e os grupos dominantes sabiam disso. Daí o empenho em implantar um modelo de festa carnavalesca, idealizado pelas elites urbanas e inspirada nos monumentais festejos realizados na Europa Ocidental. O Carnaval deveria converter-se num belo espetáculo, produzido pelas pessoas de maior poder aquisitivo, para ser contemplado e aplaudido por todos.

Entretanto, o Carnaval promovido pelas elites dominantes não obteve êxito no Recife, à exceção dos bailes de máscaras nos salões onde as famílias abastadas divertiam-se atirando confetes, serpentinas e lança-perfumes, um brinquedo denominado de *Entrudo civilizado*. Nos segmentos urbanos, os escravos fizeram intenso uso dos espaços públicos das vilas e cidades brasileiras, no que diferiram das elites patriarcais. Local de trabalho, aonde se ia pela obrigação do ganho diário, ruas, largos das feiras, chafarizes e beiras de cais constituíam áreas em que se movia uma rede de sociabilidade e de lazer. A festa, vista como um momento de lazer e entretenimento das pessoas, integra o cotidiano.⁶⁹

Como festa de rua, o carnaval urbano das críticas e das máscaras se mostrava exigente. Para utilizar o florete da verve, era necessário ter pleno domínio sobre a gramática e estar bem informado sobre os acontecimentos da realidade. Pré-requisitos que excluía a imensa maioria da população, composta por pobres e analfabetos a quem a elite destinava o lugar de humilde espectador do espetáculo por ela produzido. A polícia deve tomar providências enérgicas contra essa mascarada imbecil de casaca de estopa, máscara de meia, chocalho à cintura e chicote na destra! / Qualquer desses vivos e ambulantes atentados a nossa civilização, seja trancafiado no fundo escuro do *xilindró* por uma semana até!⁷⁰

A cidade pode ser vista não apenas como um espaço de convivência entre pessoas ou um simples suporte onde se promovam relações sociais. Mas, sim, de um espaço onde se estende, a partir da ação dos indivíduos, o lugar, aquela configuração que assegura, ao mesmo

⁶⁸SETTE, Mário. **Maxambombas e Maracatus**. 4ª ed. Fundação de Cultura da Cidade do Recife. 1981, p. 18-9.

⁶⁹GUARINELO, Norberto Luiz. **História Científica, História Contemporânea e História Cotidiana**. *Revista Brasileira de História*. São Paulo v. 24, nº 48. 2004, p. 13-38.

⁷⁰GALVÃO, Olympio. **O Carnaval próximo**. *Jornal do Recife*, 11 fev. 1900, p. 1.

Esse ato solene dramaticamente realizado pelos homens em um percurso sagrado, encenando no espaço público momentos da história sagrada, como o encontro de Jesus com sua mãe, os passos de Jesus Sacrificado e a via-sacra. A relação entre homem e o divino são mantidas pela religião, pela fé, da crença das pessoas, que se estabelece acima do homem, mas que o inclui e coloca sua existência de um sentido e lhe permitir inserir-se em um cosmo sagrado, contraposto ao caos.⁷⁴

O percurso das procissões era determinado previamente pelas irmandades, obedecendo critérios de distâncias e em áreas próximas as freguesias dessas irmandades para facilitar o acesso dos fiéis. Anúncios de jornal se destacavam:

“Deseja-se alugar uma casa, para pequena família, no Bairro de Santo Antônio e que seja em rua onde passem as procissões da Quaresma, dando-se até 12\$000.”⁷⁵

As varandas das casas eram ornamentadas com tapetes e luminárias. As ruas eram limpas e iluminadas. O fiscal da freguesia intimava os moradores a limpar as testadas das casas e para que varressem as ruas por onde as procissões passassem, sob pena de multa.⁷⁶

Nos dias de procissão, as ruas da cidade recebiam grande número de pessoas oriundas dos arrabaldes, conforme observado por um cronista local: “Ao passo que uns conduzem fardos a pé para a casa de amigos, em cujas ruas tinha de passar a procissão, outros iam em bonitos palanquins ou cadeirinhas, em cujo bojo, viam-se as senhoras do alto funcionário público, do comerciante dinheiroso, carregadas por africanos boçais e que se dirigiam ao mesmo fim: assistir a procissão.”⁷⁷

As irmandades religiosas procuravam demonstrar sua força e prestígio nessas festividades, quando agrupavam grande número de irmãos. A pompa exibida nas cerimônias, associada ao patrimônio reunido pelas rendas simbolizavam o prestígio das irmandades, num contexto de competição entre elas, agregando colaboradores e fiéis para infundir pompa e brilhantismo às procissões: sua competência lúdica.⁷⁸

O comparecimento em massa de devotos as missas e procissões era importante para aumentar as rendas da igreja. O bispo, procurava costumeiramente o presidente da Província para que fosse designado um batalhão de guarda de honra do Exército ou da Guarda Nacional, para dar maior pompa as solenidades, quando se viam as ruas “com bandeira e música” para acompanhar as procissões.

⁷⁴BERGER, Peter L. **O dossel sagrado: elementos para uma teoria sociológica da religião.** p. 19-39.

⁷⁵DIÁRIO de Pernambuco, 2 de janeiro de 1840. Apud QUINTAS, Amaro. **Notícias e anúncios de jornal**, p. 19; GAMA, Miguel do Sacramento Lopes. **O Carapuço**, 25 de agosto de 1838.

⁷⁶SETTE, Mário. **Barcas de vapor: cenas do passado brasileiro**, p. 223.

⁷⁷COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**, v. 5, p. 314.

⁷⁸REIS, Joao José. **A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular**, p. 68.

● surgimento das ferrovias nos quatro cantos do mundo

Em um contexto histórico de transformações nos métodos produtivos, na primeira metade do século XIX, surgem as primeiras máquinas a vapor, em território europeu. Liderada pela Inglaterra, a implantação das vias férreas fortaleceu economias, diminuiu distâncias e gerou novas fontes de riqueza.

O engenheiro inglês Richard Trevithick construiu em 1804, a primeira locomotiva, composta de cinco vagões, que se deslocava sobre trilhos de ferro fundido, transportando, num percurso de quinze quilômetros, uma carga de minérios e setenta homens. O avanço científico e o capital circulante possibilitaram a implantação e expansão dos primeiros trilhos, que gradativamente, se espalhavam pelo mundo, simbolizando a industrialização e aumento de capitais. Inicialmente, a ferrovia esteve diretamente ligada ao transporte de minérios, para remover o carvão das minas e levá-lo às fundições.⁷⁹

Por sua pesada estrutura, não houve sua indicação para fins comerciais, o que somente foi possível em 15 de setembro de 1830, com o surgimento da primeira linha de transporte de passageiros entre as cidades de Liverpool e Manchester. Para a inauguração dessa linha, compareceram cerca de quatrocentas mil pessoas, as quais assistiram ao espetáculo da viagem inaugural. “As impressões que teve [...] sugerem a força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro”⁸⁰

A partir de então, o transporte ferroviário se expandiu para o resto do continente europeu e posteriormente para o mundo. Em 1832, chegou à França; entre 1835 e 1839, os trilhos alcançaram a Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Rússia. Na década seguinte atingiram a Dinamarca, a Espanha e a Suíça. O mundo parece ter ficado perplexo desde a inauguração dos primeiros caminhos de ferro, no início do século XIX. “As pessoas reagem com uma mistura de vários sentimentos, como indignação, espanto e encantamento, frente aos novos inventos que passavam a fazer parte de seu cotidiano”.⁸¹

A velocidade do trem alcançou uma sinestesia inédita. “[...] a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade [...]”, sendo impossível descrever com palavras as sensações e experiências possibilitadas pelo desenvolvimento humano.⁸²

⁷⁹RANSOLIN, Antonio Francisco. **As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): um estudo comparativo**. 1995. 195 f. Mestrado. História. Unisinos. São Leopoldo, 1999, p. 17-24.

⁸⁰HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 24.

⁸¹MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897**. 2007. Programa de Pós-Graduação da CAPES. Mestrado em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2007, p. 15.

⁸²HARDMAN, F. F. Idem.

O imaginário tomou conta das primeiras linhas férreas: “Os caminhos de ferro em sua trajetória na Europa Ocidental despertaram, pelo menos na fase de sua instalação, outras formas de ver e sentir, como sentimentos adversos, a desconfiança do novo, a impressão de medo das populações que não sabiam como reagir e mesmo como explicar ‘tão fumegante objeto’.”⁸³

Representando melhorias nos transportes, as ferrovias aportaram nos Estados Unidos em 1837 e em 1854 no Brasil. Para a implantação dos transportes ferroviários nas Américas, os ingleses foram os responsáveis pelo financiamento dos principais empreendimentos na região.⁸⁴

A constatação das ferrovias pelo mundo foi constatada nos Estados Unidos, construtores de mais de cinquenta mil quilômetros de estradas de ferro entre 1878 e 1883, financiados por capital inglês. A Europa, nesse mesmo período viu chegar cerca de dezoito mil quilômetros, caracterizando a atração inglesa por outras regiões que oferecessem concessões ferroviárias mais lucrativas.

A economia capitalista havia se tornado mundial, à medida que o capital estendia as suas operações a todas as partes do mundo. “A questão ferroviária se inseria no contexto do capitalismo, sua evolução na chamada Primeira Revolução Industrial, afinal gerou o ponto de partida de um surto industrial sem precedentes e movimentava enormes capitais, aplicados nas obras e equipamentos, além de consumir montanhas de ferro e máquinas”⁸⁵

Novas mercadorias e ideias circulavam, levadas a cortar o espaço com rapidez antes inexistente. A construção das ferrovias seguiu a lógica da expansão do capital internacional. Além das transformações visíveis aos olhos, o ritmo de vida das pessoas foi alterado: o trem, peça essencial para a constituição da sociedade moderna e de uma lógica urbana marcada pelo tempo, pelo trabalho e pelo consumo.

A sensação que a velocidade provocava nas pessoas, o impacto que operava na percepção da paisagem, sem deixar de reforçar o controle do tempo através da rígida utilização dos horários-relógio que confirmavam saídas e partidas e obrigavam os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano, o que leva a reforçar e complementara disciplina que a aceleração do processo produtivo exigia cada vez mais. Pode-se inferir, diante disso, como a presença do trem provocou mudanças na rotina das pessoas, com o trabalho disciplinador, cronometrado em horas, que surpreendia e subordinava a todos.⁸⁶

O trem fazia por terra a circulação de pessoas, de matéria-prima e de produtos manufaturados, se constituindo numa das molas propulsoras da industrialização e provocando pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração dos grupos sociais em um novo tipo de vida.

⁸³POSSAS, Lídia Maria V. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru/SP: EDUSC, 2001, p. 54-55.

⁸⁴FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. 2005. 624 f. Doutorado. Programa de Pós Graduação em História. Unisinos, São Leopoldo, 2 v., p. 44.

⁸⁵RANSOLIN, Antônio Francisco. Op. Cit.

⁸⁶POSSAS. Idem.

As ferrovias vão alterar o cenário de muitas sociedades, modificando hábitos, costumes e integrando-se no contexto e na mentalidade social. Sobre trilhos se construíram medos, temores e amores. Novos personagens emergem nessa história, resultando na transformação de uma sociedade até então agrícola em uma sociedade urbana e reivindicativa”.⁸⁷

No final do século XIX, a Europa já contava com mais de cem mil locomotivas que puxavam pelos caminhos de ferro mais de dois milhões e setecentos mil carros e vagões, que ultrapassavam obstáculos montanhas, rios e lagos, através de pontes, viadutos e aterros: em toda a parte, o homem europeu poderia ver o brilho reluzente dos trilhos de aço expostos ao sol e a fumaça que saía pelos chaminés das locomotivas, que escreviam de branco as linhas do progresso. Não havia lugar onde o homem moderno europeu não se sentisse capaz de chegar, quando o carvão representou para o século XIX praticamente o mesmo que a indústria têxtil simbolizou durante a Primeira Revolução Industrial.⁸⁸

[...] Os trens alcançavam os centros das grandes cidades europeias, onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias gigantescas e deslumbrantes, e, interligavam os mais remotos cantos das áreas rurais, levando pessoas, mercadorias e ideias para os locais onde não penetrava nenhum vestígio da civilização europeia do século XIX.⁸⁹

A revolução industrial tornou possível revolucionar os meios de transporte [...]”. Em vista disso: A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, máquinas a vapor, introduzia então o poder mecânico em todos os continentes e em países não industrializados. A chegada de estradas de ferro era em si mesmo um símbolo revolucionário, já que a construção do planeta como uma economia única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização.⁹⁰

A partir das questões analisadas sobre o surgimento das ferrovias e sua disseminação pelas diferentes partes do mundo, pode-se deduzir que um verdadeiro processo revolucionário aconteceu sobre trilhos. A construção das ferrovias alimentou a produção, o consumo, o lucro e a movimentação monetária. Em 1863 a Inglaterra criou a primeira linha subterrânea, integrando um sistema de transporte metropolitano e que mais adiante foi chamado de *metroway*.

Ao contrário das nações ricas, onde as ferrovias foram construídas de maneira a integrar seus territórios, as ferrovias estabelecidas nos países explorados tiveram sua estrutura projetada para interligar as áreas produtoras de matérias-primas em direção dos portos, para facilitar o escoamento desses produtos.

⁸⁷KLIEMANN, Luíza Helena Schmitz. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso**. Estudos Ibero Americanos, Porto Alegre. 1977, v. 3, n. 2, p. 159-249.

⁸⁸HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789 - 1848**. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 36, 59-60. **A era dos impérios: 1875-1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

⁸⁹MANTOVANI. Idem.

⁹⁰HOBSBAWM, Eric. Idem.

A implantação das primeiras ferrovias no Brasil

Quando o Brasil almejava a modernidade, nos moldes das principais economias europeias, as ferrovias aportaram no país na década de 1850. Vias férreas, que representavam a modernização, no momento em que o mundo fervilhava com o advento das estradas de ferro: o aço brilhava nos trilhos, integrando o cotidiano dos continentes.

Para atender os interesses econômicos e às necessidades de integração do território nacional, as locomotivas a vapor escoaram as safras de café até o porto de Santos, fomentando o desenvolvimento da exportação de produtos agrícolas e gerando várias transformações na estrutura tradicional vigente desde o período colonial. Essas transformações econômico-sociais foram promotoras da internalização do capitalismo no Brasil.⁹¹

O Brasil da primeira metade do século XIX, contava com um precário sistema de transporte e sua modernização se concretizaria depois de suprida essa carência. “Transportes modernos eram sinônimos de navegação a vapor e, principalmente, de ferrovias” As maiores iniciativas de construção de estrada de ferro decorreram da necessidade de melhorar as condições de transporte das principais mercadorias de exportação para os portos mais importantes do país. Era preciso superar os inconvenientes resultantes dos caminhos precários, das cargas em lombo de burro que encareciam custos e dificultavam um fluxo adequado dos produtos.⁹²

Em 1835, o regente Diogo Antônio Feijó iniciou os estudos de instalação de um sistema ferroviário brasileiro, sendo promulgada a primeira lei ferroviária, como alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. A Norma, objetivava a construção de um sistema que ligasse a Capital do Império às Províncias de Minas Gerais, da Bahia e de São Paulo, bem como estender a linha até o Rio Grande do Sul. O governo central, apresentava interesse em defender as fronteiras do sul e as ferrovias contribuía neste sentido. Essa lei também tinha por objetivo “atrair capitais estrangeiros, estimular a livre iniciativa e promover o desbravamento dos sertões”⁹³

Mesmo apresentando algumas vantagens, a Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835, não atraiu investidores estrangeiros. A primeira ferrovia brasileira somente fora construída na segunda metade do século XIX, precisamente na década de 1850, quando ocorre a extinção do tráfico negreiro e, no Brasil, se “tornavam disponíveis capitais para investimentos diversos.”⁹⁴

Apesar da importância das ferrovias para o desenvolvimento dos países industrializados, em vias de industrialização, ou em estágio de consolidação das fronteiras nacionais, constituíam investimento de risco. Em muitas regiões onde seriam construídas, ligavam cidades muito distantes entre si e possuíam povoamento rarefeito.

⁹¹PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 5. ed. Porto Alegre. Mercado Aberto, 1990.

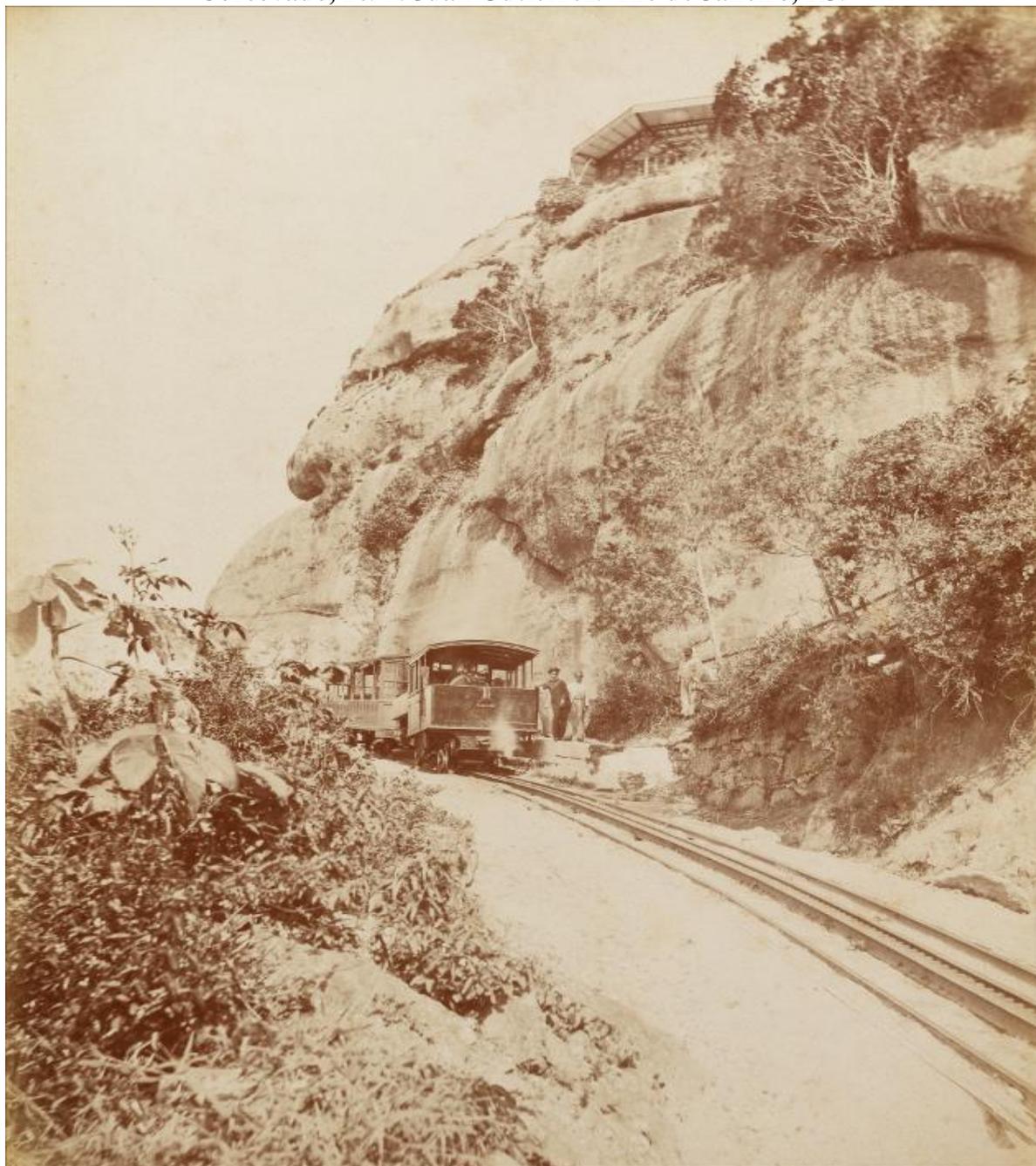
⁹²FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002, p. 108-9.

⁹³RANSOLIN, Antônio Francisco. Op. cit., p. 24.

⁹⁴FLÔRES, João Rodolpho Amaral. Op. cit., p. 49.

O Barão de Mauá recebeu o privilégio para a construção do primeiro ramal férreo, com cerca de catorze quilômetros de extensão, interligando a Baía de Guanabara ao início da serra de Petrópolis. Após uma viagem demonstrativa para apresentar a jornalistas e autoridades a viabilidade do transporte férreo, almejava atrair investimentos externos. Como empreendedor, Irineu Evangelista de Souza considerava a propaganda como fator facilitador aos negócios.

Imagem 17 - Ponto de chegada da Estrada de Ferro do Corcovado, 1897. Juan Gutierrez. Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Museu Nacional

Havia o desejo de estabelecer uma rede ferroviária nacional, destinada a interligar as diferentes regiões do país: [...] as ferrovias foram determinantes para uma nova ‘era de modernidade’ na transição dos séculos XIX para o XX. Modernidade essa entendida como avanço dos processos tecnológicos que propiciaram uma nova percepção do conceito de civilização, na ótica de uma sociedade capitalista em marcha.⁹⁵

Imagem 18 – Publicação do Diário do Rio de Janeiro, 30 de março de 1858.

S. M. o Imperador dignou-se responder :
« Srs directores. — A nação reconhece vossos perseverantes esforços a bem de uma empresa de tanta importancia para este vasto imperio; e, possuido do maior jubilo pelo acontecimento esperançoso, que hoje todos applaudimos, rogo a Deus que me conceda uma longa vida para vêr os brasileiros sempre amigos, sempre felizes, e caminhando, com a velocidade cada vez mais crescente da civilização, para o brilhante futuro que a Divindade nos destinou. »

Fonte: Hemeroteca Digital.

Adiante novas ferrovias foram implantadas, acompanhadas de investimentos europeus, quando as concessionárias concorriam aos trechos a serem construídos. Responsáveis pela entrada de capital e mão-de-obra qualificada, as empresas estrangeiras traziam engenheiros e técnicos especializados para o trabalho com o inédito maquinário nos confins do Brasil, levando ao enaltecimento da Europa. Era natural que a um súdito inglês coubesse a iniciativa na realização dos caminhos de ferro, uma vez que o Governo Imperial não assumira o encargo. Não havia capitais, não havia homens, nem podia haver ideais num corpo comercial e industrial cuja base de operações era a importação de escravos da costa Africana.⁹⁶

Aos investidores estrangeiros não interessava as necessidades econômicas e sociais do Brasil, apenas a garantia de lucro rápido. Em 1860 haviam sido construídos 128 quilômetros de ferrovias; no final da década de 1870, em torno de trezentos. Como esses resultados eram considerados inexpressivos, o governo imperial, em 1873, alterou a política ferroviária, oferecendo juros e verbas para cada quilômetro construído. O resultado dessas iniciativas foi o investimento de altas somas de capital estrangeiros nas ferrovias nacionais.⁹⁷

⁹⁵FLÔRES, João Rodolpho Amaral. Op. cit., p. 43.

⁹⁶KUHN, Olinto José. Santa Maria: **livro Guia Geral - 1983**. 7. ed. Santa Maria: Guimapa, 1983.

⁹⁷RANSOLIN. Antônio Francisco. Op. cit., p. 7-8.

Os investimentos e os resultados da implementação da locomotiva a vapor no Recife

Comportando na sua estratégia de expansão de mercados consumidores, as estradas de ferro, os ingleses decidiram investir maciçamente na Capital de Pernambuco. Devido ao caráter particular das localidades onde seriam estabelecidos os serviços públicos, as realizações dependeriam de acordos entre a Companhia Ferroviária interessada, a Presidência e a Assembleia provincial. As regras para a concessão, garantias e privilégios concedidos pelo Governo, não eram muito rígidas e qualquer firma poderia concorrer.⁹⁸

Possuindo capital para investimentos, consideráveis reservas de ferro e mão-de-obra especializada, os ingleses se aproveitaram da condição do Recife ser uma cidade dependente da perícia de engenheiros e técnicos, de investimentos europeus em uma província que ansiava pelos modelos de conduta fornecida pelo estrangeiro.⁹⁹ Ingleses e franceses eram engenheiros, cientistas, cônsules e agentes do governo, que observavam os costumes dos nativos, informando aos governos das possibilidades de investimentos locais.¹⁰⁰

Cientes dessa conjuntura e acreditando na possibilidade de êxito financeiro, investidores ingleses se dispuseram a atuar na promissora província brasileira, juntamente com sócios locais, obtendo avanço depois de avaliadas e confirmadas as dificuldades na arrecadação e o reduzido poder de investimento do governo de Pernambuco em obras públicas e melhoramentos urbanos.

O interesse demonstrado pelos britânicos, que em sua estratégia de ampliação de mercados apresentavam as companhias ferroviárias com grande participação e as normas adotadas concediam segurança e privilégios às concessões das estradas de ferro, fez a inglesa Brazilian Street Realway vencer a concessão para implantar uma estrada de ferro recifense.¹⁰¹

O governo local reconheceu o direito a qualquer tipo de empresa de concorrer a permissão, inclusive a empreendedores brasileiros. O chefe da Repartição de Obras Públicas, José Mamede, apoiou, a contragosto, a movimentação política para que fosse aprovada a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, segundo a qual a província dava garantias a iniciativa de particulares para a construção de ferrovias.¹⁰²

Os elevados investimentos necessários a implantação da Maxambomba desencorajava os interessados e o estabelecimento da via férrea ligando o Recife à povoação de Apipucos se

⁹⁸ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 227.

⁹⁹GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início de modernização no Brasil (1850-1914)**.

¹⁰⁰TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**, especialmente o cap. “**Comércio e Diplomacia: a urdidura francesa sobre o mercado brasileiro**”.

¹⁰¹Registro de Contratos I. **Fundo de Obras Públicas**, p. 119. Ms. APEJE.

¹⁰²ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit., p. 226.

deu apenas onze anos depois, com base na Lei Provincial nº 518, de 21 de junho de 1861. A partir dessa Norma, foi consentida aos cidadãos Cláudio Dubeux e Manuel Buarque de Macedo autorização para instalação da ferrovia na capital, entretanto a permissão não teve continuidade por estes. A proposição apenas veio a ser concretizada dois anos depois, quando a administração da província outorgou idêntica anuência a empreendedores estrangeiros que se fizeram representar por três sócios locais os quais deram prosseguimento ao projeto de montagem da malha ferroviária urbana destinada ao transporte de passageiros.

Após a entrega formal do teor da solicitação pelos contratantes, atendidos aos parâmetros designados pela administração pública, veio o parecer favorável, revelado após criteriosa avaliação por parte do Governo. A proposta foi deferida em 14 de setembro de 1863 e o registro do termo de contrato veio a ser celebrado no Palácio do Governo de Pernambuco em 30 de dezembro daquele ano, onde estiveram presentes o presidente da província, Dr. João Silveira de Souza, o secretário do Governo Francisco de Paula Sales, os requerentes locais José Bernardo Galvão Alcoforado, Antonio Luiz dos Santos e o Barão do Livramento e como testemunhas, Manoel de Miranda Castro e Rufino José Fernandes de Figueiredo.¹⁰³

Aportava na capital de Pernambuco, a Brazilian Street, uma firma inglesa com sede em Londres, composta de diretores ingleses e brasileiros. Na direção, os três principais cargos eram ocupados pelos estrangeiros William Martineau, Samuel Johan Wilde e Henry Heymen, o presidente. Os participantes pernambucanos foram o Barão do Livramento, José Bernardo Galvão Alcoforado e Antônio Luiz dos Santos.¹⁰⁴

Imagem 19 - Ponte da Maxambomba.



Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

¹⁰³Diário de Pernambuco, 5 de janeiro de 1867, edição 4, página 3.

¹⁰⁴Registro de Contratos. Pasta B18/1a, p. 1. **Fundo de Obras Públicas**. Ms. APEJE.

Utilizando o tino empreendedor dos precursores da revolução industrial, acreditava-se que a implantação da primeira ferrovia urbana chegaria a sua conclusão nos moldes do projeto inicial, interligando o centro da cidade a Apipucos, proporcionando crédito e perspectivas favoráveis tanto à administração quanto aos usuários que precisavam desse melhoramento e aguardavam pelo sistema de condução de massa à altura da importância do Recife. Logo que fosse concluída qualquer das seções da estrada de ferro, seria disponibilizada ao tráfego e aos serviços a que se destinava, percebendo a empresa o preço das passagens conforme acordado, ficando acertado que o privilégio apenas se iniciaria a partir do dia em que estivesse terminado o último lance e o trânsito liberado por ela.¹⁰⁵

No cotidiano urbano, a locomotiva transportava os maquinistas numa cabine sem cobertura, podendo puxar de três até dezessete pequenos vagões. As primeiras ruas recebiam locomotivas construídas em 1866 pela Manning Wardle & Co. de propriedade britânica atuando no Brasil, conhecida Estradas de Ferro Caxangá. Cinco unidades chegaram a ser lançadas em quatro anos como carros de passageiros construídos pela George Starbuck.

Com as garantias a iniciativa de particulares para a construção de ferrovias pelo governo Provincial, a cidade preenchia os requisitos para a implantação do trem, que interligava capital e Apipucos, o mais habitado e tendente ao assentamento de moradia permanente. A afirmação do trem a vapor preencheu uma lacuna existente nas comunicações terrestres.

A concessão para lograr êxito pelos contratantes obteve grande aporte de capital estrangeiro, devido ao valor monetário que expressava os altos investimentos. O acordo continha vários artigos e cláusulas, conforme exigência da formalidade. Foram tomados diversos procedimentos, a começar pelo trajeto o qual deveria percorrer o trem urbano.¹⁰² A escolha do trajeto da Linha Principal contou com a colaboração de observações anteriores, uma delas fornecida pelo engenheiro inglês D. W. Bawman, que garantiu ser viável a construção de uma ferrovia ligando o Recife a Caxangá, utilizando a estrada no percurso até Apipucos.¹⁰⁶

A Brazilian Street Railway Company, precursora do progresso tecnológico no transporte público urbano utilizado em larga escala na cidade do Recife, trabalhou na ampliação de vias de acesso. Com o estabelecimento da ferrovia, eram abertos caminhos, afastadas cercas e muros, expropriadas construções e terrenos, diferentemente do que ocorria com o transporte fluvial, que enfrentava estreitamento nos trajetos.

A ferrovia os alargava, partilhando os acessos com os transeuntes, carroças e os animais, nas pontes construídas sobre o rio Capibaribe foram colocados passeios, em acordo com o governo provincial, que visava a melhorias públicas. Criou oportunidades diversas, inclusive para a especialização da mão-de-obra local, uma vez que as técnicas mecânicas eram pouco conhecidas na região, sendo muitas atividades desempenhadas por estrangeiros.¹⁰⁷

¹⁰⁵Primeira reunião da Diretoria. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, v. 13, p. 83. APEJE.

¹⁰⁶ZAIDAN, Noêmia. **O Recife nos trilhos dos bondes de burro**. 1871-1914. 1991. 180 f. Mestrado em Desenvolvimento Urbano. UFPE. Recife, 1991, p. 50.

¹⁰⁷MELLO, Evaldo Cabral de. **Canoas do Recife: um estudo da microhistória urbana**. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico, v. 50, p. 77.

● ingresso das elites recifenses nos emergentes arrabaldes

A falta de estrutura das principais freguesias urbanas, dificultava a permanência das elites nessas localidades, que cresciam com fama de ar doentio e ambientes sombrios, formando uma visão desfavorável, propagada por jornalistas e literatos. A cidade não comportava mais o antigo costume de jogar as águas pelas janelas dos sobrados, sob o grito de advertência: “água vai!”, para que os transeuntes se livrassem de um banho indesejado.

Fugindo das freguesias centrais e de seus conhecidos problemas, comerciantes portugueses abandonavam, gradualmente suas residências, mudando para os elegantes casarões de alguns subúrbios, com seus amplos jardins e quintais, permanecendo com suas atividades comerciais nas áreas centrais da cidade. Dessa forma, poderiam ocupar regiões com melhor acesso a água potável e outras vantagens. O pai de Oliveira Lima, um abastado comerciante português, se estabeleceu nos limites extremos da Boa Vista, em um sobrado mobiliado “com bom gosto, trazendo bronzes, porcelanas e cristaes da Europa, onde foi passar o anno de 1862.”¹⁰⁸

Muitos moradores desses elegantes casarões, possuíam residência no centro, para tratar de negócios, satisfazer suas necessidades de consumo nas lojas de produtos importados da Rua Nova e contemplar os magníficos espetáculos do Teatro Santa Isabel. Assim, surgiam novos arrabaldes, que cada vez mais conquistavam a preferência de parte da elite recifense, oferecendo as virtudes de “um rio ameno” e do clima refrescante. Naquela época, foi divulgado que na rota da bela e refrigerante povoação do Monteiro, “as margens do Capibaribe, ao lado esquerdo desse ameno e delicioso rio, eram servidos sorvetes de frutas.”¹⁰⁹

Contando com um ar puro e rodeado pelo Capibaribe de águas cristalinas, o arrabalde da Caxanga adquiriu fama como estação de cura de enfermidades. Esse fato, foi corroborado por indivíduos de consideração: um desses enfermos, que estava sem poder andar, foi conduzido a localidade, afirmando que “no fim de quinze dias, somente com os ares do grande Caxanga melhorou d’ali a um mês estava quasi robusto e bom.” O reclame do Hotel Caxanga, aludia aos “ares milagrosos do lugar”.¹¹⁰

A qualidade das águas das fontes minerais de Olinda, Apipucos e Caxangá, foram relatadas pelo Dr. Mavignier, em Paris, após análise química, afirmando que “todas são empregadas pela medicina com bastante proveito como tônico e fortificante, nas enfermidades em que são recomendadas.”¹¹¹

Com belas casas de campo, cujos jardins e terraços avançam até o rio através das planícies bordadas de mangues ou de magníficas plantações de mangueiras, laranjeiras e de cajueiros. Acima de Ponte D’Uchoa, onde o leito do rio bastante largo, parece perder-se sob o imenso caramanchão de verdura formado pelas altas palheteiras vermelhas, cujos ramos superiores se encontram ou estão ligados por cipós floridos, pendentes em guirlandas.

¹⁰⁸LIMA, Manuel de Oliveira. **Memórias: essas minhas reminiscências...**, p. 8.

¹⁰⁹Diário de Pernambuco, 30 de dezembro de 1846, edição 291, p. 1.

¹¹⁰Jornal do Recife, 21 de setembro de 1871, p. 2.

¹¹¹COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**, v. 10, p. 164.

Imagem 20 - Uma parte da passagem sítios de Franco F. Baltar, Henrique B. de Oliveira e Ignacio de Oliveira 1863-1865. Desenhista Luis Schlappriz. Gravador Franz Heinrich Carls.



Fonte Brasileira Iconográfica.

Em 1844, foi instalada uma barca de banho no Capibaribe e, em 1857, uma Casa de Banhos, situada no Pátio do Carmo, abastecida com águas do Riacho do Prata, que oferecia banhos para refrescar a pele, dar vigor ao organismo e prolongar a vida.¹¹²

Imagem 21 - Casa de Banhos, localizada nos arrecifes, em frente ao porto. Construída em 1880, foi frequentada pela sociedade recifenses para a prática do banho salgado.

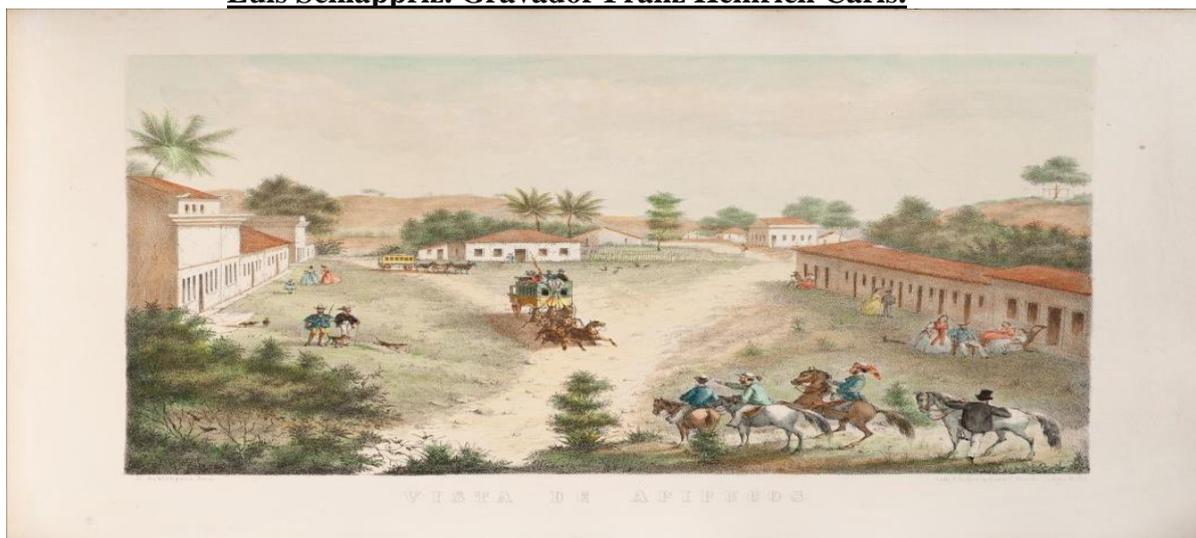


Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

¹¹²MELLO, Virgínia Pernambucano de. **Água Vai, História do Saneamento de Pernambuco (1537-1837)**. Recife: COMPESA, 1991, p. 89-90.

A mudança das famílias para os arrabaldes muitas vezes ocorria pela necessidade de protegê-las das ameaças da urbanização, dos gatunos, da atmosfera insalubre e dos ladrões da honra das mulheres, em uma sociedade em que esposa e filhas estavam inseridas no meio urbano. Naquelas localidades mais afastadas das áreas centrais, a tarefa de delimitar os círculos de convivência e os divertimentos era facilitada, florescendo os divertimentos privados, familiares, organizados para atender as famílias tradicionais.

Imagem 22 - Vista de Apipucos. 1863-1865. Desenhista Luis Schlappriz. Gravador Franz Heinrich Carls.



Fonte: Brasiliana Iconográfica.

A dificuldade de locomoção entre o centro da cidade e os arrabaldes dificultava uma maior movimentação de passageiros e mercadorias. O acesso a essas localidades era precário e dificultoso, quase sempre feito em canoas estreitas e instáveis: embarcações com cerca de um metro de largura e seis de comprimento, muitas vezes abarrotadas com os conhecidos “tigres”. Nas viagens, as embarcações estavam sujeitas as variações nas marés e a dificuldade para manter o movimento, exigindo dos canoeiros perícia para transpor os obstáculos. A canoa representava o principal meio de transporte de mercadorias, pessoas, água e materiais de construção, realizando-se as ligações da cidade com os arrabaldes à margem dos rios.¹¹³

Era fato notório que as canoas d’água, além de imundas e encharcadas, serviam até de banheiro aqueles que por um vintém o desejavam. A demais, a água salgada do curso inferior do Beberibe, misturava-se, por falta de cuidados, à água doce dos tonéis mal fechados.¹¹⁴

Apesar das dificuldades no ir-e-vir e no uso desordenado das águas, os rios Capibaribe e Beberibe, possuíam grande poder de atração, por onde se faziam mudanças, se passeava de canoa ou de botes e aconteciam às românticas serenatas.

¹¹³MELLO, Evaldo Cabral de. **Canoas do Recife: um estudo da microhistória urbana.** Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico, v. 50, p. 67-103.

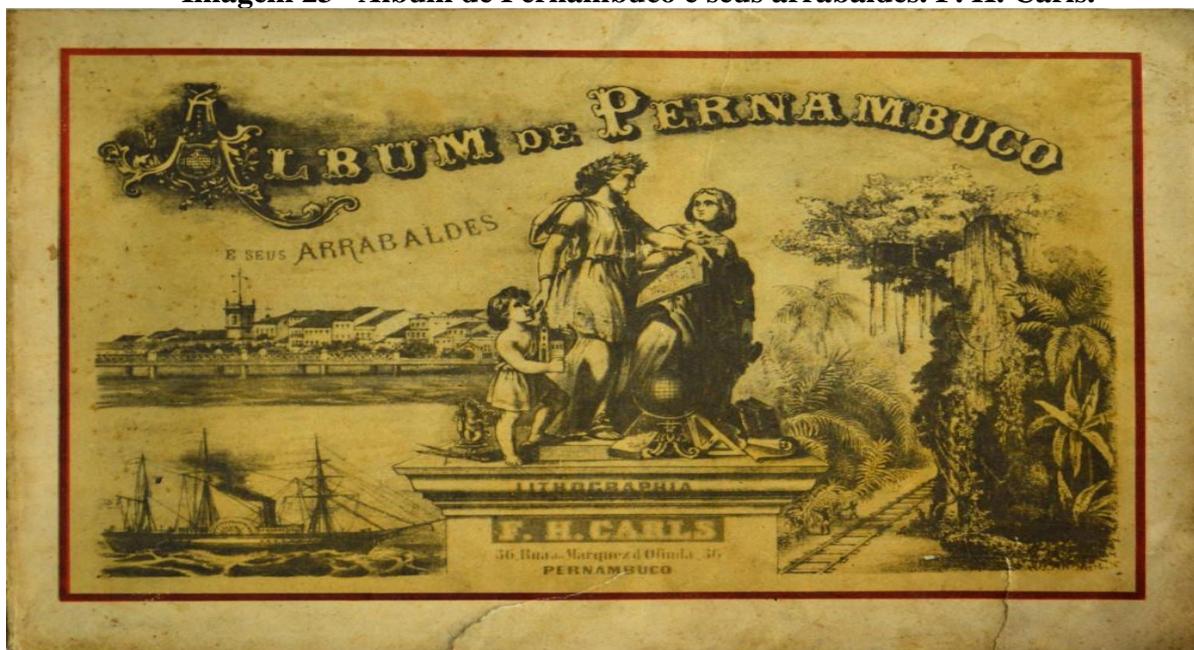
¹¹⁴MELLO, Virgínia Pernambucano de. **Água Vai !** Op. cit., p. 83.

A história dos transportes coletivos terrestres no Recife pode ser contada a partir de 1841, quando o inglês Tomás Sayle disponibilizou diligências de quatro rodas, administradas pelo contratante de ônibus, Cláudio Dubeux, um comerciante de pólvora, morador de Apipucos. Essas carruagens puxadas por cavalos na linha do Monteiro, partiam da Matriz de Santo Antônio, no centro da cidade, e paravam no Manguinho e em Casa Forte, atendendo inicialmente Apipucos, passando em seguida a atender Olinda e a Vila de Santo Amaro de Jaboatão. Apesar dos esforços, esse modelo de transporte não vingou, sendo utilizado como mais uma opção de transporte, por ser bastante oneroso, inviabilizando o acesso das camadas menos favorecidas.¹¹⁵

A utilização de cavalos e carruagens representava um tipo de transporte inacessível à maioria da população. O acesso para a viagem entre a Ilha Antônio Vaz e Apipucos custava mil reis por cada passageiro e as viagens foram feitas, inicialmente em apenas dois horários: um pela manhã e outro no final da tarde. Daí a necessidade de um meio de transporte terrestre mais econômico, confortável e eficiente.

Era perceptível a necessidade de ações modernizadoras que preservassem um contraste entre o antigo e o moderno no estabelecimento de um novo sistema de transporte urbano de passageiros, quando se buscou algo rápido e com aspectos de modernidade. O estabelecimento de serviços de transportes é responsável pelo deslocamento da população que habita as freguesias centrais e passa a morar ao longo de artérias como Poço da Panela, que se tornou área residencial, passando a funcionar comércios e igrejas.¹¹⁶

Imagem 23 –Álbum de Pernambuco e seus arrabaldes. F. H. Carls.



Fonte: Departamento de Documentação e Cultura da Prefeitura Municipal de Recife.

¹¹⁵MENEZES, José Luiz da M. "A Ocupação do Recife numa perspectiva histórica". Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria Planejamento Urbano/Consórcio Procenge/Urbana/Acqua-Plan, 1990, p. 10.

¹¹⁶DUARTE, José Lins, **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. Mestrado. UFPE. Recife, 2005, p. 12.

A Maxambomba cruzando os emergentes arrabaldes

Envolvida em seus conhecidos problemas de adensamento populacional e restrições orçamentárias, o Recife contava com a limitação imposta por obstáculos nos deslocamentos, gerando insatisfação. Foram observados indícios de mobilização social, quando uma parcela dos moradores expressava seu descontentamento com a situação do sistema de condução de passageiros. A população letrada exigia o estabelecimento de um moderno modal de transporte de passageiros, em substituição à forma primitiva com que se deslocavam, cedendo espaço às Maxambombas:

No dia 5 de janeiro de 1867, a Trilhos urbanos do Recife percorria sua viagem inicial até a estação Caldeireiro, quando os bilhetes foram vendidos pelos condutores dos trens nos pontos de partida. Como a ponte ferroviária que ligaria Santo Antônio à Boa Vista não estava concluída, o ponto inicial funcionou na rua Formosa, ao lado da igreja dos ingleses. Dessa parada partiam interinamente as pequenas locomotivas movidas a vapor, constituindo definitivamente um marco no contexto histórico dos transportes no Brasil. Na inauguração, fizeram-se presentes as mais destacadas autoridades da província, coube todo o aparato dos grandes feitos, incluindo banda de música e fogos de artifício, atraindo muitas pessoas às ruas. Tal melhoramento despertou atenção nunca visto antes por conta de um benefício público. Devido a atrasos no fornecimento de materiais necessários para a conclusão da ferrovia até o destino final na estação Apipucos, a viagem completa deu-se em 1º de outubro daquele ano. O trem partiu nesse dia da rua Formosa, rente à da Aurora, e atingiu a estação Apipucos em 52 minutos.¹¹⁷

Imagem 24 - Maxambomba em Ponte D'Uchoa.



Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

¹¹⁷Diário de Pernambuco, 5 de janeiro de 1867, edição 4, p. 3.

A implantação da ferrovia urbana percorrida pela pequena locomotiva e seus vagões de passageiros foi a solução encontrada para modificar o ir-e-vir de parte da população recifense. À medida que ela percorria novos caminhos, as construções iam sendo realizadas, valorizando o local e aprimorando as moradias. Por onde os trilhos passavam, iam sendo acrescentadas habitações permanentes, o que tornava essas áreas movimentadas e atrativas. Era sempre possível encontrar pessoas interessadas em casas nas proximidades da via férrea.

Antes de conceder o direito de exploração da ferrovia no Recife, as fachadas das principais residências eram erguidas para o rio, uma vez que a via aquática era o que melhor representava no período. Com as máquinas a vapor eram colocados em jornais da cidade anúncios de casas e sítios nas proximidades das estações e da ferrovia: “Precisa-se de uma casa perto da linha de ferro do Recife a Apipucos entre o Entroncamento e a Jaqueira. Basta ter 2 salas e 3 quartos. Aluga-se por ano.”¹¹⁸

A estruturação dos transportes urbanos de massa foi um dos fatores decisivos para o desenvolvimento dos arrabaldes. Algumas localidades já eram bastante apreciadas pela sua localização, além de dispor de disputadas festas religiosas. A tradicional festa do Poço da Panela, a qual promovia uma bela novena, atraía fiéis em grande quantidade. Em decorrência da enorme afluência de pessoas a esse povoado nos dias de festejos, a Brazilian Street Railway Company Limited tomava medidas preventivas para evitar eventuais transtornos.

Essas localidades abandonaram a condição rural para se transformar em ambientes residenciais acolhedores. Seus moradores até achincalhavam de outros subúrbios que ainda se serviam dos ônibus e canoas. Possuíam vida social e teatros: no Monteiro, havia o Ginásio Dramático; no Poço da Panela, instalou-se o Ginásio Campestre, em 18 de outubro de 1868, com 24 camarotes, 300 cadeiras e 144 gerais. Nessa data, como cortesia, as viagens realizadas através dos trens com destino à casa de espetáculos foram gratuitas.¹¹⁹

No segundo ano de operação da ferrovia, em fevereiro de 1868, a gerência emitiu uma nota de advertência, através da imprensa, fazendo menção ao ano anterior: “Amanhã tem início a festa do Poço. A trilhos Urbanos disponibilizara uma série avultada de trens. Recomenda da polícia cuidado na chegada e na partida dos trens, para que não aconteça os conflitos registrados no ano passado.”¹²⁰ O trajeto da linha principal era favorecido pelos melhores meios de comunicação do período, conferindo aos seus habitantes ar de satisfação. Segundo Mário Sette: A Linha Principal sempre manteve fóros de fidalga... Daí o seu nome. Naquela época, Apipucos, Poço da Panela e Monteiro gozavam de fama e de destaque.¹²¹

No Natal daquele mesmo ano, os trens de linha férrea transportaram cerca de dezessete mil pessoas, quando muitas pessoas se deslocaram a pé, e “veículos de todas as qualidades e canoas pelos rios conduziam gente em quantidade para os arrabaldes. Uma verdadeira emigração. Para a festa de Nossa Senhora da Saúde, em 2 de fevereiro, no Poço da Panela, os trens, que circulavam de hora em hora, transportando cerca de nove mil pessoas.”¹²²

¹¹⁸Jornal do Recife, 25 de outubro de 1885, p. 3.

¹¹⁹Diário de Pernambuco, 25 de outubro de 1868, edição 246, p. 4.

¹²⁰Jornal do Recife, 28 dez. 1869, p. 1.

¹²¹Idem, 2, 3 e 4 fev. 1870, p. 2; p. 1; p.2.

¹²²Diário de Pernambuco, 1º de fevereiro de 1868, edição 27, p. 1.

O trem acompanhou o progresso, as mudanças socioeconômicas, a moda e as ascensões do governo. Esteve unido, passo a passo com o desenvolvimento urbano, ajudando a cidade a crescer e a prosperar, exercendo influência na aproximação de áreas de difícil acesso, ligando distantes lugares em curto espaço de tempo. Várias dessas localidades rurais tiveram um contínuo acréscimo na quantidade de construções de casas para moradia fixa, deixando de ser apenas paragens de veraneio, transformando-se em arrabaldes tradicionais e bem habitados.

Costa Honorato, menciona em seu dicionário, que os meios de transporte favorecem o deslocamento para os arrabaldes nos tempos de festas, quando os trens corriam em maior frequência, em percursos de ida e volta entre o centro e os bairros mais povoados. Os carros partiam na quinta-feira da Semana Santa de 1869, do Recife para Apipucos, de uma, três, cinco, sete horas e onze e meia, retornando às duas, quatro, seis e oito horas. Na sexta-feira às sete e nove da manhã e três, cinco, oito e dez da noite, voltando as oito e dez da manhã.¹²³

Associado a pureza do ar e água, os arrabaldes recebiam obras de infraestrutura, como os canos de água da Companhia do Beberibe, que abasteciam a cidade com as águas do Riacho do Prata, além da presença dos trens que facilitavam o ir e vir das pessoas, além da melhoria da iluminação da cidade, com o fornecimento de gás, levando os símbolos do progresso e se associando aos encantos da paisagem.

Nem todos possuíam condições de frequentar os arrabaldes. Os mais abastados, se dirigiam em veículos próprios ou em trens, que recebiam acréscimo no valor dos bilhetes, que interferia diretamente na queda do movimento das passagens na Ferro Carril. Mesmo com os percalços do cotidiano urbano, a reconfiguração na mobilidade recifense, acompanhou mudanças significativas nos deslocamentos das pessoas, sendo estabelecidos novos hábitos e costumes, como o de circular pelas ruas, pouco comum para a população feminina. Caminhar pelas ruas nos passeios vespertinos iam alcançando gosto como outros costumes quaisquer, estimulando a diminuição da austeridade imposta a esse hábito.

O hábito de sair de casa para compras, consultas ao médico, tratamento dos dentes, a passeio, seria restrito depois de haver sido por longos séculos proibido e pecaminoso. Com a chegada da Maxambomba, os chefes das casas dificilmente iriam privar os seus familiares de utilizá-los, notadamente porque representavam o que havia de melhor e mais moderno do ramo.

As locomotivas a vapor deram outro aspecto ao cotidiano do centro urbano, modificando a fisionomia das lojas e das ruas. As diversões, puderam contar com maior número de frequentadores. Procissões e novenários multiplicaram a assistência graças aos veículos de transporte coletivo a preços razoáveis e em horários convenientes. O Recife civiliza-se...¹²⁴

A modernização nos meios de comunicação foi fundamental ao estímulo e ao crescimento mercantil interno, permitindo uma considerável movimentação e distribuição de renda. Essa impulsão dependeu muito da participação das ferrovias, que acompanhavam o surgimento e desenvolvimento dos núcleos habitacionais, quando foi perceptível o aumento na circulação de pessoas e mercadorias.¹²⁵

¹²³Jornal do Recife, 25 mar. 1869, p. 1.

¹²⁴SETTE, Mário. Op. cit. p. 16.

¹²⁵VIOTTI, Emília. **Da Monarquia à República**. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 291.

Imagem 25 - Movimento das ruas centrais do Recife



Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

O imponente teatro Santa Isabel, construído em 1850 recebeu seu mais ilustre convidado, o Imperador Pedro II, que passou seu aniversário no Recife e foi ali homenageado com um espetáculo de gala. A Casa de Espetáculos representou a obra de maior vulto no projeto de modernização para Pernambuco e o mais belo edifício teatral do império. A iniciativa de Pernambuco, de mandar construir um teatro de porte e elegância serviu de exemplo para outras capitais que estimuladas pelo prestígio da província pernambucana e pelo incremento das atividades artísticas e sociais adotaram iniciativa semelhante.

Imagem 26 - Teatro Santa Isabel e a Maxambomba. 1900.



Fonte: www.sombrasdorecife.com.br

Os problemas de mobilidade urbana existiam, especialmente nos momentos em que as multidões compareciam às festas religiosas na cidade, formando um adensamento humano que se afunilava ao chegar à ponte. O excesso de peso sobre sua estrutura poderia afetar a ponte. O Jornal do Recife descreveu a queda da ponte, que sustentava os dois arcos, em 9 de dezembro de 1862, após a festa de Nossa Senhora da Conceição do Arco da Ponte: “houve grande concurso de fiéis, que foram implorar á Rainha dos Céos, proteção e conforto.”¹²⁶

A presença do ferro em algumas construções urbanas acompanhou o surgimento de numerosos inventos que surgiram com a Revolução Industrial, com destaque para o maquinário a vapor. A locomoção não dependeria mais das condições climáticas, dos ventos nos mares e nem das ruas sem lama, pela necessidade de transportar pessoas e produtos com rapidez, para chegar o quanto antes ao ponto final. A primeira ferrovia urbana modificou o deslocamento dos usuários, assumindo um papel essencial para o desenvolvimento citadino.

¹²⁶Jornal do Recife, 10 de dezembro de 1862, p. 2.

A concorrência dos bondes de burros

Com o desenvolvimento gradual na infraestrutura urbana, o Recife utilizava cada vez mais meios de transportes que melhor atendessem as necessidades dos usuários. A implantação da locomotiva a vapor acompanhou a construção de pontes, melhorando a movimentação entre as mais movimentadas freguesias, propiciando o crescente lucro dos comerciantes de grosso e varejo daquelas localidades.

Mesmo representando o progresso nos transportes urbanos, as Maxambombas não eram unanimidade entre os usuários, gerando constantes questionamentos quanto a qualidade dos serviços prestados. Nesse contexto de melhorias, surgiram, em 1871, os bondes de burros, como mais uma opção a quem pudesse pagar entre 100 e 200 réis, pelas viagens entre o centro do Recife e algumas localidades suburbanas.

Em operação, após concessão a Pernambuco Street Railway, adiante chamada Ferro-Carril de Pernambuco, o novo modal de transporte urbano, é inaugurado com a linha Madalena, partindo da localidade do Brum. Dias após, foi a vez de entrar em operação a linha Afogados. Em 1872 surgem as linhas Santo Amaro, Capunga e Fernandes Vieira, passando pela rua da Conceição e pelo hospício. A expansão segue, demonstrando a aceitação dos passageiros: no final do Oitocentos, inaugura-se linha para o Derby e as linhas circulares Ponte Santa Izabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas. Os trajetos eram cumpridos, com ritmo cadenciado, em bondes coloridos, permitindo que os passageiros identificassem as viaturas em função de cada cor: para Madalena o encarnado, para Afogados o verde, para Santo Amaro o azul e o Circular o branco.

Imagem 27 – Rua do Imperador com a Primeiro de Março. 1912.



Fonte: www.sombrasdorecife.com.br

Os bondezinhos de burros, mesmo no seu passo lento, serviam bastante, sendo de grande utilidade como meio de transporte.¹²⁷

¹²⁷SETTE, Mario. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. 4. ed. Recife: Cepe, 2018.

O trajeto fez-se em 25 minutos, e com plena satisfação de todos quantos se interessam pelo futuro de empresas que, como essa, trazem uma verdadeira comodidade ao público e um sinal de progresso para a província.¹²⁸

Para melhorar a condução das viagens, em 1910, a Ferro Carril instalou dínamos e baterias para iluminar os carros, até então iluminados com lanternas de carbureto. Mas essa medida não foi suficiente para atender a ânsia dos usuários, que, cientes da chegada dos bondes movidos a eletricidade no Rio de Janeiro desde 1892, reivindicavam melhorias no sistema coletivo, em substituição aos lerdos bondes de burro.

Em 12 de maio de 1913, o Jornal de Recife publicou alguns comentários sobre um discurso do governador de Pernambuco, Dantas Barreto, que classificou os serviços de bondes de burro péssimo e arcaico, envergonhando os cidadãos do Recife “pelo atraso de civilização”, sendo então apresentado um contrato para a exploração da tração elétrica.¹²⁹

Nesse momento, o Recife recebe a The Pernambuco Tramways & Power Company, para iniciar a eletrificação do sistema ferroviário, discutida desde o ano de 1899. A Cidade presenciou pela primeira vez, aos 13 de maio de 1914, o movimento dos bondes elétricos, acelerando o encerramento do ciclo dos bondes movidos à tração animal. Mário Sette marcou enfaticamente a mudança que o Recife passou com o início do tráfego dos novos bondes:

Ouviu-se, o estrépito, familiar aos recifenses, das patas dos burros no calçamento das ruas. E os estalidos dos chicotes dos boleiros, sempre acompanhados de exortações ou ameaças: - Anda, burra!... Corre, diabo!...¹³⁰

Os bondes elétricos operavam em algumas linhas compartilhadas por outros ramais onde circulavam os bondes de tração animal, que há muito vinha sendo mal falados pela população, por sua lentidão e sujeira deixada nos trilhos:

Os bondes, caminho dos subúrbios, passam. Surdindo do engasgo da estreitíssima rua do Cabugá dobram vagarosamente o oitão da matriz de Santo Antonio e sobem a rua Nova, atendendo a um e outro passageiro. Param a um simples aceno de chapéu de sol ou a um agudo psiu. E retomam a marcha num desapertar brusco do breque e num estalar rápido do chicote.¹³¹

Em 16 de julho de 1914, os moradores realizaram um protesto contra os remanescentes bondes a burro, onde vários carros foram virados. “Os bondes do ramal Capunga foram assaltados, desatrelados os animais e incendiadas as cortinas”¹³²

¹²⁸CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. **Recife do Corpo Santo**. Recife: Secretaria de Cultura da cidade do Recife, 1977, p. 352.

¹²⁹Jornal de Recife, 12 de maio de 1913, p. 2.

¹³⁰SETTE, Mario. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. – 4. ed. revista e ampliada – Recife: Cepe, 2018, p. 144.

¹³¹Idem, p. 54.

¹³²STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram:" summa tranviariae brasiliensis"**. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984, p. 294.

Incidentes nos caminhos do trem a vapor

Mesmo com a incorporação do novo sistema de transporte férreo ao cotidiano urbano, os primeiros contatos entre os moradores e a Maxambomba, nem sempre se deram de forma pacífica. Nem sempre as afinidades entre a Brazilian Street e a população ocorriam de forma branda, quando, por vezes, o sistema ferroviário presenciava episódios inesperados e situações que alteravam o cotidiano das viagens, mas sem consequências desastrosas. Moradores iam as ruas, protestavam e noticiavam, através dos jornais, sua insatisfação pela baixa qualidade dos serviços prestados e pela obrigatoriedade ao pagamento das passagens, gerando mal-estar entre as partes.

Em se tratando de um momento de ruptura e transformações na cidade, que convivia simultaneamente com o antigo e o moderno, havia a possibilidade de originar diversas representações sobre a cidade. Não se tratava de uma disputa entre o antigo e o moderno, mas das impressões e atitudes que eram estimuladas pelos feitos modernizantes, considerando que a “modernidade e todas as suas possíveis derivações têm sua materialidade, que atinge o cotidiano da sociedade e modifica as relações sociais”¹³³

Além dessas questões, alguns acontecimentos constituíam ultrajes nas principais freguesias urbanas, afetando o sistema ferroviário e gerando insatisfação dos usuários, sem que as autoridades públicas tomassem providências, o que repercutia negativamente na utilização das viaturas e do ambiente urbano. As Maxambombas partiam do Arco de Santo Antônio e os passageiros reclamavam dos despejos de imundícies que se faziam na localidade. Os escravos traziam dos interiores das casas as barricas cheias de matérias fecais, por não haver nem esgotos nem fossas, e atiravam essa carga malcheirosa ao Capibaribe. Os passageiros recebiam os aromas e presenciavam as cenas.¹³⁴

Imagem 28 - Arco de Santo Antônio e da Conceição (ao fundo).



Fonte: www.bairrodorecife.blogspot.com.

¹³³REZENDE, Antônio Paulo. **(Des)encantos Modernos: Histórias da Cidade do Recife na Década de Vinte**. – 2.ed. – Recife: Ed. UFPE, 2016, p. 159.

¹³⁴SETTE, Mário. Op. cit. p. 188.

Os acidentes na visão da Concessionária

Com a chegada da locomotiva a vapor, as estradas destinadas ao acesso dos arrabaldes mais movimentados tiveram de ser compartilhadas. Os pedestres, carruagens, carroças e animais que dividiram esses espaços sem grandes problemas, passariam a ter a companhia do trem urbano. O compartilhamento dessas vias urbanas, que interligavam as mais frequentadas freguesias recifense, exigiu das autoridades locais uma melhor divisão dos espaços destinados às ruas.

O advento do progresso no setor de transporte público, propiciou a população recifense a convivência com situações nunca vistas antes, quando vários pedestres se viram envolvidos em situações e acontecimentos inesperados que fugiam a sua rotina cotidiana, com consequências graves e lamentáveis. Muitas pessoas se mostravam perplexas, resultando por vezes em acidentes, alguns deles fatais. As composições não escolhiam as vítimas, atingindo homens, mulheres, crianças e animais, que muitas vezes resultavam com sequelas permanentes, mutilações e mortes, constituindo cenas trágicas que geravam compaixão e desconforto.

A Maxambomba exigia preferência devido a sua natureza técnica, não podendo ser flexível em certas ocasiões, principalmente por sua velocidade desenvolvida, quando, se deslocava em localidades menos movimentadas aos quatro metros por segundo, uma marca elevada para a área urbana, sem contar com suas dimensões e peso, que dificultavam a frenagem mais célere.

A mecanização implementada pela estrada de ferro enfrentava obstáculos, alguns de alto custo. A cidade, espaço onde se aglomeravam pessoas com um sem número de pensamentos, mostrava-se envolvida com o desalento das consequências da velocidade urbana. O Recife pagava um preço alto para ter um moderno sistema de transporte ferroviário público, que proporcionasse maior facilidade no ir e vir das pessoas, mercadorias, possibilitando deslocamentos. Um incentivo no processo de ocupação das áreas circunvizinhas as freguesias centrais da capital.

Pela prévia definição da sua trajetória, a Maxambomba, na maioria dos casos, não era considerada culpada pela ocorrência dos acidentes, sobretudo quando as pessoas ocupavam, desatentamente, o caminho destinado a passagem dos trens. Outros sinistros foram apontados quando passageiros tentavam subir ou descer das composições em pleno movimento. Além dos atropelamentos, os descarrilamentos das máquinas e colisões entre as locomotivas e veículos deixavam a Brazilian Street apreensiva.

Acidentes faziam parte do movimento frenético das composições, cabendo à Companhia Ferroviária a fiscalização do tráfego e aos funcionários, passageiros e pedestres procurarem, da melhor forma possível, reduzir a ocorrência dentro de suas possibilidades. Para tal, se fazia necessária a participação dos atores envolvidos, em uma convivência aceitável em que todos conquistassem seus objetivos. Mesmo se tomando diversas medidas a fim de evitar os sinistros, os resultados às vezes pareciam não surtir o efeito esperado. Apesar de várias precauções, muitos acidentes envolvendo passageiros, viandantes e empregados, poderiam ser evitados.

Em maio de 1871, mencionou-se um acontecimento envolvendo dois ferroviários que estavam em serviço: na ocasião, um sofreu ferimento no pé e o outro na perna, sem maiores consequências à integridade física. Entretanto as repercussões tomaram dimensões incalculáveis, chegando ao conhecimento do presidente da província, que exigiu perícia e intervenção policial.

Os funcionários eram vítimas de sinistros no sistema de transporte, se bem que em menor proporção. Os acidentes aconteciam tanto em serviços internos quanto nos externos. Noutro caso, às 8h e 30min da noite, ao se aproximar da estação Caminho Novo, o maquinista, Delgado desceu do trem ainda em movimento e caiu, ficando o pé esquerdo sobre os trilhos, tendo sido decepado um dedo e esmagado outro. O gerente solicitou à administração provincial autorização para mudar o lugar da parada, não só por conta de mais uma ocorrência no lugar, mas por ser próximo a uma curva, havendo constante perigo.¹³⁵

As prováveis causas de alguns óbitos foram embriaguez, suicídio e ousadia. Alguns desses puderam ser observados pelos relatos emitidos em 05/02/1881: dois esmagamentos de adultos, que se encontravam deitados na linha e embriagados; em 6/01/1886: 4 mortes por atropelamento, sendo dois suicídios, pois as vítimas se atiraram nos trilhos; em 13/2/1872: um menor negro, Sabino, de propriedade de Francisco Jacintho da Mota, ao descer da composição em movimento, em frente ao Campo das Princesas, foi arrastado para baixo do trem.¹³⁶

No cotidiano da ferrovia urbana, os acidentes com animais foram relatados com certa naturalidade, mesmo durante o dia, quando era possível melhor visualização das vias. Alguns desses acidentes foram mencionados nos relatórios, num deles, em 1871, colocou que, por volta de 1h e 10min da tarde, a composição que descia da Caxangá atingiu um cavalo montado por um negro, resultando na morte deste e ferindo levemente o seu condutor; outro fato com o mesmo tipo de animal e tendo um preto como guia, aconteceu em Apipucos, quando assustado com o apito da máquina, se colocou diante dela, provocando a sua morte e ferimentos leves no cavaleiro de nome Pedro, escravo de José Hilário Paes Barreto.¹³⁷

Desastres e quebras dos trens surgiam corriqueiramente tanto pelas características da própria construção das composições, aliadas a superlotação e a precária manutenção das composições propiciaram sinistros. Certa feita, um trem com cinco carros superlotados, próximo à estação do Caldeireiro partiu um eixo do quarto carro que foi arrastado por dois minutos, até parar. Os passageiros apenas se assustaram, não houve acidentados. Desengatou-se o carro danificado e poucos minutos depois seguiu-se viagem.¹³⁸

¹³⁵Relatório do engenheiro fiscal. Recife, 19 de maio de 1871. **Série Estradas de Ferro**, vol. 13, p. 117. Ms. APEJE.

¹³⁶Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 3 de fevereiro de 1883. **Série Estradas de Ferro**, vol 27, p. 133. Ms. APEJE.

¹³⁷Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 10 de outubro de 1872. **Série Estradas de Ferro**, vol 13, p. 294. Ms. APEJE.

¹³⁸Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de julho de 1871. **Série Estradas de Ferro**, vol. 13, p. 144. Ms. APEJE.

5. APLICAÇÕES DO PRODUTO

Com o objetivo de estimular a leitura e a reflexão dos estudantes do 2º ano do Ensino Médio da Educação Básica, o Paradidático “*Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889)*”, analisa o dia-a-dia da capital de Pernambuco, em meados do Oitocentos, quando as elites locais almejavam ocupar uma cidade limpa, planejada e com um sistema de transporte público capaz de atender suas demandas, nos moldes das modernas cidades europeias.

O texto paradidático, uma ferramenta didática capaz de viabilizar a compreensão do leitor a diversos conceitos apresentados, oferece a possibilidade de interação reflexiva e crítica com o meio social, podendo ser utilizado paralelamente aos recursos convencionais, sem substituir os tradicionais livros didáticos, objetivando a apresentação de uma proposta para o ensino de um conteúdo selecionado no vasto campo do conhecimento histórico.

. Os Didáticos e Paradidáticos, importantes conhecidos dos ambientes escolar e familiar, auxiliam as atividades do docente, sendo os Paradidáticos, investidos de maior profundidade. A presença de novos materiais diversificados e complementares ao livro Didático no ensino foi ampliada devido ao anseio de grupos de professores que desejavam inovar em suas práticas cotidianas.

Na prática, os Paradidáticos subsidiam o trabalho docente e oferecem novas abordagens a respeito dos temas estudados, preparando os alunos para obras mais complexas: “enquanto o livro didático tinha a preocupação de apresentar uma única versão de um acontecimento, esses textos [paradidáticos] podem introduzir polêmicas”.¹³⁹

Ao planejar materiais didáticos, o professor deve ter em mente quando e para quem esse material será aplicado, devendo também analisar previamente se atende ao contexto cultural, social e às necessidades dos alunos. Como a organização enciclopédica vem perdendo força, o material não precisa englobar todos os conteúdos. O mais importante é que este ofereça aporte teórico e estratégias metodológicas que motivem o aluno a buscar conhecimentos e apresente estratégias que possibilitem o desenvolvimento de competências profissionais.¹⁴⁰

As leituras não produzem um único significado, e nos trazem, à reflexão, a discussão e a conveniência do acesso a muitos tipos de discursos para um mesmo conteúdo, enfatizando que a prática da leitura de diferentes textos constitui uma perspectiva promissora para a educação. Enfim, a aplicação dos Paradidáticos na prática docente, constitui um incentivo ao hábito da leitura e interpretação de questões que favoreçam a reflexão histórica.

A importância de trabalhar com os diversos materiais didáticos para melhorar os desempenhos do aluno e do professor propicia um ambiente favorável ao ensino e, assim,

¹³⁹GATTI, Décio Júnior. **História da Educação em perspectiva: Ensino, Pesquisa, Produção**. Ed. Autores Associados, 2005, p. 210.

¹⁴⁰ALENCAR, S. B. de. **Uma estratégia para elaboração de materiais didáticos**. Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Ensino de Ciências Naturais. UFMT. Cuiabá, 2014.

prazeroso para os envolvidos, gerando resultados positivos com o que todos almejam.¹⁴¹

Os assuntos abordados deverão, ter relação com os conteúdos a serem trabalhados ao longo do período letivo, afinal temos uma legislação educacional em vigor e os objetivos educacionais relativos às habilidades e competências a serem atingidos pelos alunos são os mesmos em todo o país. O autor poderá, entretanto, optar por um texto mais informativo ou mais crítico, carregado de seus pontos de vista; poderá optar por obedecer a uma sequência histórica ou por idas e vindas ao âmbito da história e, por fim, terá liberdade na escolha da problemática a ser abordada.¹⁴²

Importante destacar que a prática de leitura na escola — ou incentivada por esse meio — deve ser realizada com a mediação dos professores. É consenso entre pesquisadores e estudiosos que o trabalho com obras literárias deve ser intermediado por profissionais, não apenas encaminhando os conteúdos e as possíveis aprendizagens desse processo, mas também evidenciando aos alunos o prazer da leitura e as sensibilidades que envolvem tal atividade.¹⁴³

A aprendizagem em História requer, um processo de internalização de “[...] conteúdos e categorias históricas viabilizadores de processos de subjetivação, isto é, de interiorização com intervenção dos sujeitos, com vistas às ações transformadoras da realidade”¹⁴⁴

Atuando no apoio ao processo de aprendizagem, como material complementar, o Paradidático deve estar alinhado com as propostas pedagógicas da unidade de ensino, à Base Nacional Comum Curricular e adequado à faixa etária de cada turma e à realidade escolar. Sua importância na Educação Básica aumentou ao longo da década de 1990, a partir da sanção da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), que estabeleceu os Parâmetros Curriculares Nacionais, orientando para a abordagem de temas associados ao desenvolvimento da cidadania, a vida harmônica em sociedade, a civilidade, o respeito...

A LDB, prevê no artigo 2, o estabelecimento como finalidade da educação

“O pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho”. Como finalidades do Ensino Médio, “a consolidação e o aprofundamento dos conhecimentos”; “a preparação básica para o trabalho e a cidadania”; “o aprimoramento como pessoa humana, incluindo a formação ética e o desenvolvimento da autonomia intelectual e do pensamento crítico”; e “a compreensão dos fundamentos científico-tecnológicos dos processos produtivos” (art. 35).

¹⁴¹MOREIRA, Antônio Flávio Barbosa. **A importância do conhecimento escolar em propostas curriculares alternativas**. *Educ. rev.* [online]. 2007, n. 45, p. 56.

¹⁴²RONDOW, N. V. Jr., OLIVEIRA, L. M. L. P. R. **O ensino da termodinâmica na perspectiva sociointeracionista: proposta de um livro paradidático**. VII ENPEC – Encontro Nacional de Ensino de Ciências. Florianópolis, 2009, p. 9.

¹⁴³COSTA, Marta Morais da. **Metodologia do ensino da Literatura Infantil**. Curitiba: Ibpex, 2007, p. 20.

¹⁴⁴SCHMIDT, Maria Auxiliadora; BARCA, Isabel; MARTINS, Estevão Rezende (Orgs.). **Jörn Rüsen e o ensino de história**. Curitiba: UFPR. 2011, p. 34.

O Ensino Médio, enquanto etapa final da Educação Básica, deve conter os elementos indispensáveis ao exercício da cidadania, quando a História constitui um campo privilegiado para a discussão dessas questões. Mas, não se deve perder de vista que a cidadania não deve ser encarada, apenas como um conceito abstrato, mas como uma vivência que perpassa todos os aspectos da vida em sociedade. Logo, a preparação para o exercício da cidadania não se esgota no aprendizado de conhecimento da História.

Por sua vez, as Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Médio, aprovadas pelo Conselho Nacional de Educação e homologadas pelo Ministério da Educação e Cultura, asseguram a retomada da educação humanista, prevendo uma organização curricular baseada em princípios éticos. O artigo 36 da Lei nº 9.394, de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, traz, que o currículo do Ensino Médio

I - Destacará a educação tecnológica básica, a compreensão do significado da ciência, das letras e das artes; o processo histórico de transformação da sociedade e da cultura (grifos nossos); a língua portuguesa como instrumento de comunicação, acesso ao conhecimento e exercício da cidadania; II - adotará metodologias de ensino e de avaliação que estimulem a iniciativa dos estudantes; [...] Afirma ainda, neste mesmo artigo, que os conteúdos, as metodologias e as formas de avaliação serão organizados de forma que, ao final do Ensino Médio, o educando demonstre, entre outros, o domínio dos princípios científicos e tecnológicos que presidem a produção moderna e conhecimento das formas atuais de linguagem.

Seguindo essas Orientações, “*Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889)*”, aprofunda as discussões acerca das transformações sociais e culturais resultantes da nova forma de se deslocar entre diversas áreas suburbanas e as freguesias centrais advindas com a introdução do novo modal de transporte, dada a importância da ferrovia para a economia local e as dificuldades para manter em funcionamento um complexo sistema de transporte urbano, atendendo os anseios das elites locais e os interesses de investidores ingleses, que enxergaram a possibilidade de rápido retorno financeiro.

A Obra mostra-se relevante pela importância histórica, social, cultural e econômica da chegada da Maxambomba, substituindo animais, jangadas e carroças que, de forma primitiva, transportavam pessoas e mercadorias. As elites urbanas buscavam melhorias no ir-e-vir de passageiros e mercadorias para incrementar o comércio local, quando a cidade recebia diariamente produtos vindos da Europa.

As elites letradas sonhavam em ver a cidade moldada nos padrões europeus de modernidade, onde as pessoas falassem, se vestissem e se comportassem de acordo com os modelos das sociedades modernas dos países desenvolvidos em ruas amplas, ordenadas e calçadas, dotadas de iluminação pública, tratamento de resíduos, fornecimento regular de água potável e um modal de transporte capaz de deslocar usuários e cargas de forma rápida, segura e econômica.

Na transposição do conhecimento histórico para o nível médio, é importante desenvolver competências ligadas à leitura, análise, contextualização e interpretação das fontes e testemunhos das épocas passadas.

Na perspectiva da Educação Básica, enquanto etapa final da formação de cidadãos críticos, preparados para a inserção da sociedade e vida profissional, importante reconhecer o papel da competência da leitura e interpretação de textos, capacitando-os à compreensão de informações e deformações que se processam no cotidiano. Os alunos devem aprender, conforme Pierre Vilar, *a ler nas entrelinhas*.

O Paradidático promove a interdisciplinaridade, operando com a proposição de um tema com abordagens em diferentes disciplinas, procurando compreender as partes de ligação entre as diferentes áreas de conhecimento, unindo-se para transpor algo inovador, abrir sabedorias, resgatar possibilidades.

“A origem da interdisciplinaridade está nas transformações dos modos de produzir a ciência e de perceber a realidade e, igualmente, no desenvolvimento dos aspectos político-administrativos do ensino e da pesquisa nas organizações e instituições científicas. Mas, sem dúvida, entre as causas principais estão a rigidez, a artificialidade e a falsa autonomia das disciplinas, as quais não permitem acompanhar as mudanças no processo pedagógico e a produção de conhecimentos novos.”¹⁴⁵

Apresenta textos específicos voltados para os conhecimentos de História, Geografia, Sociologia e Filosofia, fundamentais para o Ensino Médio, associando conhecimentos de Antropologia, Política, Direito, Economia e Psicologia, indispensáveis à formação básica do cidadão, seja no que diz respeito aos principais conceitos e métodos com que operam, seja no que diz respeito a situações concretas do cotidiano social, como o reconhecimento dos direitos expressos em dispositivos legais.

A História, possibilita ampliar estudos sobre as problemáticas contemporâneas, situando-as nas diversas temporalidades, servindo como arcabouço para a reflexão sobre possibilidades de mudanças, permitindo aprofundar temas abordados na Educação Básica, redimensionando aspectos da vida em sociedade e o papel do homem nas transformações do processo histórico, analisados na Obra.

Compreender a sociedade, suas transformações, frutos da ação humana; compreender o desenvolvimento da sociedade pela ocupação dos emergentes arrabaldes recifenses e as relações da vida humana com a paisagem rural, marcada pelos rios de águas cristalinas; compreender a produção e o papel histórico das instituições sociais, políticas e econômicas, associando-as às práticas dos diferentes grupos e atores sociais, aos princípios que regulam a convivência em sociedade; compreender as ações humanas e os conflitos sociais constituintes do processo histórico de organização social influenciada pela implantação de melhorias no sistema de transporte de passageiros; avaliar criticamente e posicionar-se frente a conflitos e movimentos culturais, sociais, políticos e econômicos desenrolados na urbe.

A constante disputa em defesa de seus interesses entre as camadas dominantes e as pessoas comuns marcaram o período analisado na Capital de Pernambuco, quando a elite urbana, defendia a modernização da cidade, pela construção de praças ajardinadas, um magnífico teatro para apresentações culturais de gala e a introdução da locomotiva a vapor, enquanto as pessoas comuns, pagariam com seu trabalho o custo dessas melhorias urbanas.

¹⁴⁵Paviani, Jayme. **Platão & a Educação**. Ed. Autêntica. 2008, p. 14.

Analisar as relações de poder estabelecidas entre os grupos sociais, econômicos e culturais de diferentes localidades da cidade e os grupos dominados que resistiam, protestavam, ocasionando embates. Conhecer a formação e as transformações da configuração territorial do Recife, pelo surgimento de novas localidades nos subúrbios; compreender o trabalho de membros das elites urbanas, visando a modernização da cidade, como elementos primordiais nas transformações históricas; compreender o papel das camadas dominadas no processo de modernização urbana; analisar as relações de desigualdade social e organização social do trabalho, destacando a importância das pessoas comuns.

“Entre a Maxambomba e o Bonde de Burros: A chegada de um novo sistema de Transporte Público no Recife (1867-1889)” procurou identificar os deslocamentos populacionais na Província, quando diversas pessoas saíram do Sertão para as áreas centrais do Recife em busca de oportunidade de trabalho. Reconhecer as formas de deslocamento da população local, seu modo de vida, as resistências e insatisfação pela precariedade e carestia pela oferta de serviços públicos essenciais ao bem-estar das pessoas. A obrigatoriedade ao pagamento das passagens, provocava tensão nas viagens, quando funcionários da Ferroviária eram ameaçados e agredidos.

O Paradidático relacionou a chegada dos trens a vapor, um acontecimento histórico na cidade. Para melhor compreender a história de Pernambuco, a Obra identificou a procedência geográfica e cultural das pessoas que formam a população local quanto à condição social, religião e costumes, contextualizando seus deslocamentos e confrontos culturais.

Observar mudanças e permanências ocorridas ao longo do tempo nos costumes, hábitos, valores, modos de viver, conviver e se deslocar, característicos dos diferentes grupos, que constituem diversas localidades citadinas; observar semelhanças e diferenças entre as localidades e coletividades de outros tempos e outros espaços, nos seus aspectos sociais, econômicos, tecnológicos, políticos e culturais; caracterizar a diversidade religiosa na sociedade recifense em meados do século XIX; de reconhecer e analisar as transformações tecnológicas ocorridas na capital de Pernambuco, seus impactos sociais, culturais e econômicos e sua relação com as necessidades, interesses e ações de diferentes grupos sociais.

Reconhecer na capacidade de trabalho humano a responsabilidade pelas transformações tecnológicas e pelas modificações produzidas no modo de ir-e-vir das elites letradas, com a movimentação da Maxambomba pelas ruas da cidade; compreender o processo de urbanização e modernização local, as transformações sociais e culturais deles decorrentes; analisar os impactos de diversos movimentos culturais e de suas produções no pensamento e na cultura, influenciadas pelas obras vindas do Velho Mundo.

Compreender as histórias individuais como partes integrantes de histórias coletivas, construindo a identidade pessoal e social na dimensão histórica, a partir do reconhecimento do papel do indivíduo nos processos históricos, compreendendo as relações sociais, econômicas, políticas e culturais entre os homens e mulheres, quando pessoas comuns iam às ruas, apesar da permanente vigilância das autoridades policiais; compreender processos históricos que desencadearam mudanças e permanências em manifestações culturais de diferentes grupos sociais.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa investigação, analisa de que forma a chegada dos modernos equipamentos de transporte ferroviário modificou o espaço físico e as relações sociais e econômicas da Capital de Pernambuco em meados do século XIX. As elites locais, encantadas com o comportamento elegante dos europeus que visitavam o Recife, desejavam ingressar no mundo civilizado das grandes cidades do velho mundo, assimilando os costumes aristocráticos e procurando inserir entre os moradores urbanos novos hábitos, novas formas de se vestir, falar e se comportar.

A precária infraestrutura local, carente em diversos serviços públicos, apontavam deficiências na questão sanitária, do descarte e tratamento dos excrementos, na iluminação pública, no fornecimento de água potável e no transporte coletivo, necessárias à expansão urbana, que não funcionavam a contento. Até a década de 1860, proliferava o uso de animais de monta, carroças e diligências para se enfrentar os caminhos alagadiços que compunham o cenário urbano recifense e se chegar aos povoados distantes que se formavam às margens dos rios, algo inimaginável para uma Cidade que almejava a modernidade.

As comunicações por terra mereciam destaque, pelas dificuldades enfrentadas pela população que se aventurava nas poucas estradas existentes. Pernambuco, reconhecidamente um centro regional em contínuo desenvolvimento, até meados do Oitocentos, detinha entraves nas comunicações existentes no perímetro urbano recifense, pois, apesar da existência de transportes terrestres e fluviais, muitas pessoas não conseguiam ir-e- vir a diversas localidades não atendidas por canoas, jangadas, ônibus, carruagens ou um simples animal de monta.

O Recife, apesar de representar um importante centro financeiro e comercial da época, potencial exportador de açúcar e algodão, não apresentava uma estrutura urbana capaz de impulsionar seu desenvolvimento. O aquecimento econômico veio sob a forma de uma ferrovia urbana, percorrida por uma locomotiva mirim que puxava vagões de passageiros e mercadorias: A Maxambomba, inaugurada em 05 de janeiro de 1867, com a conhecida linha Principal, ligando o centro do Recife ao arrabalde de Apipucos.

A implantação de uma ferrovia urbana percorrida pela pequena locomotiva e seus vagões de passageiros foi a solução encontrada para promover o ir-e-vir de pessoas e cargas, fomentando o comércio local. Era nítido o problema enfrentado pelos cidadãos quanto à condução pública de passageiros, quando as elites urbanas almejavam um sistema de transporte público rápido, seguro e capaz de funcionar diariamente em horários que satisfizessem as suas necessidades.

Para a cidade implementar os melhoramentos necessários ao atendimento dessas carências, contou com a participação do governo, aprovando leis e concedendo isenções a investidores locais e estrangeiros. A relação entre o Brasil e a Inglaterra se estende por décadas e em meados do Oitocentos, grande parte dos serviços públicos urbanos eram explorados por empresas inglesas, incluindo a construção e ordenamento de ruas e avenidas, a implantação de um sistema de distribuição de água potável, da introdução de postes para iluminação pública e a utilização do ferro na arquitetura e na construção de ferrovias.

Com a aprovação da Lei 641, que concedia isenções fiscais para eventuais interessados

interessados em explorar os serviços de transportes ferroviários, a inglesa Brazilian Street Railway, com sede em Londres e filial no Recife, se habilitava e assinava o contrato firmado entre a Administração Provincial e a Companhia Ferroviária. A concessão foi dada pelo governo de Pernambuco em 1863 à inglesa Brazilian Street Railway Company Limited, composta por brasileiros e ingleses, que ocupavam os principais cargos da direção.

Os consideráveis investimentos estrangeiros desempenharam um importante papel na implantação da primeira ferrovia urbana no Recife, selando dessa forma os interesses entre o governo Provincial e os investidores ingleses. Sabedores da baixa capacidade de investimentos de Pernambuco em melhorias na infraestrutura urbana, os ingleses, com disponibilidade financeira, mão de obra qualificada e matéria prima para a construção de estradas de ferro, investiram pesadamente na implantação da locomotiva a vapor no Recife, aproveitando a necessidade dos usuários usufruírem de momentos de sociabilidade ou mesmo ao trabalho em localidades separadas por estradas em precário estado de conservação.

A administração local, visando o incremento na arrecadação de impostos pelo aumento nas vendas do comércio varejista com a chegada da primeira ferrovia urbana, incentivou a assinatura do contrato com a Companhia Ferroviária, para ter as ruas das freguesias centrais uma maior movimentação de consumidores de diversas localidades atendidas pelo trem.

Ao confrontarmos as razões desse empreendimento, compreendemos integrar um projeto de avanço capitalista desenvolvido pelos investidores ingleses, com considerável expectativa de lucros, entretanto receosos em admitir riscos e a melhoria nos deslocamentos urbanos, favorecendo seus usuários. Assim, observamos que os interesses dos investidores, das elites letradas e da administração provincial se completavam.

Os novos métodos de produção, decorrentes da Revolução Industrial, imprimiram novas exigências para a abertura de novos mercados consumidores e expansão dos negócios. Com isso percebemos que o trem a vapor, desde seu surgimento, é uma das maiores conquistas técnicas da era industrial. As ferrovias marcam o início de uma nova era e de uma nova maneira de tratar o tempo, marcada pela velocidade e pelo movimento, contrapondo-se à estagnação dos costumes e dos modos de vida dos séculos anteriores. A locomotiva a vapor, consolidou-se como meio de transporte eficiente para deslocar passageiros e cargas entre as lojas comerciais do centro da cidade e os subúrbios.

A Maxambomba alterava paisagens e rotinas de diferentes localidades urbanas com seu apito estridente e chaminé fumegante, quando os caminhos de ferro se multiplicavam em linhas e ramais, para atender a demanda crescente de passageiros. A introdução da locomotiva a vapor no cotidiano do Recife representou a inserção do progresso tecnológico na urbe, acompanhando as mudanças socioeconômicas e os novos comportamentos em voga nas modernas cidades europeias. Esteve unida, passo a passo com o desenvolvimento urbano, ajudando a cidade a crescer com o surgimento de novas localidades às margens do Rio Capibaribe, prosperando com as melhorias nos deslocamentos urbanos, sendo uma peça importantíssima em toda essa engrenagem desenvolvimentista.

O dinamismo implementado com a chegada da Maxambomba possibilitou o acesso aos aconchegantes arrabaldes, densamente povoados entre os meses de outubro e março, com residências amplas, sítios arborizados e deliciosos banhos de rio, permitindo a circulação rápida entre as áreas centrais e essas localidades até então pouco frequentadas. A modernidade, representada pela mecanização do sistema ferroviário, promoveu transformações no cenário

urbano, acompanhando mudanças e fortalecendo o desenvolvimento local. A via férrea representava a civilidade, advinda do intercâmbio com a Europa. A força da máquina, movimentada pela energia do carvão e a utilização do ferro, fez com que as distâncias fossem diminuídas e as paisagens transformadas.

Inicialmente foram abertas três linhas singulares para localidades de difícil acesso: Apipucos, Aflitos e Várzea, quando para construir a estrada de ferro, a cidade se modernizava, recebendo novas pontes de ferro e outros serviços. Em 24 de junho de 1870, a circulação da Maxambomba foi estendida até a Caxangá, nas proximidades da Várzea. No mesmo ano, chegou até Olinda e no ano seguinte chegava à Estrada do Arraial, seguindo para Casa Amarela. O trem possuía entre dois e quatro vagões, cada um transportando até trinta pessoas, ao preço da passagem fixado em duzentos réis para cada mil braças ou uma milha percorrida.

A mobilidade urbana sofreu transformações, com a substituição dos veículos de tração animal pelos trens a vapor, auxiliando o processo de convívio entre os usuários, quando em cada um dos seus bancos, se aproximavam o capitalista do Largo do Corpo Santo, de uma possível dama lorde da Passagem da Madalena e de alguma menina rica do Colégio Pritaneu.

Moderno, rápido e seguro, veio suprir a deficiência no emprego de viaturas coletivas de passageiros. O grande empreendimento surtiu efeito para seus usuários, integrando à paisagem urbana local. A combinação de vários fatores viabilizou o melhor desempenho da cidade na segunda metade do século XIX quando planos de modernidade se proliferavam.

Mais do que um meio de transporte de massa, veio com o propósito de atender satisfatoriamente seus usuários. A Brazilian Street era uma firma empreendedora e o alcance das viagens nas locomotivas a vapor foi além das expectativas, oferecendo diversos horários de funcionamento e preços de tarifas, propiciando considerável acréscimo na quantidade de passageiros, quando o Recife vivenciava a expansão do ramo imobiliário.

Ampliou a sociabilidade entre as pessoas e o convívio social: a própria viagem era uma opção de lazer e permitia uma maior participação em festas populares e religiosas, como o carnaval, os pastoris, as missas e procissões, que ao contrário dos eventos no majestoso teatro Santa Isabel, possibilitavam o maior alcance de camadas populares com a participação de multidões provenientes dos emergentes arrabaldes.

A vida social da elite recifense se dividiu, a partir do Santa Isabel, quebrando o monopólio de parte das atividades culturais e de entretenimentos controlados pela igreja. Nesses acontecimentos, o transporte urbano foi fundamental, mudando as relações entre o profano e o sagrado, que por longos tempos, foi quase absoluto na direção dos divertimentos, desde as festas dos Arcos, nas áreas centrais da urbe, até as fora de portas. Apesar disso, muitos moradores deixavam de participar, em decorrência das dificuldades de acesso e dos preços das tarifas das conduções.

Como bem se manifestou Mário Sette para os usuários do transporte urbano: Estamos livres da canoa! A estrada de ferro cumpriu um importante papel nas comunicações terrestres, facilitando a expansão cidadina e sobretudo promovendo o desenvolvimento de atividades essenciais na urbe, nas relações sociais e nas opções de lazer. A implantação da estrada de ferro urbana fortaleceu a economia da província. A introdução dos trens a vapor realçou a importância de deslocamentos em diversos horários, quando a própria cidade do Recife teve no transporte ferroviário um dos fatores que contribuíram para a sua consolidação enquanto uma das principais economias do Brasil.

7. FONTES MANUSCRITAS

APEJE – ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO

- a. **Anuario da sociedade meteorológica de França**, t. 26. Traduzido e augmentado pelo bacharel Manoel Duarte Pereira, Secretario da Inspectoria do 2º Distrito dos Portos Marítimos. Emílio Beringer. Chefe do serviço topográfico de Pernambuco.
- b. Câmara Municipal 21, 16 de junho de 1843.
- c. Câmara Municipal 32, 13 de janeiro de 1851.
- d. Câmara Municipal 34, Doc. 167, 3 de novembro de 1854.
- e. Carta de Gervásio Pires Ferreira, s.d. (1817- 1821). apud Antônio Joaquim de Melo. Biografia de Gervásio Pires Ferreira. Recife, 1895; reedição: Recife, UFPE. 1973. vol.I, p. 27.
- f. Constituição médica ou moléstias reinantes. **Annaes da medicina pernambucana**, p.18.
- g. Decreto do Presidente da Província, n. 3310, 4 de setembro de 1864.
- h. Decreto n.º 101, de 31 de outubro de 1835.
- i. Decreto n.º 641, de 26 de junho de 1852
- j. Decreto n.º 1246, de 13 de outubro de 1853
- k. Dicionário da Língua Brasileira por Luiz Maria da Silva Pinto, natural da Província de Goyaz, na Typografia de Silva, 1832.
- l. Fundo de Obras Públicas. Registro de Contratos. Pasta B18/1a. Artigo 6º. p. 3.
- m. Fundo de Obras Públicas. Registro Contratos. Pasta B18/1a. Art. 8º. p. 4.
- n. Fundo Obras Públicas. Registro Contratos. Pasta B18/1a. Art. 10º. p. 5
- o. Fundo de Obras Públicas. Registros de Contratos I, Pasta B18/1 a, p. 1
- p. Fundo de Obras Públicas. Registro de Contratos I, p. 119.
- q. Relatório da Assembleia Provincial de Pernambuco no dia da abertura da sessão ordinária de 1857. Exmo. Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, Presidente da Província, p. 5
- r. Relatório da Repartição de Obras Públicas (ROP), apresentado pelo engenheiro-diretor William Martineau, p. 8, Pernambuco, 1862.
- s. Relatório do Engenheiro chefe da Província de Pernambuco, em 1846, p. 37-8. Pernambuco, 1846.
- t. Saúde Pública 1, 13 de dezembro de 1862.

- u. Saúde Pública 3, 5 de abril de 1873.
- v. Saúde Pública 4, 30 do abril de 1878
- w. Saúde Pública 4, 22 de maio de 1878.
- x. Saúde Pública 4, 31 de março de 1880.
- y. Saúde Pública 4, 16 de abril de 1880.
- z. Saúde Pública 4, 7 de maio de 1880.
- aa. Série Obras Públicas. Relatório do Secretário de Obras Públicas, vol. 46, p. 63.
- bb. Série Estradas de Ferro. Registro Contratos. vol. 13, Artigo 1º, p. 3.
- cc. Série Estradas de Ferro. Ofício nº 28. Emitido pelos gerentes interinos Antonio Luiz dos Santos e José Bernardo Galvão Alcoforado ao Presidente da Província Conselheiro Francisco de Paula da Silva Lobo. Recife, 5 de fevereiro de 1867, vol. 13, p. 9.
- dd. Série Estradas de Ferro. Ofício nº 32. Recife, 17 de abril de 1874, vol. 13, p. 331.
- ee. Série Estradas de Ferro. Ofício nº 218. De Obras Públicas a José Bernardo Galvão Alcoforado gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 17 de julho de 1867, vol. 13, p. 25.
- ff. Série Estradas de Ferro. Ofício nº 119. William Rawllinson. Gerente da Brazilian Street. Recife, 13 de junho de 1868, vol. 13, p. 41.
- gg. Série Estradas de Ferro. Ofício da gerência da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de março de 1870, vol. 13, p. 76.
- hh. Série Estradas de Ferro. Ofício da Câmara Municipal do Recife. Recife, 17 de maio de 1881, vol. 27, p. 37.
- ii. Série Estradas de Ferro. Ofício da Companhia Ferro Carril de Pernambuco. Recife, 16 de junho de 1883. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 146.
- jj. Série Estradas de Ferro. Ofício da Estrada de Ferro-Recife Limoeiro. Recife, 10 de junho de 1886, vol. 27, p. 360.
- kk. Série Estradas Ferro. Ofício. Recife, 11 de agosto de 1870, vol. 13, p. 78.
- ll. Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 255.
- mm. Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 256.
- nn. Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 13, p. 434.
- oo. Série Estradas de Ferro. Tabela de horário, vol. 27, p. 434.
- pp. Série Estradas de Ferro. Tabela preços de passagens, vol. 17, p. 352.
- qq. Série Estradas de Ferro. Tabela preços de passagens, vol. 17, p. 456.

- rr. Série de Estradas de Ferro. Tabela de frete e preço de mercadorias. Recife, 1º de fevereiro de 1869, vol. 13, p. 43.
- ss. Série Estradas de Ferro. Tabela de preços das passagens de 2ª classe do Recife a Apipucos, 1º de abril de 1869, vol. 17, p. 69.
- tt. Série Estradas de Ferro. Tabela de preços das passagens de 1ª e 2ª classe do Recife a Monteiro pelo ramal dos Aflitos. 27 de dezembro de 1871, vol. 13, p. 184.
- uu. Série Estradas de Ferro. Tabela de preços das passagens de 1ª e 2ª classe do Recife a Caxangá pelo ramal dos Aflitos (1873-1874), vol. 17, pp. 68-70.
- vv. Série Estradas de Ferro. Tabela com novas modalidades de bilhetes, vol.13, p. 469.
- ww. Série Estradas de Ferro. Tabela com novas modalidades de bilhetes, vol. 27, p. 132, 167, 311, 343, 419, 550, 570.
- xx. Série Estradas de Ferro. Tarifas de preços dos Telegramas, vol. 17, p. 399.
- yy. Série Estradas de Ferro. Disposições regulamentares, vol. 27, p. 37.
- zz. Série Estradas de Ferro. Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868, vol. 13, p. 44.
- aaa. Série Estradas de Ferro. Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868, vol. 13, p. 46.
- bbb. Série Estradas de Ferro. Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868, vol. 13, p. 52.
- ccc. Série Estradas de Ferro. Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868, vol. 13, p. 53.
- ddd. Série Estradas de Ferro. Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868, vol. 13, p. 54.
- eee. Série Estradas de Ferro. Regulamento para fiscalização da estrada de ferro, vol. 17, p. 200.
- fff. Série Estradas de Ferro. Regulamento para fiscalização da Estrada de Ferro, vol. 17, p.202.
- ggg. Série Estradas de Ferro. Acidentes ocorridos em 1874, vol.17, p. 8.
- hhh. Série Estradas de Ferro. Ato presidencial. Recife, 21 de dezembro de 1871, vol.17, p. 116.
- iii. Série Estradas de Ferro. Termo de Aditamento. Recife, 28 de dezembro de 1882, vol.17, p. 128.
- jjj. Série Estradas de Ferro. Levantamento de 1873, vol. 17, p. 224.
- kkk. Série Estradas de Ferro. Demonstrativo do número de passageiros (1871-1887), vol. 27, p. 343, 419, 493.
- lll. Série Estradas de Ferro. Quadro demonstrativo receita/despesa, vol. 27, p. 343.

- mmm. Série Estradas de Ferro. Relatório concedido ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Recife, 11 de janeiro de 1876, vol. 17, p. 118.
- nnn. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Empresa Ferro Carril de Pernambuco. Recife, 28 de março de 1886, vol. 27, p. 348.
- ooo. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro da Câmara Municipal do Recife. Recife, 17 de junho de 1886, vol. 27, p. 355.
- ppp. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Empresa Ferro Carril de Pernambuco. Recife, 28 de março de 1886, vol. 27, p. 348.
- qqq. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro da Câmara Municipal do Recife. Recife, 17 de junho de 1886, vol. 27, p. 355.
- rrr. Série Estradas de Ferro. Relatório do Gerente da Brazilian Street, William Rallinson, à Brazilian Street Company. Recife, 6 de junho de 1870, vol. 13, p. 77.
- sss. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 10 de agosto de 1867, vol. 13, p. 26.
- ttt. Série Estradas de Ferro. Relatório do Gerente (1868-1869), vol. 13, p. 86.
- uuu. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de junho de 1882, vol. 27, p. 97.
- vvv. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 17 de junho de 1887, vol. 27, p. 449.
- www. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 13 de janeiro de 1888, vol. 27, p. 485.
- xxx. Série Estradas de Ferro. Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 9 de março de 1888, vol. 27, p. 503.
- yyy. Série Estradas de Ferro. Primeiro Relatório da gerência. Recife, 1870, vol. 13, p. 84.
- zzz. Série Estradas de Ferro. Primeiro Relatório da gerência. Recife, 1870, vol. 13, p. 85.
- aaaa. Série Estradas de Ferro. Primeiro Relatório da gerência. Recife, 1870, v. 13, p. 88.
- bbbb. Série Estradas de Ferro. Relatório do chefe de trem. Recife 6 de agosto de 1879, vol. 17, p. 389.
- cccc. Série Estradas de Ferro. Relatório do chefe de trem, Júlio de Lelis Peixoto. Recife 7 de dezembro de 1885, vol. 27, p. 66.
- dddd. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro chefe da Brazilian Street Railway Company. Recife, 18 de maio de 1871, vol. 13, p. 114.
- eeee. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro chefe da Brazilian Street Railway Company. Recife, 19 de maio de 1871, vol. 13, p. 116.
- ffff. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Recife, 19 de maio de 1871, vol. 13, p. 117.

- gggg. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 20 de maio de 1871, vol. 13, p. 120.
- hhhh. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Recife, 26 de junho de 1871, vol. 13, p. 125.
- iiii. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de julho de 1871, vol. 13, p. 144.
- jjjj. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Recife, 23 de julho de 1871, vol. 13, p. 149.
- kkkk. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de agosto de 1871, vol. 13, p. 171.
- llll. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 18 de agosto de 1871, vol. 13, p. 175.
- mmmm. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de novembro de 1871, vol. 13, p. 211.
- nnnn. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal da Brazilian Street Railway Company. Recife, dezembro de 1871, vol. 13, p. 222.
- oooo. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 13 de fevereiro de 1872, vol. 13, p. 263.
- pppp. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 10 de outubro de 1872, vol. 13, pp. 294.
- qqqq. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal, vol. 13, p. 295, 430.
- rrrr. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de abril de 1872, vol. 13, p. 331.
- ssss. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal, Manoel Buarque de Macedo. Recife 10 de fevereiro de 1873, vol. 13, p. 393.
- tttt. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de março de 1873, vol. 13, p. 417.
- uuuu. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 28 de março de 1873, vol. 13, p. 423.
- vvvv. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 22 de abril de 1873, vol. 13, p. 430.
- wwww. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 11 de setembro de 1873, vol. 13, p. 447.
- xxxx. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de março de 1874, vol. 13, p. 476.
- yyyy. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal Paulo José de Oliveira, Recife, 21 de setembro de 1880, vol. 17, p. 118.
- zzzz. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal Paulo José de Oliveira. Recife, 10 de fevereiro de 1881, vol. 27, p. 25.

- aaaaa. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de julho de 1881, vol. 27, p. 47.
- bbbbbb. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 5 de junho de 1882, vol. 27, p. 110.
- cccccc. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company, 17 de junho de 1884, vol. 27, p. 190.
- dddddd. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de agosto de 1884, vol. 27, p. 200.
- eeeeee. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 27 de junho de 1885, vol. 27, p. 253.
- fffff. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company, vol. 27, p. 284.
- gggggg. Série Estradas de Ferro. Relatório do Engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company, vol. 27, p. 314, 493, 276.
- hhhhh. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 25 de janeiro de 1886, vol. 27, p. 320.
- iiiiii. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 18 de fevereiro de 1886, vol. 27, p. 322.
- jjjjj. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 19 de maio de 1886, vol. 27, p. 358.
- kkkkk. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de agosto de 1886, vol. 27, p. 365.
- lllll. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 2 de outubro de 1886, vol. 27, p. 383.
- mmmmm. Série Estradas de Ferro. Relatório do engenheiro Fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 22 de outubro de 1886, vol. 27, p. 393.
- nnnnn. Série Estradas de Ferro. Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 1º de setembro de 1888, vol. 27, p. 549.
- ooooo. Série Estradas de Ferro. Primeiro relatório anual (1868-1869), vol. 13, p.85.
- ppppp. Série Estradas de Ferro. Primeiro relatório anual (1868-1869), vol. 13, p. 84.
- qqqqq. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873, vol. 13, p. 397.
- rrrrr. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873, vol. 13, p. 397.
- sssss. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873, vol. 13, p. 410.
- ttttt. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873, vol. 13, p. 413.

- uuuuu. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 1º de janeiro de 1872, vol. 13, p. 414.
- vvvvv. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874, vol. 13, p. 460.
- wwwww. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874, vol. 13, p. 464.
- xxxxx. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874, vol. 13, p. 468.
- yyyyy. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874, vol. 13, p. 471.
- zzzzz. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 30 de janeiro de 1875, vol. 17, p. 14.
- aaaaa. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de novembro de 1878, vol. 17, p. 357.
- bbbbb. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de janeiro de 1880, vol. 17, p. 415.
- ccccc. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1880, vol. 17, p. 416.
- dddddd. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881, vol. 27, p. 19.
- eeeee. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881, vol. 27, p. 20.
- fffff. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881, vol. 27, p. 21.
- ggggg. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de fevereiro de 1882, vol. 27, p. 80.
- hhhhh. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de fevereiro de 1882, vol. 27, p. 83.
- iiiiii. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 3 de fevereiro de 1883, vol. 27, p. 133.
- jjjjj. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 12 de fevereiro de 1884, vol. 27, p. 167.
- kkkkk. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 6 de fevereiro de 1885, vol. 27, p. 233.
- lllll. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886, vol. 27, p. 309.
- mmmmm. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886, vol. 27, p. 312.

- nnnnnn. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de setembro de 1886, vol. 27, p. 378.
- oooooo. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de setembro de 1886, vol. 27, p. 380.
- pppppp. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1880, vol. 27, p. 417.
- qqqqqq. Série Estradas de Ferro. Relatório anual, vol. 27, p. 419. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 12 de fevereiro de 1887, vol. 27, p. 420.
- rrrrrr. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874, vol. 27, p. 470.
- ssssss. Série Estradas de Ferro. Relatório anual, vol. 27, p. 493.
- tttttt. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1888, vol. 27, p. 494.
- uuuuuu. Série Estradas de Ferro. Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 1 de setembro de 1888, vol. 27, p. 549.
- vvvvvv. Série Estradas de Ferro. Relatório Anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1889, vol. 27, p. 568.
- wwwwww. Série Estradas de Ferro. Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1889, vol. 27, p. 569.
- xxxxxx. Série Estradas de Ferro. Primeira reunião Geral. Londres, 1870, vol. 13, p. 83.
- yyyyyy. Série Estradas de Ferro. Requerimento do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 14 de agosto de 1867, vol. 13, p. 27.
- zzzzzz. Série Estradas de Ferro. Requerimento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de julho de 1871, vol. 13, p. 146.
- aaaaaaa. Série Estradas de Ferro. Requerimento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 27 de novembro de 1888, vol. 27, p. 562.

INSTITUTO ARQUEOLÓGICO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PERNAMBUCO

Viação Férrea do Brasil, Rio, 1884; Ciro Diocleciano Ribeiro Pessoa Júnior, Estudo Descritivo das estradas-de-Ferro do Brasil, Rio, 1886; “**Primeira Estrada-de-Ferro de Pernambuco**”, em Rev. do Inst. Arq. Hist. Geog. Pernambuco, n. 46, Pernambuco, 1894; Ernesto Antônio Lassance Cunha, Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil Organizado pela Comissão Central dos Estudos e Construção de Estradas-de-Ferro, Rio, 1909; J. Palhano de Jesus, o.c.; José Luís Batista, O Surto Ferroviário Brasileiro no Segundo Reinado e o seu Desenvolvimento, Rio, 1942.

8. JORNAIS E PERIÓDICOS

HEMEROTECA DIGITAL

- Diário de Pernambuco, Recife, 27 de fevereiro de 1841, edição 26, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 11 de fevereiro de 1843, edição 34, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 15 de outubro de 1844, edição 231, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 20 de maio de 1845, edição 110, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 21 de agosto de 1845, edição 184, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 28 de agosto de 1846, edição 190, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 30 de dezembro de 1846, edição 291, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 19 de maio de 1847, edição 111, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 23 de março de 1849, edição 66, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 29 de abril de 1850, edição 96, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de julho de 1858, edição 147, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 5 de janeiro de 1867, edição 4, p. 3.
- Diário de Pernambuco, Recife, 28 de janeiro de 1867, edição 23, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 31 de janeiro de 1867, edição 26, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de fevereiro de 1867, edição 27, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 5 de fevereiro de 1867, edição 29, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 22 de março de 1867, edição 68, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de outubro de 1867, edição 225, p. 3.
- Diário de Pernambuco, Recife, 10 de outubro de 1867, edição 233, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 9 de janeiro de 1868, edição 7, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de fevereiro de 1868, edição 27, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 4 de fevereiro de 1868, edição 28, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 8 de fevereiro de 1868, edição 32, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de outubro de 1868, edição 225, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 25 de outubro de 1868, edição 246, p. 4.
- Diário de Pernambuco, Recife, 13 de janeiro de 1869, edição 8, p. 1.
- Diário de Pernambuco, Recife, 20 de fevereiro de 1869, edição 40, p. 2.
- Diário de Pernambuco, Recife, 1º de março de 1869, edição 47, p. 2.

Diário de Pernambuco, Recife, 9 de setembro de 1875, edição 208, p. 1.
Diário de Pernambuco, Recife, 1º de outubro de 1875, edição 225, p. 4.
Diário de Pernambuco, Recife, 26 de outubro de 1875, edição 246, p. 6.
Diário de Pernambuco, Recife, 13 de novembro de 1875, edição 260, p. 2.
Diário de Pernambuco, Recife, 22 de dezembro de 1875, edição 293, p. 2.
Diário de Pernambuco, Recife, 15 de outubro de 1880, edição 238, p. 6.
Diário de Pernambuco, Recife, 29 de outubro de 1880, edição 250, p. 6.
Diário de Pernambuco, Recife, 15 de dezembro de 1880, edição 289, p. 4.
Diário de Pernambuco, Recife, 22 de dezembro de 1880, edição 294, p. 2.
Diário de Pernambuco, Recife, 22 de outubro de 1889, edição 240, p. 2.
Jornal Diário Novo, Recife, 23 de janeiro de 1843, edição 18, p. 2.
Jornal Diário Novo, Recife, 5 de abril de 1843, edição 77, p. 1.
Jornal Diário do Rio de Janeiro, 30 de março de 1858, p. 4.
Jornal do Recife, Recife, 10 de dezembro de 1862, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 25 de março de 1869, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 28 de dezembro de 1869, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 2 de fevereiro de 1870, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 3 de fevereiro de 1870, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 4 de fevereiro de 1870, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 29 de novembro de 1870, p.1.
Jornal do Recife, Recife, 21 de setembro de 1871, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 17 de julho de 1873, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 04 de outubro de 1871, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 07 de agosto de 1875, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 28 de abril de 1881, p. 2.
Jornal do Recife, Recife, 08 de junho de 1881, p. 4.
Jornal do Recife, Recife, 3 de julho de 1885, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 25 de outubro de 1885, p. 3.
Jornal do Recife, Recife, 24 de outubro de 1986, p. 1.
Jornal do Recife, Recife, 26 de outubro de 1886, p. 1.

Jornal de Recife, Recife, 12 de maio de 1913, p. 2.	
Conclusão do discurso na inauguração do Mercado de São José. Recife.	p. 54.
Publicação do Diário do Rio de Janeiro.	p. 67.
América Ilustrada. Coisas carnavalescas.	p. 60.
Revista Cidade. Chafariz da Companhia de Beberibe.	p. 50.

9. FONTES ICONOGRÁFICAS

1. Acervo Allen Morrison

Maxambomba Sobre o Rio Capibaribe. Recife.....	Contracapa.
Ticket - Ferro Carril de Pernambuco, 1871.....	p.176.
Bonde elétrico no Recife.....	p.177.
Maxambomba no arrabalde de Beberibe.....	p.186.

2. Acervo Francisco Miranda

Porto do Recife. 1875. Marc Ferrez.....	p.121.
Ponte da Maxambomba. 1914.....	p.163.

3. Acervo Mário Sette

Ilustração de um trem de burros.....	p.174.
--------------------------------------	--------

4. Acervo Carlos Bezerra de Mello

Sobrado de residência de Othon Lynch Bezerra de Mello, em suas feições primitivas...	p.161.
--	--------

5. Acervo Cláudio Dubeux

Ponte da Boa Vista. Recife.....	p. 57.
---------------------------------	--------

6. Acervo José Mamede Ferreira

Mapa do Recife..... p.143.

7. Acervo Rubens Borges Ferreira.

Maxambomba passando defronte ao prédio da Faculdade de Direito..... Capa.

8. Arquivo Nacional.

Locomotiva Baroneza..... p.142.

9. Biblioteca Nacional

Igreja da Penha. 1880-1885. Moritz Lamberg..... p.133.

Ponte Princesa Isabel. Recife..... p.48.

Gravura dos tigres lançados ao mar. Recife..... p.51.

Passeio Público..... p.52.

10. Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Planta da cidade do Recife. Meados século XIX..... p.180.

Planta do Recife. Destaque para localização do imóvel em arrabalde. Século XIX.....p.181.

11. Brasiliana Iconográfica

Movimento do cais do porto do Recife..... p.121.

Movimento do porto do Recife..... p.122.

Pretos de Ganho. 1822..... p.158.

Praça da Boa Vista. Recife..... p.124.

Mercado de São José. Recife..... p.124.

Rua do Crespo. Recife..... p.56.

Sítio Franco Baltar. Madalena. Recife..... p.72.

Vista do arrabalde de Apipucos. Recife..... p.73.

12. Coleção Brasileira Itau.

Sítio do Dr. Fonseca, Madalena..... p.162.

13. FUNDARPE (Fundação de Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco).

Pastoril Giselly Andrade. 25º Festival de Inverno de Garanhuns. 2011..... p.129.

Poço da Panela. 1847. Margem direita do rio Capibaribe..... p.160.

14. IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Capela de Nossa Senhora da Conceição. Ponte d’Uchoa..... p.37.

Sítio no Poço da Panela. 1878..... p.156.

15. Museu Castro Maya

Aquarela com negro transportando água..... p.54.

16. Museu da Cidade do Recife

Praça da Independência..... p.159.

Maxambomba saindo do arrabalde de Apipucos..... p.171.

17. Museu Nacional

Ponto de chegada da estrada de ferro do Rio de Janeiro..... p.69.

18. Prefeitura da Cidade do Recife. Departamento Documental e Cultura.

Álbum de Pernambuco..... p.74.

19. Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Preserfe.

Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. 1858..... p.138.

20. URB (Autarquia de Urbanização do Recife).

Bairro do Recife..... p.126.

21. Rede Mundial de Computadores

www.recifedeantigamente.com.br

Arrabalde da Várzea. 1900..... p.161.

Açude do Prata. Recife..... p. 51.

Bonde de Burros nas ruas centrais do Recife..... p.176.

Ponte da Maxambomba..... p.66.

Casa de Banhos. Recife..... p.72.

Maxambomba na estação Ponte d'Uchoa..... p.75.

Movimento nas ruas centrais do Recife..... p.78.

www.sombrasdorecife.com.br

Ônibus do Cláudio Dubeux nas áreas centrais do Recife..... p.163.

Teatro Santa Isabel e a Maxambomba. Recife..... p.79.

Rua do Imperador com Primeiro de Março. Recife..... p.80.

www.poraqui.com.br

Litografia da apresentação do piano no Poço da Panela..... p. 133.

Carregadores de piano no Recife, 1910..... p. 134.

Igreja Nossa Senhora da Saúde. Poço da Panela..... p.168.

www.revista.algomais.com.br

Locomotiva Maxambomba atravessando o Rio Capibaribe. 1900..... Contracapa.

Gravura da Rua 1º de Março..... p.183.

www.memoriaescravidaope.wordpress.com

Mercado de São José..... p.124.

www.preparaenem.com/historia-do-brasil/o-entrudo-ocupacao-do-espaco-publico.htm.

Aquarela de Augustus Earle (1793-1838). Entrudo familiar..... p.124.

www.encyclopediataucultural.com

Praça Conde d'Eu. Recife..... p.132.

www.facebook.com/recantigo/posts/2831629183644280.

Maxambomba no atravessando o Largo de Santana. 1905..... p.147.

Locomotiva nº1 da Recife and São Francisco Railway Company 1858... p.142.

www.wordpress.com

Escravizados transportando água..... p. 53.

www.memoriaviva.com.br

Rio antigo: o último bondinho puxado por burros que circulou até 1928.. p.172.

www.pinterest.com

Bonde puxado a burros. Ponte Boa Vista..... p.174.

www.fernandomachado.blog.br

Bonde de Burros nas ruas do centro do Recife..... p.176.

www.bairrorecifeblogspot.com

Arco de Santo Antônio e Arco da Conceição. Recife..... p. 82.

10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABOUT, Ilsen; CHÉROUX, Clément. **L’histoire par la photographie**. In: Études photographiques. n.10, Paris: Société Française de Photographie, 2001.
- ALENCAR, S. B. de. **Uma estratégia para elaboração de materiais didáticos**. Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Ensino de Ciências Naturais. UFMT. Cuiabá, 2014.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Atlas, 1986, p. 80-82; **Jundiá, um engenho de açúcar no vale do Siriji**. Revista de História, n. 100, p. 610, ano 25; **Problemática de uma Metrópole de Região Subdesenvolvida**. Ed. UFPE. Recife, 1979, p. 91.
- ARRAIS, Isabel C. **Teatro Santa Isabel: biografia de uma casa de espetáculos**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 1995, p. 17-51.
- ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o riacho. A formação do espaço público no Recife do século XIX**. Humanitas. FFLCH/USP. São Paulo. 2004, p. 76.
- ATWOOL, Josiah. Presidente da E. Backheuser, **Da Trilha ao Trilho**, em Anais (IX Congresso Brasileiro de Geografia), p. 226, IV, Rio, 1944. Brazilian Street Railway Company. Londres, abril de 1876. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 136.
- AULER, Guilherme. **A companhia de operários (1839-43)**. Ed. Arquivo Público, 1959, p.34.
- BACELLAR, Carlos de A. P. **Fontes documentais uso e mau uso dos arquivos**. In: PINSKY, Carla B. (Org.) **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 44.
- BARAT, Josef. **Introdução dos Problemas Urbanos Brasileiros**. Ed. Campus, 1979, p. 320; **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 316.
- BARLÉU, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. São Paulo. Ed. Itatiaia, 1974, p. 122.
- BAUMER, Franklin L. **O pensamento europeu moderno: séculos XIX e XX**. Ed. Almedina, 1990, v. 2, p. 171
- BELUZZO, Ana Maria de Moraes. **O Brasil dos viajantes**. Ed. Objetiva, 2000, p. 256.
- BENÉVOLO, Ademar. **Introdução a História Ferroviária do Brasil**. Recife: Folha da Manhã, 1953, p. 216.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. Ed. Perspectiva, 1998, cap. 5-6.
- BENJAMIM, Walter. **Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo**. Ed. Brasiliense, 1993, p. 211.
- BERINGER, Emilio, chefe do serviço topográfico da Província de Pernambuco. **Anuario da sociedade meteorológica de França**, t. 26. Traduzido e augmentado pelo bacharel Manoel Duarte Pereira, Secretario da Inspectoria do 2º Distrito dos Portos Marítimos.
- BERGER, Peter L. **O dossel sagrado: elementos para uma teoria sociológica da religião**. Paulus Editora, 1985, p. 19-39.

- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Ed. Companhia de Bolso. 2007, p. 203.
- BERNARDES, Denis. **Para reler o Recife e suas origens. Recife: o caranguejo e o viaduto**. Recife, Ed. Universitária, 1996, p. 11-26.
- BOSCHI, Caio. **Espaços de sociabilidade da América Portuguesa e historiografia brasileira contemporânea**. *Varia História*, 2006, v. 22, n. 36, p. 291-313.
- BRANNER, John C. “**Geologia de Pernambuco**”. *Revista do Inst. Arqueol. Hist. Geog. de Pernambuco*, X, n. 58, p. 390.
- BRESCIANI, Maria Stela. **Metrópoles: As faces do monstro urbano. As cidades do século XIX**. *Revista Brasileira de História*, n. 8-9; p. 35-68; **História e historiografia das cidades, um percurso**. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, p. 237-258.
- BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929 – 1989)**. São Paulo: UNESP, 1991.
- CABRAL, Flávio José Gomes. **Conversas reservadas: vozes públicas, conflitos políticos e rebeliões em Pernambuco no tempo da independência do Brasil**. Tese. História. UFPE. Recife, 2008.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. **A imprensa na história do Brasil**. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988, p. 22.
- CARDOSO, Ciro F. **A crise no colonialismo Luso na América Portuguesa**. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: CAMPUS, 1990, p. 118.
- CARVALHO, Marcus J. M. **De portas a dentro e de portas a fora: trabalho doméstico e escravidão no Recife, 1822-1850**. *Afro-Ásia*, Salvador – BA v. 1, n. 30; **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo (1822-1850)**. Recife: Ed. Universitária UFPE, 1998, p. 23.
- CASAL, Manuel Aires. **Corografia brasileira ou relação histórico-geográfico do reino do Brasil**. Ed. Itatiaia, 1976, p. 27.
- CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. **Recife do Corpo Santo**. Recife: Secretaria de Cultura da cidade do Recife, 1977, p. 272-293; 352.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, Vozes. 1990, p. 57.
- CERTEAU, Michel de. **A escrita da História**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002, p. 20.
- CHARTIER, Roger. **Verbete Imagens**. In: BURGUIÈRE, André. **Dicionário das ciências históricas**. Rio de Janeiro: Imago, 1993, p. 407.
- COELHO, José Prazeres. **O problema do transporte no Recife**. *Boletim da Secretaria de Viação e Obras Públicas*, XIV, n. 1. Recife, 1945.
- CORBIN, Alain. **Le miasme e la jonquille: l’odorat et l’imaginaire social (XVIII-XIX-siècles)**, p. 13.

COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**, v. 7; **Viaturas Coloniais** em Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, XXX, n. 143-46, p. 30, Pernambuco, 1931; **Arredores do Recife**. Recife. Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981, p. 12-55.

COSTA, José Césio Regueira. **O porto do Recife: roteiro de uma viagem através de uma história**. Recife. Secretaria do Interior e Justiça. Arquivo Público Estadual. 1956, p. 8-18.

COSTA, Marta Morais da. **Metodologia do ensino da Literatura Infantil**. Curitiba: Ibpex, 2007, p. 20.

COSTA, Robson Pedrosa. **Cotidiano e resistência nas últimas décadas da escravidão(1871-1888)**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2007.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história da devastação da Mata Atlântica brasileira**. Ed. Companhia das Letras. 1996, cap. 6, “A ciência descobre a floresta.”

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2005, p. 9-166.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem Mudança. a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 38-114.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: Uma história dos costumes**, trad. Ruy Jungmann, revisão e apresentação Renato J. Ribeiro, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994; traduzido de *Über den Prozess der Zivilisation* vol.1, publicado originalmente em 1939 na Basileia, Suíça, vol. 1, p. 60-64.

ELMIR, Cláudio Pereira. **Armadilhas do Jornal: algumas considerações metodológicas de seu uso para a pesquisa histórica**. Cadernos PPG em História da UFRGS. Porto Alegre, dezembro de 1995, p. 19-29.

FARIA, Alberto de. **Mauá – Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)**. São Paulo. Ed. Nacional, 1933, p. 137-331.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002, p. 108-9. FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. **O Recife em 1857**. In: SOUTO MAIOR, Mário;

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. 2005. 624 f. Tese de Doutorado. Programa de Pós Graduação em História. Unisinos, São Leopoldo, 2 v, p. 44.

FRANCA. Rubem. **Monumentos do Recife**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1977, p. 233.

FREITAS, Marcos Cezar (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**, p. 248

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil**. Rio de Janeiro, Topwooks, 2000, p. 71; **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960, p. 381-394; **Sobrados e Mucambos: Decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano**. 16ª ed. São Paulo: Global, 2006, p. 51, 196, 487 e passim; **Guia Prático Histórico e Sentimental da cidade do Recife**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1968. p. 96.

FRIZOT, Michel (org). **Nouvelle histoire de la photographie**. Adan Biro. Larousse, 2001.

- GAMA, José Bernardo Fernandes. **Memórias históricas da Província de Pernambuco**, v. 1, p. 31; **O Carapuceiro**, 10 ago. 1842, 9 nov. 1842. GARDINER, Patrick. **Teorias da História**.
- GATTI, Décio Júnior. **História da Educação em perspectiva: Ensino, Pesquisa, Produção**. Ed. Autores Associados, 2005, p. 210.
- GRAHAM, Maria. **Diário e uma viagem ao Brasil**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. USP, 1990. Coleção reconquista do Brasil, v. 157, p. 129-135.
- GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início de modernização no Brasil (1850-1914)**.
- GUARACY, Thales. **A conquista do Brasil**, p. 282, São Paulo, 1939.
- GUARINELLO, Norberto Luiz. **História Científica, História Contemporânea e História Cotidiana**. *Revista Brasileira de História*. São Paulo v. 24, nº 48, p. 13-38. 2004, p. 24.
- GUERRA, Flávio. **O Conde da Boa Vista e o Recife**. Recife: Fundação Guararapes, 1973, p. 14-155; **De Friburgo ao Campo das Princesas: nota histórica dos palácios de governo em Pernambuco**, p. 46.
- HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 24.
- HEINSFELD, Adelar. **As ferrovias: na ordem positivista, o progresso corre sobre trilhos**. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coord.). *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007, v.3, t.1 (Coleção História Geral do Rio Grande do Sul), p. 273-304.
- HOBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 180-187. **A Era do Capital (1848-1875)**. São Paulo: Paz e Terra, 1996, p. 36, 59-60 e 299.
- HONORATO, Manoel da Costa. **Dicionário topográfico-estatístico e histórico**, p. 122.
- JANCSÓ, Istvan; KANTOR, Iris. **Falando de festas** In: JANCSÓ, Istvan; KANTOR, Iris (Org.). **Festa: op cit.**, p 12.
- JESUS, J. Palhano de. **“Vias de Comunicação”**. *Dic. Hist. , Geog. e Etn do Brasil, Int. Ger.*, I, p. 724, Rio de Janeiro, 1922.
- JUCÁ, Gisafran. **A Implantação de Serviços Urbanos no Recife: O caso da Companhia de Beberibe (1838-1912)**. Mestrado. História. UFPE, Recife, 1979, p. 18-74.
- KIDDER, Daniel P. & FLETCHER, J. C. **O Brasil e os brasileiros**, II, São Paulo, 1941.
- KIDDER, Daniel Parrish. **Onde a imaginação não conhece limites**. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). **O Recife: quatro séculos de sua paisagem**. Recife: Massangana, 1992, p. 151-155.
- KOURYH, Jussara Rocha. **História do Recife**. Ed. Bagaço. 2012.
- KLIEMANN, Luíza Helena Schmitz. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso**. *Estudos Ibero Americanos*, Porto Alegre, v. 3, n. 2. 1977, p. 159-249.
- KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978, p. 27-32. (Coleção Pernambucana, v. XVII).

KUHN, Olinto José. Santa Maria: **livro Guia Geral - 1983**. 7. ed. Santa Maria: Guimapa, 1983.

LE BRESIL em 1889 avec une carte de l'empire em chromolitographie des tableaux statistiques et des cartes. Ouvrage publie per les soins du Syndicat de Comite Fraco-Brasilien pour l'Exposition Universelle de Paris avec la collaborations de nombreux Ecrivains de Bresil. Paris: H. Lamirault et Cia., ed., 1889.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas, SP. UNICAMP, 1996, p. 167-192.

LE GOFF, Jacques. **Mirages de l'histoire**. In: **La Recherche Photographique**, nº.18. Paris: Paris Audiovisuel, 1995.

LEITE, Miriam Moreira. **Retratos de Família: Leitura da fotografia histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993, p. 27-129.

LIMA, Manuel de Oliveira. **Memórias: estas minhas reminiscências...**

LUBAMBO, Cátia W. **Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991, p. 33-55.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897**. 2007. Programa de Pós-Graduação da CAPES. Mestrado em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2007, p. 15.

MARCELINO, Nelson Carvalho. **Algumas aproximações entre lazer e sociedade** in: **Animador Sociocultural: Revista Iberoamericana** v.1, n. 2, 2007.

MARSON, Izabel. **O império do progresso: A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)**. Ed. Brasiliense, 1987, p. 227.

MARZANO, Andrea; MELO, Victor Andrade de. (Org.). **Vida divertida**.

MELO, Mário Lacerda de. **Metropolização e Subdesenvolvimento: O Caso do Recife**. Recife: UFPE, 1978, p. 63-65.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e Mudanças: O trem inglês nos canaviais do Nordeste**. Doutorado. História, UFPE. Recife, 2000, p. 22.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Canoas do Recife: um Estudo da Microhistória urbana**. In: **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco**. v. 50, 1978, p. 70-93.

MELLO, Jeronymo Martyniano Figueira de. **Ensaio sobre a estatística civil e política da Província de Pernambuco**.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Inglezes em Pernambuco**. Recife: I A H G P, 1972, p. 47.

MELLO, Virginia Pernambucano de. **Água Vai!. História do Saneamento de Pernambuco (1537-1837)**. Compesa, 1991, p. 83.

MENDONÇA, Sônia Regina. **O ruralismo brasileiro (1888-1931)**, capítulo 1.

- MENEZES, José Luiz da M. "**A Ocupação do Recife numa perspectiva histórica**". In: Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Planejamento Urbano/Consórcio Procenge/Urbana/Acqua-Plan, 1990; **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Recife: Massangana, 1988. **Águas do Prata: História do Saneamento de Pernambuco (1838-1912)**. Recife: Compesa, 1991, p. 60.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Fontes visuais, cultura visual, história visual. Balanço provisório, propostas cautelares**. In. Revista Brasileira de História. V.23, nº 45. São Paulo: ANPUH / Humanitas Publicações, 2003. p. 11-36.
- MILET, Henrique Augusto. **Os Quebra-kilos e a crise na lavoura**, p. 106.
- MOREIRA. Antônio Flávio Barbosa. **A importância do conhecimento escolar em propostas curriculares alternativas**. *Educ. rev.* [online]. 2007, n. 45, p. 56.
- MOURA, Denise. **Controle social no uso do espaço público. (São Paulo, 1808-1850)**. In: Revista Dimensões. Revista de História da UFES n. 12.
- NORA, Pierre. **Historiens, Photographes: Voir et Devoir**. In: CAUJOLLES, Cristian (dir.). **Éthique, esthétique, politique**. Arles: Actes Sud, 1997.
- NORA, Pierre. **História – novos problemas, novas abordagens, novos objetos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.
- OLIVEIRA, Valdemar de. **Geologia da planície do Recife: contribuição ao seu estudo**. Oficinas Gráficas do Jornal do Commercio, 1942, p. 41.
- ORTEGA Y GASSET, José. **A rebelião das massas**. Vide Editorial, 2016, p. 182.
- PAVIANI, Jayme. **Platão & a Educação**. Ed. Autêntica. 2008, p. 14.
- PERUCCI, Gadiel. **A república das usinas: Um estudo da história social e econômica do Nordeste, 1889-1930**.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 5. ed. Porto Alegre. Mercado Aberto, 1990; **O cotidiano da república: elite e povo na virada do século**. 4. ed. Porto Alegre: UFRGS, 1998.
- PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro no Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949, pp. 56-60 e 78-86; **A Associação Comercial de Pernambuco (1839-1939)**. Recife: Gráfica do Jornal do Comércio, 1987, p. 8.
- POSSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru/SP: EDUSC, 2001, p. 54-55.
- PRADO Jr. Caio. **Formação do Brasil contemporâneo (Colônia)**, p. 254, São Paulo, 1942; **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 124-127.
- RÉMOND, René. **O Século XIX (1815-1914)**. São Paulo: Cultrix, 1990, p. 142.
- REZENDE, Antônio Paulo de M. **(Des) encantos modernos. Histórias da cidade do Recife na Década de vinte**. 2.ed. – Recife: Ed. UFPE, 2016, p. 159.
- ROLNIK, Raquel. **História urbana: história na cidade**. Cidade & História. PASAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito além do espaço: por uma história social do urbano**. Estudos históricos, v. 8, n. 16, 1995.

- RUGENDAS, J. M. **Duas Cidades Distintas**. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). **O Recife: quatro séculos de sua paisagem**. Recife. Ed. Massangana, p. 146.
- SANTOS, Eliza Brito. **Restaurantes e Cafés: Os lugares de sociabilidades e de gastronomia no Recife da segunda metade do século XIX**. Mestrado. Unicap. Recife, 2019.
- SANTOS, Lídia Rafaela Nascimento dos. **Das festas aos botequins: organização e controle dos divertimentos no Recife (1822-1850)**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2011, p. 37.
- SCHMIDT, Maria Auxiliadora; BARCA, Isabel; MARTINS, Estevão Rezende (Orgs.). **Jörn Rüsen e o ensino de história**. Curitiba: UFPR. 2011, p. 34.
- SCHORSKE Carl. **Pensando com a história: indagações na passagem para o modernismo, ensaio: “A ideia de cidade no pensamento europeu de Voltaire a Spengler.”**
- SETTE, Mário. Arruar. **História Pitoresca do Recife Antigo**. Recife. Secretaria de Educação e Cultura, 1978, pp. 105-107 e 208; **Maxambombas e Maracatus**. Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p. 18-225.; **“E Caruaru viu o Trem”**. Artigo publicado no Jornal do Comércio (Recife), ed. 16 de dezembro de 1945.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Nacional, 1977, p. 279-301.
- SILVA, Leonardo Dantas. **O Recife: quatro séculos de paisagem**. Recife: Massangana, 1992.
- SILVA, Wellington Barbosa da. **Entre a liturgia...; Cada taberna nesta cidade é um quilombo...**” repressão policial e resistência negra no Recife oitocentista In: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **História do mundo atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI**. Recife: Editora Universitária. UFPE, 2009.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram: " summa tranviaria e brasiliensis"**. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984, p. 294.
- TÁVORA, Franklin. **Casamento no arrabalde: história do tempo em estilo casa**, p. 12-3.
- THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP. Unicamp, 2001, p. 243.
- TOLLENARE, L. F. de. **Notas Dominicais**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. Coleção Pernambucana, v. XVI, p. 22-182.
- VASQUEZ, Pedro Karp. **A fotografia no Império**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.
- VIOTTI, Emilia. **Da Monarquia à República**. São Paulo: Brasiliense. 1985, p. 212.
- ZAIDAN, Noemia Maria. **O Recife nos trilhos dos bondes de burro**. 1871-1914. 1991. Mestrado. Desenvolvimento Urbano. UFPE. Recife, 1991, p. 27-29, 50 e 115.
- ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 146-226.



*Entre a
Maxambomba
e a Bande
de Burros*

Lameck, Montenegro de Vasconcelos

Entre a Maxambomba e a Bonde de Burros

*A chegada de um novo sistema de
transporte público no Recife (1867-1889)*



SUMÁRIO

Apresentação 118

CAPÍTULO 1

Uma cidade em busca da Modernidade 121

As melhorias no espaço público urbano 123

Os espaços públicos e privados de sociabilidade das elites recifenses 127

CAPÍTULO 2

O surgimento das ferrovias nos quatro cantos do mundo 136

A implantação das primeiras ferrovias no Brasil 139

Os investimentos e os resultados da implementação da locomotiva a vapor no Recife 145

CAPÍTULO 3

O ingresso das elites recifenses nos emergentes arrabaldes 156

A Maxambomba cruzando os mais destacados arrabaldes 165

A concorrência dos bondes de burros 172

CAPÍTULO 4

Incidentes nos caminhos do trem a vapor 178

Os acidentes na visão da Concessionária 183

Referências 192

APRESENTAÇÃO

O presente paradidático analisa como a chegada da Maxambomba, na segunda metade do século XIX, modificou o deslocamento dos recifenses. Nosso objetivo é compreender de qual forma a construção da primeira via férrea urbana brasileira se relacionava aos interesses econômicos das elites locais, que enxergavam a possibilidade de expansão do comércio da cidade e de seu mercado consumidor, interligando alguns arrabaldes, localidades até então pouco frequentadas, às freguesias centrais.

Inserimos a temática da implantação da locomotiva a vapor com maior ênfase nas escolas, pela importância econômica, social, cultural e histórica para as elites recifenses, que poderiam frequentar as lojas comerciais da Ilha Antônio Vaz, além de partilhar momentos de lazer, diversão, entretenimento e conforto espiritual, a exemplo: noites de sábado em pastoris e, quiçá, nas apresentações artísticas do glamuroso Teatro de Santa Isabel; encontros com amigos nos bares e nas festas de rua, assim como no carnaval; sem contar os eventos religiosos, quando as missas e procissões atraíam multidões.

Procurando gerar e distribuir conhecimento sobre a temática do transporte público ferroviário na Capital de Pernambuco, investigamos a forma primitiva com que a maior parte dos moradores se deslocavam até a implantação do novo sistema de transporte público: a pé, em canoas, jangadas, carroças, carruagens ou no lombo de animais de carga. As ruas, antes ocupadas por transeuntes, animais, carroças e carruagens, passaram a compartilhar esses espaços com a Maxambomba, que nas áreas urbanas desenvolvia velocidade máxima de seis quilômetros horários, chegando a dezoito quilômetros por hora nas áreas mais afastadas das áreas centrais. Fascinadas pela rapidez e disponibilidade de viagens, muitas pessoas investiam diariamente no percurso da linha principal Recife-Apipucos, percorrida em apenas cinquenta e dois minutos.

Analisamos como a economia da cidade se beneficiou com a chegada dos trens a vapor, quando o comércio passou a encerrar suas atividades às 21 horas, ampliando o horário de funcionamento das lojas, de segunda a sexta feira, em três horas, possibilitando mais tempo para as compras. A possibilidade de transportar passageiros e mercadorias com segurança e rapidez das 05:45 da manhã até as 21:45 horas, quando a última Maxambomba deixava a estação Central, rumo a Apipucos.

Influenciadas pelos ideais de modernidade, oriundos da Europa Industrial e das mudanças na sociedade urbana do Rio de Janeiro, as elites letradas se mobilizaram ao longo do Oitocentos, para a chegada do progresso, com a consolidação do transporte ferroviário. Aproveitando as isenções de impostos concedidas pelo governo provincial e da disposição de empresários ingleses em investir vultosas somas de capital, essa parcela da população urbana defendia seus interesses e os dos europeus, voltados para a expansão do mercado consumidor das novas tecnologias no setor de transportes de passageiros.

Cientes dessa conjuntura e acreditando na possibilidade de êxito financeiro, investidores ingleses se dispuseram a atuar na promissora província brasileira, juntamente com sócios locais, obtendo avanço nas negociações, depois de avaliadas e confirmadas as dificuldades na arrecadação e o reduzido poder de investimento do governo de Pernambuco em obras públicas, implantando o primeiro sistema de transporte urbano sobre trilhos do país. Possuindo capital para investimentos, profissionais qualificados e consideráveis reservas de ferro, os ingleses se aproveitaram da condição do Recife ser uma cidade dependente da perícia da mão de obra especializada e de investimentos.

Firmando o contrato em 1863, formou-se a companhia inglesa *Brazilian Street Railway Company Limited*, autorizada para a construção e operação de uma ferrovia de menor extensão para o transporte de passageiros entre Recife e Apipucos. Quatro anos após, seria inaugurada, de forma incompleta, a ferrovia ligando a estação principal ao Caldeireiro e meses após, concluído o percurso integral: a Capital de Pernambuco, com cerca de oitenta mil moradores, atendia a uma demanda das elites letradas e a crescente necessidade de uma melhor ligação entre seus principais pontos e seus arredores.

A locomotiva a vapor cumpriu o papel de levar alguns moradores de Apipucos, Casa Forte, Poço da Panela e o Monteiro às áreas onde se concentravam o comércio e os mais importantes pontos culturais da Cidade. Essa aproximação entre as áreas centrais e os emergentes subúrbios ocorreu pela realização de um considerável número de viagens diárias nas composições que se deslocavam quase sempre lotadas. Reduzindo as distâncias, os caminhos de ferro representavam para as elites urbanas, uma forma acessível de transporte entre os arrabaldes e as principais freguesias citadinas, que recebiam diariamente produtos de fora da província e exportavam as mercadorias produzidas em Pernambuco e arredores.

A ferrovia representava a modernidade e a civilização, segundo os interesses dominantes, que investindo no desenvolvimento do sistema de transporte de passageiros e cargas, abria as portas da cidade para o avanço do capitalismo à medida que reduzia os custos da circulação e permitia a conquista de espaços até então pouco conhecidos. A ferrovia foi o primeiro meio de transporte moderno utilizado pela economia de mercado no processo de expansão urbana: por onde passava, novas moradias eram construídas.

A introdução dos trens a vapor representava o progresso, um avanço na tecnologia dos transportes, refletido no grau de civilidade da sociedade recifense. O avanço dos trilhos urbanos em direção aos arrabaldes os civilizava a partir de parâmetros europeus. A Maxambomba integrou o meio urbano ao rural, dinamizando o acesso às novidades vindas de fora ao comércio citadino, influenciando no florescimento de novas áreas urbanas.

A chegada da Maxambomba acompanhou uma época de convivência entre estrangeiros em trânsito pelo Recife e integrantes da minoria que detém o prestígio e o domínio social, desencadeando o gosto pelo refinamento dos costumes civilizados inspirados nos grandes centros europeus. A interação com culturas estrangeiras, nas quais se inspiravam as elites urbanas, trazia a procura pelo status que levava à imitação dos usos e costumes da Europa desenvolvida. Ações as quais permitiram a entrada da civilização, a fim de que as pessoas adotassem um padrão comportamental considerado adequado para a época.

Através da intervenção modeladora da sociedade, o indivíduo passa por um processo civilizador para atingir o padrão exigido pela sociedade elitizada, uma vez que as mudanças das estruturas sociais são refletidas no comportamento e nos hábitos cotidianos. O processo de modernização modifica as formas de vivência da cidade e suas estruturas físicas quando o espaço urbano almejado deveria estar o mais próximo possível do ideal de modernidade.

O Recife passava por transformações comportamentais e estruturais, frutos do desenvolvimento cultural e material. As elites letradas atravessavam um processo gradual de mudanças na mentalidade e hábitos sociais, justificados por um desejo acentuado de contato social e divertimento em locais onde se educassem os costumes, refinassem os gostos e exercitassem comportamentos apropriados.

A cidade se modernizava lentamente enquanto recebia novidades e importava o que se propagava por moderno à época do Velho Mundo. Foi um momento de transformações diante da precária infraestrutura, que pouco mudara, quando se fazia necessária a melhoria no transporte e escoamento do açúcar produzido na zona da mata sul para a zona portuária, que foi possibilitada pela construção da segunda ferrovia em terras brasileiras: a Recife-São Francisco, implantada em 1858 para transportar passageiros, mercadorias e cargas.

A presente obra, composta por quatro capítulos, analisa a importância da implementação da Maxambomba para a vida social, cultural e econômica do Recife, posto que viabilizou o ingresso de novos pensamentos europeus - os quais seduziam as emergentes elites urbanas -, assim como a busca de melhorias estruturais para a cidade e de vantagens econômicas para a concretização das vias férreas.

O primeiro capítulo trata do ingresso da modernidade no Recife, que carecia de melhores estradas, fornecimento de água potável, tratamento de excrementos e de um sistema de transporte público capaz de levar passageiros e mercadorias dos emergentes arrabaldes até as freguesias centrais, onde se concentravam os pontos de comércio, entretenimento e religiosidade. No segundo capítulo são apresentados os termos do contrato para a implantação da primeira ferrovia urbana do Brasil, após confirmadas as isenções de impostos pelo governo provincial: um incentivo para que investidores ingleses se propusessem a aportar com grandes somas e conhecimento técnico necessários à chegada do trem a vapor.

O terceiro capítulo analisa a importância da chegada da Maxambomba para os arrabaldes recifenses, os integrando às áreas centrais da Capital. Apipucos, conhecido pelo clima ameno e banhos com águas cristalinas, atraía as elites urbanas, entretanto as péssimas condições das estradas locais dificultavam o acesso aquela localidade. O último capítulo discute a ocorrência de acidentes na via férrea, estações e Maxambomba, frutos do movimento frenético das máquinas a vapor que passaram a dividir as vias com viandantes, animais e carroças, influenciados pelo costume secular de circular pelo meio das ruas. São retratados, ainda no mesmo capítulo, os incidentes ocorridos no sistema ferroviário, tais como: atos de resistência e insatisfação com o preço das passagens; a superlotação cotidiana em que muitos passageiros se deslocavam pendurados nos balaústres das composições; atrasos e quebras das máquinas, os quais deixavam os usuários à espera de um novo trem.

CAPÍTULO 1

Uma cidade em busca da Modernidade

O Recife, com o seu movimentado porto, promovia a circulação das riquezas de Pernambuco e áreas vizinhas, recebendo a literatura e as notícias vindas do Rio de Janeiro e da Europa Industrial.

Apesar da precária infraestrutura, resultado da escassez de investimentos capazes de aumentar a capacidade de ancorar navios de grande calado, o porto, com excelente posição, recebeu, em 1860, setecentos navios nacionais e estrangeiros, ultrapassando a marca de mil e setecentas embarcações em 1868. (LUBAMBO, 1991, p. 55).

Imagem 31 - Porto do Recife. 1875. Marc Ferrez.



Fonte: Francisco Miranda.

Muitos navios atracavam diariamente com viajantes, trazendo normas de etiqueta, ideias revolucionárias, libertárias e democráticas, influenciando o comportamento e os modos de pensar, se vestir e de falar. Ansiosas, diversas pessoas, elegantemente vestidas, se aglomeravam cotidianamente na zona portuária à espera das novidades. A chegada dessas novas ideias e pensamentos, acompanhados de obras educativas e instrutivas, fascinavam as elites locais, encantadas pelos hábitos urbanos europeus, considerados exemplos de civilidade.

As melhorias no espaço público urbano

Além da introdução de novos costumes, o Recife demandava melhorias estruturais, influenciadas pelo progresso tecnológico europeu que acompanhavam as novas técnicas orientadas por profissionais de formação superior. Com a valorização da concepção da estética dos espaços públicos e a melhoria na infraestrutura urbana, a cidade estaria dotada de atributos indispensáveis à atração de investimentos em diversas áreas da economia. O Recife se adequaria aos modernos padrões estéticos atraindo investimentos estrangeiros, essenciais ao progresso urbano.

A demanda por melhorias

Nesse contexto de mudanças, a paisagem citadina se transformava: os espaços urbanos eram ordenados, novos prédios e estradas eram construídos e recebiam melhoramentos. A intelectualidade e as lideranças políticas iniciaram uma tentativa de recuperação do atraso vivenciado durante o período em que o Brasil esteve sob o domínio português, absorvendo e praticando hábitos franceses.

A capital de Pernambuco vai incorporando, ao longo da segunda metade do século XIX, um sentido moral através da melhoria estética de suas edificações e da instrução e correção das atitudes dos seus moradores comuns, deles afastando os atos dissonantes, contrários aos ideais progressistas. Se a Europa Industrial constituía um modelo de modernidade a ser seguido, não se pode pensar numa simples cópia, mas numa assimilação de valores cujas referências seriam claramente modernistas.

Outras melhorias na paisagem urbana integraram os projetos de modernização do Recife: praças ajardinadas, com destaque para a Conde d'Eu, na Boa Vista, construída em 1875 em substituição ao Chafariz Imperial; foram construídos, mercados seguindo os padrões europeus - destacando-se dentre eles o de São José, também concluído em 1875 - todos objetivando embelezar a cidade, reunir as elites urbanas para apreciar os locais e socializar.

A escassez de recursos

Os entraves para a realização de melhorias estruturais urbanas estavam nos cofres públicos em baixa e na falta de mão-de-obra especializada para atender às novas demandas. Ainda assim, a cidade recebia algumas melhorias nas principais vias de transporte, quando os logradouros foram enumerados nos moldes da capital francesa. As benfeitorias nas condições das vias urbanas foram essenciais para a popularização dos passeios, das visitas, das idas ao centro comercial e ao acesso aos bailes e festas.

Imagem 33 - Praça do Conde d'Eu. 1895. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2021.



Fonte: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra28625/praca-do-conde-deu-recife-pe>. Acesso em: 29 de Jun. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

As almeçadas melhorias urbanas se fizeram representar na cidade por uma destacada estrutura modernizante inspirada no mercado público de Grenelle, em Paris: o Mercado de São José, o mais antigo edifício de ferro construído no Brasil. Elemento presente como indício do progresso e associado a grande revolução europeia, o ferro ajudava a construir uma nova fisionomia cidadina.

Os portões do Mercado Público da freguesia de São José foram ricamente trabalhados, recebendo ares de nobreza e civilidade. Com acesso vedado aos ambulantes, funcionava das cinco e meia às quatro horas da tarde, seguindo as normas de comportamento e vestuário e embelezando a cidade.

Imagem 34 - Mercado de São José



Fonte: memoriaescravidaope.wordpress.com

Imagem 35 - Termo de inauguração e abertura do Mercado de São José.

A 7 de setembro de 1875, portanto, há exatamente 100 atrás, o mercado era inaugurado Eis o "Termo de inauguração e abertura do Mercado Público da Freguezia de São José":

"Aos sete dias do mez de Setembro de mil oitocentos e setenta e cinco, do anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil, digo Quinquagessimio Quarto da Independência e do Imperio, sendo no edificio do Mercado Público da Freguezia de São José onde se achava reunida a Camara Municipal d'esta cidade do Recife de Pernambuco em presença dos Exmos. Prezidente da Provincia, o Senr. Dor. João Pedro Carvalho de Moraes, Comandante das Armas e mais pessoas gradas e de ter solemnemente effectuada a benção do mesmo Mercado pelo Senr. Governador do Bispado, o Revmo. Dor. Joaquim Graciano de Araujo, e tendo ahi o Senr. Commendador José Pedro das Neves, Pró Prezidente da Camara Municipal, pronunciado um analogo discurso a natureza do acto: depois do que se deo por finto o acto. E por assim se ter aberto e inaugurado, mandou o Senr. Prezidente da Camara lavrar o prezente termo a que assignou com a mesma Camara e pessoas, abaixo assinadas. E eu, Leonido Quintino de Castro Leão, Secretario interino, escri. João Pedro Carvalho de Moraes" (Seguem-se 62 assinaturas das quais quatro ilegíveis e dez incompletas).

Fonte: Diário de Pernambuco, 7 de setembro de 1975, ed. 241. Leda Rivas, p. 11.

Algumas dessas elegantes edificações estavam situadas nas freguesias mais desenvolvidas, nas áreas centrais, principalmente na Boa Vista, São Frei Pedro Gonçalves e Ilha de Antônio Vaz (Santo Antônio), as duas últimas por costumavam atrair pessoas em busca de trabalho por serem voltadas ao comércio atacadista e varejista. No entanto, esta área crescia desordenadamente por suas ruas estreitas que seguiam percursos sinuosos, causando dificuldades na circulação de mercadorias, principalmente nas áreas próximas dos armazéns de açúcar.

Com as melhorias estruturais, Pernambuco chegou a participar, em meados do século XIX, das exposições universais, que apresentavam as grandes realizações que o progresso trazia: um retrato do mundo moderno avançado, composto de espetáculos nos campos da ciência, da arquitetura, dos costumes e da tecnologia. Pernambuco concorria apresentando suas belíssimas edificações que revelavam as técnicas apuradas e o bom gosto arquitetônico, suas pontes de ferro, que encantavam os visitantes, e o lado bucólico dos arrabaldes, considerando não dispor de nenhuma criação industrial na era da mecânica, ferro, vapor ou eletricidade.

Imagem 36 - Bairro do Recife. Século XIX.



Fonte: URB Recife

A Administração provincial, atendendo os interesses dos grupos dominantes, acompanhava a construção de novas edificações e o comportamento das pessoas comuns para reduzir a ocorrência de ações contrárias aos seus interesses. No entanto, muito ainda precisava ser feito no cotidiano urbano. A sujeira encontrada nas vias públicas, marcadas por construções irregulares; a falta de saneamento; o fornecimento de água potável; e um precário sistema de transporte urbano de passageiros, o qual oferecia riscos potenciais no ir e vir das viagens, constituíam sérios problemas, algo inimaginável em uma sociedade que procurava seguir os padrões de modernidade.

Os espaços públicos e privados de sociabilidade das elites recifenses

É possível compreender melhor as razões para a visível insatisfação com a precária condição das estradas e do sistema de condução de passageiros, fator decisivo para o estabelecimento da via férrea, nos momentos em que as elites urbanas participavam da vida social. Essas camadas sentiam-se no direito de exigir um meio de transporte de passageiros à altura da posição socioeconômica da urbe. A proposta modernizadora cidadina contemplava a implantação de um novo sistema de transporte público, adequando a capital aos moldes das modernas cidades europeias.

Quando as elites recifenses vivenciavam transformações nos seus comportamentos e na estrutura da cidade, resultados do desenvolvimento cultural e material, passavam a acompanhar esse processo gradual de mudanças na mentalidade e hábitos sociais. Era para as elites urbanas que a cidade se modernizava, uma tentativa de assemelhar capital de Pernambuco às modernas cidades europeias, apresentando espaços de sociabilidade com momentos de lazer, diversão, entretenimento e religiosidade, onde os bons costumes fossem exercidos cotidianamente.

Para as minorias dominantes, seria necessário frequentar espaços públicos e privados com costumes condizentes de uma urbe moderna quando se vissem envoltas pelo desejo acentuado de contato social e divertimento em locais onde se educassem os costumes, refinassem os gostos e exercitassem comportamentos apropriados. Aspirações de ordem, progresso e civilidade conduziram os desejos das elites locais para criação de uma nova sociedade, com a normatização na fala, nas vestimentas e nos comportamentos. A moda assumiu o posto de elemento decisivo: o desejo pelo requinte e pela elegância torna-se um atributo, mudando feitios e tornando-se uma norma coletiva.

Nesse contexto de mudanças, a paisagem cidadina se transformava. Os espaços urbanos eram ordenados, novos prédios e estradas eram construídos e recebiam melhoramentos. A intelectualidade e as lideranças políticas iniciaram uma tentativa de recuperação do atraso causado pelo período no qual o Brasil esteve sob o domínio português, absorvendo e praticando hábitos franceses.

A modernidade tem suas ligações intrínsecas com a modernização. O espaço físico da modernização, sua concretude acelera a modernidade, alarga os sentimentos ditos progressistas. Na verdade, é a idéia de progresso que enfeitiça os homens e que veem na cidade seu lugar privilegiado. O mundo da mercadoria e do valor de troca é fundamental para que a cidade assuma seu papel de agente da modernidade, para que se produza o contraponto entre o urbano e o rural com suas mistificações. (REZENDE, 1997, p. 25).

Em meio às transformações na mentalidade e hábitos sociais, as elites locais, apesar das dificuldades no ir e vir e dos inconvenientes nos deslocamentos, buscavam um maior contato social e momentos de lazer e diversão fora de seus lares, que os digam as noites dos sábados, quando os pastoris atraíam multidões que apreciavam as apresentações das damas de azul e encarnado. As pessoas costumavam sair de localidades distantes e enfrentar estradas em precário estado de conservação e a insegurança das canoas para chegarem a seus destinos.

Os pastoris aconteciam em diversas áreas do Recife, quase sempre após o fechamento do comércio a retalho, e costumava reunir pessoas de diferentes idades e grupos sociais. De outubro a janeiro eram realizadas sessões animadíssimas, nas quais os expectadores compareciam às portas de barracões de lona ou de madeira, enfeitados de bandeiras e iluminados a acetilene.

Em frente alinhavam-se tabuleiros de bolos, fogareiros fritando peixes e empadas de camarão. O interior dos barracões com seus festões de palha decoqueiros, folhas de canela no piso, balõezinhos de gomo coloridos. A plateia se acomodava em cadeiras, bancos e tamboretas. Aos lados, divisões de chita para as famílias: Os camarotes custavam 5\$000 cada.” (SETTE, 1981, p. 72).

As sociabilidades nos pastoris em *Maxambombas e Maracatus*

Durante as apresentações dos pastoris, fatos inusitados eram presenciados:

O tablado requintava-se em ornamentos e luzes. Focos de acetilene no extremo das varas. Engalanamentos ingênuos, vistosos, berrantes. Via-se de tudo por lá. Matronas e mocinhas em trajés leves, sem chapéus, vindas das redondezas. Senhores de aspecto severo ou manso, gostando de recordar os pastoris do seu tempo.

Desculpas para virem mirar as penas das pastoras de agora. Rapazes exibindo seus ternos novos, de flor no peito; mulatinhas de vestido de chita, falas dengosas, cabelos lustrosos de banha de jasmim; creoulas de gaforinhas sobrando dos chapéus desabados e de cacetes nas mãos; mulheres-damas conhecidas com suas longas capas de veludo acompanhadas de suas amas; oficiais da Guarda Nacional entufados com as fardas enquanto a festa transcorria. (SETTE, 1981, p. 73)

Pastoris davam o que falar a semana inteira e provocavam tanto entusiasmo que muitas vezes ocorriam desaforos, inimizades, agressões e taponas. Burburinho de vozes, de risos, de amuos, de queixas, de suspiros de calor, de vaias, de protestos pela demora. Tosses, espirros, choros, assovios, arrotos. Os instrumentos da orquestra se afinavam... O espetáculo vai começar! Voltas e reviravoltas. Requebrados. Sorrisos. Olhares. Um curso de sedução. Quase todas eram morenas da pele cor de bolo rosado, pernas grossas, seios empinados, cabelos bem pretos, olhos maliciosos. E da plateia se ouvia: Viva o azul. Bravos da segunda de encarnado! Crescia o entusiasmo. Fervia. Espumava. Provocações, ironias, ameaças, cacetadas e não raro uma facada. (SETTE, 1981, p. 74).

Imagem 37 - Pastoral Giselly Andrade. 25º Festival de Inverno de Garanhuns. 2011. Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco.



Fonte: Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco.

Boa-noite meus senhores todos / Boa-noite, senhoras também / Somos pastoras
/ Pastorinhas belas / Que alegremente vamos a Belém - Sou a Mestra Do
Cordão encarnado / O meu cordão eu sei dominar / Eu peço palmas / Peço fita
e flores / Oh! Meus senhores queiram me escutar Sou a contramestra do cordão
azul / O meu partido eu sei dominar / Com minhas danças / Minhas cantorias /
Senhores todos / Queiram desculpar - A Diana, enquanto mediadora, cantava:
*Sou a Diana, não tenho partido / O meu partido são os dois cordões, / Eu peço
palmas, / Peço riso e flores / Ó meus senhores, sua proteção.

São José, dai-nos licença para o pastoril dançar. (bis)

Que nós viemos para adorar,

Jesus nasceu para nos salvar. (bis)

É de meu gosto, é de minha opinião

Hei de amar o encarnado com prazer no coração. (bis) - Mestra

É de meu gosto, é de minha opinião

Hei de amar a cor azul com prazer no coração. (bis) - Contramestra

É de meu gosto, é de minha opinião

Hei de amar os dois cordões com prazer no coração. (bis) – Diana

Além desses momentos de entretenimento, as elites letradas contavam com as glamorosas apresentações no Teatro de Santa Isabel, com sua imponência igualmente vista nos modernos teatros europeus; o comércio varejista, que atraía famílias inteiras à procura das novidades vindas da Europa Industrial; as festas carnavalescas, quase sempre regadas a muita bebida, resultando muitas vezes em brigas entre desafetos; os encontros religiosos, que animavam as saídas de casa, oferecendo conforto espiritual aos fiéis e o movimento dos cafés e bares, onde se discutia política e os desmandos das autoridades provinciais.

Para os grupos dominantes, o refinamento dos costumes seria um caminho para o progresso. Entretanto, se fizeram necessárias ações incorporadas ao cotidiano urbano, dividindo o espaço público do privado, sendo necessário ao primeiro, que receberia a todos os moradores, passar por um processo de educação e controle, normatizando-se usos e comportamentos. Para as elites locais, o espaço privado idealizado seria o berço para o desenvolvimento da sociedade civilizada; e o público, um espaço a ser monitorado pelas autoridades para que as pessoas comuns se comportassem de acordo com seus interesses.

O ideal de implantar ações modernizadoras no Recife partia do entendimento de que Pernambuco possuía potencial capaz de promover algumas dessas ações, apesar da escassez de recursos e das intrigas internas que dificultavam seu bom andamento. Assim surgiu a ideia de construir um teatro aos moldes das modernas construções arquitetônicas europeias.

Partilhar da civilização e da cultura europeia passava a exigir um local específico, reservado onde se educassem os costumes, refinassem os gostos, exercitassem os comportamentos apropriados. Um teatro público devia atender as exigências e, ainda, permanecer como símbolo ostensivo consagrado a demonstração de que o espírito do progresso havia se instalado entre nós. (ARRAIS, 1995, p. 22).

Imagem 38 -Vista do Recife tomada do salão do Teatro de Santa Isabel.



Fonte: Brasiliana Iconográfica.

O local escolhido foi o Campo do Erário, onde só existia areia. Com o trabalho de engenheiros locais e de profissionais europeus, foi iniciada a construção do Teatro de Pernambuco, que pouco antes da sua inauguração teve o seu nome mudado para Teatro de Santa Isabel, local onde surgiam novas modalidades de discursos comportamentos e vestuários nas noites de espetáculos, acompanhados de intensa sociabilidade urbana.

Inaugurado em 1850, o teatro acolhia famílias ilustres que encontraram o divertimento adequado: cantatas, óperas, peças e apresentações extraordinárias. Os encontros no salão principal eram responsáveis por lançamentos de modas, flertes e encontros políticos.

Sette (1981, p. 67) apresentou os interesses das famílias que buscavam adquirir produtos de primeira necessidade ou de atualizar o vestuário visitando lojas, com novidades que atraíam famílias inteiras, semelhantes às das nossas cidades do interior, onde se vendem diversos produtos: fazendas de tecidos, taboadas e manteiga que, naquela época, era francesa.

A caixeirada, medrosa e desajeitada, não tirava os olhos do patrão que em conversas à porta da loja, vigiava tudo. E aí daquele que quebrasse um frasco de óleo de oriza ou que desse um troco errado. Às nove da noite, quando batia do sino da matriz, cerravam-se com estrepido as portas, botavam-se as trancas de ferro, passavam-se as enormes chaves. Eram caixeiros que lavavam o tijolo da loja depois de varrido, arrumavam as prateleiras e conferiam o apurado do dia.

As sociabilidades no imponente Teatro Santa Isabel

O Santa Isabel representava a grande casa de espetáculos, lugar de divertimento, convivência social e exercício da cidadania. O teatro recebia companhias líricas estrangeiras: a Companhia Lyrica Italiana G. Marinangelli, que apresentou a ópera La Traviata, em 1858. Um ano depois, o teatro recebeu um ilustre convidado, o Imperador Pedro II, que passou seu aniversário no Recife e foi ali homenageado com um espetáculo de gala.

A chegada da Casa da Júlia...

Quando se inaugurou a casa da Júlia, com iluminação elétrica, mostruários alegres, mocinhas nos balcões, foi uma estupefação generalizada, um escândalo. Os moralistas diziam que se “tratava de um antro de perdição”. “Quem já viu donzelas em contato direto com os homens?”. O mundo estava perdidozinho da silva. A inauguração da Casa Inglesa, na Rua Nova, em 1912, comercializando artigos femininos, utilizando moças atraentes e elegantes, trajando vistosos e elegantes uniformes, quando as mocinhas continuavam laboriosas e honestas, até mesmo conseguindo casamentos melhores que as recatadas, que ficavam conversando com seus pretendentes, pela janela de seus lares. (SETTE, 1981, p. 72).

O lar ainda tinha um certo ar de clausura e nem tudo era bem visto para uma mulher de família, logo, não era comum uma moça sozinha fazendo compras ou conversando com os caixeiros, se alguma o fizesse seria mal falada. Os chefes de família é que faziam as compras mandando levar em suas casas as fazendas de tecidos, os calçados, chapéus e suprimentos. Costumava-se adquirir os tecidos para vestidos em peças, de modo que num dia de festa ou procissão, todas as moças saiam com trajes iguais.

As mães andavam pelas ruas da cidade, habitualmente empencadas com as filhas e raramente era vista uma senhora sozinha às compras. Apreciavam correr as lojas, conferir preços e ver as novidades. Com seus longos e espessos vestidos e os seus grandes e povoados chapéus, enfeitavam as artérias da cidade com elegância. À noite vinham famílias em trajes mais caseiros, sem chapéus, com disposição a aproveitar a frescura do clima. Aproveitam para digerir o jantar, comprar um carretel de linha ou um pacote de agulhas, nas ruas do Livramento e Rangel, onde caixeiros, na frente das lojas, atraíam fregueses.

Eram nas festas públicas que diferentes grupos sociais eram postos lado a lado. Para diminuir essa aproximação as elites tentaram implantar um modelo de celebração inspirado nos monumentais festejos realizados na Europa Ocidental. Um desses eventos era o carnaval, um belo espetáculo produzido pelas camadas ricas para ser contemplado e aplaudido por todos. O entrudo e os bailes de máscaras eram realizados nos salões, lá as famílias abastadas divertiam-se atirando confetes, serpentinas e lança-perfumes.

Imagem 39 - Aquarela de Augustus Earle (1793-1838). Jogos Durante o Carnaval no Rio de Janeiro, retratando um entrudo familiar. Crédito da Imagem: Biblioteca Nacional da Austrália.



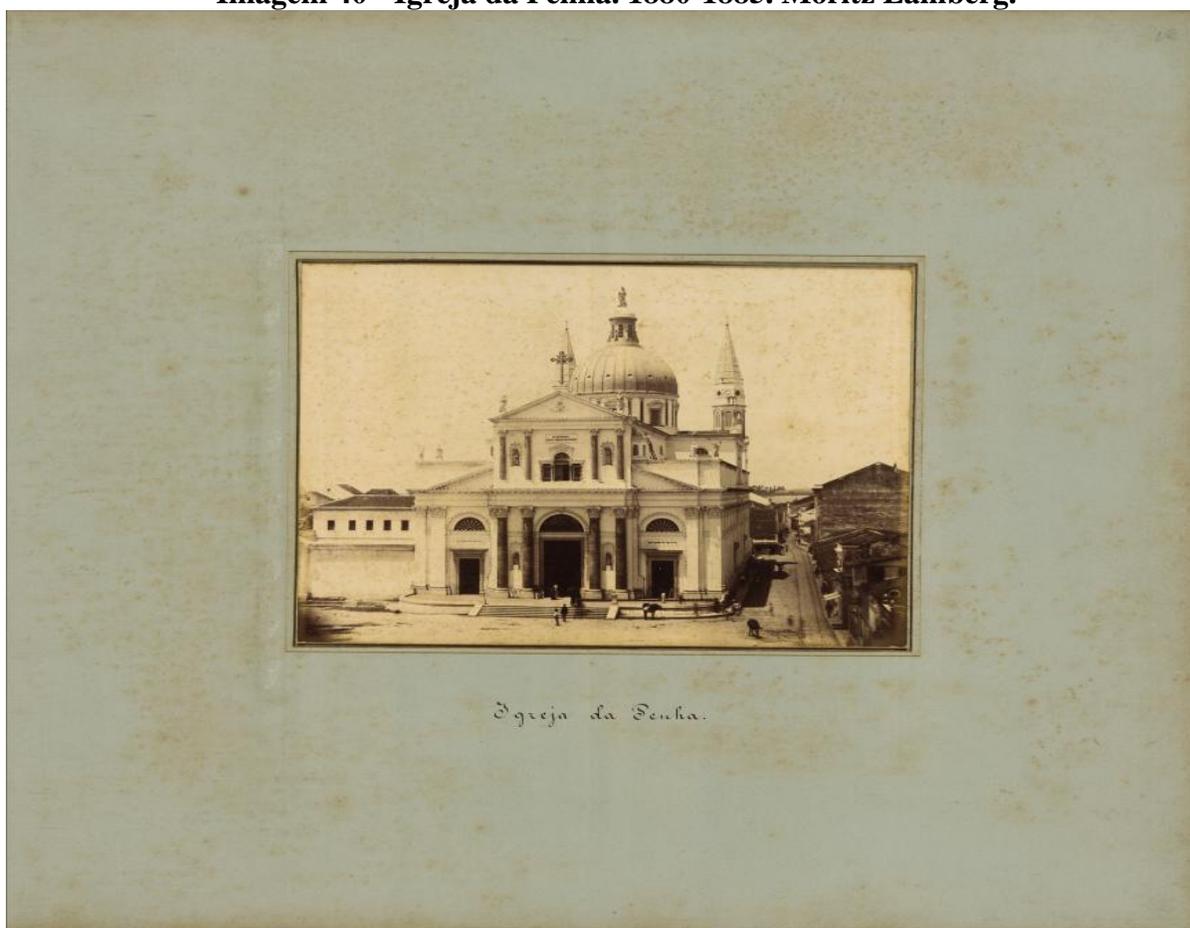
Fonte: <https://www.preparaenem.com/historia-do-brasil/o-entrudo-ocupacao-do-espaco-publico.htm>.

Nos segmentos urbanos, os escravos fizeram intenso uso dos espaços públicos das vilas e cidades brasileiras, no que diferiram das elites patriarcais. Local de trabalho, aonde se ia pela obrigação do ganho diário, ruas, largos das feiras, chafarizes e beiras de cais constituíam áreas em que se movia uma rede de sociabilidade e de lazer.

As missas, procissões e festividades religiosas integravam a vida social do Recife, com a participação das irmandades religiosas, poderosas e definidoras do prestígio dos seus membros. No interior do templo lotado de fiéis, a capela-mor se transformava em um palco, coberto por uma cortina, para a representação da descida da Cruz. Nos dias de procissão, as ruas da cidade recebiam grande número de pessoas oriundas dos arrabaldes.

Ao passo que uns conduzem fardos a pé para a casa de amigos, em cujas ruas tinha de passar a procissão, outros iam em bonitos palanquins ou cadeirinhas, em cujo bojo, viam-se as senhoras do alto funcionário público, do comerciante dinheiroso, carregadas por africanos boçais e que se dirigiam ao mesmo fim: assistir a procissão. (SETTE, 1978, p. 47).

Imagem 40 - Igreja da Penha. 1880-1885. Moritz Lamberg.



Fonte: Biblioteca Nacional.

Um tipo de festa religiosa se destacava no Recife Oitocentista: a procissão de Corpus Christi, tradicional festividade, existente no Recife desde os tempos da colônia. O ato religioso exaltava o Santíssimo Sacramento da Eucaristia, mas a eucaristia em trânsito era um dos momentos ímpares de exaltação da figura régia. Em uma sociedade em que Estado e Igreja eram unidos, era mesmo natural que a religião e o poder cívico se mesclassem em momentos de representação do poder. (SANTOS, 2011, p. 37).

Dentre os fiéis que participavam dos eventos religiosos, muitas mulheres de família compareciam, aproveitando para sair de casa e participar do espaço público. As varandas das casas eram ornamentadas com tapetes e luminárias e as ruas limpas e iluminadas. Mas nem todos os momentos de sociabilidade ocorriam em espaços públicos. Alguns se davam nas residências, que se ofereciam para abrigar uma plateia seleta, tornando-se o local ideal para demonstração dos novos modos. Nesses locais, um instrumento trouxe grande *status* de sofisticação: o piano.

Motivo de reuniões de convívio para audições de músicas importadas e modinhas brasileiras, o instrumento modificou os gostos e costumes da cidade. Os costumes estrangeiros se perpetuavam no cotidiano citadino levando o grupo dominante a propagar em sua vivência modernas normas de comportamento.

O instrumento fora tocado pela senhora de um negociante e alguns instrumentos de sopro, tocados por pessoas respeitáveis; a música vocal foi executada pelas mesmas pessoas, auxiliados por mulatos, escravos da senhora. (SILVA, 1992, p. 37).

Imagem 41 - Apresentação com piano no arrabalde do Poço da Panela.



Fonte: www.poraqui.com.br

A modernização nas construções, aplicando novos conceitos arquitetônicos, se traduziam em moradias modernas, dotadas de certos utensílios domésticos e mobília que aprimoravam princípios de higiene e salubridade. Os objetos domésticos vão ser incorporados a essa estética de civilidade conferindo aos seus proprietários o *status* de civilizados. As casas abriam alguns de seus espaços reclusos para exibição. O piano seria um dos instrumentos encarregados de alegrar a vida das elites letradas.

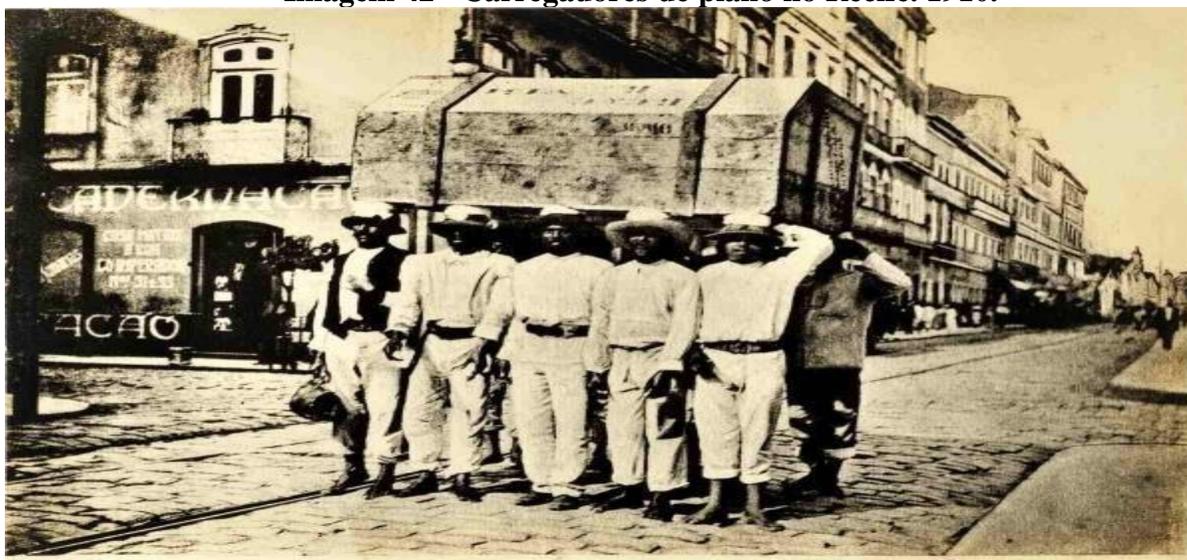
Os pianos ganhando espaços entre as elites recifenses

Era possível encontrar em algumas ruas centrais e em residências de famílias nobres do Poço da Panela, pianos que começavam a integrar o cotidiano das elites locais. O piano se difundiu na capital de Pernambuco, sobretudo nas modernas e espaçosas residências do Recife e nas celebrações litúrgicas e tradicionais práticas religiosas.

Em algumas dessas residências, os chefes das famílias recebiam convidados nesses momentos de entretenimento e sociabilidade. Entretanto, ao contrário de alguns países desenvolvidos da Europa Ocidental, quase sempre a presença feminina nesses encontros era diminuta, quando as senhoras pouco apareciam em público.

Para sua consolidação do instrumento surgem as figuras dos carregadores de piano, muitos em situação de pobreza, negros ou mulatos, que faziam a mudança das lojas para as residências e instituições religiosas. Buscavam nessa profissão a sua sobrevivência diária. Era comum no Recife da época encontrar esses trabalhadores carregando pianos e cantarolando para não perder o ritmo da passada. Para muitos, a música evitaria o desafinamento do instrumento, quando orientados pelo guia, que ia à frente abrindo caminho e evitando acidentes, se deslocavam da região central aos mais importantes arrabaldes

Imagem 42 - Carregadores de piano no Recife. 1910.



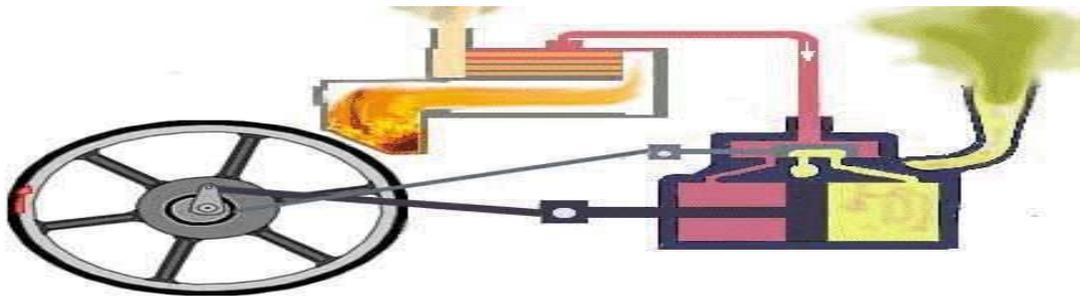
Fonte: www.poraqui.com.br

CAPÍTULO 2

O surgimento das ferrovias nos quatro cantos do mundo

Produto da era industrial, o almejado trem a vapor materializava o desejo por progresso, inovação e a vontade de pertencer ao moderno, através da ferrovia, também chamada de via-férrea ou estrada-de-ferro, um meio de transporte baseado na locomoção de trens ou comboios sobre carris. Espelho da modernidade, a locomotiva a vapor se constituiu como elemento determinante da inovação tecnológica e social. Não apenas a máquina a vapor, mas outras atividades associadas à exploração ferroviária foram trazidas, como: o aço dos trilhos e pontes, a melhoria nos serviços de comunicações, a introdução de eletricidade nas oficinas e as inovações arquitetônicas presentes em determinados espaços urbanos.

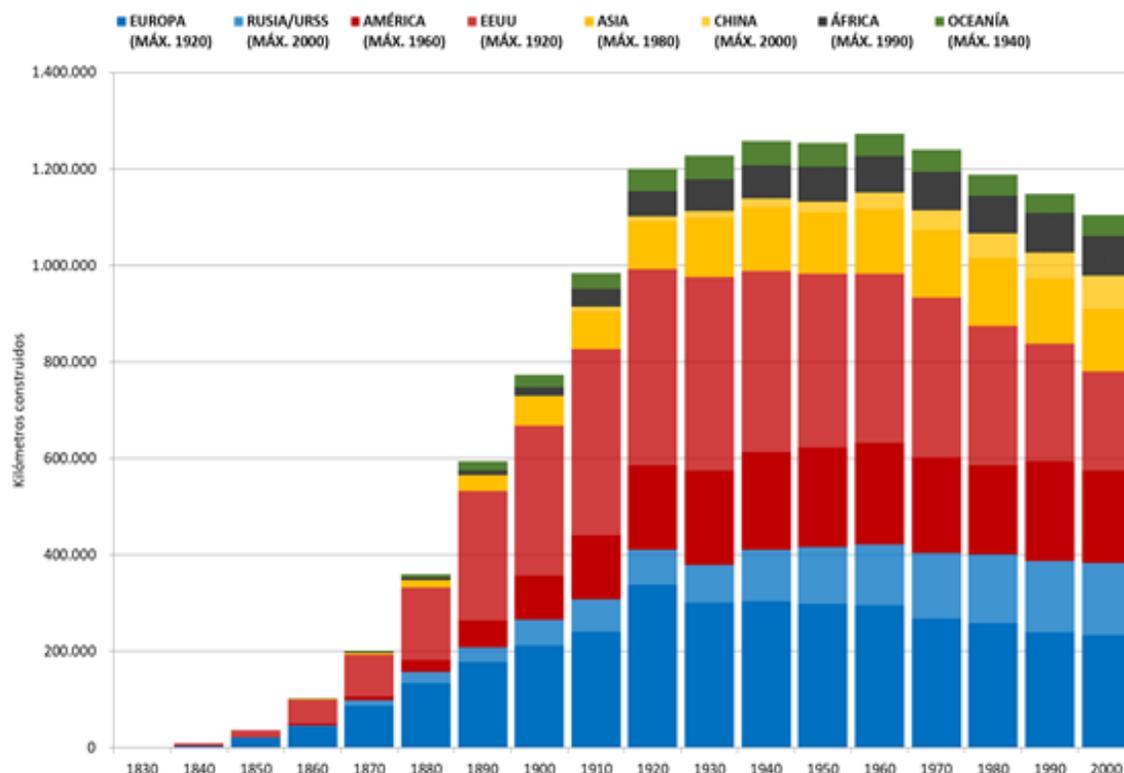
A Inglaterra se destacava nos transportes ferroviários fabricando as primeiras máquinas a vapor. Em 1804, o país transportou toneladas de ferro em viagens consideradas rápidas para os padrões da época. A primeira viagem, sem auxílio de cavalos ou qualquer força animal, puxou cinco vagões com dez toneladas de carga, setenta passageiros a uma velocidade de 5 km por hora. O protótipo do engenheiro inglês Richard Trevithick era rudimentar, tratava-se de uma caldeira na horizontal apoiada por quatro rodas.



Com mais força e velocidade, as máquinas a vapor substituíam gradualmente os cavalos, proporcionando maior rapidez no transporte de cargas e mercadorias. Com a introdução de melhorias técnicas nos trilhos e locomotivas, o sistema ferroviário, além de atender o transporte de cargas pesadas em longas distâncias, se mostrava disposto a melhorar a mobilidade no meio urbano sendo uma opção para o transporte de passageiros. A Inglaterra tomou a frente no que corresponde a essa modalidade, inaugurando em 1812, na cidade de Leeds, uma via férrea urbana para transportar exclusivamente passageiros.

Aprovado no Velho Mundo por sua importância econômica e social, o trem a vapor gradualmente conquistava espaço por sua rapidez e segurança na década de 1830, início do estágio embrionário na construção das vias férreas. A *Era das Ferrovias* é marcada pela inauguração da primeira linha férrea de longa distância para passageiros em escala comercial, transportando passageiros entre as cidades inglesas de Liverpool e Manchester.

Gráfico 01 - Número de quilômetros construídos de ferrovias a partir de 1840. Difusão das ferrovias no mundo. A era das ferrovias e da globalização econômica. Projeto Memória Ferroviária.



Fonte: Domingo Cuéllar. São Paulo: Unesp. 2020.

O transporte através dos trilhos revolucionou o mundo atravessando fronteiras, deslocando pessoas, cargas e mercadorias, com rapidez e segurança. O aço, que brilhava nos trilhos ingleses, integrava o cotidiano dos continentes, alterando a forma com que usuários e produtos eram transportados e representando a modernidade.

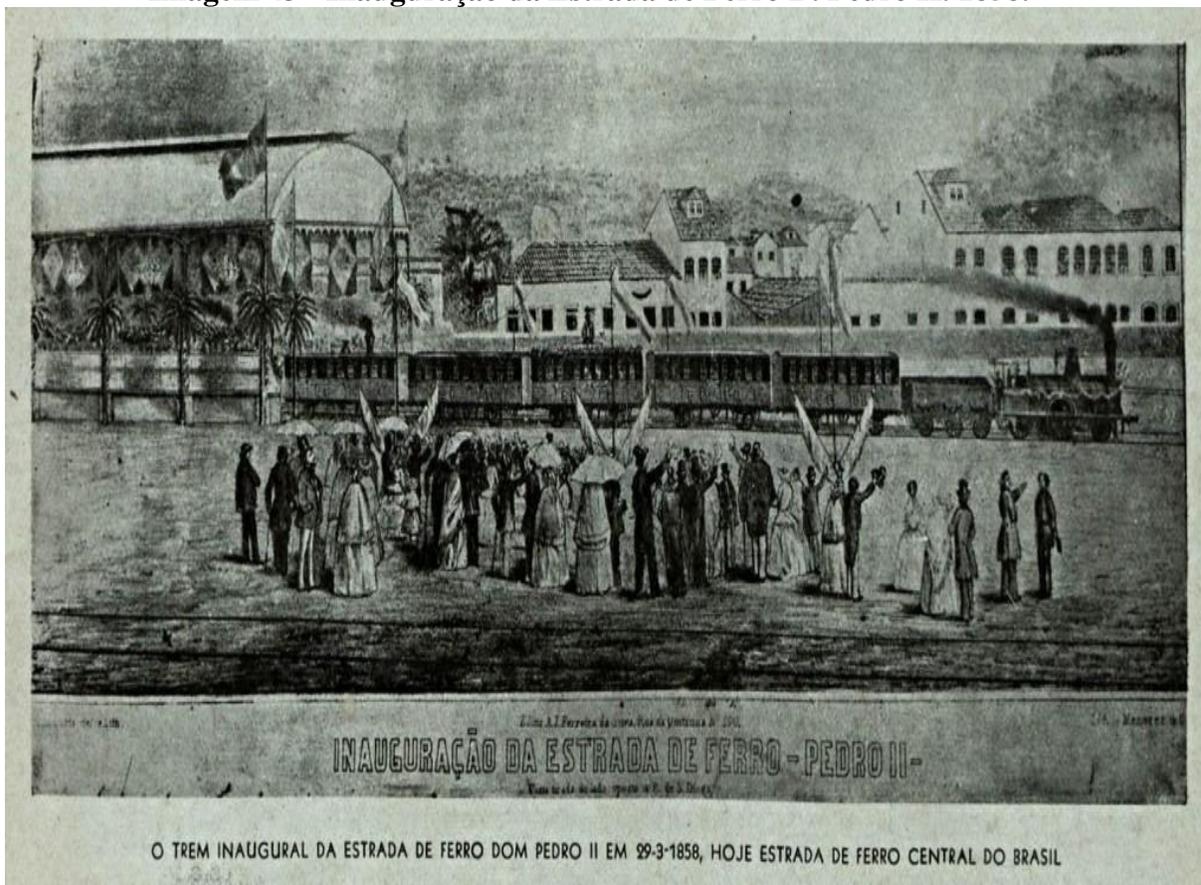
A Europa industrial do século XIX fervilhava com o advento das estradas de ferro. A predominante expansão das linhas férreas europeias se manteve crescente na década de 1870 quando a Inglaterra promoveu a construção da estrutura da rede ferroviária do Velho Mundo. As linhas principais e auxiliares adicionais foram construídas durante o final do século XIX e princípio do século XX. As ferrovias abriram as portas do mundo ao comércio e, após sua construção, muitos países, incluindo o Brasil, experimentaram uma fase desenvolvimentista, escoando seus produtos aos portos.

“A história das nações é escrita com o trabalho de seus filhos, com a riqueza do seu solo e com o movimento dos seus portos.” (MATTE, 2017, p. 121.)

As estradas de ferro se destacavam no processo de exploração da riqueza agrária, pecuária e mineradora de diversos territórios, se constituindo no caminho de entrada e saída de produtos e mercadorias de exportação: o escoamento do café plantado no Brasil, da produção pecuária argentina e da extração mineral na África. Não tardou muito para que essas questões relacionadas à chegada da locomotiva e à construção de estradas de ferro fossem conhecidas no Brasil.

Na segunda parte do Oitocentos, o transporte terrestre de mercadorias se processava no lombo dos burros em estradas carroçáveis. Para suprir essa carência nos transportes das riquezas nacionais, foram implantadas as primeiras ferrovias em São Paulo a fim escoarem a produção agrícola, possibilitando considerável expansão da produção cafeeira do Vale do Paraíba: uma verdadeira rede de captação do café em direção ao Porto de Santos, onde, anualmente, chegavam cerca de 200 mil muare carregados com café e outros produtos agrícolas. Os portos de Parati e Angra dos Reis exportavam cerca de 100 mil sacas de café.

Imagem 43 - Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. 1858.



Fonte: Rede Ferroviária Federal (RFFSA)/Preserfe.

A implantação das primeiras ferrovias no Brasil

O transporte terrestre, na primeira metade do século XIX, não apenas em Pernambuco, mas em todo território brasileiro, permaneceu pobre e lento, quando as viagens eram realizadas muitas vezes por carros de bois ou animais de monta. Viajar pelas estradas, consideradas transitáveis apenas em tempos de seca, tinha um caráter aventureiro, com um toque de perigo, pois com chuva, o lamaçal impedia seu uso. (PRADO, 1994, p. 124).

O cotidiano das vias terrestres da capital de Pernambuco acompanhava o ritmo de uma considerável parte das cidades brasileiras: o ir e vir de passageiros e mercadorias através de primitivos modais de transporte. A precariedade com que as elites urbanas se deslocavam no Recife deixava essa parcela privilegiada da população descontente e desejosa por melhorias as quais acompanhassem as transformações vivenciadas na cidade, mas que esbarravam nas dificuldades dos deslocamentos de pessoas e cargas.

As elites locais propagavam ideais progressistas entre si e entre os moradores da cidade, apostando na inovação, uma das principais características da modernidade, dando margem a melhorias estruturais urbanas com destaque para a chegada das modernas locomotivas a vapor, substituindo o lombo de animais, as carroças, jangadas e canoas.

A implantação da primeira ferrovia urbana do Brasil marcaria o início de uma nova fase dos meios de transporte na cidade. Em oposição aos carroceiros e às barcaças, a estrada de ferro tornaria os deslocamentos mais rápidos, seguros e acessíveis, oferecendo viagens em diversos horários diariamente e reduzindo os custos das passagens e frete, influenciando na ocupação e fixação dos subúrbios.

Os usuários do trem a vapor chegando aos seus destinos

O novo modal de transporte de passageiros e mercadorias atenderia os anseios dos usuários, substituindo os meios de transporte existentes, considerados lentos, inseguros e onerosos para a maior parte da população que almejava melhorias no precário sistema de deslocamentos urbanos. A Estrada de Ferro não mais deixaria os passageiros à mercê das intempéries climáticas para o ir e vir pelas ruas do Recife.

Entretanto, existiam enormes dificuldades e desafios para implantar estradas de ferro no Brasil principalmente no tocante à escassez de recursos. Procurando atrair investidores, o governo implantou um sistema de concessões que se tornou característico da política de infraestrutura do período imperial. Entre o final do século XIX e início do século XX os investimentos dos britânicos alavancaram a construção de linhas férreas.

Na sua estratégia de expansão por novos mercados consumidores, as companhias ferroviárias inglesas procuravam se destacar por sua importância social e econômica, propagando ideias e costumes, modernizando e civilizando as pessoas segundo os interesses dominantes. A locomotiva a vapor, dentre os diversos inventos que surgiram com a Revolução Industrial, foi fundamental para os avanços tecnológicos da época.

A expansão das vias férreas, além de propiciar a entrada de capital estrangeiro no país, fomentou a economia exportadora. As primeiras linhas interligaram os centros de produção agrícola e de mineração aos portos diretamente, vencendo obstáculos à navegação fluvial. Vários planos de viação foram elaborados na tentativa de integrar a malha ferroviária e ordenar a implantação dos novos trechos. Entretanto, nenhum deles logrou êxito em função da política de concessões estabelecida pelo governo brasileiro.

A primeira tentativa para implantar os trens a vapor

Para tentar promover melhorias nos transportes terrestres em solo brasileiro, o governo Imperial autorizou, para a implantação de vias férreas no Brasil, o Decreto n.º 101, de 31 de outubro de 1835, concedendo o privilégio pelo prazo de quarenta anos às empresas que se propusessem a construir estradas de ferro, interligando Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

Um verdadeiro plano ferroviário - com objetivo de interligar o Rio de Janeiro a Minas Gerais e o Rio Grande do Sul à Bahia, cobrindo dois mil e quatrocentos quilômetros do litoral às regiões Sul e Sudeste, incluindo São Paulo, o interior de Santa Catarina e o Espírito Santo - elaborado pelos deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, de Minas Gerais, Manuel Paranhos da Silva Veloso, do Rio Grande do Sul e José Florindo de Figueiredo Rocha, da Bahia, foi apresentado à Câmara.

Apresentaram à Câmara, na sessão de 3 de outubro de 1835, um projeto autorizando o governo a conceder privilégio para a construção de uma estrada de ferro ligando a capital do Império às províncias que representavam. Sem despertar interesse e merecer discussão, o projeto transitou, rapidamente, nas sessões de 10 e 13, sendo aprovado na décima quinta sessão e assinada a lei pelo regente Feijó, no último dia do mês. (Anais do Parlamento Brasileiro, Câmara dos Deputados, Segundo ano da Terceira Legislatura, Sessão de 1835).

A autorização não despertou o interesse desejado, pois as perspectivas de lucro não foram consideradas suficientes para atrair os altos investimentos necessários à construção das primeiras ferrovias. Dessa forma e após mais de uma década à espera de eventuais interessados, o Governo Imperial publicou o Decreto n.º 641, de 26 de junho de 1852, concedendo às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do país isenções e garantia de juros sobre o capital investido para a construção das ferrovias.

Olha aí o Decreto n° 641

Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa.

Art. 1° O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

§ 1° A Companhia empresaria terá o direito de desapropriar, na fórma da Lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente para o mesmo fim concedidos os terrenos devolutos, e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

§ 2° O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3° Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante hum prazo determinado, a dos direitos do carvão depedra que consumir a Companhia em suas oficinas, e costeiro da estrada.

§ 4° Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5° Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em huma Tabella organisada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

Para promover melhorias na infraestrutura do Brasil e aproveitando os benefícios fiscais, o empreendedor Irineu Evangelista de Souza, através da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, construiu a primeira linha férrea no Brasil, com cerca de quinze quilômetros de extensão, interligando, durante trinta anos, o Porto de Estrela, na Baía da Guanabara à localidade de Raiz da Serra, em Petrópolis.

Imagem 44 - Locomotiva Baroneza.



Fonte: Arquivo Nacional. Fundo Correio da Manhã.

Inaugurada em 30 de abril de 1854, a estrada de ferro de Mauá foi implantada para suprir parcialmente a demanda para escoamento de produtos regionais, principalmente o café transportado nos vagões dos trens, a partir das plantações do Vale do Paraíba até o cais de Magé, de onde seguiam, em embarcações, para o Rio de Janeiro. Anteriormente, o percurso era feito por tração animal, demandando maior tempo e perdas do produto.

Em Pernambuco não foi diferente. Aproveitando os incentivos concedidos, os engenheiros ingleses, Edward e Alfred Mornay, implantaram a segunda ferrovia em território brasileiro, a Recife-São Francisco, construída em Londres pela *Companhia Recife and São Francisco Railway*, após concessão através do Decreto nº 1246, de 13 de outubro de 1853.

Imagem 45 - Locomotiva nº1 da Recife and São Francisco Railway Company 1858.



Fonte: es-la.facebook.com

Iniciaram as obras em 7 de setembro de 1855, ocorrendo a viagem inaugural a 8 de fevereiro de 1858, partindo do Forte das Cinco Pontas com destino à vila do Cabo, chegando trinta minutos após, com cerca de quatrocentos passageiros. Apesar dos avanços trazidos pela presença do trem, muitas pessoas se queixavam da qualidade do serviço e do preço das passagens: na terceira classe, por exemplo, o valor cobrado era de três mil réis, incompatível com o poder aquisitivo de muitos moradores. Além do mais, os vagões possuíam acabamento de baixa qualidade e não ofereciam o devido conforto aos usuários.

O preço das passagens assustando os usuários

Uma nota na seção “Comunicado” foi publicada narrando a insatisfação do usuário José da Silva Guimarães na edição nº 147: “*Ora, a terra he de gente pobre; a consequencia he que sendo a estrada de ferro para os pobres, poucos se aproveitam deste beneficio*”. (Diário de Pernambuco, 1º de julho de 1858, ed. 147, p. 1).

A ferrovia, apesar de não ter atingido a sua finalidade, chegar ao rio São Francisco, ajudou a criar e desenvolver as localidades por onde passava, consolidando antigas rotas e criando outras, permitindo a movimentação de produtos locais no sentido interior-litoral. A transformação de áreas rurais em urbanas, pelo adensamento populacional no entorno de pontos estratégicos para as ferrovias que articulavam essas áreas.

Imagem 46 – Mapa das linhas ferroviárias em Pernambuco no final do século XIX: Recife and San Francisco (RSF), Estrada de Ferro Central de Pernambuco e a The Great Western Of Brasil Railway Company (GWBR).



Fonte: Doutorado. História. UFPE. Recife, 2000. MELO, Josemir Camilo de. Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902).

As dificuldades para a construção das ferrovias locais

A introdução das novas ferrovias em terras pernambucanas esbarrava nas precárias condições sanitárias existentes. Em meados dos Oitocentos foram registrados onze surtos epidêmicos na cidade do Recife, com destaque para a febre amarela, entre 1849 e 1852 e a epidemia do cólera morbus, em 1856.

A década de 1850 ficou marcada pela devastação provocada pela febre amarela, que se alastrou rapidamente entre todos os grupos sociais, levando as autoridades sanitárias a proceder uma limpeza na cidade e a recolher os doentes a um isolado hospital na Ilha do Nogueira, rodeado por choupanas de pescadores. Muitas pessoas, desacreditando na ciência, tomavam as ruas em procissões arrastando cruces, rogando aos céus pelo livramento da praga, quando as igrejas recebiam muitos mortos.

Um desfile realizou-se à meia-noite em ponto. Hora morta, hora pressaga, hora de súplicas pelas almas penadas na Terra. E, para aumentar o horror destes atos de mistério, em que os indivíduos se imprecavam mutuamente e mutuamente se torturavam, as irmandades avisavam que tais desfiles não podiam ser acompanhados de mulheres e crianças e, não deviam ser observados das varandas, como 'infeliz e abusivamente se tem praticado'. E a febre ia devastando sem cessar. Até o Presidente da Província fora atacado. Até o Bispo Diocesano entrara para o rol dos amareletos. (Revista do Nordeste, 1945).

Assim, autorizou-se a construção do Cemitério de Santo Amaro, ao custo de dez contos de réis à Câmara Municipal do Recife, com projeto do engenheiro José Mamede Alves Ferreira. Entregue à cidade em 1º de março de 1851, sob a égide do Senhor Bom Jesus da Redenção, auxiliou a debelar os novos casos.

A epidemia de cólera morbus, se alastrou rapidamente, vitimando em 1856, cerca de trinta e oito mil pessoas, refletindo no andamento de obras estruturais. A epidemia em seu furor não poupou quase habitante algum desta cidade. Os sinos não deixavam de dobrar anunciando ao povo aterrado o falecimento ou o estado mórbido dos habitantes. Os médicos, exaustos de forças, não chegavam para os doentes. À noite, por todas as ruas se encontravam ricos e pobres: transluzia em todos os semblantes a incerteza do futuro e o horror do presente. (COSTA, 1981, p. 12-55).

A cólera morbus e a febre amarela dizimaram, boa parte da população, operários e engenheiros, inclusive Borthwick, um dos responsáveis técnicos pelo projeto de implantação das ferrovias, que veio do Egito para tal fim. (PINTO, 1949, p. 56).

Outra dificuldade na construção da estrada férrea, foi a importação de mão de obra especializada: o inglês Furnes foi designado para trazer o pessoal da Europa para um país pouco conhecido, com más condições de trabalho, doenças tropicais e a barreira linguística, quando as ordens eram proferidas em inglês.

Os investimentos e os resultados da implementação da locomotiva a vapor no Recife

Apesar das dificuldades e dos altos investimentos necessários à implantação das vias férreas na capital de Pernambuco, investidores locais e empreendedores ingleses, defendendo interesses econômicos e em busca de uma cidade moderna, pretendiam concretizar a chegada da Maxambomba no Recife. Acreditando na possibilidade de êxito financeiro, os investidores ingleses se dispuseram a atuar em Pernambuco pela disponibilidade de capital, profissionais qualificados e reservas de ferro. Os europeus se aproveitaram da carência de mão de obra especializada, das dificuldades na arrecadação e reduzido poder de investimentos locais.

Os investimentos ingleses foram fundamentais para a chegada das ferrovias na capital de Pernambuco, posicionada na rota de conquistas da expansão do capital internacional, pelos parcos recursos destinados a melhorias estruturais. Apesar dos consideráveis volumes de recursos empregados na construção da primeira via férrea urbana, os resultados financeiros iniciais do sistema ferroviário mostraram-se positivos aos europeus, propiciando a acumulação de capital na Inglaterra.

A indústria ferroviária cresceu e representou para a economia moderna vantagens inestimáveis para os britânicos. Assim, os europeus consolidaram o primeiro sistema de transporte urbano sobre trilhos do Brasil. Com capital britânico o Brasil desenvolvia a olhos vistos seu ramo ferroviário: Pernambuco recebeu parte desses investimentos, fruto de interesses dos europeus e empreendedores provinciais que, investindo pesadamente, apostavam no sucesso do empreendimento. A firma inglesa *Brazilian Street Railway Company Limited* representava os europeus na capital de Pernambuco.

Benefícios fiscais atraindo os investimentos ingleses

Aproveitando os benefícios fiscais concedidos pela administração governamental, a dispensa de impostos provinciais e municipais que estivessem estabelecidos em contrato, os ingleses seguiam para a concretização da construção das vias férreas em solo recifense. A administração local prestaria colaboração necessária para que obtivesse isenções dos direitos sobre carros, locomotivas, trilhos e objetos empregados exclusivamente na construção da via férrea e em serviço.

O primeiro contrato assinado com o governo provincial, referente ao trecho inicial da ferrovia entre Recife e Apipucos, foi celebrado em 30 de dezembro de 1863. As bases monetárias no empreendimento, após serem trazidos da Europa o projeto e o orçamento por

um engenheiro que executaria a obra, seriam formadas com um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis), divididas em ações de 50\$000 (cinquenta mil réis), realizáveis em prestações, sendo 25% logo que estivesse formada a empresa concessionária, disponibilizadas a qualquer pessoa que desejasse obtê-las, sendo necessário procurar os corretores credenciados. Na oportunidade foi ventilado que esse capital poderia ser elevado a 400:000\$000 (quatrocentos contos de réis) se futuramente houvesse a pretensão de construir um prolongamento ou ramal da linha principal. (Registro de Contratos).

Aportando no Brasil em 1852, a companhia ferroviária, dispondo de um capital de Rs. 2.542:206\$000 e empregando cento e noventa e oito homens, interligaria, quinze anos após, as principais vias do centro do Recife aos seus mais destacados subúrbios. Na implantação dos trens a vapor, a Concessionária perceberia o preço conforme acordo com o governo provincial, pois o privilégio se iniciaria a partir do dia em que fosse concluído o último lanço da ferrovia e o trânsito liberado por ela.

As obras iniciadas deveriam obedecer o limite de onze meses para a conclusão dos serviços contando-se a partir da assinatura do termo no qual constava uma cláusula para, em caso de não cumprimento do prazo sem que houvesse uma justificativa aceitável pela Concessionária, ser paga multa de dois contos de réis, cuja fiança seria depositada como garantia (uma forma de pressionar os investidores a cumprir o contrato e concluir as obras de construção da via férrea no prazo estipulado).

A viagem inaugural deu-se a 5 de janeiro de 1867, destacada na imprensa local:

Começa hoje o serviço ordinário da via férrea do Recife ao Apipucos, limitado ao Caldeireiro, por ora; partindo o primeiro trem da rua Formosa às 3 horas da tarde. O preço é, como ontem dissemos, 200 réis por cada mil braças na 1ª classe, única por ora enquanto durar o serviço provisório. Os pontos de parada do trem serão: rua da Soledade; depois da curva do Manguinho; em frente da estrada dos Aflitos; entre as casas dos srs. drs. Augusto de Oliveira e Gusmão; em frente da casa do senhor Luís Gomes; entrada do sítio da Jaqueira; saída do Parnamirim; entrada da Casa Forte; eno Chacon. As horas da partida são: 7 e um quarto, 8 e três quartos da manhã; 3 e meia, 5 e 6 e meia da tarde, do Recife para o Caldeireiro; 6 e meia, 8 e 9 e meia da manhã; 4 e um quarto, 5 e três quartos e 7 e meia da tarde, do Caldeireiro para o Recife. O trem partiu nesse dia da rua Formosa, rente à da Aurora, e atingiu o Caldeireiro em 30 minutos. Um êxito completo. Nenhum acidente no percurso. (Diário de Pernambuco, 5 de janeiro de 1867, ed. 4, p. 1).

Os atrasos no fornecimento de materiais necessários à conclusão das obras forçaram a inauguração parcial da ferrovia Recife-Apipucos, seguindo até a povoação do Caldeireiro, provocando retardo na entrega integral do trecho, passando a circular no Recife uma pequena locomotiva que rebocava três carros de passageiros. A conclusão do trecho restante da linha principal ocorreu em 1º de outubro de 1867, com a entrega integral da operação comercial depois que dois importantes aditamentos para novos ramais foram firmados.

Cumprindo os termos do contrato, a ferroviária ao promover a conclusão das obras, presenciava grande euforia nas ruas da cidade devido à inauguração do primeiro trem urbano da América Latina. O importante evento contou com a presença do presidente da província, Francisco de Paulo Silveira Lobo, e das mais importantes autoridades da época que o acompanhavam sob os olhares da população e da imprensa local.

Tem hoje lugar a abertura oficial da estrada de ferro de Apipucos, às 10 horas da manhã. A essa hora partirá um trem especial da estação do largo do Capim, para conduzir as pessoas convidadas pela directoria da mesma estrada, para essa festa. (Diário de Pernambuco, 1º de outubro de 1867, ed. 225, p. 1).

Os usuários da *Brazilian Street* poderiam se deslocar entre a localidade de Apipucos e as freguesias mais ocupadas do Recife. A escolha do trajeto inicial da ferrovia contou com a colaboração das observações seguintes: o traçado da linha foi determinado de modo a atravessar as principais localidades da cidade, fundamental para o transporte de passageiros e mercadorias, impulsionando a expansão demográfica, o desenvolvimento urbano e o comércio, representando um incremento significativo nas comunicações e na economia.

O contrato previa a divisão da linha ferroviária em três secções: contadas do Largo do Capim, em Antônio Vaz, atravessando o rio Capibaribe, seguindo a Rua Formosa, rumando pela rua da Esperança a sair no Manguinho; a segunda, em continuação a esse ponto, alcançando Ponte d'uchoa até as proximidades de Santana e a terceira prosseguindo destas ao terminal em Apipucos. (Registro de Contratos).

Após a conclusão integral da Linha Principal, as pequenas locomotivas, construídas em 1866, acolhiam os maquinistas numa cabine sem cobertura e pequenos vagões, todos de primeira classe, nos quais vinte e oito passageiros eram transportados individualmente.

Imagem 47 – Maxambomba atravessando o Largo de Santana. 1905.



Fonte: www.facebook.com/recantigo/posts/2831629183644280

Agora o Recife possui transporte de qualidade!

Assumindo os meios de condução de passageiros e de cargas nas áreas mais povoadas, a Maxambomba encurtou a distância, estabelecendo-se como a solução para a capital pernambucana suprir a carência das comunicações terrestres, motivando a habitação em algumas localidades pouco frequentadas. As áreas por onde passavam os trens a vapor eram rapidamente valorizadas.

A primeira ferrovia urbana em terras brasileiras, contribuiu para o desenvolvimento econômico do Recife, dos alicerces para a integração entre as freguesias centrais e localidades em seu entorno, auxiliando na urbanização, sendo decisiva nas transformações urbanas, sobretudo no ir e vir dos seus usuários.

A vinda da estrada de ferro possibilitou a aplicação de um projeto de modernização inaugurando uma nova fase em Pernambuco. O Recife carecia de um meio de transporte de pessoas que reafirmasse sua posição de espaço de movimentada convivência de um centro social e econômico regional. A locomotiva a vapor expressava a mecanização do transporte público de passageiros, representando a modernidade presente em parte da área urbana, apontada como a própria expressão do capitalismo: o vetor do progresso.

Preço mais em conta e bom atendimento

Além de cobrar passagens com valores inferiores aos praticados pelos ônibus, os trens a vapor defendiam um bom atendimento aos seus usuários. Para tal, procurava conhecer os períodos de maior e menor fluxo de passageiros para determinar o horário de manutenção das máquinas, composições e via permanente, propiciando a execução de melhorias necessárias para que o sistema permanecesse em pleno funcionamento. Mais que uma exigência da Repartição de Obras Públicas, a organização dos horários das viagens se tornava essencial para a preservação do movimento das locomotivas.

Os preços das passagens foram estipulados no artigo 6º do contrato firmado entre a Concessionária e o governo provincial estabelecendo o preço de uma passagem na primeira classe, nunca excedendo duzentos réis (\$200) por mil braças, assim como qualquer distância que lhe seja inferior. Para a 2ª classe, o valor seria reduzido pela metade. Enquanto a viagem completa na 1ª classe custava oitocentos réis, na viagem econômica, o mesmo percurso seria feito por quatrocentos réis, valor inferior ao ônibus urbano, cuja passagem custava mil réis.

A introdução do trem foi determinada pelo crescimento urbano e pela projeção de um potencial de investimento viável, no qual os ingleses enxergavam a possibilidade de lucros através do pagamento das passagens nas viagens cotidianas. A ferrovia fixou-se devido às condições favoráveis ao empreendimento de considerável monta financeira. Uma alternativa com qualidade superior aos serviços existentes, apresentando conforto e preços de passagens inferiores a alguns modais de transporte.



Tabela do valor das passagens da classe especial na Linha Principal (01/04/1869).

SECÇÃO 1ª (MANGUINHO) 2ª (JAQUEIRA) 3ª(CALDEIREIRO) 4ª (APIPUCOS)

ESTAÇÃO DO RECIFE-RUA FORMOSA-RUA DO PIRES-SOLEDADE-CAMINHO NOVO-MANGUINHO

MANGUINHO-SÃO JOSÉ-TORRE-PONTE D'UCHOA-JAQUEIRA

JAQUEIRA-PARNAMIRIM-SANTANA-CASA FORTE-CALDEIREIRO

CALDEIREIRO-MONTEIRO-PORTA D'ÁGUA-APIPUCOS

Estação da Rua Formosa-Rua do Pires-Soledade-Caminho Novo-Manguinho=200réis; para São José-Torre-Ponte D'Uchoa-Jaqueira=400réis; seguindo para Parnamirim-Santana-Casa Forte-Caldeireiro=600réis; seguindo para D'Água-Apipucos=800réis.

Fonte: Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 69. APEJE.

Tabela do valor das passagens da segunda classe na Linha Principal (01/04/1869).

SECÇÃO 1ª (MANGUINHO) 2ª (JAQUEIRA) 3ª(CALDEIREIRO) 4ª (APIPUCOS)

ESTAÇÃO DO RECIFE-RUA FORMOSA-RUA DO PIRES-SOLEDADE-CAMINHO NOVO-MANGUINHO

MANGUINHO-SÃO JOSÉ-TORRE-PONTE D'UCHOA-JAQUEIRA

JAQUEIRA-PARNAMIRIM-SANTANA-CASA FORTE-CALDEIREIRO

CALDEIREIRO-MONTEIRO-PORTA D'ÁGUA-APIPUCOS

Estação da Rua Formosa-Rua do Pires-Soledade-Caminho Novo-Manguinho=200réis; para São José-Torre-Ponte D'Uchoa-Jaqueira=400réis; seguindo para Parnamirim-Santana-Casa Forte-Caldeireiro=600réis; seguindo para D'Água-Apipucos=800réis.

Fonte: Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 69. APEJE.

Tabela de preços das passagens de 1ª classe do Recife a Caxangá pelos Aflitos (27/12/1871).

SECÇÃO 1ª (RUA DO SOL) 2ª (IGREJA AFLITOS) 3ª(MANGABEIRA) 4ª (CASA AMARELA) 5ª (APIPUCOS)

DA ESTAÇÃO DA RUA DO SOL-RUA FORMOSA-OFFICINAS-SOLEDADE-CAMINHO NOVO-MANGUINHO-ENTRADA AFLITOS-IGREJA AFLITOS

IGREJA AFLITOS-TAMARINEIRA-MANGABEIRA

MANGABEIRA-CASA AMARELA

CASA AMARELA-MONTEIRO-PORTA D'ÁGUA-APIPUCOS

APIPUCOS-DOIS IRMÃOS-PEDRA MOLE-CAXANGÁ

Estação da Rua do Sol-Rua Formosa-Oficinas-Soledade-Caminho Novo-Manguinho-Aflitos=200réis; Tamarineira-Mangabeira=400réis; Casa Amarela=500réis; Monteiro-Porta D'Água-Apipucos=600réis; Dois Irmãos-Pedra Mole=800réis; Caxangá=1000réis

Fonte: Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 184. APEJE.

Nos primeiros anos de operação, os trens a vapor da *Brazilian Street* apresentavam considerável movimento de passageiros, possibilitando a obtenção de lucros. Pela prestação dos serviços, o passageiro se obrigava a pagar o devido valor cobrado em suas respectivas secções, propiciando uma arrecadação suficiente para saldar os custos operacionais e manter uma fração para investimentos e conceder lucros aos acionistas.

Para melhorar os resultados e o atendimento aos usuários, a Concessionária disponibilizou o trem expresso na linha principal em dois horários: um pela manhã, no sentido subúrbio/cidade, saindo às 8h e 15min; e outra viagem à tarde, no sentido cidade/subúrbio, partindo às 4h e 15min. Essa viagem não atendia a todas as estações, apenas Formosa; Soledade; Caminho Novo; Manguinho; São José; Torre; Ponte d'Uchoa; Jaqueira; Parnamirim; Santana; Casa Forte e Caldeireiro. Nos domingos e dias santificados, eram acrescentadas mais uma viagem pela manhã e outra à tarde. (Tabela de Horários).

Além dos bilhetes ordinários, a *Brazilian Street* apostou disponibilizou, anos após o início das atividades, novas modalidades de tarifa:

Com a implantação da ramificação ferroviária do Arraial (1871), foram anunciadas as tabelas de primeira e segunda classe; assinatura de dias santificados, em 1873; assinatura de menores, em 1881; ida e volta na 2ª classe, em 1885; assinatura de 2ª classe em 1885; passe policial de 1ª e 2ª classe, em 1886; início de passe manuscrito para autoridade policial em 1887 e a supressão do passe policial de 1ª e 2ª classe, em 1888. Essas providências promoveram um acréscimo de cinquenta mil passageiros em dois semestres. (DUARTE, 2005, p. 98/99-116).

Mesmo havendo distinção nos tipos de viaturas, existiam regras rígidas quanto ao tipo de carga a ser transportada. Para conduzir objetos considerados de grande responsabilidade, como móveis, louças, vidros, joias, dinheiro e semelhantes, cobrava-se uma sobretaxa de 50% no valor do frete. Os preços de mercadorias e bagagens eram cobrados a partir da estação principal, na rua do Sol, seguindo as estações Soledade, Manguinhos, Torre, Parnamirim, Casa Forte, Caldeireiro, Monteiro e Apipucos. Cada quilômetro percorrido, equivalente a distância entre cada estação, custava 10 reis a mais no valor das passagens, de acordo com a tabela dos preços de mercadorias e bagagens.

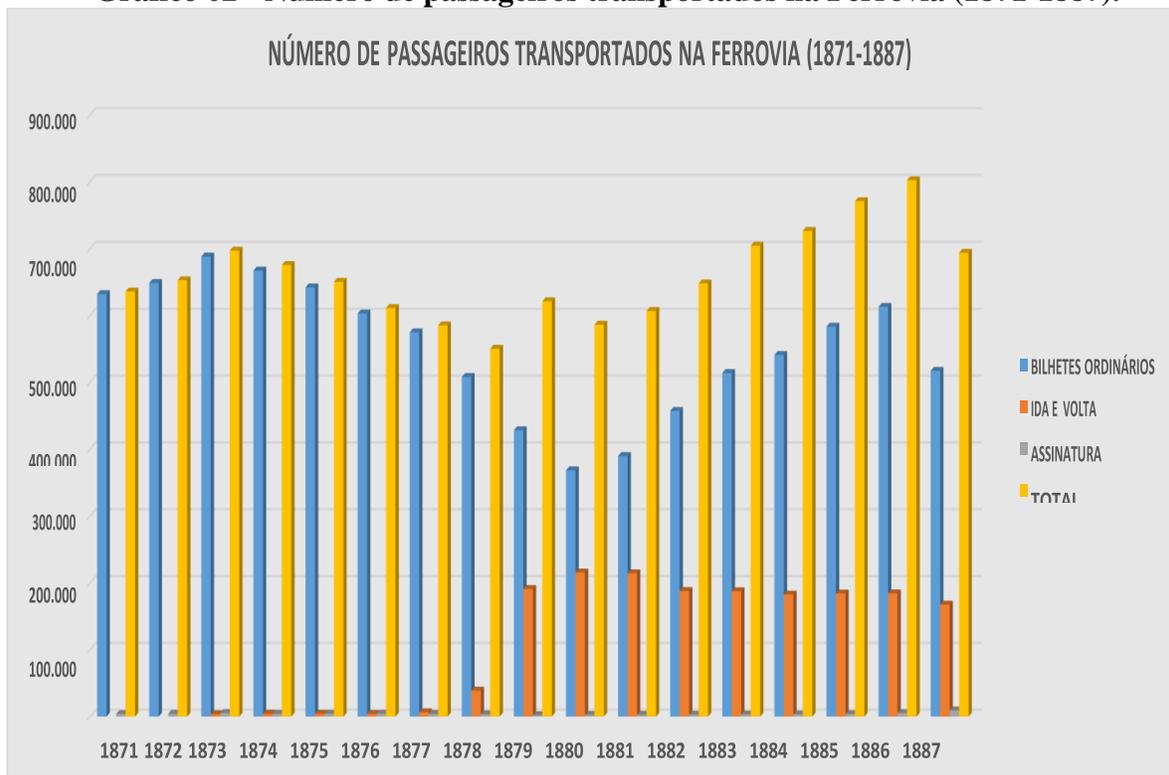
O transporte de mercadorias e bagagens com mais de 10 kg, foi uma tentativa de servir aos usuários, pois a Maxambomba representava a possibilidade de transportar cargas pesadas e volumosas com rapidez e segurança. O valor cobrado pela prestação do serviço, nos primeiros dias de 1869, foi calculado com base em 10 quilogramas, quando os vagões poderiam transportar sem ônus mercadorias até esse peso, desde que não importunassem na acomodação dos passageiros. Armas de fogo carregadas e mercadorias que exalasses mau cheiro não eram permitidas, assim como ingressar nas composições em estado de embriaguez, importunando demais usuários ou vestidos inadequadamente, viajar nas varandas ou mesmo deixar de portar o bilhete da passagem. (Diário de Pernambuco, 31 de janeiro de 1867, ed. 26, p. 4).

Além de disponibilizar novas modalidades de bilhetes, incentivando o uso dos trens na capital de Pernambuco, a *Brazilian Street* contava com presença dos trens de serviço, essenciais ao deslocamento dos seus funcionários. O movimento dessas locomotivas começava antes da primeira viagem ordinária e terminava após a operação comercial, posto que sem contar com seus empregados e um horário para manutenção definido, a Ferrovária não conseguiria manter um complexo sistema de transporte urbano em operação. (DUARTE, 2005, p. 120).

Paralelamente, outras medidas foram tomadas pela diretoria da Concessionária a fim de melhorar o seu desempenho financeiro: o aumento a fiscalização das viagens, treinamento dos funcionários, melhoramento da manutenção do sistema fixo e o rodante, reduzindo o número de máquinas fora de operação, aumentando o número de usuários no sistema, que poderiam usufruir de um quantitativo maior de viagens ao seu dispor.

O setor de tráfego procurava, à medida do possível, preservar o ir e vir das composições, estabelecendo os horários das viagens e fiscalizando seu cumprimento. A fiscalização do tráfego era constante e os empregados da *Brazilian Street* se esforçavam para reduzir os atrasos nas viagens e quebra das máquinas, que eram notificadas ao engenheiro fiscal para as providências cabíveis. Em certas ocasiões, promovia-se a entrada ou saída de locomotivas em função do aumento ou queda na demanda de passageiros.

Gráfico 02 - Número de passageiros transportados na Ferrovia (1871-1887).



Fonte: Série Estradas de Ferro, vol.27, p. 343, 419, 493. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE).

Os dados nos anos iniciais representam a satisfação dos usuários com a prestação de serviços do sistema ferroviário, quando foram apresentados números expressivos de bilhetes comercializados. O quantitativo total de bilhetes vendidos foi apresentado separadamente por categorias: os bilhetes ordinários, adquiridos para cumprir determinados percursos; os bilhetes de ida e volta, garantindo a chegada ao ponto de desembarque e o retorno ao ponto inicial; os bilhetes de assinatura, válidos para dias úteis e adquiridos para intervalos de tempo definidos - um, três ou seis meses -, garantindo descontos sobre a tarifa individual e desobrigando os usuários da compra diária. A utilização do bilhete era pessoal e intransferível e quem descumprisse a medida seria multado.

Os primeiros relatórios da Brazilian Street Railway Company

Os relatórios propiciaram a oportunidade de observar as variações e a possibilidade de aperfeiçoar o sistema para reverter eventuais resultados indesejados. No primeiro relatório gerencial no Recife, elaborado em 21 de novembro de 1871, pelo engenheiro fiscal da Ferroviária, foi informado que a quantidade de passageiros aumentava continuamente desde a inauguração, constando apenas informações acerca dos bilhetes ordinários e os de assinaturas, os únicos comercializados na época.

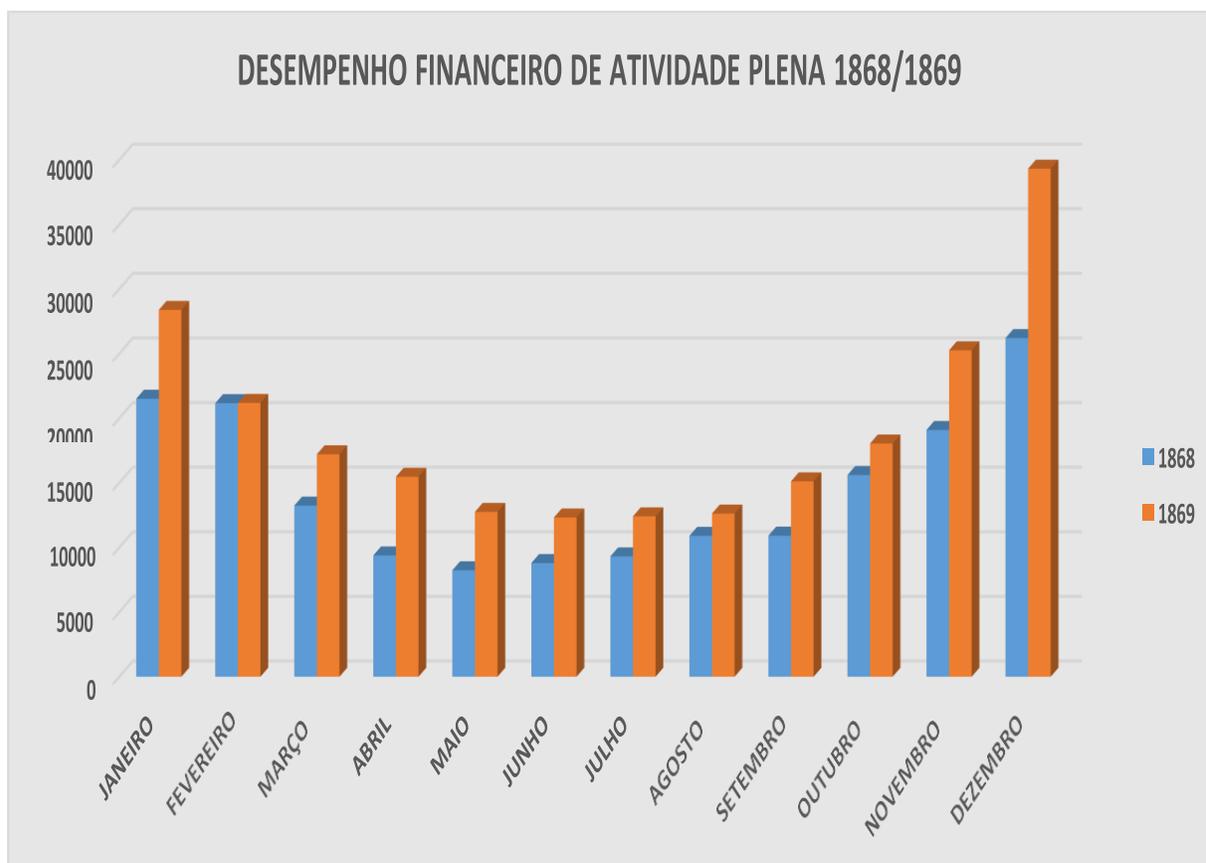
O demonstrativo representava de que forma o número de bilhetes comercializados oscilava, com destaque para a maior utilização dos bilhetes de ida e volta a partir de 1878. A criação de novas modalidades de bilhetes resultava da disposição em aumentar o número de passageiros e de melhor servir. Para garantir a segurança nas viagens, a Ferroviária concedia passes gratuitos para a força policial, possibilitando sua presença nos trens e estações.

Movimento intenso das Maxambombas no verão recifense

Os bons resultados dos primeiros anos de operação proporcionaram maior arrecadação. A receita da Ferroviária crescia durante o verão, entre os meses de outubro e fevereiro, quando a elite local se deslocava aos subúrbios para veranejar. A Companhia Ferroviária lamentava a pequena quantidade de locomotivas e vagões disponíveis, o que inviabilizava o incremento na receita, pois, em algumas oportunidades, não era possível conduzir a todos os interessados na viagem, mesmo com maior número de carros.

A apresentação da totalidade de passageiros transportados na ferrovia no decorrer da operação apresentava inconsistências em relação aos números apresentados, entretanto, essas diferenças eram irrelevantes, não comprometendo de forma considerável os balanços gerais publicados. As passagens de ida e volta de 2ª classe, apesar de apresentadas oficialmente em 1885, eram comercializadas desde 1878. (Relatório anual).

Gráfico 03: Desempenho financeiro de atividade plena (Receitas mensais 1868-1869).



Fonte: Série Estradas de Ferro. Relatório do Gerente, vol. 13, p. 86. Arquivo Público Jordão Emerenciano (APEJE).

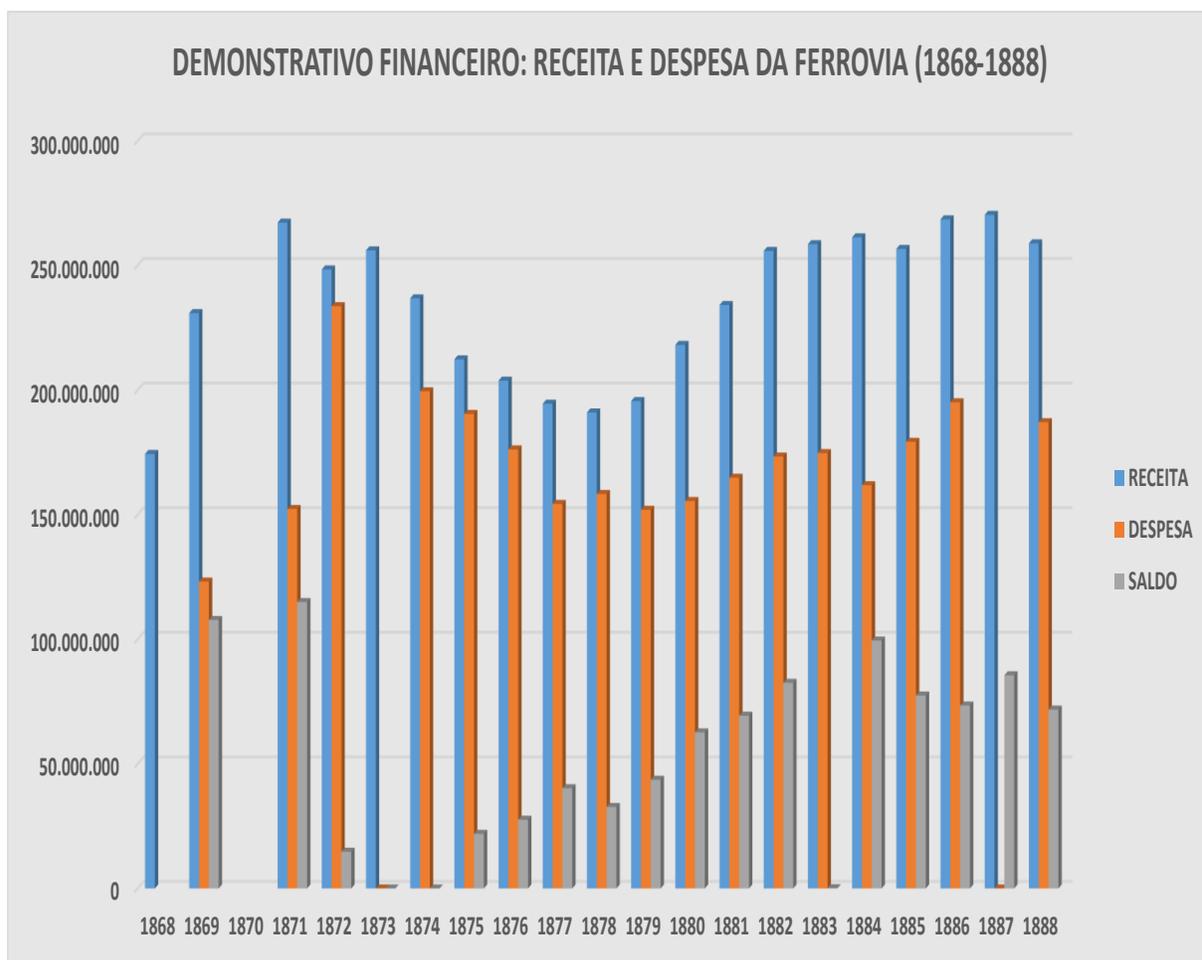
Passados os anos iniciais, a Ferroviária, que se deliciava com lucros expressivos, não conseguia manter os resultados, principalmente pelo aumento nas despesas de manutenção do sistema afetado pelo preço elevado das peças de reposição, que vinham da Europa. A Diretoria da *Brazilian Street* se pronunciou e adotou melhoramentos nos anos subsequentes obtendo, então, melhores resultados.

Ainda assim, os lucros se mostravam modestos em relação aos três primeiros anos, gerando inquietações dos investidores, que alegaram que os resultados ficaram bem longe de serem satisfatórios para quem havia empregado elevado valor de capital, deixando clara a insatisfação dos investidores.

A oscilação nas receitas e despesas da Concessionária

Através do movimento financeiro eram apresentados os acréscimos e decréscimos na arrecadação da Companhia, demonstrando tendências temporais, principalmente quanto aos prejuízos causados pelos pedidos de ressarcimento de danos causados pelos trens aos animais e escravos que circulavam cotidianamente pelas ruas da cidade.

Gráfico 04: Demonstrativo financeiro: Receita e despesa da Ferrovia (1868-1888).



Fonte: Série de Estradas de Ferro, vol. 27, p. 343; Primeiro Relatório anual, vol. 13, p. 85; Relatório anual, vol. 27, p. 419; Relatório anual, vol. 27, p. 493. Arquivo Estadual Jordão Emerenciano (APEJE).

Nos relatórios iniciais foram informadas as receitas e despesas mensais para, em seguida, apresentar o quantitativo de bilhetes vendidos, a quantidade total de passageiros, a venda de bilhetes por divisão de classe, assinatura, passe e meia tarifa para menor de idade, este último passou a existir no início da década de 1880. Dessa forma, a *Brazilian Street* ampliava seus relatórios, fazendo constar informações pormenorizadas das operações, trazendo maior segurança aos usuários do sistema.

Durante o século XIX e parte do século XX, a moeda brasileira era o mil-réis, grafado 1\$000. O conto, correspondente a mil mil-réis, era grafado 1:000\$000. Entre 1860 e 1910, a cotação do mil-réis, relativa à moeda americana, variou de 0,55 dólar no ponto mais alto (1863-1875) a 0,15 dólar no ponto mais baixo (1898-1899); em 1910, o mil-réis valia 0,33 dólar. (GRAHAM, 1988, p. 9).

O progresso nos transportes veio atender ao anseio de uma cidade que necessitava melhorar a condição e a agilidade de deslocamento entre a sede e os arredores com superior qualidade. Tanto as diligências quanto as embarcações eram meios de locomoção que se apresentavam precários, cobravam tarifas elevadas e não acompanhavam o ritmo de desenvolvimento de uma urbe bastante movimentada que se ocupava em exportar seus produtos agrícolas, movimentar o comércio interno e distribuir mercadorias importadas.

A imagem dos trens a vapor serviria para evidenciar que a ferrovia seria a grande responsável pela possibilidade das elites urbanas adquirirem produtos que vinham da Europa, tão modernos quanto a própria máquina ferroviária que os transportaria, postos à venda nas freguesias centrais da cidade.

Lojas abertas até as 9 horas da noite

O comércio teve a freguesia acrescida da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se as fisionomias das lojas que antes encerravam o expediente às 18 horas e agora passavam a vender até às nove horas da noite, horário correspondente à derradeira viagem da Maxambomba. Logo, às primeiras horas do dia começava o ruído das rodas de ferro do bonde sobre os trilhos, era o principal meio de transporte coletivo para as elites urbanas.

A instalação da Maxambomba contemplou as famílias ilustres da cidade, que não se sentiam à vontade nos deslocamentos para o veraneio no campo, às festas religiosas ou quando se faziam presentes à casa de espetáculos localizada no Campo das Princesas, local onde se concentrava parte da elite local. O novo sistema de condução proporcionava maior comodidade, no percurso de ida e volta, aos que se dirigiam às noites do Teatro de Santa Isabel para assistir às conceituadas apresentações. (DUARTE, 2005, p. 159).

● reconhecimento da importância do trem a vapor para o Recife

Ciente de sua importância para a cidade e dos interesses econômicos da Companhia, o governo Provincial procurava, preservar um bom entendimento para que as partes interessadas se mostrassem satisfeitas. O usuário procurava satisfazer o direito de ir e vir aos locais escolhidos, dentro da área explorada pela ferrovia, pagando pelo serviço, podendo transportar mercadorias e bagagens. A Trilhos Urbanos do Recife seguia sua trajetória empreendedora, incrementando a presença de usuários nas viagens.

No apelo à modernização recifense, encontramos participação de investidores britânicos nos serviços públicos de iluminação, eletricidade, abastecimento de água potável, tratamento e coleta de excrementos, abertura e melhorias de estradas, instalação portuária e caminhos de ferro.

CAPÍTULO 3

O ingresso das elites recifenses nos emergentes arrabaldes

Arrabaldes?

Terras até então empregadas para o cultivo da cana-de-açúcar nos arredores do Recife, os arrabaldes integraram o processo de expansão urbana que, com suas lavouras saturadas, passaram do campestre ao urbano, dando espaço a residências amplas e de bela arquitetura. Nas terras dos antigos engenhos do Monteiro, Casa Forte, Poço da Panela e Apipucos surgiam sítios e chácaras os quais chamaram a atenção por seu clima agradável e pelos banhos do rio Capibaribe, considerados benéficos à saúde.

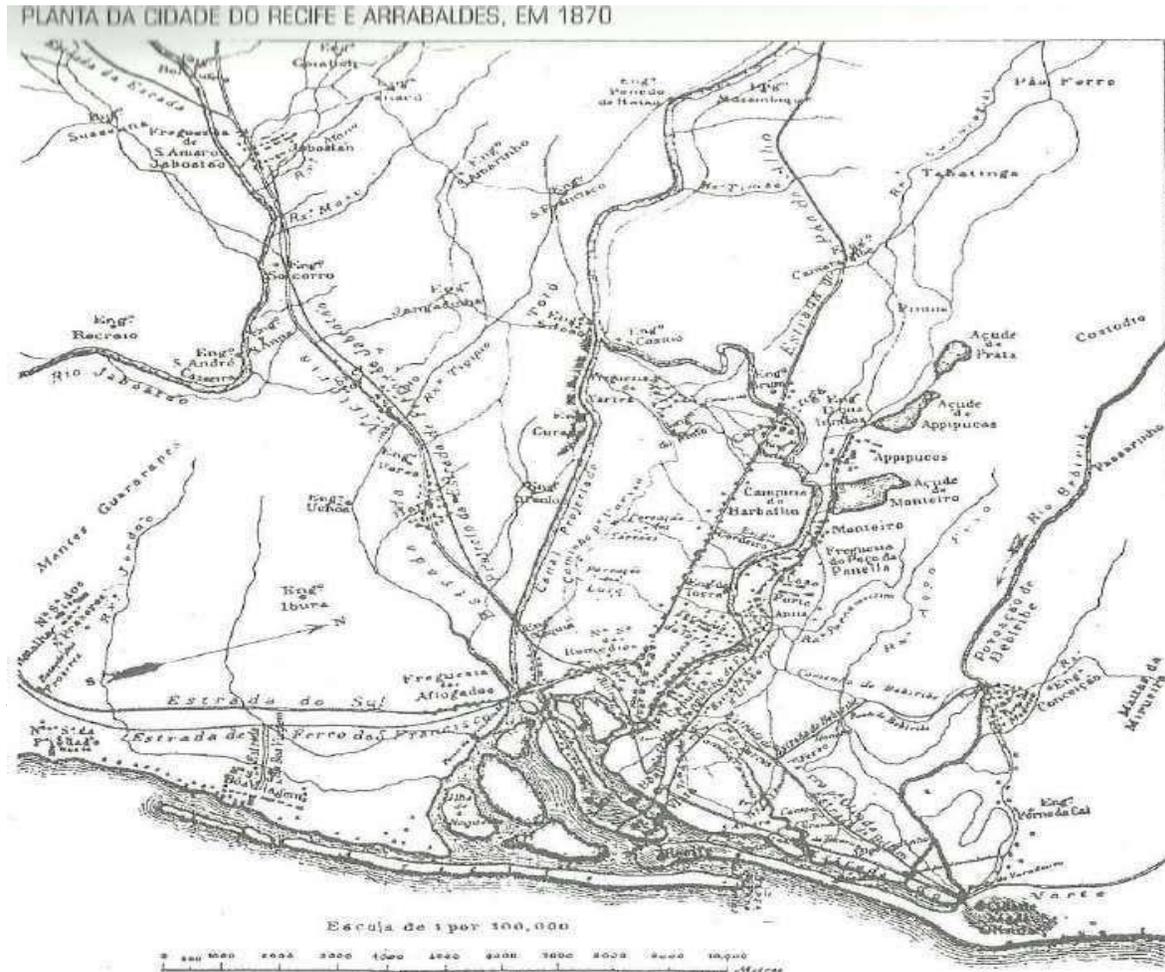
Imagem 48 - Sítio no Poço da Panela. 1878.



Fonte: Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Concentrados fora das freguesias centrais, os arrabaldes, áreas urbanizadas menores e esparsas, constituíam ocupações suburbanas rarefeitas, partindo do núcleo urbanizado e dispostas ao longo das vias de circulação por onde a cidade crescia mais intensamente nas proximidades da “várzea do Capibaribe”, que começava na Boa Vista, se estendendo até a Madalena, chegando à Caxangá e à Várzea.

Imagem 49 - Planta do Recife e arrabaldes. 1870. Recortes da cidade do Recife: uma abordagem geográfica.



Fonte: Fundação Joaquim Nabuco. Ed. Massangana, 2007, p. 107.

Alguns povoados se situavam próximos da entrada da cidade, possuindo habitação regular, embora escassa pelas dificuldades de acesso de materiais de construção, se destacando pelo deslocamento através de canoas a diversas localidades urbanas. Apesar das adversidades, despertavam atenção de moradores do núcleo urbano para veranejar, para as festas religiosas ou por necessidade médica. A existência de um cais possibilitava o embarque de pessoas e mercadorias com destino ao porto, pois era pelos rios que se dava o fluxo mais intenso dos transportes ligando os arrabaldes às áreas próximas. (MELLO, 1978, p. 67-103).

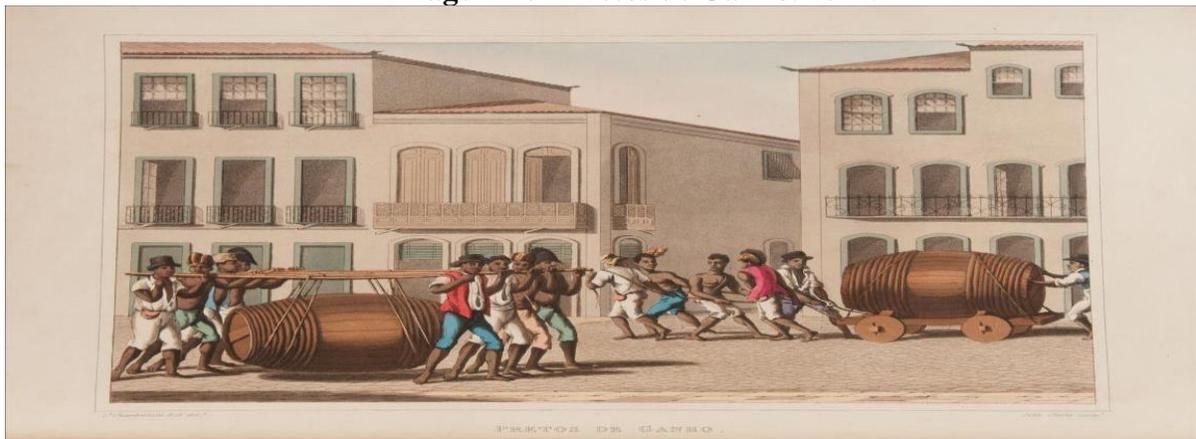
A importância dos rios na formação dos arrabaldes e seus banhos

Se destacando como localidades de prestígio, recantos bucólicos, os arrabaldes acolhiam residências patriarcais envolvidas numa paisagem exuberante, onde famílias ricas dispunham de maior espaço para o cultivo de fruteiras e água potável em abundância. Os banhos do Capibaribe, conhecidos por seus poderes curativos e medicinais, foram compartilhados com os que usavam o rio para fazer mudanças, transportar mercadorias ou simplesmente contemplar as belezas naturais. Costumes e hábitos que se consolidaram no decorrer dos Oitocentos, tornaram os arrabaldes pitorescas alternativas de descanso ante à vida movimentada das áreas centrais. As fachadas das casas muitas vezes estavam voltadas para o rio, modificando a forma com que moradores e mercadorias eram transportados. Essa tendência não significava apenas uma questão estética, mas de aproveitamento das condições oferecidas pelo rio que apresentava o melhor acesso de circulação quando os proprietários dessas terras utilizavam embarcações para os deslocamentos às freguesias centrais. A utilização do Capibaribe possibilitou a ocupação gradual de alguns arrabaldes, recebendo antigos moradores das áreas centrais, mais habitadas, valorizadas e importantes da cidade.

Acolhendo as principais lojas comerciais, o Porto, os bares, cafés e as maisdestacadas igrejas, as freguesias de Antônio Vaz, São Frei Pedro Gonçalves e Boa Vista concentravam a administração e o comércio local. Estas áreas eram destinadas à tomada de decisões de Pernambuco e aos negócios, que foram esticando e incorporando as ilhotas dos mangues. Antônio Vaz espalhou-se mais devagar, tomando uma boa fração do Capibaribe e do Beberibe, enquanto a Boa Vista, com sítios, limitava o centro urbano dos arrabaldes.

Por sua importância, as principais freguesias urbanas recebiam diariamente um número considerável de pessoas do interior de Pernambuco que buscavam oportunidades de trabalho e concentravam muitos trabalhadores que se dedicavam ao embarque, desembarque e comercialização de mercadorias e produtos regionais. O Recife, em meados do século XIX, empregava muita gente em obras voltadas para melhorias estruturais: conserto de pontes, calçamento de vias, aterramento de áreas alagadas e construção de prédios públicos.

Imagem 50 - Pretos de Ganho. 1822.



Fonte: Brasiliana Iconográfica.

Com a chegada desses novos moradores, os preços dos aluguéis das moradias nas freguesias mais valorizadas da cidade apresentavam um alto custo. Muitos trabalhadores, por falta de condições de arcar com essas despesas, são progressivamente rejeitados para os subúrbios e outras localidades mais afastadas, que ofereciam preços mais acessíveis para estabelecer novas moradias e melhor qualidade de salubridade em relação ao centro da cidade. (RÉMOND, 1990, p. 142).

Apesar das melhorias estruturais, o centro da cidade, para muitos moradores, representava uma fonte de males com um ar insalubre e fétido, ruas apertadas e desprovidas de calçamento, distribuição irregular de água potável e esgoto sem tratamento adequado, apresentando precárias condições sanitárias e sendo, conseqüentemente, alvo de epidemias.

Imagem 51 – Praça da Independência.



Fonte: Museu da Cidade do Recife.

Mesmo figurando como uma das mais importantes cidades do Império, o Recife apresentava-se vulnerável aos surtos epidêmicos. Uma parcela considerável de seus habitantes ocupava moradias em precário estado de conservação, construídas em áreas alagadiças, com poucos recursos. Muitos eram mestiços livres, negros libertos ou mesmo escravos que viviam por conta própria. Essa população tornava-se alvo fácil das doenças em função das péssimas condições de vida a que estavam submetidos e suas moradias podiam se transformar em perigosos focos de contágio. A insalubridade das principais freguesias urbanas, com ruas estreitas e descuidadas, propiciou, em meados do Oitocentos, a mudança de famílias de maior poder aquisitivo para localidades mais afastadas e calmas do Recife, que recebiam inúmeros moradores no verão, principalmente ingleses, fixando confortáveis residências nessas localidades. Geralmente possuíam condução própria ou não precisavam se deslocar todos os dias para a capital, mantendo o costume de residir em casarões nos arrabaldes recifenses.

As elites urbanas, decididas a modernizarem e higienizarem a cidade, receberam contribuições de engenheiros europeus de renome para sua remodelação e modernização, quando profissionais ingleses, franceses e alemães se dedicavam a todo ramo de negócios, chegando a adquirir propriedades e a firmarem-se como senhores de engenho, com destaque para os engenheiros ingleses Henrique Milet e Pedro Boulitreau.

No projeto de civilidade de seus moradores e ante às benfeitorias implementadas, a cidade se expandia entre rios e pântanos, rumo às localidades com menores adensamentos na Madalena, Jaqueira, Poço da Panela, Apipucos e Dois Irmãos, chamada de Encanação, pelos mananciais de onde retiravam água para a cidade, através dos seus chafarizes. O Poço da Panela, “Das virtudes e dos milagres da água numa volta do Capibaribe onde iam se encher as vasilhas e banhar os corpos, nasceu o Poço da Panela, que não se limitou ao fastígio das curas e da vida social, transcendendo para as glórias de uma das páginas mais belas e humanas de nossa história, quando ali escondiam escravos para libertá-los.” (HALLEY, 2013).

Imagem 52 - Poço da Panela. 1847. Vista da margem direita do rio Capibaribe. Autor: W. Bassler, 17.4 x 25.7cm. In: FERREZ, Gilberto. Raras e preciosas vistas e panoramas do Recife: 1755-1855. Recife.



Fonte: Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, 1984, p. 51.

As construções não eram muito altas e mantinham certa distância entre si. As fachadas se distanciam dos caminhos por onde circulavam os carros movidos a tração animal, levando a produção agrícola ao cais para descarrego no porto do Recife. O verde da vegetação dominava o branco das construções e alguns cultivos em pequena escala se misturam com os jardins, no meio dos quais se distinguem as habitações dos arrabaldes.

Muitas se assemelham aos sobrados das áreas centrais com suas fachadas estreitas, elevadas medianeiras e altas cumeeiras dos telhados em duas águas, situados até o meio dos jardins, pela significativa dimensão dos terrenos. A paisagem, de características rurais, fascinava os visitantes das áreas centrais, pela presença abundante de verdes fitas dos canaviais, da abundância de água potável e pelo clima aprazível.

Imagem 53 - Arrabalde da Várzea. 1900.



Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

Os arrabaldes seriam terras ideais para receber as pessoas, por seus encantos, seduzindo a elite urbana que ocupava as localidades mais valorizadas da cidade, mas que gradativamente rumava às áreas que circundavam a urbe, onde os portugueses deixaram os primeiros engenhos de açúcar, rodeadas por rios.

Os terrenos foram aos poucos divididos para residências nos sítios, através de loteamentos, por seus proprietários e por pessoas que os adquiriam, demonstrando o fortalecimento do setor imobiliário que se estabeleceu como fonte de renda pela expansão rumo aos arredores da urbe, favorecidos pela inserção de algumas melhorias, incluindo o transporte coletivo. (MELLO, 1978, p. 70-92).

Imagem 54 - Sobrado de residência de Othon Lynch Bezerra de Mello.

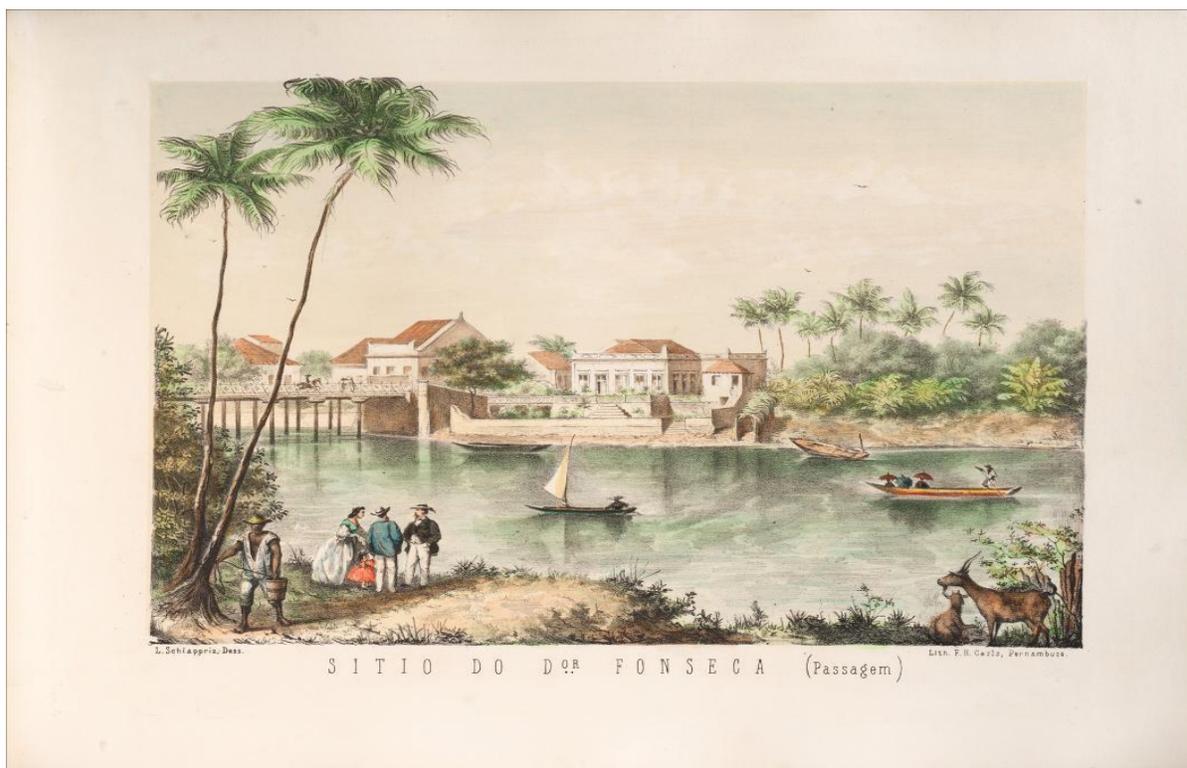


Fonte: Acervo pessoal de Carlos B. Mello.

Com a introdução de algumas benfeitorias urbanas, a procura por casas de arrabaldes crescia. Dessa forma, essas localidades recebiam um número cada vez maior de moradores do centro da cidade, fugindo da insalubridade e do alto custo de vida de Antônio Vaz e São Frei Pedro Gonçalves.

Entretanto, esbarravam nas limitações impostas pelo oneroso e precário sistema de transporte de passageiros e mercadorias. O estado de conservação das poucas estradas existentes dificultava o trânsito por terra, exercido por carros de boi e carruagens puxadas a cavalos: o primeiro ônibus urbano chegava à cidade em 1841, de propriedade do inglês Thomas Sayle, prestando serviço até Apipucos.

Imagem 55 - Sítio do Dr. Fonseca, na Madalena.



Fonte: Coleção Brasileira Itau.

Adiante, as carruagens foram transferidas para o comerciante de pólvora e morador de Apipucos, Cláudio Dubeux, que estendeu os serviços à Olinda. Na linha Recife-Apipucos, a diligência partia duas vezes ao dia: pela manhã, saindo às 6 horas e à tarde, às 2 horas, retornando às 7 horas da noite. A saída era na Matriz de Santo Antônio, parando no Manguinho e em Casa Forte. À noite circulavam quando havia espetáculos teatrais. Nos finais de semana, eram feitas viagens extras até Apipucos, transportando a elite urbana para veraneio e banhos no rio.

Anúncios das carruagens foram vistos na cidade, colados em muros e paredes:

LINHA DE ÔNIBUS.

Do dia 11 do corrente em diante haverá um ônibus para Olinda, em todos os dias úteis, o qual partirá para ali às 6 horas da manhã e voltará às 7 e fim de se achar aqui às 8 horas da manhã e às 2 horas da tarde, sendo as passagens a 20\$ mensais para os assinantes e 500\$ para o avulsos. Na mesma data e em diante haverá outros desses carros, também em dias úteis, para a passagem da Madalena, até a casa do sr. Viegas. Partirá às 7 ½ da manhã e voltará às 8 e 1/2; à tarde sairá às 4 e voltará às 4 ½. Passagem: por mês 16\$ assinantes e 500\$ avulsos. (Cláudio Dubeux)

Imagem 56 - Ônibus do Cláudio na rua do Crespo em Santo Antônio.



Fonte: Acervo do APEJE. Desenho: Luis Schlappriz. Litografia F. H. Carls, 1863.

N.B. – Todas as passagens continuam a ser pagas adiantadas, visto que o assinado abaixo não está de acordo a continuar a fazer lançamentos de cinco e dez tostões, que com dificuldade se recebe.

Cláudio Dubeux.

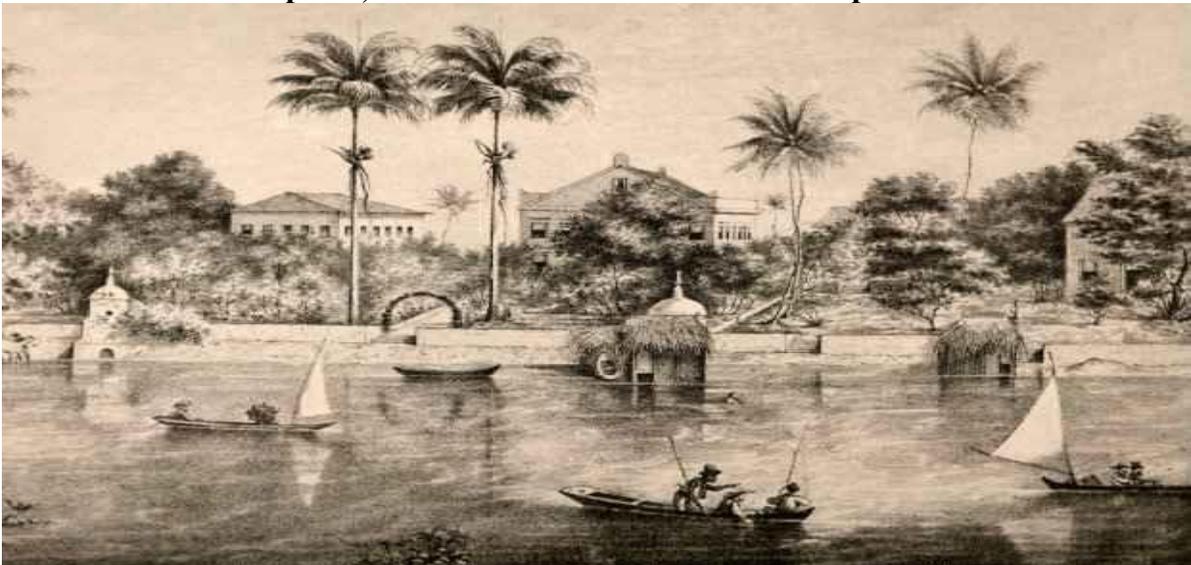
Apesar da linha Recife-Olinda entrar em operação desde 1847, quando foi concluída a ponte da Tacaruna, os relatos de Cláudio Dubeux demonstram insatisfação quanto aos resultados. Inúmeras vezes procurou a imprensa local para se queixar do costumes dos passageiros de utilizar os ônibus sem pagar a passagem, o que o levou a anunciar que o acesso dos passageiros se daria apenas com pagamento antecipado dos bilhetes para conclusão da viagem até o Varadouro. Em 1871, quando entraram em cena dos bondes puxados por burros, os ônibus, apesar de oferecerem viagens em correspondência com os bondes, não ofereciam vantagens reais aos usuários e saíram de circulação.

Ainda assim, esses modais de transporte levavam e traziam uma considerável fração dos recifenses e da produção açucareira a diversas localidades, pelas precárias estradas locais pela presença dos rios, que não apresentavam saltos ou corredeiras. (MELLO, 1978, p. 50).

O Recife, envolvido em problemas de adensamento populacional, presenciava momentos de mobilização social, quando uma parcela privilegiada dos habitantes expressava seu descontentamento com a situação do sistema de condução de passageiros, quando o desenvolvimento de um novo sistema de transporte seria essencial para uma melhor circulação dos moradores ilustres para suas atividades cotidianas, permitindo maior acesso a novos espaços até então pouco frequentados.

Diante desse cenário, a condução urbana de passageiros e cargas consistia em um entrave para o desenvolvimento citadino e as elites locais procuravam uma alternativa que correspondesse às suas necessidades, pois era preciso fazer o Recife caminhar mais rápido. Apesar de importantes estradas abertas, a cidade permanecia carente de um sistema de transporte que interligasse os emergentes arrabaldes às áreas centrais.

Imagem 57 - Movimentação de embarcações diante do cais da Madalena. O Capibaribe, com os banheiros de palha, as canoas e as residências voltadas para o rio.



Fonte: MAIOR e SILVA (1992).

Além das carroças e dos ônibus, os arrabaldes, recebiam embarcações e apesar de suas dimensões reduzidas e capacidade de lotação limitada, acolhiam muitos usuários que superavam os obstáculos das viagens em decorrência dos aterros dos canais, de cais construídos em pontos do rio e de currais de pesca. A década de 1860 foi marcada pela dependência do transporte fluvial, responsável pelas comunicações entre Recife, Olinda e alguns povoados ao longo do Capibaribe. Com essa diminuta concorrência, apenas uma determinada parcela da população recifense se deliciava com passeios de domingo, quando os transportes aquáticos e terrestres se mostravam inseguros e onerosos.

A Maxambomba cruzando os emergentes arrabaldes

Mergulham mocambos nos mangues molhados, moleques mulatos vem vê-lo passar. Adeus! Adeus! (Ascenso Ferreira – Trem de Alagoas).

Ao mesmo tempo que vivenciava, em meados do Oitocentos, transformações sociais, econômicas e estruturais, o Recife consolidava-se como uma das mais destacadas cidades brasileiras. Os melhoramentos nos transportes ferroviários desempenharam papel importante ao reduzir custos e tempo no deslocamento de pessoas e mercadorias, assim como pela construção de pontes, que favoreceram a movimentação entre diversas localidades urbanas.

Imagem 58 - Ponte da Maxambomba. 1914.



Fonte: Francisco Miranda

Inicialmente, o receio de que os transeuntes e animais fossem atropelados pela nova estrutura, somados aos altos valores pedidos pelos proprietários a título de indenização pelas terras desapropriadas para passagem do leito da via férrea, configuraram empecilhos, os quais foram contornados ao estabelecer-se a nova estrada de ferro recifense.

A ferrovia foi um meio de transporte moderno utilizado pela economia de mercado como instrumento de expansão urbana, reduzindo distâncias entre diversas localidades suburbanas e as áreas centrais. A cidade ganhava novos contornos, dando espaço aos arrabaldes para quem se afastava dos conhecidos problemas urbanos e aproveitando a disposição dos proprietários dos antigos engenhos de se desfazerem de suas terras.

Para tal, procurou interligar algumas áreas mais distantes da cidade, com as freguesias centrais, modificando a forma com que as elites letradas se deslocavam. A cidade se modernizou para receber uma das principais inovações provenientes da revolução industrial: a Maxambomba. A utilização do vapor para movimentar máquinas é uma das principais características desse período de mudanças que não se limitam à instância econômica.

Com sua implantação, os usuários vão introduzindo no seu cotidiano os serviços de transportes mudando seu modo de circular no espaço urbano. O movimento frenético das viagens das máquinas a vapor, quase sempre com excesso de passageiros, marcava o dia-a-dia citadino nos primeiros anos de operação. A presença dessas locomotivas altera a velocidade das pessoas, que agora precisam compartilhar esses espaços com a Maxambomba, capaz de desenvolver velocidades consideráveis para os padrões da época.

A nova via metálica, com dimensões expressivas, suportava uma quantidade maior de peso e se encaixava na ideia de criar um transporte com carros encaixados uns aos outros, transportando uma maior quantidade de passageiros e mercadorias de uma só vez. A utilização do carvão mineral como fonte de energia manteve o ritmo acelerado dos vagões.

Enlevadas pela rapidez nas viagens e pelas belezas naturais dos arrabaldes da várzea do Capibaribe, as elites urbanas investiam diariamente no percurso da primeira linha em operação, a linha Principal, Recife-Apipucos, percorrida em cerca de cinquenta minutos.

A inauguração da primeira estrada de ferro urbana contribuiu para a expansão do mercado de bens e serviços à medida que integrava áreas suburbanas às principais freguesias da cidade, que concentravam as principais lojas do comércio local e o cais do porto.

Os trens a vapor acompanhando o crescimento dos arrabaldes

Representando a modernidade, logo às primeiras horas do dia, começava o ruído das rodas de ferro do trem a vapor. À medida que os trilhos avançavam rumo aos subúrbios recifenses, as pessoas eram instruídas, a partir de parâmetros europeus, a adotar comportamentos, condizentes à civilidade humana. Os trens urbanos estimulavam o processo de aglomeração, pois com seu vai-e-vem frenético e do movimento comercial, houve o crescimento de algumas localidades, para onde convergiam as vias comerciais, locais de acesso aos bens de consumo.

A chegada da locomotiva a vapor e o alto potencial para assentamento residencial dessas localidades suburbanas tiveram um contínuo acréscimo na quantidade de construções, deixando de ser apenas paragens de veraneio, transformando-se em arrabaldes tradicionais e bem habitados.

A ocupação das cercanias se tornou menos dificultosa com a implantação da condução coletiva sobre trilhos. A Maxambomba cumpriu, importante papel na determinação das alternativas de expansão física e na compatibilização dos pretensos espaços residenciais com as atividades econômicas desenvolvidas na cidade. (ANDRADE, 1979, p. 91).

A redução dos custos das passagens, com a criação de novas modalidades de bilhetes do novo modal de transportes, possibilitou a alguns moradores residir em casas de arrabaldese trabalhar nas freguesias centrais, facilitando o ir e vir de quem precisava se deslocar entre essas localidades e o centro do Recife, a pé ou em primitivos modais de transportes.

A presença da Maxambomba nos arrabaldes recifenses

Apipucos e Monteiro, constituíam verdadeiros regalos no verão. Transporte moderno, elegante, rápido! E os habitantes dos dois subúrbios preferidos enfunavam-se de vaidade ao irem para a estação esperar o trem. Enchiam a casinhola de madeira e ali se distraíam conversando com os vizinhos. Assuntos banais: metiam o pau no imperador, queixavam-se do abismo em que o Brasil se despenhava, apontavam defeitos na administração atual, havia sempre um jornalista da oposição indicando uma diretriz de salvação pública, confiavam nas perfeições da republica, comentavam uma companhia lírica, combinavam os festejos do Natal, choramingavam a baixa do açúcar... Quando não falavam da leviandade da filha do major Sinfonio, um foguete que com seus 17 anos não tinha vergonha de andar ainda de saia curta e não deixara crescer os cabelos. (SETTE, 1981, p. 205).

O trajeto da linha principal era favorecido pelos melhores meios de comunicação do período, conferindo aos seus habitantes certo ar de satisfação. A Linha Principal sempre manteve foros de fidalga... Daí o seu nome. Naquela época Apipucos, Poço da Panela e Monteiro gozavam de fama e de destaque. (SETTE, 1981, p. 225).

Quando esses subúrbios abandonavam à condição rural para se transformar em ambientes residenciais acolhedores, desenvolveram uma aparência de superioridade e os seus moradores até achincalhavam de outros subúrbios que ainda se serviam das diligências e canoas. Possuíam vida social e teatros: no Monteiro, havia o Ginásio Dramático; no Poço da Panela, instalou-se o Ginásio Campestre, em 18 de outubro de 1868, com 24 camarotes, 300 cadeiras e 144 gerais. Nessa data, como cortesia, as viagens realizadas através dos trens com destino à casa de espetáculos foram gratuitas. (SETTE, 1981, p. 225).

A estruturação dos transportes urbanos de massa foi um dos fatores decisivos para o desenvolvimento dos arrabaldes, antes pouco frequentados, isolados e negligenciados, quando muitos moradores urbanos se interessavam em fixar moradia. Algumas localidades já eram bastante apreciadas pela sua localização, além de dispor de disputadas festas religiosas, uma delas, a tradicional festa do Poço da Panela, a qual promovia uma bela novena e atraía fiéis em grande quantidade. (DUARTE, 2005, p. 153).

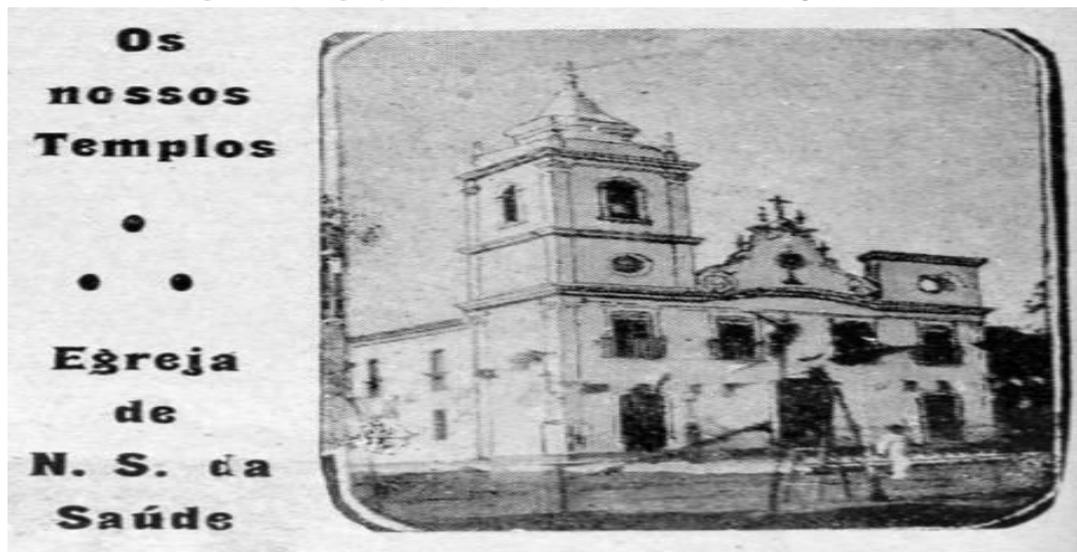
As festas religiosas reunindo multidões

...veículos de todas as qualidades e canoas pelos rios conduziam gente em quantidade para os arrabaldes. Foi uma verdadeira emigração. Para a festa de Nossa Senhora da Saúde, em 2 de fevereiro de 1869, no Poço da Panela, os trens, que circulavam de hora em hora, transportando cerca de nove mil pessoas. (Diário de Pernambuco, 20 de fevereiro de 1869, ed. 40, p. 1).

Em decorrência da enorme afluência de pessoas nos dias de festejos, a Ferroviária tomava medidas preventivas para atender satisfatoriamente os usuários do sistema:

A gerência da Brazilian Street emitiu uma nota de advertência, fazendo menção ao ano anterior: Amanhã tem início a festa do Poço. A trilhos Urbanos disponibilizará uma série avultada de trens. Recomenda da polícia todo cuidado na chegada e partida dos trens, para que não aconteça os conflitos registrados no ano passado. (Diário de Pernambuco, 1º de fevereiro de 1868, ed. 27, p. 2).

Imagem 59 - Igreja Nossa Senhora da Saúde. Poço da Panela.



Fonte: www.poraqui.com.br

Costa Honorato, menciona em seu dicionário que os trens, correndo em maior frequência favorecem o deslocamento febril para os arrabaldes nos tempos de festas. A Companhia liberava os carros, na quinta-feira da Semana Santa de 1869, do Recife para Apipucos, de uma, três, cinco, sete horas e onze e meia, retornando as duas, quatro, seis e oito horas. Na sexta feira saíam trens as sete e nove da manhã e três, cinco, oito e dez da noite, voltando as oito e dez da manhã e as quatro, seis e nove da noite.

No Natal daquele ano, os trens transportaram cerca de dezessete mil pessoas, quando muitas delas se deslocaram a pé. (Jornal do Recife, 28 de dezembro de 1869, p. 1).

O movimento permanente da Maxambomba atraía a presença de novos moradores, valorizando os espaços por onde os trilhos passavam. A primeira ferrovia passou a ser uma referência para o surgimento de novas moradias, fator esse bem assinalado em ações tomadas pelos corretores, que se aproveitavam dessa situação para encontrar pessoas interessadas e dispostas a alugar ou adquirir casas nas proximidades da via férrea. A imprensa local publicava com frequência ofertas de aluguel e venda de imóveis.

A valorização de imóveis anunciados na imprensa

“Aluga-se: O sitio Chacon, próximo da estação da Casa Forte, com casas de vivenda, quartos para escravos, estribaria, boa cacimba, baixa para capim, banho do rio Capibaribe dentro do sitio, árvores, fructeiras e outras commodidades que os pretendentes poderão examinar: a tratar na rua do Rangel n. 37 ” (Diário de Pernambuco, 1º de outubro de 1875, ed. 225, p. 4);

“Um sitio com casa de vivenda, para uma família regular, tem bastante arvoredo de fructo, e estribaria para 4 cavallos: para ver, a chave está na taverna da estação de casa amarella no Arraial, à distância de dous minutos da mesma estação, e para tratar, na rua da Florentina n. 20 ”. (Diário de Pernambuco, 26 de outubro de 1875, ed. 246, p. 6);

“Em Apipucos aluga-se uma boa casa com excellente vista, junto da estação, perto do rio, concertada e pintada de novo; a tratar na rua do Bom Jesusn.1 ” (Diário de Pernambuco, 29 de outubro de 1880, ed. 250, p. 6);

“Precisa-se de uma casa perto da linha de ferro do Recife a Apipucos entre o Entroncamento e a Jaqueira. Basta ter 2 salas e 3 quartos. Aluga-se por anno ” (Jornal do Recife, 3 de julho de 1885, p. 3).

As viaturas ferroviárias levavam grande vantagem sobre os meios de transporte difundidos até sua implantação, pois além da maior disponibilidade de horários, das passagens menos onerosas, poderiam transportar mais usuários que os demais: os ônibus, comportavam pouco mais de dez pessoas e as canoas sequer atingiam essa lotação. A Maxambomba conduzia a princípio três carros, com oitenta e quatro passageiros sentados e ao usar máquinas de maior potência, rebocava até onze composições, chegando a conduzir trezentas pessoas acomodadas. (DUARTE, p. 152-153).

A disponibilidade de horários da Maxambomba

Com um amplo horário de atendimento, serviços de 24 horas em períodos de festejos, o ir e vir ao centro da cidade e o acesso aos bens de consumo passou a ser feito com maior frequência. A cidade trilhava um caminho sem volta e, mesmo não sendo unanimidade, livraria o Recife da dependência da condução fluvial e das carroças.

Tabela 7 - Horários da manhã da Linha Principal. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 434.

HORÁRIO DA MANHÃ - OPERAÇÃO DOS TRENS (1886) RECIFE/ARRABALDE									
Recife Rua do Sol Rua Formosa Oficinas Soledade Caminho Novo Manguinho Entrocamento Espinheiro Aflitos									
									
Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida
05:45	05:48	05:51	05:54	05:56	05:58	06:01	06:03	06:27	06:29
06:00	06:04	06:06	06:08	06:10	06:12	06:15	06:17	07:42	07:44
06:45	06:48	06:51	06:54	06:56	06:58	07:01	06:25	08:47	08:49
07:18	07:22	07:24	07:26	07:28	07:31	07:33	07:03	09:19	09:21
07:45	07:48	07:51	07:54	07:56	07:58	08:01	07:35	-	-
08:25	08:28	08:30	08:32	08:34	08:36	08:38	07:40	-	-
08:45	08:48	08:51	08:54	08:56	08:58	09:01	08:03	-	-
09:05	09:30	09:32	09:11	09:36	09:38	09:40	08:40	-	-
09:26	09:48	09:51	09:34	09:56	09:58	10:01	08:45	-	-
09:45	-	-	09:54	-	-	-	09:03	-	-
-	-	-	-	-	-	-	09:17	-	-
-	-	-	-	-	-	-	09:43	-	-

Fonte: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

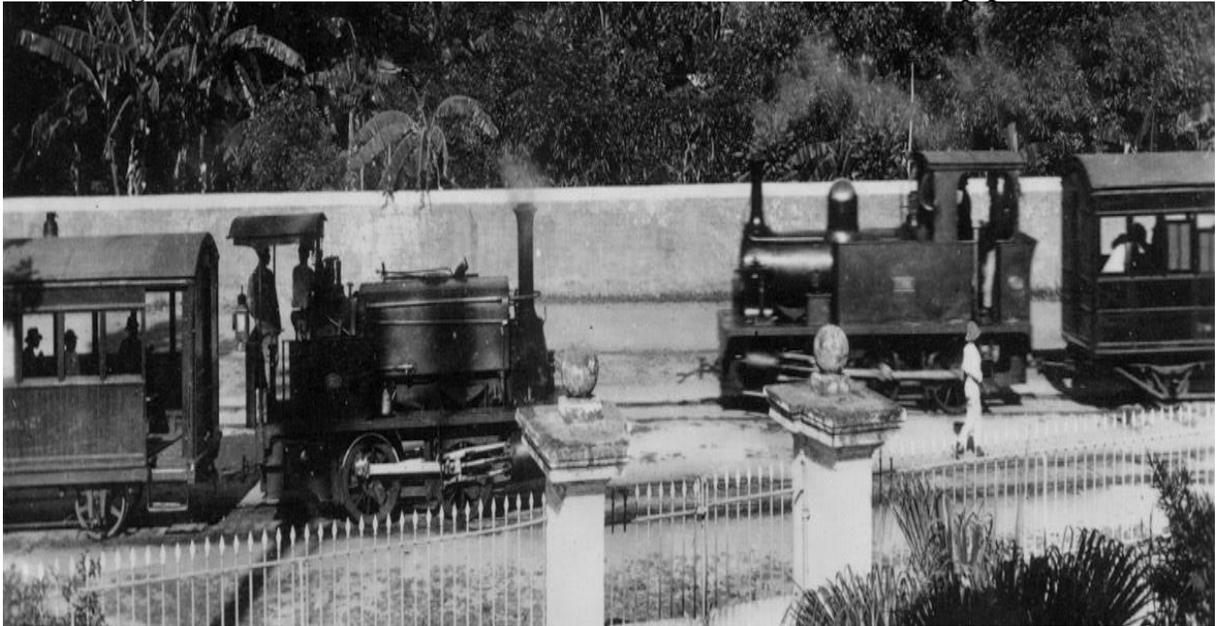
Tabela 8 - Horários da tarde da Linha Principal. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 434.

HORÁRIO DA TARDE - OPERAÇÃO DOS TRENS (1886) RECIFE/ARRABALDE									
Recife Rua do Sol Rua Formosa Oficinas Soledade Caminho Novo Manguinho Entrocamento Espinheiro Aflitos									
									
Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida	Partida
02:45	02:48	02:50	02:52	02:54	02:56	02:58	03:00	03:37	03:39
03:10	03:12	03:14	03:16	03:18	03:20	03:23	03:25	04:37	04:39
03:18	03:22	03:24	03:26	03:28	03:30	03:33	03:35	05:37	05:39
03:45	03:48	03:51	03:54	03:56	03:58	04:00	04:03	06:47	06:49
04:18	04:22	04:24	04:26	04:28	04:30	04:33	04:35	08:37	08:39
04:45	04:48	04:51	04:54	04:56	04:59	05:02	05:04	10:05	10:07
05:18	05:22	05:24	05:26	05:28	05:30	05:33	05:35	-	-
05:45	05:48	05:51	05:54	05:56	05:59	06:02	06:05	-	-
06:28	06:32	06:34	06:36	06:38	06:40	06:43	06:45	-	-
07:05	07:09	07:11	07:13	07:15	07:17	07:19	07:22	-	-
08:00	08:04	08:06	08:08	08:10	08:12	08:14	08:17	-	-
08:18	08:22	08:24	08:26	08:28	08:30	08:33	08:35	-	-
08:30	08:32	08:36	08:38	08:40	08:42	08:44	08:47	-	-
09:20	09:24	09:26	09:28	09:30	09:32	09:34	09:37	-	-
09:45	09:50	09:52	09:54	09:56	09:58	10:00	10:03	-	-

Fonte: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

Relógios, agendas, horários: o tempo parece uma exigência da qual ninguém consegue escapar. Nossa consciência de tempo é tão interiorizada que temos dificuldades em imaginar como que grupos humanos tenham sido capazes de viver sem calendário. Temos a sensação que o “tempo passa”, quando na realidade essa sensação diz respeito à nossa própria vida, às transformações da natureza ou da sociedade. (ELIAS, 1990, p. 60-64).

Imagem 60 - Duas Maxambombas se cruzando no arrabalde de Apipucos.



Fonte: Museu da Cidade do Recife.

A venda de bilhetes para viagens era efetivada nas estações, que funcionavam como limite para determinar as medições em distâncias acordadas entre a Administração provincial e a ferroviária a fim de se estabelecer os valores das passagens.

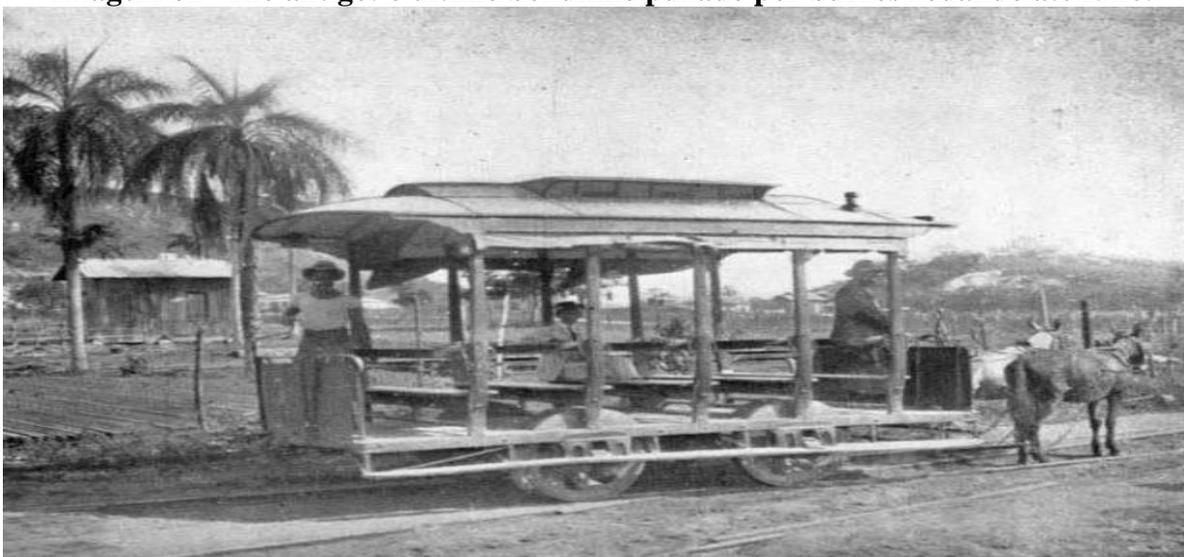
O preço de uma passagem nunca excederia de duzentos réis (\$200) por mil braças, as quais serão medidas e devidamente assignadas, e qualquer excesso de mil braças, assim como qualquer distância que lhe seja inferior. Ficou expressamente estipulado que a empresa poderá modificar esse preço, estabelecer classes e fazer ajustes para a condução por mezes, a que se chama assignatura, se assim convier os passageiros. (Registro de Contratos).

Apesar das queixas de alguns usuários, as Maxambombas foram fabricadas de modo a garantir o conforto e a segurança aos usuários. Os trenzinhos possuíam dimensões diferentes: os de transporte de passageiros de duas classes poderiam acomodar os passageiros em uma estrutura que media 2,5 metros de largura por 5,6 metros de comprimento, onde a locomotiva pesava de 10 a 15 toneladas. Os vagões de carga apresentavam 1,7 metro de largura e 2,7 metros de comprimento, comportando de 2,5 a 3 toneladas de peso. (Regulamento Fiscalização).

A concorrência dos Bondes de Burros

O primeiro bonde de tração animal no Brasil, puxado por burros de carga, realizou sua primeira viagem no Rio de Janeiro, em 30 de janeiro de 1859, com capacidade para dezesseis pessoas em um percurso de cerca de sete quilômetros, ligando o Largo do Rocio ao Alto da Boa-Vista. Após os ajustes iniciais de operação, a Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa-Vista, disponibilizou os serviços regulares, a partir de 26 de março daquele ano.

Imagem 61 - Rio antigo: o último bondinho puxado por burros rodando até 1928.



Fonte: www.memoriaviva.com.br.

A força animal foi substituída pelos trens a vapor três anos depois, não conseguindo se manter em operação por dificuldades financeiras e decretando falência em 1866. Na capital de Pernambuco surge em 22 de setembro de 1871, um novo concorrente da Maxambomba: a empresa de bondes de burros, Companhia Pernambuco Street Railway, adiante chamada de Ferro Carril de Pernambuco (FCP), proprietária de veículos de tração animal que se deslocavam sobre trilhos, iniciando suas atividades com um capital de oitocentos contos de réis e duzentos e oitenta empregados.

Attendendo ao que me requereu a Companhia Pernambuco Street Railway, devidamente representada e de conformidade com o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho do Estado exarado e Consulta de cinco do corrente mez, Hei por bem. Conceder-lhe autorização para funcionar sob a nova denominação-Ferro Carril de Pernambuco, e aprovar os respectivos estatutos que com estes baixam. José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, assim o tenham entendido e façam executar. (Decreto nº 52.281/73).

As primeiras viagens, interligaram a localidade do Brum, na área portuária, à freguesiada Madalena, nas proximidades da Estrada dos Remédios, utilizando bondes bonitos e bem cuidados, com oito bancos para acomodar trinta e dois lugares pintados de vermelho.

Imagem 62 – Anúncio do Diário de Pernambuco.

Pernambuco Street Railway Company
Amanhã 22 do corrente abre-se ao publico a linha de Magdalena

Parte o primeiro carro da estação na rua do Brum ás 4 horas e 45 minutos da manhã, continuando de 20 em 20 minutos, até as 7 horas e 25 minutos, dahi de 12 em 12 minutos, até as 10 horas e 21 minutos, e dahi de 20 em 20 minutos até as 2 horas e 21 minutos, então de 12 em 12 minutos até as 4 horas e 57 minutos, e depois de 25 em 25 minutos até as 11 horas e 10 minutos da noite.

Da Magdalena

Sahe o primeiro carro ás 5 horas e 20 minutos da manhã, continuando de 20 em 20 minutos até as 8 horas e 4 minutos, e dahi de 12 em 12 minutos, até as 10 horas e 40 minutos; depois de 20 em 20 minutos até as 2 horas e 36 minutos, e dahi de 12 em 12 minutos, até as 5 horas e 36 minutos, continuando depois de 25 em 25 minutos até as 11 horas e 45 minutos da noite.

Os conductores dos carros darão em troco de dinheiro, bilhetes da companhia, os quaes serão trocados por dinheiro no escriptorio da companhia, travessa do Brum n. 22 todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 3 horas da tarde.

Pernambuco 21 de Setembro de 1871. — O gerente, *Bernardo Whitman.*

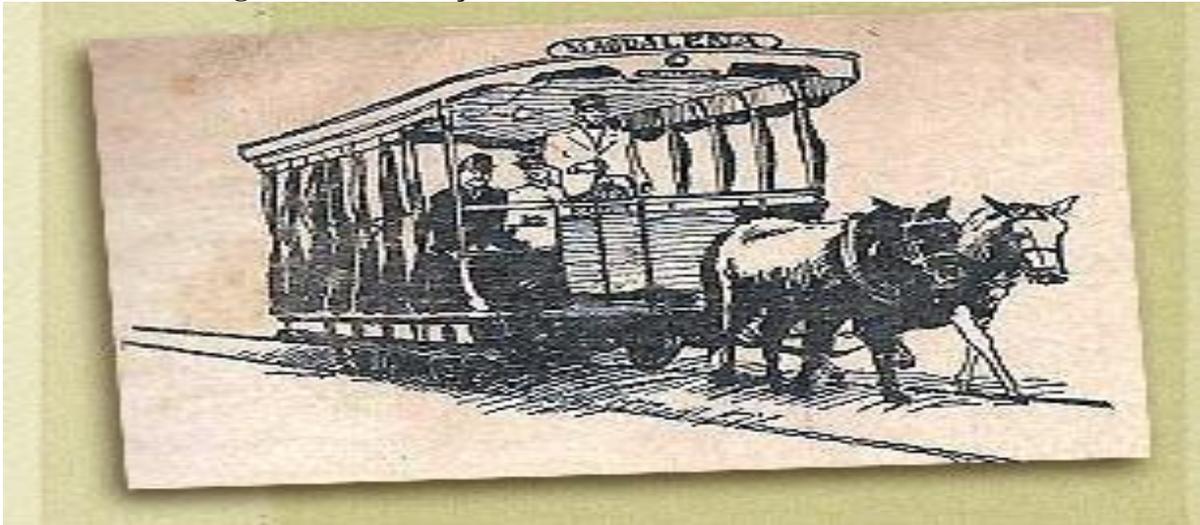
Fonte: Diário de Pernambuco, 21 de setembro de 1871, ed. 215, p.3.

Partindo da estação principal, na rua Barão do Triunfo, freguesia do Brum, no carro de tabuleta encarnada, o bonde se dirigia ao elegante arrabalde da Madalena. Transpondo a ponte Buarque de Macedo, entra nos domínios da ilha de Antônio Vaz e alcança a praça da República, a Escola de Engenharia, o Teatro Santa Isabel, o Liceu de Artes e Ofícios, o Quartel de Cavalaria. Entrando na Rua 15 de Novembro, ele indica o Quartel do 2º Corpo de Polícia, o Gabinete Português de Leitura e as oficinas dos jornais. (ZAIDAN, 1992, p. 102).

Prosseguindo viagem pela rua 1º de março, destaca a Matriz de Santo Antônio. Alcançando a rua Nova, toma a ponte da Boa Vista e chega à rua da Imperatriz, onde chama à atenção para a matriz da Boa Vista e o «elegante jardim» da Praça Maciel Pinheiro. Desse ponto em diante, sucede um texto menos denso, sem para destacar, percorrendo a rua do Aragão e chegando, através de trechos sem interesse, ao Benfica, com áreas de ocupação rarefeita. (ARRAIS, 2004, p. 26).

O trajeto fez-se em 25 minutos, muito regularmente, e com plena satisfação de todos quantos se interessam pelo futuro de empresas que, como essa, trazem uma verdadeira comodidade ao público e um sinal de progresso para a província.” (CAVALCANTI, 1977, p. 352).

Imagem 63 – Ilustração de um trem de burros.



Fonte: Mário Sette.

Em 1872, surgem as linhas Santo Amaro, Capunga e Fernandes Vieira, servindo a rua da Conceição, contando com um pequeno ramal pela rua do Hospício. Naquele ano, a Ferro Carril de Pernambuco iniciou a operação um serviço de diligências entre Afogados e Jaboatão. Em 1898 inaugura-se linha para o Derby e em 1906 linhas para Jiquiá e hospital D. Pedro II. Surgem ainda linhas circulares: Ponte Santa Izabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas (STIEL, 1984, p. 28).

Imagem 64 – Bonde puxado a burros. Ponte da Boa Vista.

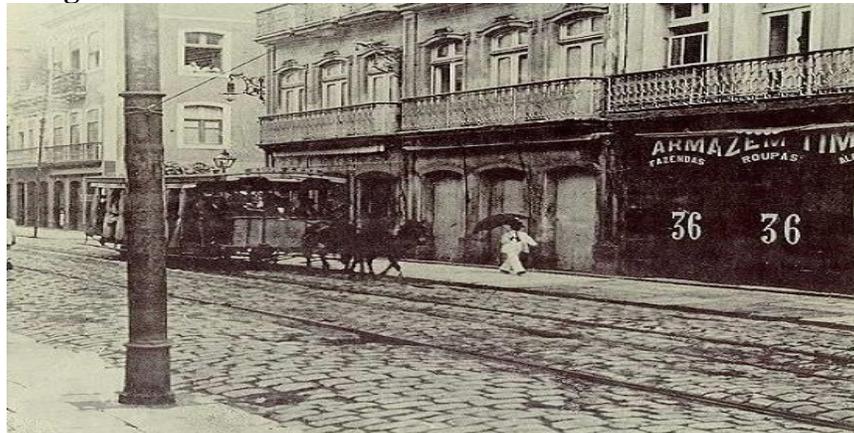


Fonte: Allen Morrison

A princípio os carros foram chamados de baús por serem todos fechados, tornando-se mais arejados anos depois quando adotaram um código de identificação que permitia ao passageiro saber o percurso dos carros, através dos nomes e das suas cores. Essa identificação servia para atender aos que não sabiam ler, bastante numeroso naquela época. Os bondes da linha Fernandes Vieira / Hospício, eram pintados de amarelo; a linha Afogados / Herval e Afogados / Caxias, eram pintados de verde; os bondes que rumaram a Torre e Madalena, possuíam cor vermelha; a linha Derby / Circular, apresenta cor branca com frisos alaranjados; Santo Amaro / Hospício e Santo Amaro / Aurora, foram pintados de azul.

Na linha onde os carros circulavam com tabuletas verdes, a viagem seguia pela ilha de Antônio Vaz, percorrendo a rua Nova, tomando destino a rua Marquês do Herval, passando pela sede do Instituto Arqueológico e Geográfico de Pernambuco, pela Casa de Detenção e a Estação da Estrada de Ferro Central. A partir daí, as referências escasseiam, o traçado do seu mapa se esgarça, diminui a densidade do conjunto dos objetos a serem indicados aos passageiros. «nada mais temos de notável nesta linha, quer no ramal que segue pela rua Marquês do Herval, quer no que segue para rua de São João e desce pela do Coronel Suassuna, entroncando, ambas, junto do Viveiro do Muniz» (ARRAIS, 2004, p. 29).

Imagem 65 - Bonde de Burros nas ruas do centro do Recife.



Fonte: Fernando Machado

Quando a empresa instalou luzes elétricas, os passageiros rebatizaram os bondes como *electroburros*. Usava-se então a mão de direção inglesa, pela esquerda da via, quando animais extras eram posicionados ao longo do caminho para reposição dos que se cansassem, garantindo a finalização das viagens e o cumprimento dos horários. As sotas, duplas de mulas de carga, eram dispostas nas cabeceiras das pontes, rampas e zonas íngremes, para reforçar o trabalho dos animais que estivessem cansados, voltando após a subida a seu posto.

Os pontos de troca se situavam nas proximidades da ponte da Madalena e nas cocheiras de Albuquerque e Cia, no Cais do Capibaribe, nas ruas Nova e da Imperatriz, oferecendo carros apropriados para formaturas, casamentos, batizados e passeios, recomendados pelo bom estado de conservação, asseio e elegância dos cocheiros e amestrados cavalos. O valor das passagens variava de 100 a 200 réis.

Imagem 66 - Ticket de passageiro da Companhia Ferro Carril de Pernambuco.



Fonte: Mário Sette.

A imponência da indumentária dos condutores de alguns bondes de burros era notória. Eles usavam uniformes vistosos de guias de carruagens particulares ou mesmo das de aluguel, reservadas às cerimônias de distinção como os casamentos daqueles que pomposamente se realizavam com tais feitos.

Imagem 67 - Bonde de Burros nas ruas centrais do Recife.



Fonte: www.recifedeantigamente.com.br

Além dos cuidados da Ferro Carril de Pernambuco em manter o sistema de transporte em funcionamento, os trilhos dos bondes reduziam os balanços das carruagens e carroças e o atolamento nas ruas de terra. Entretanto, a cidade e seus animais passavam por um processo de reordenamento, de passagem de um padrão de raízes coloniais para outro com elementos de modernidade.

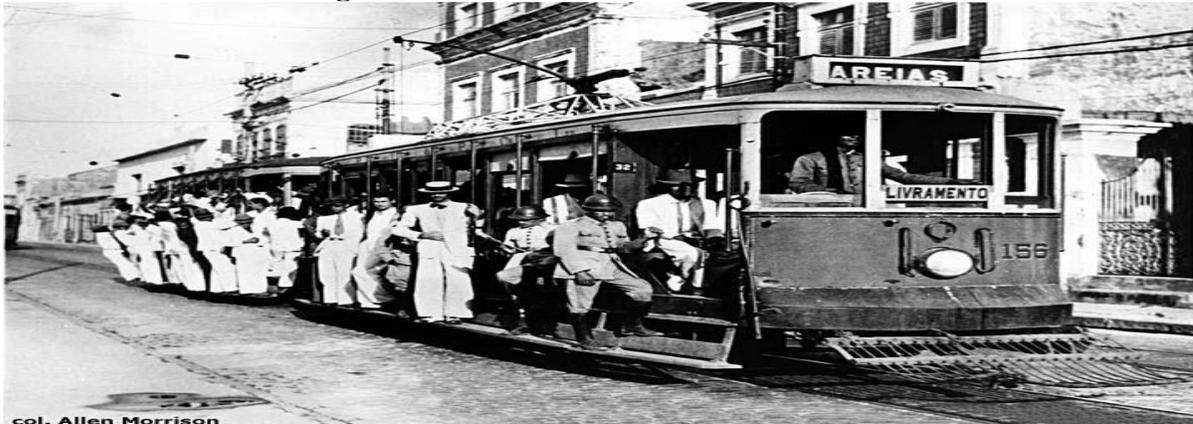
Os animais e os carros de bois, vistos nas vias urbanas, cada vez mais aparecem associados ao atraso, à pasmaceira, à imundice e ao passado colonial, apesar do acompanhamento de posturas, as quais definiam que os animais poderiam permanecer no meio urbano.

A tentativa da administração local para afastar esses animais das freguesias mais valorizadas e a resistência dos carreiros em abandonar esse meio de transporte estava associada as formas de subsistência das camadas menos favorecidas. Animais de monta e aço conviviam com o peso dos bondes superior ao que os animais estavam habituados a carregar. Ainda assim, arrastavam lentamente os carros sob o ardor dos chicotes.

Do entusiasmo inicial pela nova opção de transporte, menos onerosa que as locomotivas a vapor e contando com cinquenta bondes e quatrocentas mulas, aos poucos, muitos passageiros se inquietam ao se deslocar com bondes movidos a mares, que não conseguiam alcançar o prestígio e a velocidade do potente trem urbano, que chegava a desenvolver a média de 16 km/h, contra apenas 9 km/h dos bondes de burro. Em 16 de julho de 1914, usuários, revoltados com a qualidade do serviço, viraram e incendiaram vários bondes de burros, acelerando sua retirada de circulação. (ZAIDAN, 1992, p. 115).

Em substituição aos bondes de burros surgem os bondes elétricos trazidos pela *Pernambuco Tramways & Power Company Limited*, com carros mais confortáveis, velozes e arejados. A empresa inglesa, criada em 1913, aportou para instalar e operar bondes elétricos e explorar o setor energético no Recife. Foi uma transição gradual entre os veículos, tendo sido completada apenas em 1922. Os bondes apresentavam dimensões consideráveis, possuindo bancos para cinco ou seis pessoas. As viagens para as localidades mais distantes eram lentas e, devido ao fato das pessoas ficarem sentadas bem próximas, favoreciam os diálogos e o ambiente arejado ainda favorecia as leituras.

Imagem 68 - Bonde elétrico no Recife.



Fonte: Allen Morrison

A *Tramways* mantinha cabines de primeira classe, transportando passageiros, provenientes, principalmente, da Várzea e Dois Irmãos. Já os reboques de segunda classe atendiam as necessidades dos trabalhadores que levavam seus fardos de verduras e seus balaies de mercadorias para a venda no centro. Os luxuosos Zepelins que, assim ficaram conhecidos devido a sua forma fechada, arredondada e muito similar ao dirigível Alemão, faziam apenas o percurso para Olinda.

A Companhia procurava manter o cumprimento dos horários, seguindo a pontualidade britânica. Além das tabelas de horário que os condutores recebiam, era necessário transcrever as viagens de ida e de volta em relógios registradores. As primeiras viagens iniciavam as 3:00 da manhã com as linhas de Tejipió, Areias, Várzea e Casa Amarela. A partir das oito horas os bondes circulavam com sua plena capacidade para acompanhar a movimentação do comércio, dos bancos, das agências de navegação e repartições públicas. À meia-noite, os bondes eram recolhidos às estações de Santo Amaro, Fernandes Vieira e João Alfredo.

CAPÍTULO 4

Incidentes nos caminhos dos trens a vapor

Episódios inesperados, dificuldades momentâneas e situações que alteravam a ordem normal das viagens, os incidentes integraram o cotidiano da primeira ferrovia recifense. Cercados quase sempre pelo clima de tensão, esses episódios, associados à insatisfação de parcela da população com os valores cobrados pelas passagens, pelos problemas mecânicos das locomotivas a vapor, pelos atrasos nas viagens, pela superlotação das composições ou pela disputa por novos usuários, foram presenciados pelos passageiros da Ferroviária.

Atentas à chegada da Maxambomba, as elites letradas se viam no direito de reivindicar melhorias nos deslocamentos, visando a presença de um modal de transporte público que atendesse suas necessidades. As locomotivas, construídas em 1866 pela inglesa *Manning Wardle & Company*, após concessão a Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos (Brazilian Street Railway Company), entraram em operação nos primeiros dias de 1867, obedecendo aos padrões de qualidade europeus com bitola de quatro pés, o equivalente a 1.219 milímetros. Apesar disso, essas locomotivas não eram unanimidade entre os usuários, uma vez que não suportavam os terrenos acidentados e alagados da cidade e a superlotação cotidiana das viagens.

● contraste das novas linhas férreas: Olinda, Caxangá e Arraial

A Maxambomba de Olinda, em operação desde 1870, pertencente a uma empresa nacional, foi marcada pelo zelo, limpeza e pontualidade, contrastando com a contemporânea Companhia da Caxangá, que tirava o primeiro prêmio de relaxamento. A Caxangá, lançada a partir de uma bifurcação na estação Entroncamento, cortava a área da Capunga, favorecendo os moradores das proximidades. Os carros andavam de bancos furados, janelas emperradas e telhados com goteiras. Os horários e os itinerário eram desrespeitados. As estações serviam de latrinas e o soalho dos vagões viviam repleto de pontas de cigarros. O gerente, mister Fletcher, para tudo olhava satisfeito. O povo chamava de “Maxambomba do Fletcher.” Nos últimos dias de 1871, entrou em operação o ramal dos Aflitos, conhecido como Linha do Arraial, com destino a Casa Amarela, apresentando um serviço de baixa qualidade, com locomotivas em precário estado de conservação, bancos furados e o descumprimento dos horários. (SETTE, 1981, p. 193).

Apesar das deficiências, a linha Caxangá, bastante acionada pelos usuários, elevou o quantitativo de fiéis a diversos eventos festivos da área, porém gerou discussões devido à intenção, tanto de moradores da localidade quanto da *Brazilian Street*, de construir uma paragem junto à ponte do Lasserre, na Torre. Como os direitos de explorar os transportes ferroviários na localidade pertenciam a Ferro Carril de Pernambuco, que não demonstrava a intenção de ceder seu espaço sem obter vantagens, a empresa não deu prosseguimento às negociações e não chegou a um acordo com a Brazilian. Isso causou o descontentamento dos moradores da Torre, pois, assim, viam-se impossibilitados de usufruírem as composições de ambas as transportadoras.

Moradores das proximidades resolveram protestar de forma radical ao bloquear o trânsito dos trens, colocando entulhos na ferrovia e adotando ações contrárias aos interesses dos grupos dominantes. Na tarde de 22 de outubro de 1889,

Indivíduos lançaram pedaços de barro no trem que passava pela curva da Torre e vários passageiros foram atingidos, embora não houvesse feridos, sujaram-se as roupas. (Diário de Pernambuco, 22 de outubro de 1889, ed.240, p. 2).

No relatório anual da concessionária, a direção demonstrava estar ciente de que desde a sua implantação, a maior parte das ocorrências de descarrilamento das locomotivas deveu-se à participação de indivíduos que obstruíam a via férrea com troncos de árvores. Os manifestantes ameaçavam os passageiros, arremessavam pedras, efetuavam disparos de armas de fogo contra as composições e quebravam os cadeados e correntes que fechavam as máquinas de mudança de vias.

Alguns desses incidentes, vez por outra, acompanhavam os deslocamentos dos passageiros às festas religiosas mais concorridas. A gerência da ferroviária procurava aumentar o número de viagens diárias, disponibilizar locomotivas com maior potência e solicitar o reforço do número de agentes da lei para preservar a ordem pública durante esses eventos, medidas essas que visavam minimizar os transtornos e garantir, de alguma forma, a integridade das viagens.

Quando a força policial não conseguia conter os ânimos

Nos relatos, é questionada a falta de uma maior participação da força policial em períodos de maior necessidade, a exemplo do ocorrido na festividade de Nossa Senhora da Saúde, no Poço da Panela, em 2 de fevereiro de 1867: no momento de retorno da Maxambomba, o condutor verificou a superlotação no trem que estava na estação da localidade e o que viria do Recife não havia chegado. (DUARTE, 2005, p. 131).

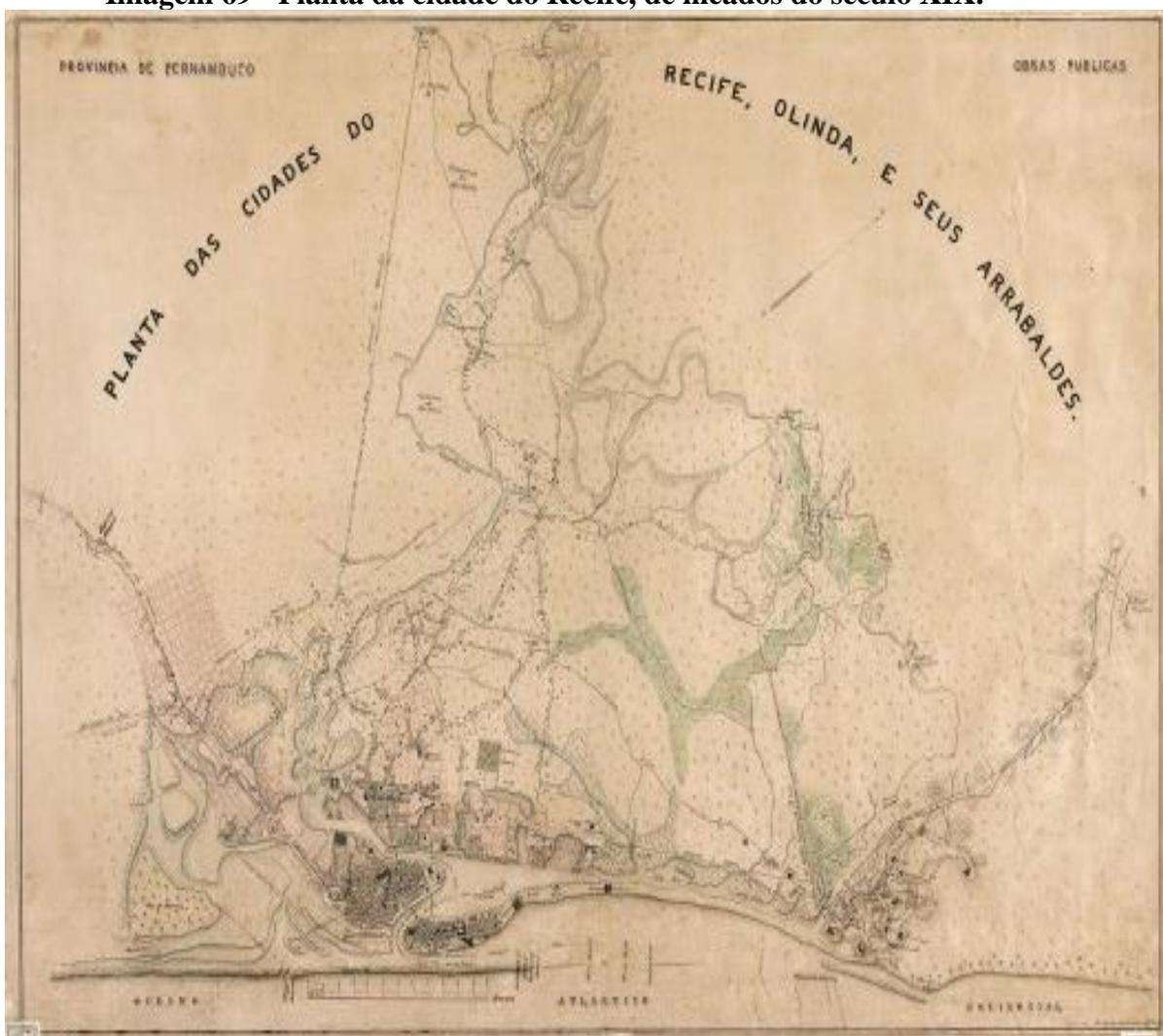
No ir e vir à festa do Poço da Panela ocorriam incidentes, pelo aumento expressivo de fiéis nas estações, após a abertura da rota do trem pela Estrada Nova do Caxangá. O mesmo se repetia na festividade de São Francisco de Paula, quando foram registrados pedidos de horários especiais e a presença de maior contingente de praças para atender a grande demanda de

passageiros. A partir da recente rota do trem, vieram a ter mais destaque no calendário eclesiástico e uma crescente participação da população. (Relatório Fiscal).

Dessa forma, a locomotiva não poderia partir do arrabalde, uma vez que a estrada possuía via férrea única e, pela dificuldade de comunicação, existia o perigo iminente de choque. Mesmo contando com a presença do chefe de polícia não foi possível conter os ânimos exaltados de alguns usuários que, insatisfeitos com a situação, danificaram o interior de alguns carros. Apesar do tumulto, o comboio foi liberado pela manhã e como não pôde conduzir a todos os interessados, um grupo tentou impedir a saída, já com o dia claro, provocando um novo atraso.

Enfim, às 5h, a viatura deixou o arrabalde, mas alguns que não conseguiram embarcar, mais adiante, após uma curva, colocaram sobre os trilhos paus e pedras, ocasionando nova demora.” (Diário de Pernambuco, 5 de fevereiro de 1867, ed. 29, p. 1).

Imagem 69 - Planta da cidade do Recife, de meados do século XIX.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira

Imagem 70 - Planta do Recife, com destaque para localização do imóvel nos arrabaldes. Meados do século XIX.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira

Alguns acontecimentos deixavam os representantes da Concessionária em alerta: ocorrências envolvendo atrasos nas viagens, descarrilamento dos trens e as habituais invasões noturnas às estações por andarilhos e mendigos, que buscavam abrigo e proteção das intempéries climáticas, mas que deixavam um rastro de sujeira e dejetos vistos aos montes ao amanhecer nas paragens.

Para melhorar a estrutura do sistema, a *Brazilian Street* reforçou a limpeza, reformou algumas estações e construiu outras em pedra e cal, substituindo as edificadas em madeira. Pontos de convergência dos usuários, cenários de embarques e desembarques serviam como abrigo e vendagem de bilhetes para as viagens até a passagem do último trem. Locais onde havia uma considerável circulação de valores eram considerados inseguros pela ausência efetiva da força policial.

Incidentes envolvendo funcionários e passageiros da Maxambomba

Em fevereiro de 1888, surgiram denúncias de passageiros que estariam cortando as palhinhas dos assentos, quebrando postigos e atentando contra a integridade física de outros usuários e de alguns empregados da Ferroviária. Nesse período, o relatório anual contabilizou três vítimas de pedradas, dois ferroviários em serviço e um passageiro.

A presidência provincial acompanhava os momentos de insatisfação dos usuários com os serviços prestados pela concessionária, todavia, nem sempre conseguia resultados imediatos, pois, mesmo tomando as devidas providências para solucionar os confrontos, em conjunto com a gerência, em seguida outras circunstâncias surgiam dificultando a eliminação plena dos conflitos.

Quando passageiros se negavam a pagar a passagem

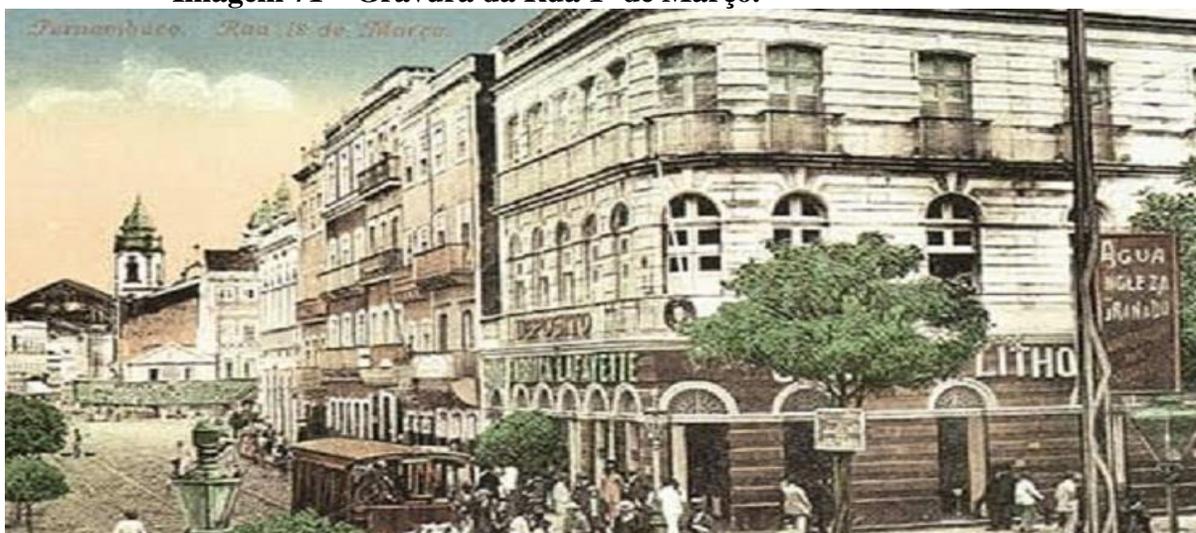
As viagens da Maxambomba acompanharam a exigência ao pagamento das passagens, que associada a insatisfação de alguns usuários com a prestação dos serviços e por outros motivos, gerava um descontentamento ainda mais intenso: Um praça da cavalaria subiu na estação da Jaqueira, negou-se a pagar a passagem e fındou por desferir um golpe de punhal atingindo o condutor na mão direita. Diversas pessoas interferiram e conseguiram desarmá-lo e ao chegar à estação do Entroncamento, foi entregue ao subdelegado da freguesia da Graça. (Relatório gerencial).

Nem sempre as afinidades entre a Companhia Ferroviária e a população se davam de forma branda. Algumas pessoas iam às ruas e noticiavam através dos jornais sua insatisfação com a prestação de serviço e protestavam, gerando mal-estar entre as partes. A ferrovia, se sujeitava a punições, normalmente por atrasos, que a princípio advinham com certa frequência. Essas medidas tomadas pela fiscalização estavam calcadas no artigo 27º do Regulamento Fiscal. (DUARTE, 2005, p. 111).

Os acidentes na visão da Concessionária

A partir da circulação da Maxambomba pelas principais vias da capital de Pernambuco, vários pedestres se viram envolvidos em situações que fugiam a sua rotina cotidiana. As estradas destinadas ao acesso dos arrabaldes mais movimentados, passaram a ser compartilhadas entre as locomotivas, pedestres, animais, carroças e carruagens.

Imagem 71 – Gravura da Rua 1º de Março.



Fonte: www.revista.algomais.com

A divisão desses espaços nem sempre foi pacífica, pela preferência exigida pelo tremante a sua natureza técnica, suas dimensões, peso e velocidade desenvolvida, que dificultavam uma frenagem mais célere. Nas freguesias centrais, as locomotivas desenvolviam velocidades médias de seis quilômetros por hora, chegando a triplicar esse valor nas localidades mais afastadas do centro. Devido a essas circunstâncias, os viandantes precisavam dedicar maior atenção ao transitarem por essas vias.

A Brazilian Street fiscalizando os caminhos da linha principal

Apesar da permanente fiscalização do tráfego pela Concessionária, que atuava na prevenção de acidentes, o vai-e-vem constante dos trens e pessoas nas vias públicas possibilitava a ocorrência de sinistros. Vários transeuntes se viram envolvidos em situações que fugiam a sua rotina cotidiana. Com a chegada da locomotiva a vapor, as estradas destinadas ao acesso dos arrabaldes mais movimentados foram compartilhadas com pedestres, carruagens, carroças e animais que dividiam esses espaços, passando a ter a companhia do trem urbano, exigindo a melhor divisão dos espaços destinados às ruas. (DUARTE, 2005, p. 132)

Atropelamento na ferrovia

Um trabalhador, de nome Antônio Ferreira da Silva, perdeu a vida em decorrência de um acidente ocorrido em maio de 1871: segundo informações colhidas no local, e apresentadas no Relatório do Engenheiro Fiscal, o homem se postou sentado nos trilhos da ferrovia, sob efeito de bebida alcoólica, quando uma composição de serviço, ao sair da estação de Apipucos em direção a Caxangá, desenvolvendo velocidade regular, não conseguiu frear a tempo e mesmo acionando o aviso sonoro inúmeras vezes, atropelou e esmagou o corpo da inditosa vítima.

Pelo ocorrido, o maquinista Luiz Rozas foi recolhido à prisão, sendo necessária a intervenção do gerente da Companhia que, apesar de pedir a apuração do caso, solicitou a sua soltura, alegando ser, o empregado, indispensável à Ferroviária. Para isso, contou com a participação de testemunhas, que consideraram o acidente casual e não por culpa do ferroviário. Dessa forma, prontificaram-se a prestar declaração em seu favor o foguista e os funcionários de lastro, Pedro do Carmo, Francisco Bernardo, Benedito Ferreira e Manoel Antônio, além de um morador da localidade, chamado Candido Vitorino. De acordo com os depoimentos colhidos, chegou-se à conclusão que Luiz Rozas era inocente. (Relatório do Engenheiro Fiscal).

Nem sempre a Maxambomba, com sua trajetória pré-definida, era culpada pela ocorrência dos acidentes, principalmente quando os pedestres ocupavam o caminho destinado a passagem dos trens, subestimando e desafiando a sua velocidade, sem falar nos que tentavam subir ou descer das composições em movimento. (DUARTE, 2005, p. 130).

O relatório anual da Brazilian Street, apontou, apenas no ano de 1874, três vítimas fatais de atropelamentos, sendo um menino no mês de julho, um homem em setembro e uma criança no mês de dezembro. Outros três pedestres, resultaram com ferimentos diversos, sendo um indivíduo preto, no mês de abril, uma mulher, em junho e um homem, no mês de setembro. Somados a esses, os animais que ocupavam as vias férreas eram vítimas do movimento das locomotivas a vapor: um boi, atropelado em março e dois cavalos, o primeiro abatido em maio e o segundo, no mês de julho.

Mais um acidente na Linha Principal

Naquele mês de julho, chegou a conhecimento público, outro sinistro envolvendo uma locomotiva da *Brazilian Street Railway Company Limited*, quando a Maxambomba se deslocava rumo ao povoado do Caldeireiro: Por volta das 9h e 10min da manhã, a composição atropelou um soldado, até então de nome não conhecido, que caminhava sobre a linha férrea. Mesmo o alertando insistentemente com o barulho da sirene, o maquinista não conseguiu evitar o sinistro.” (Relatório do Engenheiro Chefe).

A chegada da Maxambomba modificou o deslocamento de pessoas, mercadorias e cargas no Recife, quando o movimento das locomotivas indicava a presença de pessoas pelas ruas. A cidade, espaço onde se aglomeravam pessoas com um sem número de pensamentos, mostrava-se envolvida com o desalento das consequências da velocidade urbana. A capital de Pernambuco pagava um preço alto para ter um moderno sistema de transporte ferroviário, o qual proporcionasse maior facilidade no ir e vir dos usuários, impulsionando os deslocamentos: um incentivo para a ocupação das áreas circunvizinhas às freguesias centrais.

Cuidado pedestres, que a Maxambomba vai passar!

O Relatório anual da Companhia Ferroviária reconheceu, entre 1877 e 1878, dez acidentes envolvendo pedestres, deixando sete feridos, por suposta imprudência das vítimas, sendo três mortos: dois homens e uma mulher, esmagada quando tentava atravessar a ferrovia em busca de um cachorro, favorecendo a hipótese da imprudência da vítima.

Os Relatórios da Concessionária demonstravam que a década de 1880 não se apresentava diferente quanto à incidência de atropelamentos: quinze foram fatais entre 1880 e 1889, a maioria tratando-se de pessoas adultas. Destaque positivo para o ano de 1882, motivo de satisfação junto à direção, por ter apresentado apenas um ferimento grave seguido de morte, quando, um homem teria saído às pressas de um açougue na esquina da rua do Pires e ao tentar subir no trem em movimento, se desequilibrou, caindo ao solo, recebendo forte pancada na cabeça, falecendo no local.

Um acidente ocorrido na saída da estação das Oficinas, em 10 de fevereiro de 1881, despertou questionamentos devido à condução do processo: o subdelegado de polícia tentou prender o condutor da Maxambomba quando percebeu que os fatos que envolviam o sinistro não haviam sido devidamente esclarecidos no procedimento policial, comparecendo ao local do evento, próximo ao portão da Recife Draynage.

De acordo com informações colhidas, por volta das 7h e 23min da noite, um homem de cor parda tentou subir na locomotiva em movimento, escorregando no estribo, vindo a cair ao solo, sendo esmagado. Na oportunidade, a vítima foi levada à estação, onde um médico da Brazilian Street, Dr. Ramos, o examinou e concluiu que nada mais poderia ser feito. O profissional de saúde compareceu e alegou que o condutor da Maxambomba não teve culpa do ocorrido, entretanto, quando os envolvidos chegaram a paragem, por volta das 8h e 47min da noite, a força policial invadiu a composição ferroviária com os guardas de sabre em punho, prontos para prender o maquinista, não consumando o ato graças à intervenção popular e de outros ferroviários. Estranhou-se a postura, tendo em vista que o funcionário não teve culpa alguma e prontamente várias testemunhas se dispuseram a depor em sua defesa. (Relatório Engenheiro Fiscal).

Alguns pedestres se mostravam indiferentes, outros perplexos à chegada dos trenzinhos a vapor, resultando por vezes em acidentes, alguns deles fatais:

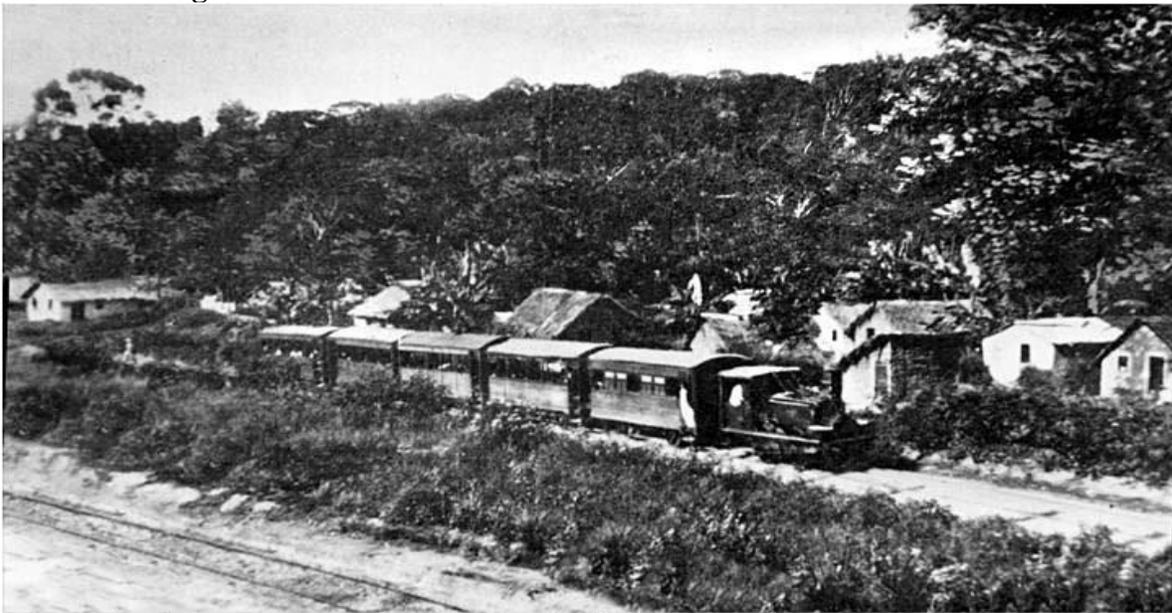
Em 13 de fevereiro de 1872, um menor negro de nome Sabino, de propriedade de Francisco Jacintho Pereira da Mota, escorregou ao tentar descer da composição em movimento, em frente ao Campo das Princesa, sendo arrastado para baixo do trem. (Relatório Fiscal).

Não foi encontrado o registro do número preciso de sinistros envolvendo negros, entretanto esses integravam o cotidiano do sistema ferroviário:

Em 10 de maio de 1873, um acidente envolvendo um preto, onde o trem que partiu de Caxangá às 8h e 40min da manhã, ao aproximar-se de Apipucos, atropelou matando o homem que se achava sentado no trilho, conhecido por João Rebolo, escravo de Dona Maria Lúcia, moradora da fazenda Dois Irmãos. A vítima, além de surda, tinha o hábito de embriagar-se.” (Relatório Fiscal).

Mesmo com a permanente fiscalização da concessionária na via férrea, para com os seus empregados, passageiros e pedestres, os acidentes integravam o movimento frenético das composições ferroviárias, alguns provocados pela superlotação das máquinas, que transportavam pessoas penduradas nos balaústres. Existia uma certa diversidade dos motivos que ocasionavam os eventos, alguns deles envolvendo atentados contra os empregados da Ferroviária, trazendo nas viagens um clima de tensão entre os passageiros e funcionários.

Imagem 72 - Maxambomba no arrabalde de Beberibe.



col. Allen Morrison

Fundão, Beberibe

Fonte: Allen Morrison.

Os empregados da Brazilian Street na rota dos acidentes

O Relatório do Chefe do Trem apresentou um atentado contra um funcionário da Brazilian Street, quando, certa feita, um condutor, chamado Luiz Ribeiro da Silva, ao fazer a cobranças das passagens, foi covardemente agredido por alguns passageiros, vindos do Arraial, em uma composição superlotada e chegando ao Entroncamento, o ferroviário foi socorrido por viajantes e pela guarda cívica, resultando na identificação de quatro agressores, dos quais três deles parentes, mas nenhum deles foi punido.

O popular José da Ipatinga, segundo testemunhas, teria desengatado um carro na estação Zumbi, para não pagar pela viagem. Adicionou que era costumeira sua descida da composição em movimento, espalhando terror no interior dos vagões, ameaçando com faca e chicote os empregados, despertando medo nos ferroviários que, temendo pelas vidas e sem força policial pública, não reagiam. (Relatório do Fiscal do Trem).

Inúmeros acidentes marcaram o cotidiano dos ferroviários:

Em 16 de fevereiro de 1872, um maquinista foi queimado pela água da caldeira do trem, quando extinguiu fogo por conta de um descarrilamento; aos 28 de outubro daquele ano, um empregado sofreu grave acidente na oficina ao ser arrastado por uma correia de transmissão; o desabamento de parte das paredes da estação Rua do Sol em 22 de abril de 1873, resultou na morte de um ferroviário; em 16 de janeiro de 1886, dois operários da Ferroviária sofreram acidentes graves devido à negligência, enquanto trabalhavam na via férrea. (Relatório do Fiscal do Trem).

Através dos relatos, observamos que a imprudência nas ferrovias não era algo restrito aos pedestres, uma vez que empregados da Trilhos Urbanos do Recife eram vítimas de sinistros, resultantes de atos impensados no cotidiano do sistema de transporte:

Às 8h e 30min da noite, ao se aproximar da estação Caminho Novo, o maquinista, de nome Delgado desceu do trem ainda em movimento e caiu, ficando o pé esquerdo sobre os trilhos, tendo sido decepado um dedo e esmagado o outro. O gerente solicitou à administração provincial autorização para mudar o lugar da paragem, não só por conta de mais uma ocorrência no lugar, mas por ser próxima uma curva, o que potencializaria o perigo de novos sinistros. (Relatório do Engenheiro Fiscal).

Ferrovários demitidos por imprudência e negligência

A falta de atenção de alguns empregados da Ferroviária, resultava em acidentes facilmente evitados:

Em 15 maio de 1871, mencionou-se um acontecimento envolvendo dois ferroviários, que, desatentos ao serviço, se lesionaram e um deles sofreu ferimento no pé e o outro na perna. As repercussões do sinistro tomaram corpo, chegando ao conhecimento do presidente da Província, que exigiu perícia e intervenção policial, no evento ocorrido às 9h e 30min da noite, no aterro do açude de Apipucos. Ao se realizar o engate dos carros, os operários caíram, quando estavam desatentos, sentados na borda da carroça. Ambos foram atendidos pelo médico da Companhia, Dr. King e no dia seguinte, liberados. A apuração técnica detectou que houve descarrilamento devido à falta de atenção e à negligência do maquinista. Pelo ocorrido, os três funcionários foram demitidos. (DUARTE, 2005, p. 131).

O tráfego urbano mostrava surpresas e estranhos acontecimentos: certa feita, o corpo de um indivíduo foi encontrado sobre a ponte do rio Camaragibe, não chegando a conhecimento público qual Maxambomba foi responsável pelo esmagamento, pois as composições não escolhiam as vítimas, atingindo homens, mulheres, crianças e animais, resultando, muitas vezes, em sequelas permanentes e constituindo cenas trágicas que geravam desconforto aos presentes. As mutilações normalmente atingiam os membros superiores e inferiores das vítimas, apesar do empenho da Repartição de Obras Públicas na tentativa de reduzir esses acontecimentos.

Segundo a Ferroviária, uma das maiores dificuldades estava nos próprios usuários, que não obedeciam às orientações de segurança. Esse pensamento pode ser constatado em algumas menções, dentre elas, a de 21 de setembro de 1886, em que:

Os sinistros vinham decrescendo ano a ano e os que ainda se verificaram, ocorriam por alvoroço das vítimas, no total de quatro situações, duas com maior gravidade, um indivíduo faleceu e outro fraturou as duas pernas, sem maiores problemas. (DUARTE, 2005, p. 135).

As principais causas atribuídas aos acidentes com vítimas fatais foram embriaguez, suicídio e ousadia:

Aos 05 de fevereiro de 1881, usuários da ferrovia urbana presenciaram dois esmagamentos de adultos, que se encontravam deitados na linha e embriagados; em 06 de janeiro de 1886, foram verificados quatro mortes por atropelamento, sendo dois suicídios, pois, segundo testemunhas, as vítimas se atiraram sobre os trilhos. (DUARTE, 2005, p. 131).

Não bastassem essas ocorrências, acrescentava-se a participação da Trilhos Urbanos do Recife em colisões. Apesar de apresentar números reduzidos e sem grandes proporções, o Relatório do Engenheiro Fiscal, apresentou no terceiro ano de operação dos bondes de burro, em 24 de março de 1874, uma composição de cada envolvendo-se em um choque quando o vigia da linha efetuou os sinais errados, o que poderia ocorrer, principalmente à noite, mesmo com as cores de sinalização das duas companhias ferroviárias correspondendo a rotas totalmente divergentes à colisão.

Melhorias no sistema ferroviário

Parte desses sinistros poderiam ser evitados acaso os trens ingleses apresentassem materiais suficientemente resistentes aos deslocamentos através dos terrenos alagadiços e ao elevado número de passageiros transportados.

O aumento na demanda de passageiros nos primeiros anos de operação, acompanhava a exigência de melhorias na qualidade dos serviços prestados, levando a Concessionária a promover o incremento na resistência das composições, com a fabricação e reforma de novas unidades nas oficinas locais, com madeira brasileira, com maior custo, entretanto com qualidade superior aos europeus, o que justificava a mudança.

As oficinas da Companhia, situadas na Rua Formosa, apesar da escassez de mão de obra especializada, produziam peças e carros. Seus funcionários pouco são mencionados nos registros da Brazilian Street, com exceção da Direção e alguns membros da operação, quando se metiam em problemas, não tendo seus nomes sequer mencionados, apesar de serem considerados profissionais qualificados e treinados. Trabalhavam para manter todas as locomotivas em plenas condições de funcionamento, apesar de transportarem um número muito maior de passageiros que o projetado.

Apesar dessas melhorias, novas benfeitorias foram demandadas: a melhoria na limpeza dos trens e estações, a substituição das rodas antigas por outras maciças, de melhor qualidade, proporcionando maior segurança aos usuários, que no final da década de 1870, contavam em operação com dez máquinas de primeira classe e treze de segunda, que deveriam circular diariamente com os carros, varridos e espanados. (Regulamento da Fiscalização e Diário de Pernambuco, 1º de fevereiro de 1868, ed. 27, p. 4).

Para ampliar a capacidade de passageiros, entraram em operação, a partir de outubro de 1868, novos equipamentos com capacidade para acomodar quarenta e quatro passageiros sentados por viagem, sendo trinta e um deles na primeira classe e os demais na segunda, substituindo os primitivos, que transportavam vinte e oito passageiros por vez. O sistema incrementou para onze o número de viaturas reboque, iniciando o tráfego de trem de carga, gerando expectativa de nova fonte de lucro.

Essas benfeitorias se mostraram essenciais para transpor diversos obstáculos durante as viagens. A travessia do Capibaribe, logo ao se deixar a rua do Sol, após a construção da nova ponte permitiu sua continuidade até o ponto final, após ultrapassar alguns pontilhões.

As trajetórias precisavam ser adaptadas, aproveitando as estradas existentes. Vias foram alargadas e desvios foram construídos invadindo terras privadas, após a indenização das propriedades, que cederam espaços para as construções de pontilhões e bueiros.

A via férrea necessitava de mais espaço para os trens trafegarem, melhorando suas curvas e distanciando os trilhos das cercas e muros das residências, o que reduziria a possibilidade de atropelamentos. Apesar das benfeitorias, tábuas e ferragens sofriam com as vibrações dos equipamentos na ferrovia urbana e costumeiramente se soltavam da carroceria dos trens.

Sequenciando esse período de melhorias, tornou-se oportuno mudar o horário de funcionamento das lojas para encerrar as atividades às 9h da noite, a fim de melhorar o serviço aos usuários, para o conforto das madames, que costumavam sair à tardinha para realizar suas compras sempre acompanhadas do marido ou de uma parenta mais velha. Os comerciantes alegaram a demanda dessa freguesia nesse período do dia para argumentar contra o fechamento dos estabelecimentos às 6h da tarde. Se articularam e buscaram junto à Concessionária a alteração do último horário de partida do trem, no intuito de atender aos lojistas que encerravam suas atividades e de parte da população que se dedicava a outros afazeres e distrações.

O caminhar pelas ruas nos passeios vespertinos iam alcançando gosto como outros costumes: que o digam as moças, pois, além da atração e da conveniência oferecidas pelas alamedas, que a cada dia possibilitavam comodidades diversas. O hábito de sair de casa para compras, consultas médicas ou a passeio, continuava com restrições, apesar de não serem mais proibidos como nos séculos anteriores.

Parte desses avanços foram concedidos pelas facilidades proporcionadas pelos trens urbanos, porquanto os chefes das famílias elitizadas não privariam seus familiares de utilizá-los, notadamente porque eles representavam o que havia de melhor e mais moderno do ramono Brasil. As Maxambombas, por sua vez, deram outro aspecto ao cotidiano do centro urbano, modificando a fisionomia das lojas e das ruas que compartilhavam um maior número de transeuntes a cada dia; o teatro, igualmente, pôde contar com maior número de frequentadores; procissões, novenários, atos da quaresma, multiplicaram a assistência graças aos veículos de transporte coletivo em horários convenientes.

A Brazilian Street, defensora do preceito de prestar um serviço de boa qualidade, permitia uma melhor mobilidade nas áreas centrais da cidade e nas cercanias de maior concentração populacional. Dessa forma, na segunda metade da década de 1870, foram apresentados pareceres que demonstravam satisfação dos usuários quanto ao número de trens em circulação, porém, surgiram questionamentos da presidência da Companhia, em abril de 1876, quanto a queda nos lucros e o argumento de que esses apenas serviriam para o pagamento das despesas de dividendos aos acionistas.

O Relatório da Gerência apresentou, em 1874, a situação dos serviços oferecidos pela ferroviária, que se enquadrava na melhoria da oferta e operacionalidade dos trens devido aos investimentos em treinamento dos funcionários e empenho no cumprimento dos horários. Informou ainda que, além de passageiros, transportava grandes volumes de carga miúda e materiais de construção. Foi nessa época que a Companhia estabeleceu metas a serem atingidas e passou a controlar o número de viagens anuais.

Algumas situações foram expostas mostrando satisfação dos usuários que viajavam nos trens com conforto e rapidez, algo antes quase inexistente nesse nível. Vivia-se uma ocasião de incontestável melhora, todavia, algumas respostas não pareciam conter o devido reconhecimento do progresso proporcionado pela Maxambomba.

Momentos de lazer e divertimento nem sempre eram marcados pela pacificidade das pessoas e o Governo de Pernambuco, disposto a cercear diferentes manifestações de contestação à ordem pública, limitou os horários de encerramento para controlar o ir e vir das pessoas em horários em que o policiamento não estivesse nas ruas. (Relatório Fiscal).

Os prejuízos da Concessionária

Outros momentos em que a Brazilian Street permanecia em alerta eram os deslocamentos para alguns eventos festivos. O relatório Gerencial apontou no carnaval de 1888, alguns incidentes foram presenciados nos dias de comemoração, que findaram em sérios danos ao patrimônio da Companhia. No encerramento dos festejos, a Trilhos Urbanos do Recife informou ter prejuízo de um conto de réis, em virtude de estragos causados em nove carros, vistoriados pela inspetoria pública.

Com o objetivo de reduzir as tensões, a Ferroviária facultava aos passageiros de segunda classe, a possibilidade de viajar na primeira classe, na falta momentânea de assentos, desde que devidamente trajados e com autorização do gerente do trem. Quando novos lugares na classe inferior vagassem, os passageiros deveriam voltar a ocupar os assentos de origem.

Pessoas e máquinas unidas na prevenção de acidentes

Todas essas melhorias contribuíram para a redução de ocorrências de acidentes. Entretanto, para a obtenção de melhores resultados, seria necessária a participação de pedestres e da Companhia Ferroviária em uma convivência aceitável para que todos conquistassem seus objetivos: pedestres e máquinas precisavam seguir seus destinos e conquistar seus espaços.

Apesar da constante fiscalização da Concessionária, os acidentes se repetiam e os resultados pareciam não surtir o efeito esperado. A sobrecarga acelerava o desgaste da estrutura, causando defeitos com maior frequência, determinando a saída de circulação dos carros para reparos nas oficinas.

Fontes Manuscritas

Fundo de Obras Públicas, pasta B18/1a. Acervo: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

Registro de Contratos, volume I. Acervo: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

Série Estradas de Ferro, vol. 13, 17 e 27. Acervo: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

Jornais

Diário de Pernambuco (1867-1880).

Jornal do Recife (1869-1885).

Referências Bibliográficas

ANDRADE, Manuel Correia de. Recife: **Problemática de uma Metrópole de Região Subdesenvolvida**. Mestrado. UFPE. Recife, 1979, p. 80-91.

ARAÚJO, Renata Malcher de. **A razão na Selva: Pombal e a reforma urbana da Amazônia**. Camões. Revista de Letras e Culturas lusófonas nº 15-6.

ARRAIS, Isabel C. **Teatro Santa Isabel: biografia de uma casa de espetáculos**. Mestrado. História, UFPE, Recife, 1995, p. 17-22, 51.

ARRAIS, Raimundo. **O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas. USP, 2004, p. 76.

BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, p. 316-320.

CARDOSO, André Luís Rocha. **Trens de subúrbio nas rotas de exportação: Uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858 – 1900)**. Mestrado. História. UFRPE. Recife, 2018.

CARVALHO, Gisele Melo de. **Interiores residenciais recifenses: A Cultura Francesa na Casa Burguesa do Recife no século XIX**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2002.

CARVALHO, Marcus J. M. **De portas a dentro e de portas a fora: trabalho doméstico e escravidão no Recife, 1822-1850**. Afro-Ásia, Salvador – BA v. 1, n. 30; **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo (1822-1850)**. Recife: Ed. Universitária. UFPE, 1998, p. 23.

- CAVALCANTI, Vanildo. **Recife do Corpo Santo**. Recife: Ed. Recife, 2009, p. 272-352.
- CUÉLLAR, Domingo. **A era das ferrovias e da globalização econômica. Projeto Memória Ferroviária**. São Paulo: Unesp. 2020.
- CUNHA, Cinthia da Silva. **As exposições provinciais do Império: a Bahia e as exposições universais (1866-1888)**. Mestrado. História. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2010.
- DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2005, p. 16-163.
- ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Ed. Zahar, 2ª ed., 1990, v. 1, p. 60-4.
- FRANCA. Rubem. **Monumentos do Recife**. Secretaria de Educação de Pernambuco, 1977 p. 233.
- FREITAS, Marcelo Pontes. **Os caminhos do açúcar em Pernambuco: Reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar**. São Paulo. USP, 2010.
- FREYRE. Gilberto. **Sobrados e Mucambos: Decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano**. 16ª ed. São Paulo: Global, 2006, p. 51, 196, 487 e passim; **Ingleses no Brasil**. Rio de Janeiro, Topbooks, 2000, p. 381, 392-394.
- GAMA, Miguel do Sacramento. **O Carapuceiro**. Recife, Companhia das Letras, 1996.
- GARDINER, Patrick. **Teorias da História**. Fundação Calouste Gulbenkian. 4ª Edição. 1984.
- GRAHAM, Sandra Lauderdale. **Proteção e obediência. Criadas e patrões no Rio de Janeiro. 1860-1910**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 9.
- HALLEY, Bruno Maia. **Dos Moinhos de Açúcar aos sítios de Arrabaldes: A formação dos bairros continentais na cidade do Recife**. Revista de Geografia. UFPE. Recife, 2013.
- HARDMAN, Francisco F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 24.
- HOBBSAWN, Eric. **A Era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 1996, p. 36-60; 187-299.
- HONORATO, Cezar Teixeira. **O Estado imperial e a modernização portuária**. Rio de Janeiro, 2018, p. 122.
- JUCÁ, Gisafram. **A implantação dos serviços urbanos no Recife: o caso da Companhia de Beberibe (1838-1912)**. Mestrado. UFPE. Recife, 1979, p. 18-74.
- LAPA, José Roberto do Amaral. **História econômica da independência e Império**. Ed. USP. São Paulo, 1996.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Unicamp. Campinas, 1996, p. 167-192.
- LESSA, Simone Narciso. **Trem de ferro: cosmopolitismo no sertão**. Mestrado. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1993.

- LUBAMBO, Cátia W. **Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991, p. 33-55.
- MATTE, Sérgio da Costa. **Direito Marítimo e Portuário**. Ed. Arraes. 2017, p. 121.
- MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Ingleses em Pernambuco**. Recife: IAHGP, p. 47-79.
- MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e Mudanças: o Trem Inglês nos canaviais do Nordeste**. Doutorado. História, UFPE. Recife, 2000, p. 22.
- MELO, Mário Lacerda de. **Metropolização e Subdesenvolvimento: O Caso do Recife**. Mestrado. História, UFPE. Recife, 1978, p. 63-65.
- MENEZES, José Luiz da M. **A Ocupação do Recife numa perspectiva histórica**. Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife. Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Planejamento Urbano, 1990; **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Massangana, 1988. **Águas do Prata: História do Saneamento de Pernambuco (1838-1912)**. COMPESA, 1991, p. 14-15, 60-71.
- MODELO: QUEIRÓZ, E. **O crime do Padre Amaro**. 25. ed. Rio de Janeiro: Ediouro, 2000.
- NASCIMENTO, S. R. **Oscilações no desempenho de motoristas profissionais, motoristas pluriacidentados e não-motoristas em tarefas de atenção mantida**. 2001. 65 f. Mestrado. Psicologia. Universidade de São Paulo, São Paulo.
- PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro no Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949, p. 56-60,78-86.
- POZZER. Guilherme Pinheiro. **A modernidade chega de trem: a inauguração da ferrovia em Campinas, São Paulo, em 1872**. Doutorado. História. UERJ. Rio de Janeiro, 2015.
- PRADO Jr., Caio. **História econômica do Brasil**. Editora Brasiliense. 1ª Edição, p. 124.
- RÉMOND, René. **O Século XIX (1815-1914)**. São Paulo: Cultrix, 1990, p. 142.
- REZENDE, Antônio Paulo. **(Des) Encantos Modernos: Histórias da Cidade do Recife na Década de Vinte**. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 30,159; **O Recife: Histórias de uma Cidade**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002, p. 77.
- SANTOS, Eliza Brito. **Restaurantes e Cafés: Os lugares de sociabilidades e de gastronomia no Recife da segunda metade do século XIX**. Mestrado. Unicap. Recife, 2019.
- SANTOS, Lídia Rafaela Nascimento dos. **Das festas aos botequins: organização e controle dos divertimentos no Recife (1822-1850)**. Mestrado. História. UFPE. Recife, 2011, p. 37.

SETTE, Mário. **História Pitoresca do Recife Antigo**. Recife. Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978, p. 105-107 e 208; **Maxambombas e Maracatus**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p. 18-225.

SILVA, Leonardo Dantas da. (Org.). **O Recife: quatro séculos de sua paisagem**. Recife: Massangana, 1992, p. 37.

SILVA, Sandro Vasconcelos. **Quando o Recife sonhava em ser Paris: a mudança de hábitos das classes dominantes. século XIX**. Revista de História. UFPB. João Pessoa, 2011.

TÁVORA, Franklin. **Um casamento no arrabalde**. Rio de Janeiro, Nova Edição, 1903, p. 12-13.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP. Unicamp, 2001, p. 243.

ZAIDAN, Noêmia Maria. **O Recife nos trilhos de burro (1871-1914)**. Mestrado. UFPE, Recife, 1992, p. 28-29; 50-115.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo. USP, 1989, p. 146-174, 211-236.