



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

ANDERSON BOTELHO DA SILVA

MAXAMBOMBAS: trilhos urbanos do Recife entre a história e a memória

RECIFE

2022

ANDERSON BOTELHO DA SILVA

MAXAMBOMBAS: trilhos urbanos do Recife entre a história e a memória

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em História. Área de concentração: Sociedades, Culturas e Poderes.

Orientador: Antonio Paulo Rezende

RECIFE

2022

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria Janeide Pereira da Silva, CRB4-1262

S586m Silva, Anderson Botelho da.
Maxambombas : trilhos urbanos do Recife entre a história e memória. /
Anderson Botelho da Silva . – 2022.
86 f. : il. ; 30 cm.

Orientador : Prof. Dr. Antonio Paulo Rezende.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2022.
Inclui referências e apêndices.

1. História. 2. Ferrovias – Vagões de passageiros. 3. Ferrovias –
Memória. 4. Transporte urbano. 5. Recife (PE) – Urbanização. 6. Sette,
Mário, 1886-1950. I. Rezende, Antonio Paulo (Orientador). II. Título.

981 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2022-139)

ANDERSON BOTELHO DA SILVA

MAXAMBOMBAS: trilhos urbanos do Recife entre a história e a memória

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em História. Área de concentração: Sociedades, Culturas e Poderes.

Aprovada em: 26/08/2022.

BANCA EXAMINADORA

Profº Drº. Antonio Paulo de Moraes Rezende
Universidade Federal de Pernambuco

Profª Drª. Cibele Barbosada Silva Andrade
Fundação Joaquim Nabuco

Profª Drª. Renata Campello Cabral
Universidade Federal de Pernambuco

AGRADECIMENTOS

Ao final do longo percurso, cheio de dúvidas e vacilações, que resultou nesta dissertação, o sentimento de gratidão conduziu à felicidade de compartilhar a vida com tanta gente boa.

Obrigado à minha esposa, Domitila, por suas horas de trabalho na revisão de cada etapa de produção do texto, por sua inspiração e encorajamento desde a escrita do projeto de pesquisa, e pelos gestos de carinho e paciência.

Obrigado à Lara Erendira, Carmen, Eliene e Flávio, família de sentimento, que têm enorme contribuição e conhecem cada palmo dessa dissertação. Seus auxílios e estímulos me permitiram manter a confiança no heterodoxo e livre caminho por onde escolhi conduzir a pesquisa e a montagem do texto.

Obrigado a João Paulo Parisio que de forma generosa emprestou seu talento literário, ouvindo atentamente a minha leitura, para dar preciosas sugestões. Também à Ailton Brisa por seu ouvido atento e perguntas acuradas, que destravaram a criatividade num momento de seca de ideias.

Obrigado a Fabiana Coutinho, amiga sempre leal, participe no encorajamento e apoio.

Obrigado à Thiago Braga Teles Rocha e Pablo Porfírio por suas leituras e sugestões sobre o texto, quando ainda em sua forma mais imatura.

Agradeço ao Programa de Pós-graduação em História do CFCH/UFPE, especialmente à Sandra, Raquel e Marília. Sandra e Raquel, sempre atenciosas e acessíveis, me permitiram manter a tranquilidade frente às hostes de procedimentos da burocracia universitária. À Marília presto agradecimentos solidários, por imaginar a dificuldade de manter a coordenação do PPGH no desafiante contexto pandêmico, que se agravou frente aos ataques ao serviço público, especialmente às universidades públicas na quadra temporal que vivemos.

Obrigado ao meu orientador Antonio Paulo Rezende, que embora vivendo todas as dificuldades decorrentes da pandemia de Covid-19 e de sua delicada recuperação física, Antonio se manteve firme no propósito de contribuir com essa empreitada até o fim, recebi deste decano mostras afetuosas e intelectuais do que é a grandeza do ofício de professor.

Gratidão também aos amigos João Guilherme, Rodrigo Rigaud, Vinícius Rodrigues, Caio Viana, Mateus Gusmão, Vamir Assis, Day Batista, Raul Vinícius, Carla de Paula. Ao lindo casal de cunhados Mayara Andrade e Thiago Borges. Aos meus irmãos Bruna e Bruno, Janaína e Junior.

Finalmente, agradeço à minha mãe, fortaleza e exemplo de dignidade, e ao meu pai,

que infelizmente não sobreviveu à ocorrência da pandemia, e da política negacionista e insensível que a acompanhou. A ele pude dizer o quanto devo, e me alegro por poder reconhecer em mim muitos dos traços dele, pois se trata de uma memória sempre viva.

RESUMO

Maxambombas é o termo popular com o qual nos referimos às ferrovias de porte urbano utilizadas na cidade do Recife entre 1867 e 1920. Esse termo designa as locomotivas, os trens e as ferrovias. Sua implantação e operação representam a inserção do primeiro modo de transporte derivado de uma tecnologia propriamente industrial naquele espaço urbano. A presença das maxambombas na cidade do Recife é o tema dessa dissertação, a qual está estruturada como três ensaios mais um capítulo reservado para a exposição de vivências do pesquisador com a metrópole do tempo presente e as opções teórico-metodológicas da pesquisa. O primeiro ensaio tem a proposta de articular um debate historiográfico sobre os sentidos da modernidade para a história do Recife, tendo como especificidade a introdução da tecnologia ferroviária e do sistema de trilhos urbanos. Sobre este último focamos a análise em dois elementos: a forma de sua concepção, a população e os territórios afetados. Apresentamos as duas ferrovias de curta distância na capital da província pernambucana, uma voltada para o deslocamento entre o núcleo populacional mais denso e os povoados dos arredores, nos quais predominava a paisagem rural; e outra para os sopés da vizinha cidade de Olinda. O segundo trata de estudo de caso acerca da construção narrativa que estabeleceu uma representação histórica da Maxambomba. Analisamos as crônicas históricas de Mário Sette escritas entre as décadas de 1930 e 1940, para compreensão do papel das ferrovias dentro de uma narrativa que busca edificar uma memória e cingir a história do Recife entre o Moderno e o Antigo. E o terceiro contém uma análise sobre aspectos da formulação de um lugar de memória ligado à presença desses trens, em que analisamos o monumento histórico da antiga estação dos trilhos urbanos, localizada em um luxuoso subúrbio da açucarcracia pernambucana. Como conclusões das informações elaboradas, aponta-se que a presença das maxambombas é elemento adjacente ao projeto de urbanização novecentista, que não reconheceu a presença dos despossuídos nos caminhos rasgados pelo progresso, em nome da eficiência, do comércio e do hedonismo de matiz burguesa; identificamos como a nostalgia, como recurso estético, e a presença da melancolia, como atitude pública, serviram à transmissão de certa experiência com esse aparato, a partir de narrativas literárias e históricas; evidenciamos o caráter meramente alegórico do lugar de memória que se confundiu com a temporalidade fabricada pelos cronistas, e reflete antigos valores rurais da elite provincial.

Palavras-chave: história; transporte urbano; maxambombas; ponte d'uchoa; modernização do Recife.

ABSTRACT

Maxambombas is the term that we refer, popularly, to the urban railroads used in the city of Recife between 1867 e 1920. The term designates locomotives, trains and railways. Its implantation and operation represents the insertion of the first mode of transport derivative of industrial technology in that urban space. The maxambombas presence in the city of Recife is the theme of this dissertation, which is structured as three essays plus a chapter reserved for exposing the researcher's experiences with the metropolis of present time and the theoretical-methodological options of the research. The first essay proposes to articulate a historiographical debate on the meanings of modernity for the history of Recife, having as specificity the introduction of railway technology and the urban rail system. On the latter, we focus the analysis on two elements: the form of its conception, the population and the affected territories. Two short-distance railroads were implemented, one for moving between the densest population nucleus and the surrounding villages, in which the rural landscape predominated; and another to the foothills of the neighboring city of Olinda. The second is a case study about the narrative construction that established a historical representation of Maxambomba. We analyze the historical chronicles of Mário Sette written between the 1930s and 1940s, in order to understand the role of the railroads within a narrative that seeks to build a memory and encircle the history of Recife between the Modern and the Ancient. And the third contains an analysis of aspects of the formulation of a place of memory linked to the presence of these trains, in which we analyze the historic monument of the old urban rail station, located in a luxurious suburb of Pernambuco's aristocratic sugarcane society. As conclusions of the information elaborated, it is pointed out that the presence of maxambombas is an adjacent element to the nineteenth century urbanization project, which did not recognize the presence of the dispossessed in the paths torn by progress, in the name of efficiency, commerce and bourgeois hedonism; we identified how nostalgia, as an aesthetic resource, and the presence of melancholy, as a public attitude, served to transmit a certain experience with this apparatus, based on literary and historical narratives; we evidence the merely allegorical character of the place of memory that was confused with the temporality fabricated by the chroniclers, and reflects old rural values of the provincial elite.

Keywords: history; urban transport; maxambombas; ponte d'uchoa; modernization on Recife.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	O ITINERÁRIO DA PESQUISA: RECIFE EM TEMPOS PANDÊMICOS.....	14
2.2	Segunda parada: a abordagem escolhida para uma História do Recife	19
3	A MODERNIZAÇÃO NOVECENTISTA NO RECIFE E A TECNOLOGIA FERROVIÁRIA	22
3.1	A chegada da Maxambomba no Recife	29
3.2	Do rural ao urbano: os arrabaldes do Recife	34
4	CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA SOBRE AS MAXAMBOMBAS DO RECIFE NA OBRA DE MÁRIO SETTE	42
4.1	Maxambombas e maracatus.....	45
4.2	Arruar: história pitoresca do Recife Antigo.....	52
5	A MEMÓRIA DAS MAXAMBOMBAS NA AVENIDA.....	61
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	77
	REFERÊNCIAS	79
	APÊNDICE A - FONTES.....	84

1 INTRODUÇÃO

O ato de esperar por um transporte público é algo que me toma atenção, ele envolve a sensação de escoamento de algo sobre o qual deveria ter posse, e uma sensação de desvantagem baseada nessa perda. Há 11 (onze) anos que iniciei uma carreira de trabalho com transporte público do Recife, noto que esse tipo de angústia faz parte do cotidiano por ser tema que coleriza as reclamações dos usuários. Embora seja um elemento pouco observado em estudos no Brasil, essa reflexão se tornou mais presente quando realizei trabalhos para implantação de um projeto de monitoramento eletrônico de veículos. Meu interesse nesse recurso residia no seu potencial para exposição das previsões de chegadas e saídas de veículos em pontos de embarque e desembarque e em dispositivos móveis. Esse potencial me permitiu ter a expectativa de auxiliar a reduzir as angústias que envolvem atos de espera com durações indefinidas.

Em 2018 dei início a pesquisas diletantes sobre relações entre a subjetividade e o transporte coletivo. Houve dois marcos da minha aproximação com o tema: um texto de sobre metodologia da história em que se evidenciou a existência de um filão com diferentes abordagens em estudos sobre o tempo de espera como elemento intrínseco da mobilidade (VOZYANOV, 2014)¹. O outro foi o meu contato com a transcrição de uma aula pública, ministrada na cidade de São Paulo, em meio às ocupações de ruas realizadas em 2013. Naquele contexto refletia-se sobre o motivo pelo qual o transporte público chegara ao centro das tensões. Pensava-se como a inércia existente no compartilhamento dos tempos de viagens no transporte público poderia significar uma experiência comum e politizável, mas também na possibilidade de a introspecção do viajante representar um dos poucos momentos que podem restar no contexto do ritmo acelerado da sociedade contemporânea, para se “sonhar acordado”, para o devaneio (ARANTES, 2013).

Inquietações com a mobilidade urbana no Recife me levaram à elaboração do projeto inicial da pesquisa do mestrado. Sua proposta era a análise histórica dos hábitos adotados pelos indivíduos enquanto estavam em espera pelos trens do século XIX. Enquanto inovação tecnológica, as ferrovias marcam a transição para um modo considerado propriamente industrial de transporte coletivo. Os horários de embarque e desembarque em cada ponto passaram a ser delimitados por uma programação horária, planejada conforme os critérios de

¹ Vozyanov (2014), apresenta cinco estudos no campo da história para investigação do espera em estudos de mobilidade que, em linhas gerais, analisam as práticas individuais e coletivas de espera, percepções sobre o tempo, e tensões sociais em torno da desigualdade das possibilidades de mobilidade no passado das cidades.

uma gestão. As estações representam instalações especificamente construídas para o ato da espera pelo meio de transporte. A ferrovia foi o primeiro modo de transporte dessa cidade a contar com esses pontos fixos de parada. Como pesquisador, me questionava se haveria e quais seriam os registros de experiências com a gestão do tempo na cidade: o que teriam feito os habitantes? O que havia para fazer nas ruas da cidade enquanto esperavam um trem?

Nesse sentido, pressupomos a significância histórica das experiências subjetivas com o disciplinamento do tempo ocorridas na segunda metade do século XIX após o estabelecimento da Ferrovia do Recife à São Francisco, em 1858, e do sistema de Trilhos Urbanos, as Maxambombas, em 1867.

A primeira delas destinava-se a longos percursos. Para transportar pessoas e mercadorias para entrada e saída da capital. A segunda, por sua vez, tinha por objetivo promover o transporte urbano, de curta distância. A implantação da Maxambomba ocorreu em 1866 e se prolongou até a década de 1890, já a sua operação foi realizada até 1921. A empreitada foi realizada por duas companhias: Companhia de Trilhos Urbanos do Recife a Caxangá, e a Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe.

Desse projeto, então, derivou o primeiro sistema de transporte de tecnologia propriamente industrial da cidade, voltado para o deslocamento para dentro do núcleo populacional mais denso, e deste em direção aos povoados dos arredores. Historicamente, os arredores da cidade, ou arrabaldes, são compreendidos como territórios ocupados pelos engenhos de cana-de-açúcar e pequenos arruados de casas relacionados, lugares em que predominava, portanto, a paisagem rural. Assim, pressupomos a implantação e operação dos trilhos urbanos como elemento relevante no debate sobre a inserção de fatores técnicoindustriais e da urbanização. Eles são meios utilizados no longo processo de formação urbana moderna do Recife.

Logo, as experiências com os trilhos urbanos tornaram-se o problema dessa pesquisa. A partir de então, as incursões desta pesquisa em arquivos e bibliografias tiveram caráter exploratório, com a adoção da “maxambomba” como palavra-chave, no critério de busca por uma documentação que nos ajudasse a evoluir em direção ao objetivo. Ao longo das leituras que realizamos nos cursos do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco - PPGH/UFPE, as lições em teoria e metodologia da História nos impulsionaram a experimentar novas possibilidades de contextualizações e narrações frente ao recorte da pesquisa. A partir delas, optamos por modificar os rumos da pesquisa, integrando aos nossos objetivos estudar a evolução dos trilhos urbanos sobre o território como parte de um capítulo da história da urbanização do Recife, e, simultaneamente, nos propusemos a questão sobre como a Maxambomba foi representada no discurso histórico para formatar uma memória

compartilhada no espaço da urbe.

Na fase de revisão de literatura, acessamos uma bibliografia específica sobre as maxambombas do Recife, na qual destaco como obra histórica pioneira e de mais ampla publicidade sobre o tema, pertencente ao romancista, cronista e historiador Mário Sette (1958; 1978): os escritos “Arruar: história pitoresca do Recife antigo” e “Maxambombas e maracatus”, de 1948 e 1935, respectivamente. Esse encontro girou o curso da dissertação para observá-lo com mais atenção.

Trata-se de prosas líricas sobre a técnica ferroviária. Uma tendência estetizante no modo como o qual Sette elaborou historicamente reminiscências do passado, e que, não obstante, ele as instrumentalizou para disputas políticas pelo projeto de urbe ideal.

A história das maxambombas do Recife foi elaborada no contexto de um debate que tomou conta do cenário intelectual do Recife nas décadas iniciais do século XX. Nele existiram polemizações sobre a liquidação da memória e da fisionomia do centro da cidade. Suas opções de escrita da história o colocam no campo da disputa por hegemonia entre discursos em que figuravam formas míticas: de um lado, do signo tradição, e de outro, os signos progresso e modernização. No caso de Sette, reiterou-se a crítica coletiva às demolições e às edificações realizadas conforme o ideário modernizador de governantes, urbanistas e empresários (ALMEIDA, 2000; REZENDE, 2016).

Após a desativação das maxambombas da cidade, uma de suas instalações foi consagrada como lugar de memória. O lirismo é também elemento presente na contemplação das formas arquitetônicas da Estação Ponte D’Uchoa, uma antiga estação da Maxambomba que é, atualmente, patrimônio histórico, a céu aberto, da cidade. O lugar simboliza o elo com outro tempo de outra Recife, conduz às reminiscências de uma cidade que tinha os pequenos trens como principal meio de transporte de passageiros, circulando entre matas e pequenos povoados. Parece carregar um vínculo com a temporalidade frequentemente evocada como “Recife antigo”, “Recife de antanho” ou “Recife velho”. Mas pelo olhar de outros artífices ela representa a vocação idílica do Recife, e também a afirmação da sua vocação para vanguarda do progresso tecnológico no Brasil.

Não tratamos de uma história da maxambomba apenas enquanto técnica de transporte e urbanização, particularidades de sua implantação, dificuldades da gestão da operação, etc. Tampouco somente sobre os efeitos imediatos sobre a paisagem e a evolução econômica da urbanização. Em verdade, pesquisamos essa história buscando tratar a dimensão política e cultural da técnica em nossa sociedade. Após ter trilhado o caminho escolhido, repleto de ambiguidades, buscamos expor nessa dissertação três ensaios e um capítulo reservado para a

exposição de vivências do pesquisador com a metrópole do tempo presente e as opções teórico-metodológicas da pesquisa.

No capítulo 2, apresentamos um esboço do enquadramento pelo qual encaramos a história do Recife, nossa aproximação com as propostas da História Cultural Urbana, as quais nos ajudaram a tornar inteligíveis os fenômenos encontrados à medida que selecionávamos a documentação dos arquivos.

O capítulo 3 contém o primeiro ensaio, com a proposta de evidenciar um debate historiográfico sobre os sentidos da modernidade para a história do Recife, tendo como especificidade a introdução da tecnologia ferroviária e do sistema de trilhos urbanos. Bem como apresentar as características do modo de transporte utilizado nos sistemas de trilhos urbanos, especialmente quanto ao seu estabelecimento, à evolução de sua expansão, os territórios tocados, além de citações de algumas peculiaridades as quais consideramos prioritárias para o quadro geral elaborado nesta dissertação.

O recorte dos ensaios presentes nos capítulos 4 e 5 tem o objetivo analisar narrativas que representam a operação das maxambombas como evento histórico para a urbe. O quarto trata da questão da relação entre um intelectual e a tecnologia na cidade, num estudo de caso acerca de uma narrativa histórica sobre as maxambombas a representar um papel na busca por edificar uma memória e cingir a história do Recife entre o Moderno e o Antigo.

E o último contém uma análise sobre aspectos da construção da antiga estação dos trilhos urbanos, localizada em Ponte D'Uchoa, como monumento histórico do Recife. Trata-se de uma leitura do lugar de memória em perspectiva arqueológica iniciada a partir de visita ao local no tempo presente. Com esse ensaio – uma pretensa crítica historiográfica – , esperamos contribuir com debate da historiografia urbana que se debruça no estudo da cidade na passagem do século XIX ao XX, e para a disputa pela memória compartilhada (POLLAK, 1989) acerca da vida cotidiana no Recife naquele período.

Para a coleta de dados da pesquisa, recorreremos aos acervos físico e digital do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano – APEJE, onde tivemos acessos à série documental sobre as ferrovias e à legislação provincial. Identificamos disposições presentes em registros oficiais, produzidos por agentes do poder imperial, relatórios em que estão mencionadas discussões sobre a gestão do modo de transporte, contratos públicos, normas de conduta, e leis. Também nos concentramos na busca de fontes em outros locais², em que tivemos acesso a leituras de

² Com isso, fomos de encontro aos arquivos digitais disponíveis em sítios de internet, o que nos permitiu acesso aos relatórios dos presidentes de província de Pernambuco e a periódicos como *Jornal do Commercio*, *Jornal do Recife*, *A Província*, *A Epocha*, *Jornal do Povo*, *A Lanceta*, o próprio *Diário de Pernambuco*, entre outros.

editoriais que contêm opiniões dirigidas ao público ou duelos de narrativas, encontrados periódicos circulantes na época, como o Jornal do Recife, Diário de Pernambuco, A Província, Jornal Pequeno, entre outros. Coletamos registros produzidos em função, ou nas circunstâncias, da presença dos trilhos urbanos no Recife do século XIX e XX e, subsidiariamente, aqueles relacionados às experiências com o trem, o bonde e a diligência, tendo em vista serem formas modernas de transporte urbano também presentes na cidade, e que consideramos parte de um mesmo tempo histórico.

2 O ITINERÁRIO DA PESQUISA: RECIFE EM TEMPOS PANDÊMICOS

O novo coronavírus era ainda uma notícia de mais uma gripe que havia se transformado em epidemia na Ásia quando ainda brincávamos carnaval no Recife de 2020. Como outras já haviam ocorrido como a H1N1 e a gripe aviária, acreditavam ser mais um surto a ser rapidamente controlado com vacinas, medicamentos, ações governamentais eficazes, etc. Onze dias depois daquele carnaval, a situação pandêmica foi decretada pela Organização Mundial da Saúde - OMS, não demorou muito para chegarem notícias sobre hospitais lotados, e imagens covas rasas cavadas em cemitérios feitos às pressas.

Do Recife, acompanhei notícias via internet sobre como a política brasileira tornou-se palco de disputas entre posições em que, grosso modo, de um lado se exigia do Estado nacional a tarefa de decretar, organizar e estimular formas de isolamento social para contenção das infecções, e de outro, a afirmação das iniciativas privadas como único meio legítimo de gestão dos destinos individuais. A partir de meu lugar, temia o avanço de uma filosofia que cristaliza a negação da política e da razão coletiva.

Em meio a essa disputa, o governo de Pernambuco decretou o início do isolamento social, e a palavra *lockdown* passou a fazer parte do vocabulário popular cotidiano. Através dessa palavra, percebia como as conversas banais que tinha na padaria, por trás de grossastiras de pano, estavam conectadas a anseios e preocupações planetárias. Na esquina da minha rua, onde fica a padaria, uma esquina tão cotidiana, tão ordinária, me sentia tão terráqueo, porque debatíamos os temas das resoluções definidas por meio da OMS.

O decreto governamental impôs o fechamento de atividades julgadas, àquela altura, como não essenciais. Essenciais ao quê? Não consigo me lembrar de ter conversado com alguém sobre isso. Decretos governamentais definiram a fronteira do essencial ao definir as exceções à regra geral do confinamento: serviços públicos e privados que poderiam funcionar de forma a garantir um nível de serviço mínimo necessário à manutenção da “normalidade” da ordem anterior à emergência sanitária.

Foi neste contexto que iniciei a escrita desta dissertação em 2020. Parte dela carrega textos escritos sob a influência de marcas da vivência com os profundos receios desse período. Outro receio marcante esteve atrelado à burocracia universitária, seus prazos de unidade fabril, sua atitude homogeneizadora, e suas determinações que inconscientemente afloraram na ansiedade antecipadora dos critérios da rejeição ou da aceitação. Neste capítulo buscarei evidenciar como fui elaborando o texto histórico em função das questões que me assombraram nesse período, em que além de pesquisador, trabalhei como técnico do transporte público do

Recife. Nessa função, observo o funcionamento da mobilidade nacidade, em perspectiva de dentro da institucionalidade governamental que se dedica à regulamentação da atividade de transporte público urbano.

2.1 Primeira parada: reflexões sobre a essencialidade do transporte público no Recife e o meu lugar de reflexão sobre a cidade

Durante a emergência da pandemia, o serviço de transporte público da cidade deveria permanecer em funcionamento. Vi grandes contingentes de pessoas voltarem a utilizar o ônibus após a definição das exceções ao confinamento, enquanto o transporte privado, feito com automóveis, escasseava. Os passageiros dos coletivos iam e vinham das regiões de moradias populares para trabalhar nos bairros em que se concentram os hospitais, os comércios e as residências da classe média. Embora tenha sido estipulado limite à lotação dos ônibus, nos dias que acompanhei a operação do transporte público não era incomum ver circular nas ruas e avenidas veículos lotados de passageiros.

Há centenas de rotas de deslocamento de trabalhadores nos ônibus. A rede de transporte público toma a forma de um semicírculo na Região Metropolitana do Recife - RMR, interliga diversas possibilidades de fluxos, com suas linhas de trajetos perimetrais e radiais. À noite, poucos ônibus operavam, mas nos poucos bairros economicamente privilegiados da metrópole, via o vai-e-vem dos motoqueiros e ciclistas de aplicativos de *delivery*, trabalhadores que, sabemos, foram recentemente forçados para fora da proteção legal trabalhista, mas se encarregaram de uma complexa operação de logística que permitia a outros a manutenção do confinamento. É evidente que a subsistência das pessoas na área urbana da metrópole, em suas configurações socioespaciais, depende de uma infraestrutura básica de serviços e de comércio, e que, para isso, mobilizam uma força de trabalho que convive com a pobreza crônica. Trata-se de um vislumbre de como as pessoas tinham sido tão naturalmente impelidas a sair de casa em meio a uma pandemia.

No sistema de transporte coletivo, testemunhei o movimento pendular diário, as pessoas iam e vinham nos ônibus, seus corpos disciplinados, conforme os tempos programados pelo trabalho e, por consequência, pelas programações horárias de suas linhas de transporte, enfrentavam o perigo invisível da infecção viral. Ao lembrar a minha experiência como usuário do transporte público do Recife rememorei o quanto era comum irritar-me com todos os desconfortos e as imobilidades que vivenciei esperando em pontos de embarque e terminais sob o calor escaldante do concreto e o ar poluído, mas não seria capaz de dimensionar a

experiência com os afetos que envolviam tudo isso e mais os riscos inerentes à pandemia para aqueles passageiros dos ônibus.

Nessa cidade também existem forças que capturam as subjetividades através do prazer e do desejo do consumo, e não é somente a escassez que pode fazer os corpos se moverem ao ponto de arriscarem sua existência. Com o passar dos dias, uma ansiedade pareceu ter tomado conta de parte da população da cidade, e os afetos negativos em relação à obrigação cívica de manter o isolamento social, que primeiramente se afirmavam em discursos, passaram aos atos. Por não poderem ir aos *shoppings*, bares e restaurantes, alguns ressentimentos foram expressos. Festas clandestinas passaram a ser organizadas, bares abriram discretamente, e as pessoas voltavam a aglomerar-se em ruas e residências com prodigalidade. A cidade moderna, conhecida por sua capacidade de ensinar igualmente a arte do afastamento e isolamento social, também se mostrava uma irresistível compulsão pelo consumo do lazer.

Vista assim, a cidade parece que funciona como máquina, capaz de variar a intensidade da performance para aproximá-la da situação ideal. Os compressores dos aparelhos de ar-condicionado, dependurados nas fachadas dos prédios por toda parte, me ocorrem como metáforas deste funcionamento. Essas máquinas podem reduzir seu desempenho sem desligar completamente, pois não possuem uma programação binária, evitando momentos de estresse energético para o equipamento. Sua tecnologia é debitária de uma teoria matemática formulada em 1965, a lógica “fuzzy”, que superou tecnicamente a programação por lógica booleana, criada do século XIX; fuzzy significa:

Vago, duvidoso, incerto, impreciso, subjetivo, difuso ou nebuloso e a teoria associada a ele vem sendo utilizada para dar tratamento matemático às informações, que uma situação/problema, quando esta é delineada através de informações fornecidas por seres humanos ao se comunicar e, portanto, carregadas de termos vagos, subjetivos e vinculadas ao contexto sobre o qual se referem (CORCOLL-SPINA, 2010, p. 54).

Então, conforme se percebe, é uma lógica desenvolvida para aproximar o desempenho da máquina com a inconstância dos comportamentos humanos. Ao pensar a cidade nesses termos, é difícil não ser assombrado pela imagem cinematográfica evocada em *Tempos Modernos*³ (1936): os movimentos involuntários do corpo operário após o trabalho com a máquina revelam uma dimensão dessa relação: ao longo do tempo de convivência o corpo humano torna-se um diapasão do movimento mecânico da máquina.

³ Filme escrito e dirigido por Charles Chaplin, lançado em 1936, tornou-se referência cinematográfica da crítica à sociedade industrial dos séculos XIX e início do XX.

Segundo Koyré (1991), a filosofia ocidental historicamente alterna posições subjetivas positivas e negativas frente ao fenômeno do maquinismo: pode-se observar a resignação sem esperança na Antiguidade, a esperança entusiasta na época Moderna, e a resignação desesperada na contemporaneidade. Em sua análise, ele entende que os problemas levantados pela filosofia não se direcionam propriamente à máquina, mas à atitude política no uso de suas potencialidades: o sonho cartesiano de uma humanidade liberada pela máquina de sua sujeição às forças da natureza, que animou a Europa durante mais de dois séculos, simultâneo ao avanço da revolução industrial, tem o seu fim na conclusão de que a humanidade tornou-se escrava de suas próprias criações. Os sintomas sociais de ansiedade e cansaço que se generalizam, como têm sido demonstrados no campo da psicanálise (KEHL, 2013), evidenciam o mal-estar coletivo contemporâneo frente ao sistema produtivo atual. O quão fatal soa essa situação? Essas visões, junto a uma completa sensação de impotência e pequenez, podem ter me afetado no decurso da pesquisa.

Nos últimos anos, a arte tem sido um propulsor de um julgamento crítico que perpassa o meu olhar sobre o espaço urbano neste país de capitalismo periférico. Por exemplo, na arte cinematográfica, o olhar fílmico presente em *Temporada* (2018), de André Novais Oliveira, apresenta a cidade de Contagem, região metropolitana belo-horizontina, transposto para a perspectiva de uma mulher negra que percorre a periferia urbana como agente de controle de endemias do serviço público municipal. Em uma cena, esta protagonista contempla do alto de um telhado o panorama da periferia da cidade, com incontáveis moradias apinhadas, construídas rusticamente, ligadas por uma labiríntica disposição de ruas, becos e encostas; de lá, um morador do bairro conta a curta história do vertiginoso crescimento do número de habitações, tendo sido testemunha do apagar dos sítios e dos espaços abertos e naturais. Ela própria é uma imigrante naquele lugar, frequentemente se sente uma estrangeira, porque está destituída do espaço a que pertencia, longe da terra que conhecia de cor e onde vivera suas histórias. Forma-se uma imagem que instiga reflexões sobre as condições de integração e de sentimento de pertencimento dos imigrantes em espaços urbanos no contexto da acelerada urbanização da população brasileira.

A cidade também é lugar de assombramento com a história. Em outra cena significativa, o olhar da agente de endemias explora a casa de uma mulher, uma dona de casa que carinhosamente lhe oferece descanso e comida em consideração ao esforço da jornada de trabalho; na sala da casa as fotos nas paredes e sobre os móveis documentam uma história familiar, formada na tradição patriarcal, e na pobreza material. A personagem é servida pela mulher negra e idosa, um pedaço de bolo e tempo para descanso, mas sopesando os efeitos

daquelas informações e interações, algo de insuportável leva à repentina fuga.

Esse tipo de encontro incômodo entre passado e presente no tecido urbano é a temática do cinema de Kleber Mendonça Filho. É o caso de lembrarmos o filme *O Som ao Redor* (2012), em que as tensões da narrativa se concentram basicamente em uma rua cuja particularidade é ter diversos imóveis pertencentes a uma mesma família, sendo o seu patriarca o herdeiro de um antigo engenho de cana-de-açúcar, um sujeito que tenta manter a autoridade, que sabidamente está em descenso, pelo comércio da violência.

As relações de classe, de gênero e raciais retratadas, em geral apontam para uma estruturação desigual, que parece mais resistente naquilo que, citadamente, pertence ao passado e ainda se conserva no presente como regra geral. Suas imagens privilegiam, com a naturalidade típica da observação atenta, a escala humana da existência, ao realizar personagens a partir de incursões no prosaico da vida cotidiana, em que a cidade é compreendida pela interrelação dos enquadramentos dos planos fechados com os abertos, permitindo ao espectador entender que as histórias se desenvolvem num espaço congestionado. Numa cena, a brincadeira das crianças da classe média está confinada em um garagem ou num oitão de um prédio. Noutra, uma dona de casa descobre que o prazer sentido na relação de consumo com objetos do mercado industrial é frágil e exíguo.

Na renovada literatura recifense, o jovem escritor João Paulo Parisio, dá à Avenida Conde da Boa Vista⁴ a conotação de um cenário de vida purgatorial em seu conto *A Boa Ação* (2014). Publicado na obra *Legião Anônima* (2014), representa a mais movimentada via do Recife como emparedada e de ar sufocante, sua história é um épico de quatro ligeiros atos em que um “homem sem nada de extraordinário”, em meio ao tráfego incessante de gente e do ronco fuliginoso dos ônibus, por pura obra do céu transforma-se em um ser alado, mas ao tentar alçar voo, e elevar-se sobre aquele lugar, é tragado de volta ao rés do chão pelas pessoas que o testemunhavam.

As agruras dos seres humanos nesta sociedade representam perigos mais aterradores do que o do sol à Ícaro, mesmo sendo lírica, a literatura fantástica de Parisio rompe os limites da caracterização, classificação e adjetivação da cidade, e apresenta uma imagem polissêmica dos desconfortos, ou melhor, da aridez da existência no caos metropolitano.

Para a arte, o ato de romper a linguagem pode criar pontes para o insondável, e em um mesmo plano do espaço-tempo organizar elementos estranhos entre si para criar uma nova ideia. Os

⁴ Avenida que um dia já foi chamada de Rua Formosa, de onde partiam as maxambombas de sua primeira estação, inaugurada em 1867.

sinais da acumulação de escombros não podem ser ignorados, bem como não o podem ser os sinais da resistência que se atravessam como um lampejo passeando nas trevas. O que vejo neste início do século XXI, vivencio com um sentimento latente de perplexidade. Sob o meu olhar, naquilo que a ele confere a minha formação e atuação como historiador, o Recife é uma cidade que guarda certas especificidades em comum com outras metrópoles contemporâneas brasileiras. São cidades de um contingente populacional significativamente numeroso, com um histórico colonial, que lhe conferem diferentes modelos arquitetônicos ao longo dos séculos, mas poucas vezes orgânicos, nas quais a distribuição desigual da renda se concretiza no aspecto da infraestrutura habitacional, comercial, hospitalar, e outras funções da urbe.

A fisionomia e a topologia da cidade permite enxergar as localidades em que essa distribuição se concentra ou se rarefaz. Refletir sobre os fenômenos urbanos muitas vezes ajuda a formular narrativas coletivas sobre o presente e o passado, ou, talvez, apenas a mistifiquem ainda mais. Isto posto, lançamos aqui uma pedra no lago, e o texto que ondula não se confunde a narrativa histórica inequívoca: “não existe linguagem sem engano” (REZENDE, 2012, p. 29).

2.2 Segunda parada: a abordagem escolhida para uma História do Recife

A produção histórica do século XX já havia superado as esquemáticas descontinuidades dos tempos históricos propostos pelo historicismo alemão e as atitudes normativas do positivismo, que estabeleceram os critérios da verdade absoluta contida em fontes documentais, sob o pressuposto de que os testemunhos deixados nos diversos suportes falavam por si mesmos. As reflexões pós-crise de 1968 miraram nos modelos explicativos ainda racionalizantes e totalizantes, que teriam deixado pouca margem para pesquisadores aventurarem-se além dos limites teóricos e metodológicos impostos como condição à cientificidade da História. De certa forma, podemos, por um lado, falar de um esgotamento de modelos e de um regime de verdades e de explicações globalizantes, com aspiração à totalidade, ou mesmo de um fim para as certezas normativas de análise da história, até então assentes. (PESAVENTO, 2012a, 2012; RODRIGUES, 2012; REZENDE, 2012).

Sistemas globais explicativos passaram a ser denunciados, pois a realidade parecia mesmo escapar a enquadramentos redutores, tal a complexidade instaurada no mundo pós-Segunda Guerra Mundial. O caminho aberto pelos historiadores a partir dos debates após eventos de 1968 permitiram a formação de um conjunto teórico-metodológico que estabeleceu novas possibilidades de temporalidades, temas de pesquisa, e a consequente diversificação das

fontes utilizáveis para produção historiográfica. A História se enriquece ao buscar se inserir nos temas que provocam debates contemporâneos, pois as relações sociais se modificam constantemente, exigindo comportamentos diferentes e análises acadêmicas que provocam debates. Num mundo marcado pelo consumo e pela competição, os hábitos culturais são outros.

No Brasil, os ventos da crítica epistemológica moveram muitos estudos para o campo chamado de Nova História Cultural. Este, difuso em seus interesses, escolhas temáticas e posturas teórico-metodológicas, mas com produções, buscam alinhar-se com o conjunto das ciências humanas a partir de uma nova forma de a História trabalhar a cultura. Conforme PESAVENTO (2012a)

A cultura é ainda uma forma de expressão e tradução da realidade que se faz de forma simbólica, ou seja, admite-se que os sentidos conferidos às palavras, às coisas, às ações e aos atores sociais se apresentem de forma cifrada, portando já um significado e uma apreciação valorativa (...). Foi, sem dúvida, um contexto histórico preciso e datado que produziu essa mudança que, em última análise, pode ser vista como um ajustamento da realidade do mundo às formulações explicativas do homem para dar conta do próprio mundo. (...) Não mais a posse dos documentos ou a busca de verdades definitivas. Não mais uma era de certezas normativas, de leis e modelos a regerem o social. Uma era da dúvida, talvez, da suspeita, por certo, na qual tudo é posto em interrogação, pondo em causa a coerência do mundo. Tudo o que foi, um dia, contado de uma forma, pode vir a ser contado de outra. Tudo o que hoje acontece terá, no futuro, várias versões narrativas (p. 7).

Os debates que derivam dessa crise paradigmática tem no seu centro a discussão sobre as próprias condições da linguagem, tornando-se inevitável para os historiadores uma reflexão sobre a sua própria escrita, e a presença de traços deterministas e totalizantes no seu manejo, ou na formulação dos argumentos. Reforçou-se uma epistemologia que permite diluir fronteiras do conhecimento, relativizar “a dualidade verdade/ficção, ou a suposta oposição real/não real, ciência ou arte” (PESAVENTO, 2012, p. 101), pois o discurso que descreve história não deve ser confundido como o único sinal que pode decifrá-la (REZENDE, 2016). No bojo da crítica à cultura, as condições da linguagem exposta nas fontes não podem ser renunciadas na análise hermenêutica. A linguagem, como elemento estruturante do ser, circula numa economia de signos e significados que remetem ao real. Portanto, a heurística deve estar submetida a um exame crítico das relações discursivas com o tecido social, e com aspectos do imaginário e estético contemporâneo.

Para o estudo histórico das cidades modernas, a quantidade e diversidade de

informações produzidas cresceram exponencialmente. A era industrial, marcada pela produtividade e pela possibilidade da reprodutibilidade técnica, explicam a existência abundante de materiais empíricos de que pode se ocupar o historiador para torná-las fontes. Com isso, não apenas explode a quantidade de abordagens possíveis, como também se faz necessário empregar teorias para ordená-lo de maneira inteligível (e comunicável). Através de seu estudo pode ser buscada uma abordagem do real circunscrita aos significados produzidos no espaço urbano – e se possível, hipóteses de relações entre eles.

A história do Recife no século XIX durante muito tempo foi hegemônica pelo discurso derivado da história política, e foi mistificada pelo poder simbólico das Revoluções de 1817, 1824 e 1848. Todavia, hoje é comum o entendimento de que o olhar do pesquisador à cidade compreende muito mais do que rememorar apenas esses grandes traumas coletivos. Por distintos campos da História, a exemplo da Urbana e da Cultural, permite-se a abordagem de questões diversas da história do Recife, tais como o reconhecimento de modos de fazer das sociabilidades cotidianas; negociações e resistências no espaço público; a análise do discurso sobre o espaço urbano e suas transformações; a análise das relações subjetivas com dispositivos de disciplinamento; enfim, sobre distintas formas históricas que permanecem, que se modificam ou que são transformadas.

3 A MODERNIZAÇÃO NOVECENTISTA NO RECIFE E A TECNOLOGIA FERROVIÁRIA

Na análise histórica da economia e sociedade da província pernambucana, o porto marítimo tem lugar de destaque, sendo apontado como o lugar em que sujeitos das camadas mais abastadas, artífices do poder urbano, trocaram e absorveram ideias, valores e objetos. Com esses elementos, construíram novas imagens de si e de sua cidade. Do final do século XVI ao início do XVII, o Recife, ainda como um burgo, teve o seu porto marítimo interface entre a América e a Europa, seguindo a dinâmica da breve colonização holandesa e da longa colonização portuguesa.

Deste equipamento, partiram os produtos agrícolas das monoculturas locais, da cana e do algodão, e chegaram os trabalhadores escravizados, objetos, artigos, mantimentos e provisões, do básico ao luxo, para as casas aristocráticas e da classe média. A dinâmica comercial do porto foi incrementada e ampliada ao longo de séculos, não envolveu apenas a cidade, mas sim uma macrorregião de centenas de quilômetros (hinterland) com unidades de produção na zona da mata e agreste da província (CARVALHO, 1997a; BARBOSA, 2018; ARRAIS, 2004; EISENBERG, 1977; SANTOS, 1997; MELLO, 1992; SOUZA, 2019).

A indústria ferroviária inglesa foi a grande fornecedora dos materiais e tecnologias consumidas durante o “surto ferroviário” brasileiro na década de 1870⁵. A instalação de tecnologias ferroviárias em Pernambuco culmina num mergulho dos negócios da província na rede de relações com investidores sediados em principalmente em Londres (PINTO, 1949; DUARTE, 2005). O modelo jurídico adotado pelo governo imperial brasileiro adequava-se ao padrão de negócios inglês, tendo sido utilizada amplamente a figura da concessão de contratos entre governo e empreiteiras, mediados por financiamentos bancários.

O Império brasileiro exercia forte controle sobre os investimentos em ferrovias nas províncias, que representavam, não obstante, formas de endividamento externo, tendo em

⁵ Com todas as transformações na indústria, baseadas na aplicação comercial do conhecimento científico das áreas da mecânica e da química, a técnica ferroviária surgiu como a principal das soluções incorporadas pelos capitalistas europeus, para expandir o alcance comercial da colossal produtividade de suas indústrias. Ao reunir dados sobre as transformações econômicas do século XIX, Hobsbawm (2012), localiza na Europa um período de crescimento econômico sem precedentes, entre 1848 a 1875. Os empreendimentos de transporte foram responsáveis pelo crescimento do comércio mundial, estimado em 260%, entre 1850 e 1870, com extraordinária expansão de exportação de mercadorias, capital e homens, majoritariamente da Inglaterra e França, para o restante do mundo. Sua vantagem logística permitiu a expansão da produção industrial, e a extensão do capitalismo europeu como modelo econômico para áreas de sua influência. No Brasil, a extensão total das ferrovias, no início da década de 1870 não chegava a 1200 quilômetros, e no ano de 1889 totalizava 9.437 quilômetros, o que representa um crescimento de 87,2%.

vista que os fundos financeiros ingleses detinham o controle sobre as empresas ou eram seus acionistas. Além do custo do capital inicial, obtido, geralmente, fora do país, havia a prática recorrente de oferecer garantia de juros, de 5% a 8% ao ano, aos proprietários dos papéis acionários (LIMA NETO E REZENDE, 2001).

Vale ressaltar que desde 1859, com a inauguração do trecho da ferrovia do São Francisco, que ligou o Recife ao sul da Zona da Mata e Agreste da província, a população já poderia experimentar e testemunhar a presença da ferrovia no território. No discurso de um presidente de província em 1868 identificamos a promessa de benefício econômico como contraparte do projeto modernizador. Em defesa da construção da estrada férrea entre Garanhuns e Recife, o Barão de Vila Bela, expôs no seu relatório enviado à Assembleia Provincial em 1868⁶, a seguinte argumentação:

Os grandes benefícios, que incontestavelmente tem ela [a ferrovia] de trazer à agricultura e ao comércio, proporcionando meio de transporte rápido e pronto para esta capital à todos os produtos, que do alto sertão e das comarcas de Garanhuns, Brejo e Bonito procuram a estrada de Caruaru (...). Encaminhará sem dúvida para ali todo esse movimento de passageiros e de produtos, que se efetua em uma vastíssima zona do interior, e fará com que se utilizem com mais vantagem os terrenos férteis, que ela tem de atravessar, e que acham-se hoje pouco aproveitados, não só por que as despesas do seu transporte para esta capital quase que absorvem inteiramente o lucro da produção (Relatório do Presidente de Província de 01/03/1868, p. 29).

Para o Barão, soaria sedutor aos ouvidos dos produtores da região a alusão ao potencial econômico da promessa que representa a chegada da tecnologia. O itinerário citado veio como uma premissa em seu argumento de defesa do projeto, ao nomear as municipalidades que poderiam ser atendidas, pode-se pressupor uma articulação política do Barão na região – talvez própria da dinâmica das relações clientelistas (CARVALHO, 1997) como prática de poder naquela época. Isso não impede de se evidenciar registros do surgimento de uma nova crença no imaginário de uma classe social que, por décadas, deixara de lado a ferrovia para investir

⁶ Os relatórios dos presidentes da província são arquivos documentais que estiveram à disposição desta pesquisa, e, assim, foram lidos conforme a metodologia exposta por Paul Ricoeur, para tratar da fase documental da operação historiográfica. Esses documentos são produtos de uma fase dessa operação, e essa fase se constitui quando o pesquisador aciona o documento. No entanto, Ricoeur afirma que há, no mínimo, dois outros procedimentos predecessores, que são a fase testemunhal e a de arquivamento (RICOEUR, 2018). Portanto, esses relatórios representam, para a nossa leitura, um testemunho. E esse testemunho é o discurso, cujo emissor é o centro do poder provincial. O tom de apelo, de Villa-Bella à elite política provincial, escrito em seus relatórios, é parte de um entendimento que está emergindo naquele momento em que o estado atuava como agente definidor das políticas de modernização (REZENDE, 2016). E é também o lugar do agente político Barão de Villa-Bella, jogando num tabuleiro em que o mandonismo e o clientelismo são movimentos recorrentes (CARVALHO, 1997).

capitais no comércio ilegal de escravos⁷. Era com a ferrovia que se esperava fazer o uso mais vantajoso de um solo que, em sua avaliação, encontravam-se “pouco aproveitados”, especialmente no que diz respeito à cana-de-açúcar que alimentou os negócios de exportação (EISENBERG, 1977).

Tornar um território um ponto de parada do trem significava o uso da velocidade e a capacidade do transporte para promover uma série de relações bilaterais de trocas comerciais a partir da integração com um grande núcleo de povoação. Mas essa concepção significa, sobretudo, a fixação da capital como a travessia dos centros de produção agrícolas do interior para as rotas comerciais do Oceano Atlântico, e faz dela o único meio imaginado de atuação em prol da economia das regiões interioranas, sobre as quais se deitariam os trilhos. No horizonte dela está a integração na rede de comunicação física e cultural do capitalismo ocidental, pela ligação com o porto marítimo.

Ao mesmo tempo, o porto é o ponto de projeção para o exterior. Dele infletem os raios que descrevem, por um lado, a dependência econômica e cultural da capital; por outro, a dominação que a capital transfere para sua área de influência regional. Nele vai terminar a primeira etapa do percurso dos produtos agrícolas que chegavam dos arrabaldes, da Zona da Mata e do Sertão, para embarcar e seguir, pelo Oceano, sua longa viagem de metamorfose em mercadoria (ARRAIS, 2005, p.234).

A promessa de prosperidade econômica, que a ferrovia mobiliza no discurso de Vila Bela aos seus interlocutores na província, sinaliza uma das formas pela qual a técnica ferroviária e a modernização da infraestrutura representava, ali, a condição para garantia de um futuro idealizado no século XIX. Nesse caso, era por si só, e a um só tempo, signo civilizacional, de progresso econômico e de consolidação de um poder político sobre o território.

A rede ferroviária pernambucana formada no período do regime monárquico chegou a ser composta pelos empreendimentos: Estrada de Ferro do Recife a Limoeiro (141,34 km), Estrada de Ferro de Recife a São Francisco (124,74 km), Estrada de Ferro Central de Pernambuco (72,08 km), além dos Trilhos urbanos de Caxangá e Trilhos urbanos de Olinda

⁷ Uma crítica que, especificamente, opõe o investimento na importação de mão-de-obra escravizada ao investimento na ferrovia pode ser encontrada no estudo “Estrada de Ferro do Recife: questão da garantia de juros”, elaborado por Domiciano Leite Ribeiro, ex-ministro da Agricultura, Commercio e Obras públicas do Império, e publicada em 1865. “Já a Europa e a América do Norte estavam cortadas de vias férreas, e ainda nossos principais estadistas punham em dúvida a conveniência de tais melhoramentos nesse país (...); e esta timidez, ou indiferença das sumidades do dinheiro, que tomarão a peito civilizar o Brasil pela Costa à África, e que remunerados de tão pia tarefa por lucros fabulosos haviam organizado um verdadeiro êxodo africano” (RIBEIRO, 1865, p. 4)

e Beberibe (LIMA NETO e REZENDE, 2001), e a Locomotora Pernambucana. Esta última era a proprietária da ferrovia de ligação entre a Estação terminal da Ferrovia de São Francisco, localizada próximo ao Forte das Cinco Pontas, e os armazéns do Porto⁸.

Como ressalta Sevckenko (1983), acompanhar o progresso tecnológico e social significava, para a elite econômica brasileira, alinhar-se com os padrões e o ritmo acelerado de crescimento da economia europeia. Os principais núcleos urbanos brasileiros no século XIX importaram também teorias científicas, hábitos urbanos, livros, modas, e inúmeros elementos presentes nas modernas metrópoles europeias. O fascínio por um conjunto de valores civilizacionais desdobrou-se em penetrações nas instituições e no imaginário social.

Na perspectiva de Hobsbawm (2012), o Brasil é classificado no grupo das antigas colônias ibéricas, como um território que já havia sofrido anteriormente uma ocidentalização compulsória, no qual emergira um Estado com “instituições e leis liberais, (...) dominado pela riqueza dos grandes proprietários de terra, (...) e também pelos homens armados que os senhores da terra ou qualquer outro pudesse mobilizar” (2012, p. 190-191). Era, então, um setor do mundo que “não estava em condições de determinar o seu próprio destino” (2012, p. 189). O que, para este pesquisador, denota não restar outras possibilidades de curso de sua história senão a adesão à forma do desenvolvimento econômico demandada pelo poder político das metrópoles europeias.

No Recife da primeira metade do século XIX, a teoria urbanista consolidada tinha inspiração no modelo de reforma urbana parisiense. A metrópole francesa teria sido, segundo Barbosa da Silva (2018), “o modelo de cidade para os grupos políticos que assumiram a administração da província pernambucana após a independência, (...) a fim de que as elites locais não precisassem cruzar o Atlântico em direção à Europa para se sentirem em um espaço civilizado” (p. 23). Junto com os bens materiais, hábitos correspondentes foram assimilados, e concorreram para adequar o núcleo urbano à cultura cortesã e burguesa, bem como aos pressupostos civilizacionais em voga no imaginário da modernidade europeia. Conforme menciona Wellington Barbosa da Silva,

os sinais de quebra da monotonia percebida no alvorecer do século XX também se puderam sentir ainda na primeira metade do século XIX, quando os governantes e cidadãos letrados ensejaram a proposição de projetos

⁸ Cf. Gomes (2020). No artigo “Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder” ele analisa a disputa que a implantação dessa ferrovia provocou entre a Companhia Locomotora e o coletivo dos carroceiros da cidade. Apresenta os termos do conflito entre classes sociais distintas, detentoras de técnicas também diferentes, pelo serviço de transporte de mercadorias dos vagões de carga dos trens até os armazéns do Porto.

modernizadores (para não dizer, civilizadores) e a implantação de símbolos materiais do progresso, buscando tornar a cidade mais limpa, salubre e dotada de uma fisionomia arquitetônica moderna (2018, p. 17).

Estes projetos modernizadores e a implantação de uma cultura material estrangeira para simbolizar o progresso, evidenciados no início do século XIX, estão presentes nas décadas iniciais do século XX, referem-se à construção da urbe moderna em todo esse período. Isto equivale a dizer que quaisquer recortes temporais isolados nos quais ocorrem fenômenos modernizantes sejam determinantes para a compreensão do fenômeno em sua longa duração.

O discurso de modernização ganha relevância desde séculos anteriores, com ritmos variados. É uma longa história, repleta de fantasias e revoluções. O mundo se estreitava e, hoje, é uma aldeia global. Tudo não apareceu de repente, como uma magia sagrada (REZENDE, *apud.* BARBOSA DA SILVA, 2018, p. 17).

Queremos dizer, então, que o discurso modernizador está na ordem do projeto intelectual que subsidiou a gestão urbanística do Recife, mas as discontinuidades devem ser percebidas pelo pesquisador. Isto implica em não somente perceber as transformações na fisionomia urbana, mas também as marcas das tensões, próprias do tempo histórico da Modernidade⁹.

Enquanto acontecimento, os fenômenos de modernização no Recife guardam semelhanças com as modernizações de tantas outras cidades brasileiras ocorridas nos séculos XIX e XX. Para José Luiz da Mota Menezes (2016), a progressão histórica desse projeto urbano teria se dado por exercício do poder governamental:

As transformações da cidade do Recife, constatadas naqueles mapas referidos, refletiam as várias práticas sociais e políticas existentes nas cidades e no estado naquele século 19. O poder das câmaras e o crescimento do municipalismo foram feitos condutores dessa visão nova no Recife e seus melhoramentos urbanos. Os desejos de modernidade estão expressos nas posturas municipais e na vontade de seu cumprimento naquilo que dava à população melhores condições de vida, apesar de tal face não se encontrar ainda personificada em toda a gente. Um mundo visto como um labirinto construído com o pensamento de alguns e a ausência de consciência do que

⁹ No campo do conhecimento histórico e nas teorias do campo do urbanismo encontra-se imbricadas as categorias de análise “urbanização” e “Modernidade” para análise de processos de formação das metrópoles contemporâneas. O desenvolvimento das tecnologias de transporte urbano é um índice encontrado de forma recorrente na pesquisa histórica sobre este tema. As estradas de ferro tem papel de destaque no interior dos mais intensos processos de urbanização no Ocidente (CHOAY, 1992; FREITAG, 2013). Em relação ao tempo cronológico específico ao qual se refere a nossa análise, a segunda metade do século XIX, as fontes consultadas contêm expressões que remetem aos entusiasmos com os progressos técnicos da indústria europeia, fartamente investigados (ARRAIS, 2004, 2005; FERREIRA; 2010; BARBOSA DA SILVA, 2018; REZENDE, 2016; SOUTO MAIOR, 2010).

seria desejado por muitos. Uma modernidade de elite qual aquela que era vigente nas câmaras e assembleias de Pernambuco. (p. 112).

Neste trecho, identificamos uma formulação sobre como a urbanização recifense progrediu com a crença em relações socioculturais e econômicas cujos elementos de origem estiveram na experiência da disputa pela hegemonia da economia industrial das grandes metrópoles da Europa ocidental. Ao longo século XIX, a capital pernambucana teria sido meticulosamente preparada para ser uma cidade moderna e civilizada, um projeto que Mota Menezes considera “falho”, mas que na realidade representa as ambiguidades de uma sociedade escravocrata, herdeira de estrutura social colonial, a expressar desejos guiados pelo ideário modernizador e em busca de ser reconhecida pelo olhar europeu como par.

Àquela altura a cidade do Recife já era um dos nós da teia que conecta a América Latina às relações internacionais do comércio capitalista e das trocas culturais. Uma cidade estratégica para as trocas comerciais da economia novecentista do Atlântico Sul. “A cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro”, afirmou Eric Hobsbawm (2012, p. 319). A idealização da técnica ferroviária na sociedade novecentista sob diversas formas simbólicas desde antes de sua implantação no território, e podem ser encontradas nos jornais que circularam no Recife, entre os anos 1850 e 1860.

São notícias sobre o seu uso militar na movimentação de tropas francesas para a guerra de unificação italiana, seu papel central para a aceleração dos negócios imobiliários e arrecadação fiscal na Grécia¹⁰, seu uso em visitas diplomáticas entre reinos europeus, sendo as estações o cenário para exposições de famílias reais, cenário dos romances de folhetins, em quenas estações os casais encontram-se ardorosamente, ou separam-se dramaticamente, ou apenas detalhadas descrições dos percursos de deslocamentos de personagens. Há notícias que suscitam o temor pela descrição dos grandes acidentes, pela contagem dos corpos e pelas condições violentas da morte, outras vezes ela surge apenas como metáfora, “O amor é o caminho de ferro do carnaval”. São imagens múltiplas, que nos falam da apropriação íntima da tecnologia no imaginário da cultura europeia, ou europeizada, e que constituíram o solo da receptividade de qualquer debate sobre a pertinência do uso da ferrovia como alternativa de transporte na cidade.

Em 1843, o governo da Província recebeu um relatório encomendado ao engenheiro francês Louis Vauthier sobre a viabilidade de técnicas para a construção de vias de

¹⁰ Diário de Pernambuco, Edição 006 de 1872, pág. 1

comunicação em seu solo, em que este escrevera que vislumbrara uma oportunidade viável de uso de ferrovia na comunicação entre Recife e Olinda, porque conectaria um “centro considerável de população com um centro de consumo também considerável, ou com um grande porto de exportação” e que teria “a vantagem de oferecer uma miragem material de movimento rápido, ao passo que a despesa poderia ser recuperada pelo transporte de pessoas”, tendo advertido que o governo “não deve por ora deixar-se arrastar a empresa alguma neste sentido, e que deve continuar a concentrar todos os seus esforços em estradas ordinárias” (PINTO, 1949, p.26). A forma da avidez popular pelo estabelecimento de um transporte de tecnologia moderna pode ser testemunhada nos jornais que circularam na cidade nas décadas dos meados daquele século, a exemplo do que encontramos na coluna do Jornal do Recife de 1859, em que José de Vasconcellos, fundador e diretor do Jornal (NASCIMENTO, 1966), comenta sua leitura do periódico francês “Novo jornal de conhecimentos úteis”¹¹ acerca de uma suposta descoberta de um meio de transporte de tecnologia revolucionária, uma “carruagem” movida a pedaladas pelo(s) seu(s) condutor(es):

Não há dúvida de que se a tal descoberta de M. Salicis for avante, ninguém mais andarà a pé! Que comédia não há de ser ver a gente que for para o Apipucos dentro da tal geringonça! — Adeus omnibus, adeus carros de aluguel! Que baixa para as cocheiras e para os vendedores de capim! E que vantagens para a rapaziada elegante, que andava calcantibus pedes! Ninguém mais fará figura triste! (JORNAL DO RECIFE, edição 012 de 1859, p. 8).

Neste pequeno trecho da coluna circula uma narrativa que veiculou otimismo com a tecnologia, e ao dialogar com expectativa de que “a rapaziada elegante” possa ir a Apipucos, sem precisar mais do ônibus do Cláudio, dos carros de aluguel, ou de ir a pé. Ela sugere ao leitor imaginar-se como beneficiário dos desdobramentos da tecnologia como propriedade da humanidade. Isto é, a esperança de que uma invenção qualquer possa atingir disponibilidade em escala ao alcance de uma cidade como Recife é a expressão de um imaginário periférico. Alcançar as formas mais modernas da tecnologia, e em algum momento livrar-se das antigas éo horizonte constituído, seja motivado pela presença de um ideário que traduz a dialética da rejeição ao que envelhece e do desejo pela aquisição do moderno, ou porque remetem a um suposto atraso civilizacional, a exemplo do tradicional transporte por canoas, dos serviços das cocheiras e diligências.

¹¹ A alcunha do periódico traz em si a expressão do utilitarismo que refere às novidades gerais da tecnologia, nunca é demais se lembrar da verve das exposições universais que estiveram em voga naquele tempo, e de seu significado competitivo para as nações (HARDMAN, 2005).

3.1 A chegada da Maxambomba no Recife

Textos de leis e relatórios de presidente de província se referiram a esse modo de transporte como “caminhos de ferro” até o ano de 1865, depois são chamados “trilhos urbanos”. “Maxambomba” é um termo popular, importado para o Recife desde o Rio de Janeiro, com o qual se costumava referir à locomotiva da Estrada de Ferro Central do Brasil¹². Ele aparece pela primeira vez em Recife, segundo pudemos apurar, na coluna humorística escrita pelo “Dr. Tirilolé” em edição de 1869 do Diário de Pernambuco¹³. Utilizaremos os nomes “trilhos urbanos” ou “Maxambomba” para nos referirmos à tecnologia e seu dispositivo instalado e operado no espaço urbano.

A experiência com a Maxambomba no Recife engloba a implantação de duas ferrovias. A primeira concessão foi realizada em favor do consórcio de capitalistas formado por Barão do Livramento, Dr. José Bernardo Galvão Alcoforado e Antônio Luiz dos Santos, que após dois anos de operação transmitiu a propriedade da ferrovia e o privilégio da concessão associando-se a uma companhia inglesa, a Brazilian Street Railway. Nos periódicos da cidade, o nome da companhia foi pouco utilizado, sendo mais comum a denominação de Companhia de Trilhos Urbanos do Recife a Caxangá.

Essa concessão foi regulamentada pela Lei Provincial 518, de 21 de junho de 1861, aprovada na Assembleia Provincial de Pernambuco. Foi o primeiro passo para o estabelecimento de transporte ferroviário para comunicação entre a capital e os povoados próximos. Conforme o texto legal, foi concedida autoridade ao presidente da província para a contratação de empresa para “a colocação de carris de ferro denominados – trilhos urbanos – a partir de uma das ruas desta cidade [Recife] até a povoação de Apipucos”.

No texto dessa lei não estava evidente a forma de tração dos carris, mas havia uma referência à obrigação de reparar “a escavação dos pés dos animais”, o que leva a crer que o uso de locomotivas a vapor não estava ainda presente nas intenções e negociações que ocorreram na Assembleia para a contratação do serviço. O meio de sua realização foi o oferecimento de concessão de privilégio de 20 (vinte) anos à iniciativa privada que tivesse interesse em explorar economicamente tal demanda (APEJE, 1861, s/p).

Entretanto, a proposta comercial que foi apresentada pelos vencedores da concessão

¹² Com base no registro mais antigo que encontramos do termo “maxambomba”, o qual foi verificado citado na revista “Bazar Volante”, em sua edição 005 de 1863. O texto da revista se refere à “passagem da maxambomba” na estação de Nova Iguaçu.

¹³ Diário de Pernambuco, edição 055 de 1869, página 1.

apresentou uma tecnologia mais espetacular, com uso de tração por locomotiva a vapor. Um equipamento menor, que, ao que tudo indica, era desconhecido no Brasil. O estabelecimento da ferrovia como modo de transporte interurbano em Recife teria sido um dos “pioneirismos” pernambucanos, ou – observação nossa – um aceno político ao império, pois a primeira ferrovia construída para serviço de tal abrangência geográfica foi somente igualado por um projeto implantado no Rio de Janeiro um ano após (VILLAÇA, 2001)¹⁴.

O governo provincial buscou construir a segunda ferrovia de trilhos urbanos, também via concessão, essa, regulamentada pela lei provincial nº 667 de 1866. A fim de estimular a formação de um empreendimento nacional e acelerar a concessão, foi incluída no texto legislativo a previsão de pagamento de subsídio. Conforme o texto da lei:

O contrato será redigido de modo a ficar o contratante obrigado a concluir a obra dentro de 10 meses, contados da assinatura do mesmo contrato, sob pena de pagar a multa de 5:000\$, e de ver acabar a obra a sua custa. O presidente poderá auxiliar por uma só vez ao contratante com uma subvenção quilométrica nunca superior a 1/5 do capital empregado (APEJE, 1866, s/p).

Apesar do compromisso da lei, o único arrematante foi o capitalista André de Abreu Porto. Para realizar a empreitada, ele incorporou uma companhia, tendo vendido seus papéis acionários a investidores nacionais na praça recifense, com lucratividade assegurada pelas subvenções dos cofres provinciais. Assim, foi fundada a Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe, que iniciou a sua operação em 1870, com o mesmo modelo de negócio já utilizado com sucesso pela Brazilian Street Railway (Relatório do Presidente da Província de 10/11/1870, p. 17).

¹⁴ O privilégio governamental para exploração econômica do serviço foi concedido ao consórcio entre o Barão do Livramento, o Dr. José Bernardo Galvão Alcoforado e Antonio Luiz dos Santos. As bases da proposta dos capitalistas ao governo previam o montante a ser investido e a conversão dos bens construídos, juntamente com os privilégios concedidos pelo governo, para a propriedade de uma companhia cujos papéis acionários circulariam na praça. Além disso, nessas bases se propôs a adoção da locomotiva a vapor como o modo de transporte a ser instalado (APEJE, 1866a). O Barão envolvia o seu capital em diversos negócios, tinha propriedades que lhe rendiam economicamente, atuou no sólido mercado agroexportador pernambucano, tendo posse de um armazém de recepção de mercadorias no cais do porto, e também como financiador de empreitadas asseguradas em contratos públicos, como no caso de uma fiança ao vencedor da licitação para a construção de uma obra militar nas terras do arrabalde da Torre (CORD, 2020). Tornou-se Visconde em 1876 por iniciativa da princesa regente, que ainda se mostrou em dúvida por um problema do passado entre ele e seu pai, algo a ver com “histórias que contaram de alfândega” (OLIVEIRA, 2018, p. 227). Naquela configuração dos negócios imperiais, os três aristocratas eram investidores capazes de encabeçar uma empresa com o enorme capital de trezentos contos de réis, com promessa de ser ampliado para quatrocentos. Em 1869, dois anos após a inauguração da maxambomba, tramitou uma requisição ao gabinete imperial para a formação de uma companhia, a Brazilian Street Railway Company, sediada em Londres, e formada por capital inglês e brasileiro, que comprara a empresa recifense por £50.000, dividindo sua posse em 25000 papéis acionários no valor de £2 cada (APEJE, 1869; 1970).

Como principal técnica de transporte urbano coletivo, utilizada entre 1867 e 1921¹⁵, de uso massivo em quase todo esse período, ao fenômeno da Maxambomba corresponderia um papel na reorientação do espaço urbano, com impactos na dinâmica comercial da cidade, mas também no perfil das moradias.

A implantação dos trilhos urbanos representa o aprimoramento tecnológico da integração entre os bairros de alta densidade demográfica do núcleo urbano-portuário do Recife e os lugares nos quais a elite política da cidade se interessava em ocupar para habitação, lazer ou investimento comercial. Naquele momento, o Recife também crescia em outras direções, tomadas a partir do Bairro de São José, para arrabaldes como Afogados e a freguesia de Nossa Senhora dos Remédios, e para a passagem da Madalena e Torre. Nesses casos, na função de sistema de transporte, foi utilizada outra tecnologia de modal sobretrilhos: os carris de ferro, também chamados “americanos” e “bondes de luar”.

Os projetos básicos dos trilhos urbanos do Recife foram elaborados para atender os mesmos subúrbios que já eram anteriormente atendidos por um modo de transporte coletivo de passageiros e bagagens, operado com uso de um tipo de charrete chamada “diligência” nos caminhos das estradas carroçáveis. As estradas haviam sido construídas na primeira metade do século seguindo o curso do leito dos rios. Uma empresa fundada por um investidor inglês em 1839 detinha sua concessão legal¹⁶.

Esses veículos eram popularmente chamados “omnibus do Cláudio” após 1850 em razão da aquisição da companhia pelo capitalista Cláudio Dubeux. Seus dois itinerários eram: Recife a Apipucos e Recife a Olinda. Este serviço fora à primeira experiência de recifenses com o disciplinamento do deslocamento urbano definido por uma programação horária de partidas: do subúrbio para o centro pela manhã e, à tarde, no sentido oposto. Quando os serviços das diligências foram substituídos pela operação dos trens das companhias de trilhos urbanos, conformou-se uma atualização tecnológica que contribuiu para fixar esta forma de relação entre as duas cidades.

Diferentes tecnologias de transporte cumpriram, então, papéis relevantes para o

¹⁵ DUARTE (2005) afirma que a operação das maxambombas ocorreram no período entre os anos de 1867 e 1914 (pág. 10), por outro lado SETTE (1978) afirma que os trilhos urbanos que foram completamente substituídos em 1916 na linha de Dois Irmãos e 1920 na linha de Campo Grande e Beberibe. Conforme pudemos apurar, existe uma crítica ao serviço da maxambomba de Beberibe por um passageiro que havia utilizado o serviço para ir a localidade da Linha do Tiro publicada no periódico *Jornal Pequeno* na edição de 02/05/1921: “Aquela maldita maxambomba de Campo Grande e Beberibe precisa ser quanto antes substituída pelo *bond*”. (*Jornal Pequeno*, nº 99, 1921, p. 01)

¹⁶ Cf. DUARTE (2005): “O primeiro sistema de condução coletiva, a diligência, mais conhecida como ônibus, puxada por cavalos e tendo às vezes dois andares e capacidade para 10 pessoas” (p. 61).

estabelecimento de uma nova configuração territorial para a capital da província. A ampliação da influência do Recife corresponde aquilo que Menezes (2016) classifica como ampliação da “área central”. Segundo ele:

Numa visão geral da área do município do Recife, considerando aquele século 19, podemos constatar duas, pelo menos, formas de ampliação da área central, a antiga península, conforme antes dissemos: uma primeira, ocorrendo desde a antiga aldeia e na direção da ilha de Antônio Vaz e daí para a Boa Vista, o Continente, (na verdade mais uma ilha do delta) onde o desenho das ruas e a existência de pontes exerceram papel fundamental; e outra, onde certos lugares habitados ao redor de engenhos importantes foram se interligando, qual uma teia de aranha, aproximando-se daquele centro por meio dos velhos caminhos que interligavam os antigos núcleos de produção de açúcar. Gradualmente a malha urbana foi sendo fator de condução da ocupação marginal dos caminhos e das ruas e a cidade foi adensando-se até os dias de hoje (p. 112).

A velocidade é uma questão chave para o entendimento das modificações empreendidas na cidade, naquele período. Um dos efeitos do seu incremento foi o forçoso acondicionamento do uso do espaço público das ruas, antes dominadas pela tração animal e pela circulação de pedestres, num processo muitas vezes violento. Conforme afirma Barbosa da Silva (2018),

Algo perceptível ainda mais na segunda metade daquela centúria [século XIX] foi quando ocorreram a instalação e a intensificação dos transportes urbanos de carga e passageiros sobre trilhos. O maior fluxo de maxambombas e bondes de burros pelas ruas mudava o ritmo de vida dos recifenses, abreviando distâncias e facilitando não só o consumo de serviços e mercadorias, mas também o aumento da quantidade de atropelamentos (p. 17-18).

Utilizando cálculos da historiadora Noêmia Luz Barbosa da Silva afirma que entre 1872 e 1914, a média diária de óbitos no Recife era de 1(uma) a 2(duas) pessoas, tendo sido apontadas 22(vinte e duas) vítimas fatais cuja causa teria sido esmagamento por trens da via férrea no relatório de 1887, da Repartição de Polícia (p. 18). Já Duarte (2005) apurou ocorrências da Brazilian Street Railway sendo: 3 (três) mortes em 1874, outras 3(três) em 1878; em 1886 foram 4(quatro) mortes, em 2 (duas) delas as investigações apontaram 2(dois) suicídios; e 15(quinze) mortes na década 1880-89. Para o autor:

O trem urbano exigia preferência devido a sua natureza técnica, não podendo ser flexível em certas ocasiões, principalmente por alguns fatores, como a velocidade desenvolvida de 16km/h, a principio, uma marca bastante elevada para a área urbana, e também seu grande peso, assim dificultando uma

frenagem mais eficiente. Devido a essas circunstâncias, os viandantes precisavam dedicar uma maior atenção ao transitarem por esses lugares, embora cientes dessa precisão, provocaram muitas ocorrências (p. 132).

Exceto por melhorias que poderiam custar muito caro, as companhias fizeram todo o possível para evitar acidentes. Essas ocorrências mobilizaram a comunidade, os corpos das vítimas, sempre frágeis naquela relação, eram vistos danificados a céu aberto. Provavelmente, essas imagens provocaram a reminiscência do barbarismo recalcado pelo processo civilizatório. Muitas animaram demandas por justiça, outras foram encaradas com resignação (conforme veremos no capítulo 4). Mesmo assim, elas permaneceram inatingíveis frente ao aparato jurídico de Pernambuco.

A operação das maxambombas era fiscalizada pelo governo provincial. Engenheiros fiscais foram incumbidos da tarefa de realizar o assessoramento técnico ao presidente da província. Em seus relatórios encaminharam informações relativas ao patrimônio das empresas, pareceres quanto às obras de arte e a condição dos equipamentos, e também pareceres sobre as causas dos acidentes, especialmente as que resultaram em morte ou decepamento de membros. Duarte (2005) realizou extensa pesquisa e análise de relatórios de engenheiros fiscais produzidos até 1889, tendo concluído que:

A empresa ferroviária e a R. O. P. muito se empenhavam na tentativa de reduzir tais acontecimentos, mas uma das maiores dificuldades, segundo argumentavam, estava nos próprios usuários, que insistiam em desobedecer às orientações de segurança. Esse pensamento pode ser constatado em algumas menções (...). Na amostragem exposta, verifica-se certa diversidade dos motivos que ocasionavam os acidentes, em várias situações, não existia minúcias de descrição, tendendo a prevalecer a versão do elaborador, no caso, da empresa ferroviária. No entanto, mesmo os episódios sendo apresentados de forma pouco detalhada, alguns permitiam identificar as possíveis razões que levaram aos acidentes, dando uma idéia de que nem sempre eles decorriam de imprudência dos executores, um termo utilizado com bastante contundência nos relatórios (pp. 132-135).

Conforme ainda segundo o autor, dentre as imprudências, os relatórios apresentam como causas de determinados óbitos a “embriaguez”, o “suicídio” e a “ousadia”. A amostra de relatórios de engenheiros fiscais utilizada em nossa pesquisa aponta para a mesma conclusão daquele autor. Em nenhum caso, houve investigação que não resultasse em culpabilidade do acidentado ou do morto. No escopo de análise dos engenheiros, a máquina não era uma variável, portanto, a contradição observada entre os indivíduos e o fumegante

colosso de ferro¹⁷.

3.2 Do rural ao urbano: os arrabaldes do Recife

Tudo me foi contado. Desde tenra idade vivia do que o povo contava (...). Desde menino já ouvia histórias do mundo, mundão. Os engenhos se transformavam em lendas. Lindas lendas da minha infância. À noitinha, ficávamos estendidos em esteiras e, na ponta dos terraços, contadores continuavam suas histórias. Elas vinham na boca da noite. Eram mal-assombradas. Cabeleira vem aí. Caipora vem aí. Defuntos líricos, lobisomens, gemidos surdos dos carros de boi.

(Cícero Dias)

A palavra arrabalde era usada para designar, segundo o dicionário de Luiz Maria Silva Pinto (1832), a “Povoação contígua à Cidade”. Lugar afastado do centro, a periferia, os subúrbios são ideias para o lugar que está ao redor de um referente, sendo hierarquizado inferiormente. Esses assentamentos populacionais haviam sido lugar de moradia e de produção da economia colonial portuguesa, o seu centro de sustentação era o porto do Recife. A ampliação do negócio agroexportador corresponde à dominação do solo das planícies que margeiam os rios que confluem para o local da instalação portuária, nos séculos XVII e XVIII, propriedades sob domínio da nobreza leal à coroa portuguesa, que se consolidou em disputas com outras facções do mercantilismo europeu. Segundo Halley,

Observa-se, assim, que o rio Capibaribe conformava-se num incessante criador de núcleos rurais, permeados de zonas de cultura e de riqueza. Desde o século XVI, a colonização pernambucana mostrava um traçado interessante no qual designavam às margens do rio pitorescamente apenas como “terra de engenhos”. Eram pelas águas mansas do Capibaribe, do Beberibe (e afluente Água Fria) ao norte, e dos pequenos rios Jiquiá, Jordão e Tejipió ao sul, que os senhores de engenho, até quase os meados do século XIX, faziam escoar em canoas a produção de suas fábricas, rumo aos pontos de embarque, ou aos depósitos no centro do Recife (2013, p. 62).

Os engenhos de açúcar promoveram a formação de aglomerados populacionais usualmente dotados de certa autossuficiência. Sua forma mais comum era, como se sabe, o

¹⁷ “O monstro do progresso já caminha/ lançando fumo espesso pela tromba/ o povo se aglomera, se avizinha/ que lá vem apitando a maxambomba. Que gente! Vem tão cheia que parece/ não poder caminhar com tanto peso/ e fumeça, e das milhas escarnece/ e o bojo todo aceso. E chegou, e abrindo as negras fauces/ vomitou toda gente em confusão/ e assim pôde salvar-se a maxambomba/ de uma indigestão”. Esses versos fazem parte de uma crônica publicada na página 1 da edição 023 do Jornal do Recife de 1871.

tripé casa-grande, capela e senzala, somado às moradias e, algumas vezes, a pequenos nacos de terra de camponeses livres. Em estudo recente, foram contabilizadas ao menos 26(vinte e seis) dessas unidades espalhadas pelas planícies aluviais, com populações estimadas entre 100(cem) a 200(duzentos) habitantes (HALLEY, 2013). A crise da economia do açúcar, que se prolongou por quase um século, até o final do XVIII, teria contribuído para a modificação dessa estrutura, retirando algum espaço dos canaviais em benefício do crescimento de práticas de arrendamento e loteamento em sítios.

Se pensarmos nas especificidades desses arredores, em sua condição de terrenos de propriedade de famílias de senhores de engenho, depreende-se uma hipótese, que também poderia ser mais bem explorada em outras pesquisas, sobre os benefícios da implantação dos trilhos urbanos, com capital obtido em exportações ou na venda de engenhos possivelmente sendo investido em imóveis e terrenos próximos ao espaço urbanizado da capital, frente a outras carências da população da província. Esse problema foi tema de uma carta enviada da cidade de Pesqueira ao Jornal do Recife em 1877. O autor da missiva denuncia os efeitos da seca na região, e compara o desequilíbrio do investimento econômico da província ao mesmo tipo de assimetria entre regiões e a Corte brasileira, conforme pode ser observado no trecho do Jornal do Recife da época

Fala-se muito hoje contra a corte palaciana e acho razão de sobra; mas se clamamos contra ela, porque não seremos coerentes, falando contra a que exercem as capitais das províncias contra os pobres municípios, que nada podem fazer à falta de recursos? Gritamos contra a absorção das províncias em benefício dos homens da corte, mas não se lembram que as capitais das províncias absorvem toda a renda provincial em prejuízo do município. Quando vejo nossa capital com tanta iluminação, tanto bond, tanta maxambomba, locomotora, e vejo os municípios sem uma estrada, sem um edifício em que funcionasse a edilidade, sem uma casa de açougue, vem-me a mente a comparação que um almocreve fez da nossa capital com o resto da província. (ED. 131, p.1).

Nos relatos de viajantes europeus que vieram à província de Pernambuco no início do século XIX, são comuns as referências ao cenário pitoresco das residências de verão e seus jardins e pomares incrustados na paisagem que une o rio Capibaribe e as matas nativas. As visitas desses estrangeiros foram costumeiramente ciceroneadas por famílias dos círculos mais abastados da cidade, ávidos por conhecerem e serem conhecidos por seus patrícios europeus. O francês Tollenare, em seu conhecido relato de 1817, aponta a presença de “lindas casas de campo, onde a gente abastada reside de novembro até o começo da quaresma; as mais notáveis estão situadas nas risonhas margens do Capibaribe. (...) A classe média dos

habitantes principia também a erguer ali as suas casinhas muito alegres” (TOLLENARE, 1906, p. 129), subentende-se a demanda por esse tipo de propriedade localizada fora do centrourbano crescente na época, tendo em vista que esse tipo de moradia se tornou comum no espaço “rurbano”, conforme passagem Gilberto Freyre:

No Recife, dos últimos anos da era colonial e dos primeiros da Independência, as casas-grandes de sítio floresceram menos como residências do ano inteiro do que como casas de verão, onde os moradores mais ricos, sem se afastarem muito dos seus sobrados da cidade, iam passar afesta e fazer suas estações de água, tomando banho de rio e chupando caju para limpar o sangue. Modificado, o costume prolongou-se até o fim do século XIX (2000, p. 231).

A arquitetura dessas casas e os seus usos representam um ponto de confluência entre a Casa-grande, típica de engenho, e o sobrado do centro urbano. Esses registros apresentam uma versão da qual se depreende a expansão da cidade sendo feita em direção ao continente, partindo da Boa Vista, seguindo o percurso fluvial para, afinal, não haver tanto afastamento dos negócios no comércio do centro urbano (ARAGÃO, 2017). Essas zonas do espaço híbrido, de aspectos rurais e urbanos, recebiam investimentos imobiliários privados, na forma da aquisição dos terrenos e construção de casas de veraneio.

A construção dos trilhos urbanos iniciou em 1866, e a partir do ano seguinte já trafegava, em caráter provisório, o terreno ao leito do rio Capibaribe, principal eixo de povoamento da capital pernambucana, rio por onde, ao longo de séculos, jangadeiros realizaram seus deslocamentos e fizeram dele a via que interligara as unidades de engenhos de açúcar ao comércio portuário¹⁸. Pelo rio Beberibe comunicavam-se as cidades de Recife e Olinda. Para Carvalho (1997a) “Olinda, pode-se dizer, [que na década de 1850] já se havia tomado também num subúrbio como outro qualquer”¹⁹ (p. 81). Mas esse serviço de transporte de passageiros entrou em maior declínio no período do uso da ferrovia, mas manteve-se com atividade de transporte de cargas.

A primeira linha da Brazilian Street Railway realizava o transporte entre a Rua Formosa, nos aterros da Boa Vista, e o Caldeireiro, nas proximidades do povoado de Casa Amarela. Em 1868, com a conclusão do trajeto previsto no contrato inicial, se estendia por cerca de 9(nove) quilômetros de distância, saindo do Largo do Capim, na ilha Santo Antônio,

¹⁸ Cf. MELLO, 1992, p. 199: “O isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos fizeram da canoa, durante muito tempo, o recurso que, sem ser o único, era o mais cômodo ou o mais fácil”.

¹⁹ Marcus Carvalho (1997) se refere à condição dependente de Olinda ao Recife num estudo sobre os transportes ainda da primeira metade do século XIX.

até o Apipucos. O Largo era o ponto de localização mais distante da ponte Maurício de Nassau – que era a ligação com a ilha de São Frei Pedro Gonçalves, localização primeva da cidade e zona portuária –, e mais próximo de uma zona de urbanização racionalizada, inspirado em estética arquitetônica neoclássica, promovida na capital provincial para dotá-la de passeio público, um Teatro monumental, um Liceu, além do Palácio sede do poder governamental da província. Com a travessia da ponte Princesa Isabel, ao lado da estação, chegava-se a sede da Assembleia Provincial e ao Ginásio de Pernambuco²⁰.

Prosseguindo a viagem, os trilhos atravessavam o rio Capibaribe, saindo de Santo Antonio, por uma ponte exclusiva para a passagem dos trens, na qual algumas pessoas foram atropeladas, outras caíram e se afogaram. Após a ponte, o trem cruzava o primeiro bairro de “fora-de-portas”, o da Boa Vista. O bairro prosperava em razão de que naquele momento o crescimento vertical de Santo Antonio evidenciava sua saturação, e o Governo da província investia no seu aterramento (MENEZES, 2016). Após três estações, atravessando cerca de dois quilômetros de terrenos de sítios, desapropriados pela Assembleia Provincial²¹, estava vencida a chamada Curva do Manguinho, sendo a próxima estação localizada na Capunga, onde encerrava o primeiro setor da linha para fins de preço dos bilhetes, definidos no contrato em \$200 (duzentos) por cada mil braças (2.200 metros) (APEJE, 1868a).

A ferrovia prosseguia, então, para a Ponte D’Uchoa. Nesta localidade, é aonde Gilberto Freyre (2000) escreve ter testemunhado, quando criança, as “casas dos ingleses” que diferente dos costumeiros muros das casas brasileiras com o topo guarnecido por cacos de vidro, eram “sem paredes, com divisas de cortinas...” (p.371). Lembrara que o modo de vida dos ingleses atiçava a sua curiosidade de menino, que os costumava brechar jogando seus esportes e em trajes leves. Moura Filho (2005) estima que a população de estrangeiros livres do Recife em 1872 era da ordem de 8,7% do total, com 7.062 indivíduos.

Seguindo o curso d’água, a linha avançava com paradas na Jaqueira, no Chacon, Poço da Panela, Monteiro, e ao fim, chegava a Apipucos. Este último, dizem os cronistas, era

²⁰ Barbosa Viana (1899) APUD Arrais (2005).

²¹ O pagamento das indenizações por desapropriação era uma obrigação da empresa, foi transferida para a Câmara Municipal que alegou não ter fundos suficientes. A obrigação foi repassada à Tesouraria Provincial. “Requerendo-me um dos empreiteiros o pagamento da primeira prestação na importância de quatro contos e quinhentos mil-réis (4:500\$000) a que tinha direito por força da segunda parte da primeira condição do contrato aditivo, visto estar entregue ao trânsito público o terreno compreendido entre a rua do Hospício e a do Pires, que foi desapropriado para se abrir a nova rua, em direção ao Manguinho, bem como acharem-se igualmente desapropriados, há mais de ano, os terrenos que se seguem da rua do Pires até a Soledade, mandei efetuá-lo pela Tesouraria Provincial, de conformidade com o predito contrato, em razão de haver-me declarado a Câmara Municipal desta cidade, não ser possível realizá-lo por insuficiência dos cofres municipais, por onde deve correr semelhante despesa. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1964; APEJE, 1868).

conhecido pelo prazer que se conferia em sua paisagem bucólica, como discutiremos mais a frente. Os sítios e o arruado eram espaços de moradia e de receber às famílias e aos parentes da cidade, para os divertimentos das temporadas de verão.

Enquanto isso, a cidade era cada vez mais classificada como sórdida por enfrentar problemas como as epidemias de febre amarela e de cólera morbus entre 1849 e 1855, classificadas pelo discurso médico no enquadramento da teoria miasmática, já como questão de saúde pública (SOUZA, 2018) por causa dos seus becos tortuosos e sobrados apinhados da zona portuária da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, ou talvez por causa do aquilombamento de corpos escravizados nos muquifos de São José²².

Ao longo da existência da empresa, este primeiro itinerário foi expandido para as localidades além do povoado de Apipucos, chegando a Dois Irmãos e, na extremidade, Caxangá, em 1871 (APEJE, 1871). Essa era a chamada “Linha Principal”, e a partir dela ainda foram construídos dois itinerários secundários, chamados na linguagem técnica de “ramais”. O primeiro ramal, chamado “ramal dos Afflictos” dividia-se na Capunga para alcançar a Estrada dos Aflitos também a partir de 1871, e atender Tamarineira, Mangabeira, Casa Amarela e Monteiro a partir de 1872; o segundo ramal dividia-se no Entrocamento, para integrar os territórios do lado direito do Rio Capibaribe, na margem oposta à linha principal, a partir de 1884, chegando aos povoados do caminho até a Várzea, e também à Caxangá (PINTO, 1949, p. 165).

A ferrovia da Companhia de Trilhos Urbanos de Olinda e Beberibe, tomava a direção norte, a partir da Rua da Aurora, outro aterro da Boa Vista, afastando-se dos alagados do Rio Beberibe, à noroeste, pela estrada de João de Barros até atingir a localidade da Encruzilhada, era ali que se dividia o ramal para o arruado do Beberibe, a partir de 1872²³, e o tronco principal se reaproximava do litoral, à nordeste, pela Estrada de Belém, para atender a localidade de Campo Grande. Após a divisa entre as municipalidades, chegava ao Varadouro, à primeira

²² Cf. ROSA DA SILVA, 2018, p. 16: “No depoimento de Narciso, bem como no de Joaquim, vê-se a presença de um representante da Igreja Católica, preocupada com a salvação das almas dos gentios africanos, afinal, ainda que em condições de ilegais, era preciso cuidar dessas almas, antes que elas se perdessem na vastidão do território, quem sabe aquilombando-se nos sertões, ou perdendo-se nos muquifos dos centros urbanos, tais como da cidade do Recife, que se constituíam uma dor de cabeça para os capitães do mato, chefes de quarteirões e demais autoridades”

²³ Relatório do presidente da província, de 01/03/1872: “Concluído o ramal de Beberibe em 30 de setembro, e o prolongamento até o Pátio do Carmo em 2 de dezembro de 1871. Concluiu prolongamento dos trilhos da estação da rua da Aurora até o cais norte da ponte Princesa Isabel, tendo a companhia combinado com a Pernambuco Street Railway acerca do cruzamento recíproco das duas linhas. Mede a linha, da Aurora ao Carmo, 8,82 Km, e oramal do Beberibe, da encruzilhada ao povoado de Beberibe, 4,45 km.

estação de Olinda. Sua situação de atraso foi exposta em detalhes no relatório do presidente da província de 1871, diz ele:

A empresa, nacional como é, devia mostrar-se mais dócil também em atender as reclamações do fiscal da província. Entretanto é certo que vai melhorando quanto pode as suas obras, à algumas das quais faltam a precisa solidez e perfeição. Vários sinistros se tem dado. Foi aprovada a planta para o ramal Beberibe. A linha principal tem extensão de 8 km. O trem rodante consta de 3 locomotivas, 12 vagões de primeira classe, 4 de segunda, 6 de terceira e 14 carros de carga e lastro. A renda até 31 de dezembro subiu à 56:389\$640. Esta empresa veio erguer Olinda da decadência em que jazia. Nas suas ruas, há pouco desertas, há movimento e vida. Na estação calmosa, especialmente, não pequena parte dos habitantes desta capital vai procurar refrigério nos banhos de mar e no ar livre das elevações sobre que assenta a cidade (p. 31).

O empreendimento dos trilhos urbanos pretendia lucrar com o melhoramento da integração entre essas zonas prósperas e o centro urbano, permanecendo sempre nas planícies fluviais. É possível que tenha promovido uma redistribuição espacial favorável à concentração de certas funções (prédios oficiais, serviços, comércio e divertimentos) na zona historicamente comercial que era o espaço do porto marítimo e da concentração do comércio varejista. Nos subúrbios, a presença das estações estimularam adensamentos populacionais, ospovoados cresceram e firmaram o tal aspecto ganglionar, ou tentacular, do desenvolvimento urbano do Recife. A visibilidade dessa distribuição espacial está presente na análise de Josué de Castro (1992) quando se remetera à cidade em 1957: “a cidade feita de manchas locais diferentes, [em que] não há por onde se possa apanhar na fisionomia das casas o tom predominante da alma da cidade” (1992, p. 255).

A circulação de pessoas atraiu um tipo de comércio que floresceu nas áreas do entorno das estações dos trilhos urbanos, especialmente o comércio ambulante. Em suas crônicas Mário Sette (1958, 1978) destacou os gêneros alimentícios que lembrara serem vendidos era a típica comida comercializada por ganhadores, pescadores, doceiras, cozinheiras e, possivelmente, de pequenos proprietários agrícolas.

A evolução das programações horárias está explícita nas tabelas publicadas pelas companhias nos jornais da cidade. É notável a adesão à alternativa de transporte coletivo em Recife e Olinda, o que sugere que as aberturas de novas vias de comunicação atenderam e estimularam interesses múltiplos da população.

Em 1872, a programação das viagens do centro aos arredores em “dias de trabalho” dá um salto em seu intervalo após as 17h30, o trem seguinte era previsto para sair às 20h30, e outro somente às 22h00. Essa programação apresenta dois serviços após o horário típico do

movimento pendular entre trabalho e residência, indicando a existência de uma demanda o deslocamento no interesse do divertimento em festas públicas, *soirées*, espetáculos e, talvez, trabalho noturno. Os efeitos desse deslocamento para a formação de uma nova concepção de espaço e tempo na ocupação e uso do solo poderiam ser alvo de estudo específico.

Tabela 1 - Horários de Partidas por tipo de dia da Companhia de Trilhos Urbanos do Recife a Caxangá

Tipo de dia/ Ano	Dias de Trabalho		Dias de Domingo e de Santos	
	Centro aos arrabaldes	Arrabaldes aocentro	Centro aos arrabaldes	Arrabaldes aocentro
1872	05h50; 06h45; 07h45; 08h50; 12h00 (carga); 13h30; 15h08; 16h15 (expresso); 16h30; 17h30; 20h30; 22h00.	05h35; 06h30; 07h50; 08h15 (expresso); 08h55; 10h50; 14h00 (carga); 14h45; 16h15; 17h20; 18h35; 19h15; 20h35; 21h45; 22h50.	05h30; 07h00; 08h30; 09h45; 13h00; 14h00; 15h00; 16h00; 16h30 (expresso); 17h00; 18h00; 19h00; 20h00; 21h00; 22h00;	05h33; 07h03; 08h33; 09h48; 10h10; 13h15; 14h45; 16h05; 17h05; 18h05; 18h08 (expresso); 18h45; 20h45; 21h05; 22h05.

Fontes: JORNAL DO RECIFE (Ed. 295 de 1871, p. 04); A EPOCHA (nº59 de 29 de março de 1890, p. 01).

Em que pese ser ferrovia o objeto de um desejo plasmado por décadas pelas classes mais abastadas e pelos letrados, as viagens do centro aos subúrbios eram requisitadas para a migração coletiva nas temporadas de veraneio, para as festas de dias santos e para divertir-se em banhos de rio indiscretos. Lugares como Apipucos, Poço da Panela e Monteiro foram famosos como pouso de agrado, um resquício de zona rural, onde o clima tropical era amenizado em banhos na água fresca de seu açude e do manancial do Capibaribe às sombras das copas das árvores.

Mas a penetração das maxambombas naqueles lugares corresponde à fugacidade da moda, que ano a ano cotava os interesses na frequência dos diferentes arrabaldes. “Perguntas-me qual das festas/ Havidas ultimamente/ Foi a mais proeminente/ Se a do Poço

galhofeiro/ De Apipucos, ou Monteiro?” escreveu um cronista em 1868²⁴. Por exemplo, quando as maxambombas chegaram a Olinda, o interesse pelos banhos nas praias se sobrepõe ao interesse pelos banhos de rio. Como novidade, estimulam o veraneio, as festas em finais de semana e os banhos medicinais²⁵.

Esse modo de divertimento é determinante para a idealização romantizada de gerações futuras. As narrativas posteriores representaram os arrabaldes como cenário de uma cidade pitoresca daquelas casas de veraneio, onde se conservava fragmentos das vidas ditosas do mundo rural dos antepassados, em harmonia com as novas tendências de comportamento, que deixaram para trás aquilo que entendia como excesso de recato de sua herança católica²⁶.

²⁴ Jornal do Recife, edição 069, pág.3, de 23 de março de 1868.

²⁵ A cada modificação na moda, há indícios de que corresponde a uma reestruturação do uso dos terrenos, mediante ação da especulação no comércio imobiliário, e possivelmente a o deslocamento de moradores tradicionais, como as colônias de pescadores. Todavia, não sendo objetivo dessa pesquisa, não é possível nos aprofundarmos neste argumento.

²⁶ Em nossa pesquisa encontramos uma miríade de referências aos prazeres das festas do arrabalde do Poço da Panela, especialmente aquelas que fizeram elogio aos eventos e as que fizeram reprimenda aos assédios dos homens às moças, aos namoros proibidos, as farturas de bebidas alcoólicas, as arruaças. As reprimendas são pelo menos tão antigas quanto as colunas do Padre Lopes Gama no seu periódico O Carapuceiro, publicadas entre 1832 e 1847, e pouco a pouco foram apresentando um traço novo, que é aquela certa conformação com o moralmente reprovável. Sob a fórmula geral de que o presente está corrompido aos olhos do passado, as palavras do Carapuceiro mantinham as prescrições para o controle moral na cidade. Com a instalação da maxambomba, o Poço da Panela teria passado a receber uma enxurrada de pessoas que vinham das outras localidades, principalmente dos bairros centrais, por quase todas as décadas de funcionamento dos trilhos urbanos a companhia permaneceu anunciando a alocação de trens sobressalentes para atender à demanda de passageiros àquele (e aos outros) arrabaldes. A despeito disso, ou por causa disso, teriam sido frequentes as reclamações dos moradores e antigos frequentadores de que as festas estariam se degenerando. “O Poço da Panela. Um espectro do que foi. Um decaído. Arrabalde, saudade, museu. Nem o novenário da Nossa Senhora da Saúde, outrora um esplendor e hoje um aguado arremedo, consegue injetar-lhe animação, brilho, fama”(SETTE, 1958, p. 245). Mario Sette, identifica uma combinação de decadência do arrabalde em seu tempo presente e uma imagem gloriosa no passado. Há outras passagens em suas crônicas em que ele destaca as flutuações da moda que levaram arrabaldes por períodos de valorização e decadência. Essas impressões influenciavam nas escolhas dos lugares para se comprar ou alugar casas para passar a temporada do verão, e por consequência levava a flutuações nos preços praticados que poderiam afastar os menos abastados e atrair círculos seletivos de famílias recifenses a locais específicos.

4 CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA SOBRE AS MAXAMBOMBAS DO RECIFE NA OBRA DE MÁRIO SETTE

A imagem da felicidade está indissoluvelmente ligada à da salvação. O mesmo ocorre com a imagem do passado, que a história transforma em coisa sua. (...) O passado traz consigo um índice misterioso, que o impele à redenção.

(Walter Benjamin)

Ao pesquisador que se dedica a historicidade do transporte urbano, para iluminar questões sobre o quadro novecentista recifense, é inevitável o encontro com a obra do cronista Mário Sette. Há crônicas suas especificamente dedicadas ao tema das relações da sociedade recifense com os novos transportes urbanos produzidos no contexto da economia industrial, conferindo lugar especial às transformações relacionadas com o uso das maxambombas²⁷.

Entendemos que é possível delinear três fases na carreira do escritor, caracterizadas por transições de gênero das obras escritas ao longo de sua carreira. Nas décadas de 1910 e 1920, Sette se dedicou à produção de uma literatura caracterizada como romance regionalista, tendo sido um dos pioneiros no manejo dos recursos estéticos do movimento. Esses primeiros romances têm estilo influenciado por uma tradição de escrita anterior, o realismo urbano, ou romance regional-urbano, gênero consolidado no Brasil por Carneiro Vilela ainda em 1886 (ano em que Sette nasceu), nas páginas de “A emparedada da Rua Nova”. É próprio da literatura dessa geração que as questões estéticas fossem organizadas dentro de um paradigma científico, com um olhar que se poderia definir como antropológico, capaz de produzir um panorama de imagens literárias sensíveis, de toque naturalista, mas portadoras de um olhar arguto aos segredos do funcionamento da sociedade urbana (VIEIRA, 2013; FERREIRA, 2010).

Na década de 1930 deslocou sua reflexão sobre a transfiguração do Recife para tipologia textual mais próxima do discurso científico da historiografia: “venho trocando a literatura de pura ficção pela reconstituição histórica de paisagens, costumes, episódios, figuras humanas do meu Recife de outrora” (SETTE, 1980, p. 163). É dessa fase a obra

²⁷ Sette nasceu no Recife, em 1886, em uma família de classe média chefiada por seu pai, um prestigiado professor de ginásio. Alcançou a glória pessoal de ocupar assento na Academia Pernambucana de Letras em 1922. Foi um escritor autodidata, dedicado à contribuição para a escrita da história sócio-cultural do Recife e Pernambuco, seja como romancista histórico, ou como cronista-historiador de estilo romântico. Mas seu sustento veio do trabalho de chefe de repartição na alfândega e nos Correios. Não chegou a obter o grau bacharel, mas teve breve atuação como professor de história, graças a fama alcançada como pesquisador e bom narrador da história local. Embora pouco conhecido do público geral no tempo presente, escreveu livros escolares e ao público de sua geração, e teve amplo reconhecimento do valor intelectual de sua obra. (SETTE, 1980; ALMEIDA 2000).

“Maxambombas e Maracatus”, antologia de crônicas que iremos explorar neste capítulo.

Na década seguinte, o escritor se aprofunda na prioridade de exibir informações mais objetivas sobre as companhias de trilhos urbanos e o serviço prestado, reduzindo as influências da estrutura textual do romance, e recorrendo a transcrições de trechos e mesmo documentos completos, retirados de registros oficiais encontrados nos arquivos da cidade. Desta última fase é emblemática a sua obra considerada a mais madura: “Arruar: história pitoresca do Recife antigo”.

É possível inferir algo sobre o contexto intelectual recifense, se pudéssemos nos aprofundar sobre as motivações para esse deslocamento de sua produção intelectual, que se modificou em busca do reequilíbrio entre o saber-fazer ficcional e historiográfico, com o primeiro a serviço do segundo. Tal movimento não foi feito ao acaso, conforme ensina Costa Lima (2006), “diferentes modalidades discursivas mantêm circuitos dialógicos diferenciados com a realidade” (p. 385). Em que pese tal escolha, consideramos que a totalidade de sua obra denota uma atitude didática que tem por objetivo injetar uma estética vívida da linguagem do romance no texto histórico científico.

Embora Sette reivindique o lugar de sua produção no campo da disciplina histórica, seguiremos a análise de Almeida (2000), na qual a autora elabora uma “crítica sobre a coerência” entre a escrita de Sette, suas temáticas e o seu “contexto histórico”, concluindo pela ambivalência quanto o estatuto dessa produção: ao autor cabem as classificações de tanto de romancista como de historiador, com uso simultâneo (e problemático) do *modus operandi* dos dois campos.

Não nos debruçaremos sobre a clássica polêmica metahistórica aberta por Hayden White acerca do negligenciamento das reflexões sobre a ficção na escrita da história. Nos servimos da análise dessa discussão feita por Paul Ricoeur (2012): a similitude entre história e literatura se evidencia pelo uso compartilhado da linguagem escrita, pela forma de narrativa em que se desenvolve uma trama povoada de fatos, contextualizações e inferências. Há enquadramentos e neles os elementos textuais são encenados sequencialmente pelos seus narradores, que, portanto, mediatizam a relação entre os mundos do texto e o do leitor. Isto é, ambas podem ser definidas como gêneros literários, mas se diferenciam pela elaboração sobre as noções de verdadeiro e falso, e de real e fictício.

Essa diferença entre as duas modalidades de escrita derivaria, afirma Ricoeur, da preocupação do historiador em apresentar uma narrativa que possua verossimilhança com relação ao passado, pois seu processo criativo deriva de uma operação historiográfica, conforme descrita por Michel De Certeau (1982), na qual adiciona importantes camadas de

análise fenomenológica à fase documental.

Assim, embora não tenha compromisso com as mesmas marcas de veracidade do texto histórico, o texto ficcional precisa ser ele também convincente e articulado. Ambos podem estabelecer a coerência e a impressão de verdade.

Em face da impossibilidade de repetir a experiência do vivido, os historiadores elaboram versões. O tempo narrado pelo historiador não é o passado, e sim um tempo histórico; a atividade do historiador seria a de produzir a reconfiguração de um tempo para, então, extrair um significado passível de aceitação. Em sua discursividade, busca o que está próximo do provável ou do plausível (RICOEUR, 2012, p.103).

Não se pode manter uma de postura acreditar ser possível chegar a uma verdade incontestável, apenas por meio de artifícios hermenêuticos com as fontes documentadas pelo historiador. Ao afirmar que o debate sobre a suposta oposição entre história e ficção Luiz Costa Lima (2006) mostrou “a necessidade de separar-se o relato factual do imaginativo (...), o que implica simplesmente reativar a distinção feita pelos antigos romanos entre *res ficta* e *res facta*” (p. 382). No caso da crônica a literatura assume especificidade tal, que nem mesmo a identificação da equivalência entre ficção e literatura é aceitável, pois se trata de um gênero textual capaz de assumir diferentes modalidades. Para Lima:

A crônica, esse comentário geralmente leve e lírico do cotidiano, tão presente no Brasil, tampouco pertence ao campo do ficcional. Ao contrário, a atenção a certas crônicas de Machado mostraria que sua montagem de documentos e reflexões as separa tanto da ficção quanto da análise historiográfica. Um conjunto de máximas, como as de La Rochefoucauld ou La Bruyere, muito menos. E como se chamariam ficcionais os relatos de viagens que tenham servido de subsídio para pesquisas específicas (...). Os discursos têm cada um seu princípio de orientação e, a partir daí, uma maneira própria de lidar com a linguagem. Os gêneros literários não estritamente ficcionais mais bem aparecem como modalidades oscilantes (2006, p. 382).

A crônica pode ser expressa em formas que oscilam entre aquilo que definimos usualmente como de história, literatura e ficção. É fundamental considerar a especificidade da crônica literária, e o que a torna capaz de criar a realidade, designar e qualificá-la, em diálogo com a sua própria realidade. A alquimia entre esses elementos seria específica para cada discurso, portanto, com maior ou menor grau de enxertia ficcional, a crônica é gênero não ficcional da literatura. Para análise que se segue sobre a presença das maxambombas nessas crônicas entendemos que há relação transdisciplinar e interdiscursiva, e, portanto, está pautada por uma lógica de hierarquização metodológica, em que a história se debruçará sobre

a literatura para torná-la sua fonte (RICOEUR, 2012).

4.1 Maxambombas e maracatus

Na sua antologia de crônicas publicada em 1935, *Maxambombas e Maracatus* (1948), Sette representa o Recife em processo histórico no qual a sociedade vai aos poucos abandonando formas antigas de transporte, como as cadeiras de arruar, os palanquins e as jangadas, para utilizar as novas tecnologias, como a propulsão a vapor, o uso do aço, do gás e da eletricidade. Na paisagem não há apenas as maxambombas, ela conta com a presença do palanquim, da diligência, do bonde de luar, o trem e o barco a vapor. Um cenário instigante, em que sujeitos comparecem em divertimentos públicos, festas particulares em bairros distantes entre si, contando com um novo aparato de mobilidade. Segundo o autor,

Tudo começou quando Fernando Pio e eu começamos, em semanas alternadas, a publicar no *Jornal Pequeno* uma série de crônicas significativamente intituladas “Pernambuco das anquinhas e das maxambombas. De minha parte, produto de deliciosa leitura nas coleções de jornais, cedidas por empréstimo pelo Gabinete Português de Leitura, durante os anos de 1930 e 31. Depois, em Maceió, estimulado pela saudade e valendo-me de apontamentos e da minha própria memória, voltei a escrever e agora em crônicas leves e evocativas do Recife que conheci em menino e em rapaz. Assim nasceu o *Maxambombas e Maracatus* que conseguiu marcar um êxito literário semelhante ao *Senhora de Engenho* (SETTE, 1980, p. 163)

Contando com as suas antigas anotações e as lembranças dos materiais consultados quatro anos antes, ele forma um quadro rico em imagens evocativas, um numeroso conjunto de traços históricos casuísticos. A paisagem é o esforço mnemônico de Sette, pois, como cronista, o testemunho é base de sua narrativa. Ela é verdadeira porque foi estudada pelo adulto, vista pelo menino nascido em 1896, e também porque foi “ouvida de parentes e amigos mais velhos” (SETTE, 1980). Sette nasceu no Recife, em 1886, tinha, portanto, trinta anos quando as maxambombas começaram a entrar em declínio.

Ele explica que a presença dos diferentes meios de se transportar na cidade foram a razão para o crescimento do fluxo de gente nos lugares em que se organizavam os eventos de diversão, bem como ao redor das estações de maxambombas, com trabalhadoras e trabalhadores a apinharem-se em busca de oportunidades de comércio com os passageiros.

Aborda a ocorrência de mudanças no comportamento dos passageiros, a exemplo dos passeios por lojas do comércio de Santo Antônio e da Boa Vista. E também do declínio dos hábitos de compra de tecidos em bodegas, realizadas pelos chefes de família. Argumentam os

textos que, antes, esses estabelecimentos se incumbiam de transportar os côvados de tecidos às costureiras de confiança dos seus fregueses, donde seriam entregues em domicílio, todavia, as lojas teriam aos poucos se modificado para atrair clientes para o centro do Recife, em quantidades cada vez maiores, ao passo que se estabelecem comunicações com novos arrabaldes. A abertura de novas lojas e as chamadas boutiques, preparadas para receberem mulheres em seus estabelecimentos, teriam sido sintomas de uma mudança naquele hábito. Ainda que as regras de etiqueta determinassem que fosse de bom tom as mulheres permanecerem acompanhadas do marido, ou de um/uma parente, para evitar a censura moral, as mulheres das classes média e alta, na condição de consumidoras de mercadorias, teriam passado a estabelecer relações mais diretas no espaço público urbano. São testemunhos que apresentam elementos de uma mudança para nova dinâmica no consumo de mercadorias, ligada ao aparato de transporte.

Sette sustenta ainda sua leitura acerca da formação de novas relações subjetivas com organização do tempo cotidiano. Seus argumentos são conclusões da análise sobre os horários de início e fim de eventos anunciados nos jornais, diversões entre o final do expediente e o recolhimento à residência, em que se destaca o movimento de pessoas em dias do meio da semana, como terças e quintas, e no sábado a noite²⁸. No verão, o hábito de passar temporadas “no mato” teriam se tornado mais frequentes e intensas, época em que ocorriam perceptíveis reduções da parcela de habitantes da classe média e alta no núcleo urbano portuário. As companhias de trilhos urbanos costumavam anunciar o uso de “trens especiais” para aumentar a capacidade de deslocamento entre arrabaldes e centro urbano nesses meses.

As maxambombas teriam permitido acesso a uma nova forma de organização do tempo, em compatibilidade com a programação do transporte, capazes de possibilitarem, ou induzirem, cronometrização do dia, baseada na noção de ganho de tempo. Não obstante, as adjetivações dadas por Sette às maxambombas soam opostas à tal noção. Diz ele:

Como eram calmas e gostosas as viagens de outrora (...). Em cada um dos ramais havia denominação assim, cheias de poesia, cheias de ingenuidades, cheias de encanto (...). Viagem sossegada, lenta, monótona. Que diferença das campainhas dos elétricos, das arrancadas dos freios automáticos, das algazaras dos reboques, dos sustos com os estouros dos motores! (...) Maxambombazinha camarada! Até no passar devagarinho defronte da casa em que desejávamos saltar ou ver alguém querido... Quantas vezes gostamos daquela vagarosidade (...). A locomotiva em marcha parecia dizer numa

²⁸ Cabe destacar que na pesquisa encontramos muitos anúncios de jornais para festas com bilhetes a venda incluindo, como cortesia, os bilhetes de ida e volta na Maxambomba, para o deslocamento entre o espetáculo e o domicílio.

onomatopeia inventada pelo povo: ‘vou com pressa / vou com pressa / estou chegando / estou chegando’. Mas era só de boca. Nem ela se apressava, nem chegava antes do horário (1948, p. 226-228).

A narrativa é de uma experiência pessoal com as Maxambombas. Encontramos qualificações surpreendentes, quando se tem em mente a presença de um trem a vapor nas ruas de uma periférica capital de província novecentista. No texto de Maxambombas e Maracatus (1948), são lembranças evocadas no diálogo entre o narrador e um personagem fictício, que se trata de um homem velho, mas ainda “teso” e “lúcido” (p. 216). O diálogo ocorre em 1914, durante a festa de inauguração dos bondes elétricos para Olinda. Naquele momento, relata Sette, o sentimento geral em relação às maxambombas teria sido o de que os seus trens eram “imprestáveis e obsoletos” (p. 217), referenciando um significado da substituição tecnológica que ocorria naquele momento.

Mas o personagem conta ter testemunhado o início da história da maxambomba de Olinda, daquela inauguração, em 1870, o que ele lembra é a presença do mesmo tom triunfante, e a empolgação com o progresso. O velho informa aquele contraste entre o ritmo sossegado da vida urbana do Recife no tempo da maxambomba e o conturbado ritmo contemporâneo daquele ano de 1914.

A evocação é o recurso imagético que perfaz o caminho de entrada do texto para o passado, que virtualmente transporta o leitor para a repetição do cerimonial e do transe popular. O conforto, a calma, e a ausência da pressa são elementos textuais operados para produzir o efeito de diferenciação entre os modos de vida do presente (moderno) e o passado (antigo).

Se por um lado, é certo que se trata de uma técnica industrial de transporte massivo, voltada para o incremento da velocidade produtiva e do acúmulo de mercadorias. Poder-se-ia objetar esse raciocínio de muitas maneiras, em primeiro lugar pela própria natureza da crônica e do estilo literário do autor, em segundo lugar porque a experiência do corpo, com a velocidade, guarda um índice de relatividade referente à percepção, e esta se modifica de acordo com parâmetros técnicos, subjetivos e de sensibilidade de cada época.

Assim, faz-se necessário o exercício de recorrer às fontes, com as quais daremos dois exemplos. O primeiro se refere à experiência do corpo dentro do modal. Em 1868, uma crônica publicada no Diário de Pernambuco traz o seguinte relato: “a maxambomba – gaiola – serve para indigestões, como sendeiro em galões nos atormenta a barriga, e o nosso pobre estômago fica em breve limpo e vão, até mesmo o coração parece que se desliga” (ed. 055, p. 8). O sujeito que a escreve fala de seu desconforto e as sensações físicas a que a viagem impele. O

Segundo se refere à experiência fora do transporte, se trata de uma reação do chefe de polícia, em 1890, que, frente aos casos constantes de atropelamentos, determina às companhias que moderem a velocidade de tráfego dos trens: “D’ora em diante as referidas companhias devem ordenar que as máquinas sejam puxadas a cabresto curto. Só assim a vida dos cidadãos será devidamente garantida” (A LANCETA, ed. 023, p. 04).

Diante dos argumentos de Sette, é razoável inferir que o autor opera com uma narrativa romantizada sobre a Maxambomba. Não podemos descartar a nuance de um objeto que as fontes da pesquisa divergem entre si. Com essas informações não desejo simplificar a questão, nem a busca do elemento falseador do real.

Permanecer em tal nível de ficcionalidade nos tiraria a oportunidade de acesso ao imaginário do sujeito histórico que escreve, e de explorar o seu valor de problema. Conforme já destacamos, a crônica literária é vista por ele como um gênero possível para contribuição à História oficial e cívica. Como recurso, permite o uso das referências mnemônicas, suportadas, como informação, por uma cultura histórica desencavilhada em livros, jornais antigos e documentos oficiais governamentais. De posse de fontes históricas e arrimado no manejo estético da palavra, esperava atingir a combinação necessária para a atração de amplo público leitor ao conhecimento do passado em forma de tradição (SETTE, 1958, 1978; ALMEIDA, 2000).

O estilo de escrita de Sette é definido por ele próprio como pitoresco, isto é, um estilo atravessado pelo ideal estético da interlinguagem com a pintura, inspirado pela capacidade de narrar como quem pinta uma tela. Magdalena Almeida (2000) cunhou para o escritor o epíteto “o retratista da palavra”. Em suas crônicas, Sette explorou a descrição densa, conferindo ao passado leveza e ingenuidade, além de uma colateral estética nostálgica, como na seguinte passagem:

Quem avalia o antigo bairro do Recife torturado de ruas estreitas e becos incríveis de tortuosidade; o Largo do Corpo Santo, o Beco das Sete Casas, a Rua da Cadeia, o Arco do Bom Jesus, a Doca do Arsenal, o Cais da Companhia Pernambucana... Tudo isto se sumiu na paisagem da cidade. Ninguém o reconstitui mais sem tê-lo conhecido. E mesmo entre os que conheceram, quantos de memória pouco nítida! Não há saudosismo em recordá-lo. Nem desejo de que a vida houvesse parado. Há, porém, uma modalidade de amor a tudo o que desapareceu, e que se não foi nosso contemporâneo, terá sido de nossos bisavós... (SETTE, 1978, p. 14).

Buscando inspirar-se nesse afeto, a sua obra expôs o desejo de tecer uma lembrança da vida familiar e das experiências subjetivas fundidas à história da própria cidade. Os contornos

do fatalismo, dado à narrativa do declínio dos marcos de memórias coletivas da antiga cidade, em certa medida corresponde ao sentimento de urgência em conservá-las. Conforme destacam Almeida (2000), Rezende (2016), e Arrais (2004), o ciclo de reformas urbanas ocorridas nas primeiras décadas do século XX, em que a cidade se modificou de maneira mais brusca, é o cenário da formulação discursos históricos e literários que buscaram, em comum, reter através de seus esforços textuais algo do que se perdeu nas sociabilidades e na paisagem da cidade do passado. Para Arrais,

Nos anos 1930 e 1940, os intelectuais locais reagiram contra a intervenção urbanística que modificou grandes porções da forma espacial da cidade. O remodelamento que se dirigiu para o centro da cidade foi recebido por eles como perdas irreparáveis, contra as quais eles tenderam a orientar sua ação e sobretudo mobilizar sua escrita (2004, p. 27)

Convivendo com a cidade que permanecia tendo a fisionomia modificada avassaladoramente pelo progresso econômico, o avanço do esquecimento é encarado com fatalismo, de maneira banal ou estoica: a construção textual do afeto nostálgico salta pelos seus dedos, e as palavras estão carregadas de uma dolorosa aceitação do destino amargo de ver a ligação com coisa amada ser desfeita no espaço, e ir desaparecendo no tempo, lentamente, como as fibras de uma corda retesada, rompendo-se uma a uma, para enfim separar-se completamente. Um trecho de uma crônica de Fernando Pio (1969), o companheiro de escrita de Sette no *Jornal Pequeno*, exemplifica a forma como conjugaram a crítica à demolição da cidade e os argumentos fatalistas. Segundo Pio,

O Recife velho tem muito de que fazer saudades... E esta saudade, exatamente, foi que me levou a deixar numa série de crônicas, ora enfeixadas em livro, tudo quanto a memória, mesmo sem querer, está quase esquecendo (...). Senti desejos de percorrer a cidade em ruínas, a cidade desaparecida, a cidade velha de que somente a força de nossa lembrança poderá operar o milagre da ressurreição, reconstituindo trechos, recompondo tipos, sem o auxílio dos olhos da cara que, no caso, se confessarão vencidos pela imaginação (PIO, 1969, p. 13-14).

Vale ressaltar que Sette costumava advertir o leitor de que suas crônicas não eram feitas para convencer a se desejar que o progresso fosse parado, e nisso ele está em conformidade com seus pares. A atitude subjacente ao texto de Sette é a expressão idiossincrática do projeto estético-político que compartilhava com outros autores de sua geração. Sensível aos desaparecimentos dos marcos mnemônicos de sua juventude, Sette se posicionou intelectualmente ao lado do projeto modernista regionalista. Segundo Arrais,

Mário Sette, um recatado funcionário público, avesso a polêmicas e sem aspirações a chefe de escola, embora reivindicasse o lugar de pioneiro do regionalismo nordestino com um romance publicado em 1921, *Senhora de engenho*. De maneiras distintas, Gilberto Freyre e Mário Sette estiveram à frente desse empreendimento que ganhou a intelectualidade local, empregando sua escrita na busca de uma espécie de matéria original da cidade, para com ela produzirem um passado e fundarem uma tradição (2004, p. 28).

Algumas especificidades significativas do uso da História encampado pelos modernistas regionalistas podem ser encontradas em Rezende (2016): a morte da tradição funciona como uma ameaça à autonomia, e leva a crer que “os que não percebem a gravidade da situação tramam contra a própria história, desconhecem o valor do passado, impedem a autonomia” (p. 220). As narrativas demonstravam preocupação com a terra e a gente não como seus temas, mas como personagens da trama (p. 216).

Caracterizou-se como uma história que se debruçava sobre o cotidiano, não elegendo heróis pessoais ou criando uma sucessão de fatos justapostos. No entanto, se não havia personalidades consagradas como exemplares, a própria sociedade patriarcal foi exaltada e idealizada, assim como a região Nordeste. As representações das manifestações populares conferiam beleza e um colorido singular à vida social, enquanto, é claro, não ousasse ameaçar a ordem política. E o popular aparece como um coadjuvante indispensável, no entanto sem autonomia (p. 221-222).

Os debates políticos e estéticos de sua geração expressaram a disputa por um projeto de definição do caráter nacional, em que a vanguarda pernambucana dividia-se entre modernistas futuristas e tradicionalistas/regionalistas.

Retornando, então, ao texto da crônica presente em *Maxambombas e Maracatus* (1948). Vimos como o velho compartilha as suas memórias sobre a festa da inauguração de 1870, e Sette, o narrador, comparou o tom triunfante, e a empolgação com o progresso. Assim, realizou a repetição de uma ritualização, a da introdução da novidade junto ao exorcismo do que está velho e desgastado. A população é representada em estado de euforia coletiva, mas aquela (re)encenação do (início) fim da operação das maxambombas teria sido um veículo de dissimulação das reais intenções políticas dos dantistas. A tese tem a intenção de demonstrar apredisposição do povo a permanecer com um flanco aberto à sedução pela promessa da novidade.

Uma crítica desse tipo, feita ao povo, já havia sido feita em outra crônica do mesmo livro. A narrativa sobre a inauguração do sistema de iluminação a gás tem o seguinte trecho:

“houve uma festa, um verdadeiro entusiasmo. O povo sempre menino...” (p. 25). A ingenuidade de um menino é, nessa metáfora, um abstrato traço coletivo do povo no Recife. Algo que muitos veem como oportunidade para sua exploração com fins políticos. Assim, essa crítica de Sette também sinaliza o posicionamento político do autor em relação às disputas que culminaram nas eleições de 1911 ao governo de Pernambuco, que ocasionou um momento político conturbado no estado, tendo ocorrido acusações de fraude e conflitos armados, que remetem a disputa geral, no quadro nacional, entre forças político-militar e salvacionista e a oligarquia tradicional (REZENDE, 1981).

As reações à publicação de *Maxambombas* e *Maracatus* resultaram em críticas positivas de intelectuais pernambucanos importantes da sua geração. Elas sinalizam a ode coletiva ao modo de vida das gerações que viveram “o Recife de antigamente”, a “idade de ouro” da cidade, que estaria agora perdido, ou em via de ser esquecido. Um modo que deveria ter sido herdado, mas está sendo suprimido, como pode ser observado nas citações que seguem:

Me parece o melhor livro de Mário Sette. Páginas cheias de cor e de emoção sobre o “1900 pernambucano”; sobre esse passado tão próximo de nós que ainda não morreu de todo e por isso mais triste que os outros passados já completamente mortos” (FREYRE, *apud.* BARROS & SETTE, 2010).

Quantos quadros cheios de colorido, de pitoresco, de vida, há nestas páginas sobre o velho Recife, a sua vida social, as suas tradições, as suas instituições, os seus velhos costumes evanescentes (VIANA, *apud.* BARROS & SETTE, 2010).

Poder-se-á alegar ter feito Mário Sette, nesse livro, mais obra de história que cronista. Terá então o escritor pernambucano criado um gênero seu – o da História fielmente reproduzida, mas com todo o seu pitoresco – coisa a que não o haviam feito os nossos mestres no assunto. (VAREJÃO, *apud.* BARROS & SETTE, 2010).

O que a evocação da ingenuidade popular comunica no texto de Sette é a crítica à incapacidade, do povo, de amar o seu próprio passado, e por se deixar enganar por promessas supérfluas. Nesse círculo vicioso estaria sendo violada a identidade cultural da região e o seu solo indispensável, que é a transmissão das formas do passado às gerações vindouras.

Assim, o tema da morte da tradição é reencenado desta maneira, na crônica histórica de Sette sobre as *maxambombas*. Isso representa um posicionamento político frente ao processo de decadência em curso. Mas é um posicionamento que escamoteia o papel dos discursos da elite intelectual e governamental, que ao longo de todo o século XIX elegeram o advento da modernização como projeto salvacionista da economia e do caráter da nação. Uma perspectiva

de modernização baseada em idealizações de processos ocorridos nas metrópoles coloniais e que, com efeito, resulta na adesão paulatina ao modo de vida industrial marcado pela evolução constante do meio técnico-científico, conforme foi destacado.

A obra de Sette é circunscrita por uma concepção de temporalidade frequentemente evocada como “Recife Antigo” ou “Recife Velho”. Este tempo histórico localiza-se no que se pode crer ser o meado das décadas que enfeixam a passagem do século XIX – podendo também chegar a fatos do início do século –, aos primeiros anos do XX (CARVALHO, 1997a; ALMEIDA, 2000). Neste tempo histórico do “Recife Antigo” a cidade é imaginada como uma espécie de mito: capital provincial e ao mesmo tempo cosmopolita e pitoresca, com um núcleo urbano envolvido por natureza pouco tocada, rios, matas e sítios onde grassam pomares e jardins; lugar em que se praticam rituais sociais legados por uma tradição rural e católica em seu encontro histórico, contudo harmônico, com tecnologias das sociedades industriais. Na ordem do discurso, essa temporalidade busca se legitimar, basicamente, por uma operação intelectual que elabora uma ruptura histórica na cidade, num brumoso processo que leva do antigo ao moderno.

A atitude melancólica frente ao passado, que flui de suas imagens literárias, poderiam apenas levar a perceber o quão vacilante poderia ser a postura de um conservador estando frente aos confrontos políticos de sua época? De fato, trata-se de expressão de um imaginário antipopular e preconceituoso.

Essas considerações sobre as condições de produção da historiografia das Maxambombas permitem concluir o fato de que longe de ser ingênuo, o romantismo está também comprometido com intenções de disputa ideológica com os seus contemporâneos. E o que nos motiva, ao propor esta reflexão não é, obviamente, a censura às escolhas do autor, mas sim a evidenciação de uma camada de sentidos pouco explorada em sua literatura, que subjaz a representação que rege a memória social dos trilhos urbanos. As relações entre sujeitos históricos, cultura, sociabilidades na cidade de fim de século XIX remetem ao real a partir de uma narrativa literária que se põe a tarefa resistência às transformações do urbanismo racionalista e desenvolvimentista, produzida no contexto da formulação intelectual das identidades nacionais e regionais no Brasil de início de século XX.

4.2 Arruar: história pitoresca do Recife Antigo

Com a publicação de “Arruar...”, a estrutura textual utilizada por Sette se modificou para executar o uso mais intenso de dados, extraídos de fontes históricas usuais e heterodoxas,

utilizados como evidências de suas teses. O método de pesquisa formulado pode ser encontrado na seguinte passagem:

Essa existência longínqua e apagada é bem verdade que se projeta somente numa quase realidade através das velhas crônicas, dos romances, dos relatos verbais de pessoas idosas, numa carta, mas, sobretudo nas páginas amareladas dos jornais da época. Estas, sim, são de um flagrante que lembram os instantâneos de hoje. Porém é preciso saber interpretá-la, às vezes. Um anúncio de uma loja trai uma cena, até uma conversa. Uma reclamação revela um costume. (SETTE, 1978, p.15).

Os “instantâneos de hoje” estão no horizonte criativo do autor. De romancista vai à cronista-historiador fotográfico, mas ainda lhe faltava os elementos à crítica do método, que a hermenêutica dos historiadores atuais encerram no conceito de representação, e sua atitude epistemológica frente à crítica das fontes históricas documentais²⁹. Assim, a escrita da história dos trilhos urbanos do Recife concebe a inclusão dessa tecnologia como elemento de destaque no conjunto das transformações operadas no ambiente, na arquitetura urbana, nas expressões da cultura e hábitos da vida cotidiana. Essas modificações darão o conteúdo ao que a geração de intelectuais das primeiras décadas do século XX identificará como o Recife Moderno, segundo Sette:

Na sensibíllissima transformação dos seus transportes urbanos, do uso da cadeirinha, da canoa, da rede e mesmo do ônibus a luar, ao tráfego permanente dos bondes de burros e dos pequenos trens, fácil é imaginar-se o vulto das modificações de vida e de hábitos que atingiram o Recife do meado do século XIX em diante. A cidade cresceu, os subúrbios desenvolveram-se, as comunicações amudaram-se, tudo recebeu um impulso vigoroso e continuado. O que era distante ‘mato’ virou acessível arrabalde. Por esses recantos rurais onde as residências fixas não se contavam por índices elevados ergueram-se casas avizinhas e apareceram moradores cujos nomes se tornaram depois tradicionais no local (...). As maxambombas, por sua vez, deram outro aspecto ao quotidiano do centro urbano. O comércio teve freguesia acrescida e habitual, da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se as fisionomias das lojas e das ruas. E das festas populares também. (...) O Recife civiliza-se... (1978, p. 119).

Para além das modificações imediatas relacionadas à natureza própria da

²⁹ Cf. CERTEAU (1982), p. 20: “A explicação do passado não deixa de marcar a distinção entre o aparelho explicativo, que está presente, e o material explicado, documentos relativos a curiosidades que concernem aos mortos. Uma racionalização das práticas e o prazer de contar as lendas de antigamente (“o encanto da história”, dizia Marbeau) – as técnicas que permitem gerir a complexidade do presente, e a terna curiosidade que cerca os mortos da “família” – se combinam no mesmo texto para dele fazer simultaneamente a “redução” científica e a metaforização narrativa das estratégias de poder próprias de uma atualidade.

disponibilidade de um transporte próprio da fase industrial, lê-se a interpretação que o apresenta como elemento indutor de um suposto processo civilizacional. Para narrar uma pequena gênese da civilização numa cidade, Sette propôs uma perspectiva metodológica que traduz como percepção sensível aos pequenos sinais da relação entre sociedade e tecnologia, ou sujeito histórico e tecnologia. Esses sinais simbolizariam mudanças discretas, cujo acúmulo, se corretamente organizadas na argumentação, poderiam oferecer conteúdo original ao conhecimento histórico.

Tais considerações mereceram a atenção de nossa pesquisa, precisamente porque formaram um discurso que nos parece insustentável porque correlaciona, sem apresentar nexos convincentes, uma série de dados extraídos em uma pesquisa histórica com uma conclusão que se encerra numa concepção que pode ser problematizada, por apoiar-se num significante tão nuançado quanto é o termo “civilizar-se”. O uso da expressão “sensibilíssima transformação” é, talvez, o recurso literário que remete o leitor à especificidade do conhecimento histórico que o texto oferece, tornando implícita a rejeição à explicação histórica comum às grandes narrativas, descritivas de processos seculares, da formação nacional ou da riqueza da nação, não uma história de dinastias, dos impérios e das guerras, mas sim uma história da cultura cotidiana.

O texto sobre a Maxambomba em Arruar (1978) está organizado pela sucessão de temas, em que se pode entrever a seguinte estrutura: a) construção do cenário; b) entrada em cena da Maxambomba do Recife; o personagem principal; c) controvérsias na cidade; d) indução da evolução dos arrabaldes; e) itinerário e personagens terciárias atravessadas por ele; f) entrada do antagonista (o bonde elétrico) e decadência; g) entrada em cena da Maxambomba de Olinda (a coprotagonista); h) itinerário, horários, especulações comerciais com os terrenos; transformações culturais advindas da integração entre as duas cidades; i) decadência; j) conclusões; e l) a dissolução do cenário como consequência da transição tecnológica para o transporte elétrico.

Uma linha teleológica de fatos é exposta, a história é lida pela chave da via de mão única, do litoral migra-se ao continente por uma questão de contingência histórica: a tração do comércio no porto marítimo provoca o inchaço dos bairros ao seu redor, e o “transbordamento” para o continente resulta na construção de sítios de veraneios, a indicação médica para temporadas nos recantos. Para Sette,

Pouco a pouco o ‘mato’ das vilegiaturas fora recuando (...) Terras de antigos engenhos ou meros povoados de outrora eram agora subúrbios afamados [...]. Erguiam-se em meio dos sítios de grandes árvores sobrados de azulejos

com muito luxo por dentro (...) E daí a necessidade de um meio de transporte frequente e barato (1978, p. 104-105).

Simbolicamente, opera-se com a ideia da ocupação no sentido do preenchido para o vazio. Com o cenário estabelecido, a entrada das Maxambombas ganha nexos causal: sua instalação teria sido condição para a dispersão do desenvolvimento urbano em direção às novas localidades que viriam a se tornar os bairros do Recife. O hábito do veraneio no arrabalde, registrado na passagem do século XVIII para o XIX, torna-se causa unívoca para o estabelecimento dos trilhos urbanos. Após colocá-la em cena como contingência histórica, são apresentadas informações sobre a companhia Brazilian Street Railway, a partir da citação das principais cláusulas do contrato estipulado pelo governo da província, são identificados pelos nomes os seus empreiteiros, e integralmente transcrito o documento com o qual os apresentaram ao governo e à sociedade as bases do negócio da Companhia a ser criada.

A partir de então, o texto retorna à forma de descrição pitoresca: em rápidas pinceladas o leitor é introduzido a um quadro de povoado de personagens apreensivos com a viabilidade do negócio e a lucratividade, o seu fracasso iminente, com o risco para trânsito de pessoas e animais na estrada, e com apreensão quanto a desapropriação de terrenos.

A construção da linha principiou entre a curiosidade e os comentários naturais e costumados. Enquanto uns nutriam aquelas esperanças da cláusula 11^a, outros, e não poucos, descreiam da conclusão das obras ou dos seus resultados. Temiam estes os desastres nas estradas, pois seriam mortos pelo trem ou se espantariam; insurgiam-se os que tinham terrenos a serem desapropriados ou pediam mundos e fundos por eles; levantavam-se críticas de toda espécie pela cidade inteira (SETTE, 1978, p. 107)

Se a característica da escrita pitoresca é a sua alusão à linguagem da pintura, isto significa que tem por objetivo presumido a ideia de que se pode reproduzir na escrita o ato de gravar sobre a tela uma coleção de formas. No parágrafo citado acima, está uma imagem das controvérsias que a implantação dos trilhos urbanos teria provocado na cidade, mas na sequência dela está a imagem tematizada pela inauguração dos trens, descrita como um sucesso, conforme suas fontes teriam relatado: houve festa, banda, autoridades, fogos e presença massiva da população. Entre si, essas formas estabelecem uma interação para conjurar uma única imagem, embora uma imagem não possa ser reduzida a um sentido unívoco. Mas ali, no meio daquele parágrafo, não está um tema de vida ou morte? É sintomática a atitude do romancista cuja escrita não se interessa por essa dicotomia primordial. Se a atitude do modernismo regionalista é a de não ser contrário ao moderno e sim aos seus excessos, isso significa que o problema das mortes por atropelamentos, e da perda do espaço calmo para circulação nas ruas

não é visto por Sette como “excesso” da modernização naquele instante em que escrevia.

Desde 1859, com a inauguração do trecho da ferrovia do São Francisco, que ligou o Recife ao sul do Litoral, e à Zona da Mata e Agreste da província, os habitantes do Recife já experimentavam e testemunhavam a presença da ferrovia no território. Portanto, os debates sobre a segurança da ferrovia não poderiam ser reduzidos à instância do medo, infundado ou mistificado. Há caso emblemático, narrado na edição 88 do Diário de Pernambuco, publicada em 17/04/1866 que, episodicamente, nos informa sobre a relação da população com a violência da máquina:

REVISTA DIÁRIA

Anteontem deu-se na estação das Cinco Pontas, um triste acontecimento que podia trazer as mais desagradáveis para esta cidade e talvez para o país.

Um dos trens especiais da estrada de ferro, que se dirigia a tarde para a estação dos Prazeres onde se festejava a Senhora dessa invocação, pisou gravemente uma infeliz mulher que atravessava o cruzamento da Cabanga precisamente no momento em que por ali passava o trem. Segundo todas as informações que colhemos, este acidente, do qual resultou a morte daquela infeliz, foi puramente casual e inevitável, por que havendo um muro de cada um dos lados do cruzamento só quando a vítima se achava sob as rodas dos wagões foi apercebida.

Tendo o trem seguido depois o seu destino e voltado com um considerável número de passageiros, foi embaraçado em sua passagem no lugar do acidente por grande número de pessoas, que vendo recuar o trem se precipitavam sobre ele invadindo os wagões; logo atrás vinha um outro trem, que reunindo-se ao primeiro caminharam ambos para a estação das Cinco Pontas. Ao chegar a esta estação continuaram os gritos e ameaças que durante o trajeto faziam-se aos empregados da estrada de ferro que ali se achavam; um conflito horrível se deu entre o povo, que gritava que se lhe entregasse o maquinista e o superintendente da estrada, resultando da luta que ali se deu vários ferimentos. Tendo-se fechado algumas portas da estação, foram estas arrombadas, e mais de um empregado da estrada escapou de ser vítima dos punhais e cacetes. O Sr. Superintendente, o chefe das locomotivas, o chefe do tráfego e outros empregados, vendo-se sem garantia e em uma luta com uma massa de mais de 400 homens, pela maior parte armados, tomaram o expediente de abandonar a estação e refugiarem-se em casa de um amigo.

Correram em socorro da estação e dos que nela se achavam algumas praças da guarda nacional que se aquartelam na fortaleza das Cinco Pontas. Dizem-nos que essa própria tropa foi vítima dos desordeiros. Achando-se na estação, o Sr. Engenheiro fiscal interino, correu este a pedir providências ao governo. Dirigiu-se igualmente a palácio o Sr. Dr. Buarque de Macedo, que solicitou da presidência todos os socorros, já os tendo pedido no arsenal de guerra e na guarda da Tesouraria. Pouco depois, compareceu o Dr. Delegado de Polícia com uma força numerosa, que foi reforçado mais tarde por outros contingentes mandados por S. Exc., que foi em pessoa ao lugar dos acontecimentos dar as providências que se faziam mister.

O Sr. Subdelegado Pacheco e os seus inspetores socorreram também a estação, e ali prestaram valiosa cooperação ao Sr. Dr. Delegado.

Em consequência dos boatos que corriam de que se havia deslocado trilhos na linha, e no estado de excitação em que se achavam ainda alguns desordeiros, o Sr. Dr. Buarque de acordo com o Sr. Engenheiro fiscal interino

não julgaram prudente que continuassem ontem a noite os trens especiais. Só esta manhã partiram os trens da estação Cinco Pontas, sendo dirigidos pelo Sr. Superintendente e pelo chefe das locomotivas, que foram acompanhados até a estação Prazeres pelo Sr. Engenheiro fiscal interino e pelo Sr. Dr. Buarque. Consta-nos que se fez o competente corpo de delito e que a polícia tem dado as necessárias providências para que se proceda a um completo inquérito sobre as ocorrências referidas. (ARQUIVO PÚBLICO JORDÃO EMERENCIANO, 1866c)

Do que se lê neste relato, depreende-se que não somente os habitantes do Recife conheciam os perigos do tráfego de trens para a integridade de seus corpos, dos seus animais, e de seus hábitos de trânsito pelo solo, como já haviam apresentado resistência e se amotinado em busca de culpados dentro da Companhia responsável pela ferrovia de São Francisco. A reação das forças de segurança governamentais foi de absoluta repressão, bem como o controle da narrativa sobre a responsabilidade pelo acidente foi atravessada nas páginas do jornal antes mesmo da acareação do Engenheiro Fiscal e da corporação policial. Pode ser percebido, nas entrelinhas, o temor diante da ameaça da sublevação social, dezoito anos após os eventos da Revolução Praieira. No mesmo dia, a Edição 88 do Jornal do Recife apresentava uma publicação solicitada por um sujeito autodenominado “O Justiceiro”, que denota apreensão com a imagem pública do aparato de segurança governamental:

PUBLICAÇÃO SOLICITADA

A noite de 15 do corrente, e a guarda nacional aquartelada.

Na noite de 15 do corrente, houve na estrada de ferro, um grande motim causado pela morte de uma mulher, que por acaso foi vítima de ser esmagada pelo wagon.

O Exm. Sr. Vice-Presidente, Comandante das armas, e seus ajudantes de ordens estiveram presentes, e foram os próprios a elogiar o 1º Batalhão de Infantaria da Guarda Nacional do Recife aquartelado na fortaleza das Cinco Pontas, pela prontidão, atividade e coragem, mantendo as ordens, e prontos a fazerem respeitar as autoridades e o sossego público.

Ao 1º Batalhão da Guarda Nacional do Recife, se deve o restabelecimento da ordem, recebendo do Exm. Sr. Vice-Presidente as ordens que tão sabiamente soube transmitir ao digno Major Comandante Claudino Benício Machado, para fazer respeitar os desvarios de uma porção de gente que só querem desordem. Admira como na noite de 15 do corrente, sendo um domingo, uma noite chuvosa, estivesse tão pronto este batalhão com perto de duzentos homens, achando-se também de guarnição a praça, os oficiais, música, enfim, parecia um batalhão de linha, bem disciplinado, não parecia um batalhão de guardas nacionais que é composto de artista, esta disciplina, esta ordem, é devida ao Sr. Major Comandante interino Claudino Benício Machado, que sempre se manteve em bons princípios, sustentando sempre a ordem, e obediente ao governo. Batalhão como este deve ser conservado com toda consideração, pois é um sustentáculo da ordem pública; a coragem, a vontade que se observava em todos os oficiais e praças faziam crer que o governo estava garantido.

O Exm. Sr. Vice-Presidente, e o Exm. Sr. Comandante das Armas estiveram presentes e dando ordens bem acertadas, e dignas de elogio sem a menor

exageração.

Não podemos deixar também de dar louvores ao Exm. Sr. Comandante Superior Domingos Affonso Nery Ferreira, pela escolha que fez dos oficiais e praças do 1º Batalhão de quem ele é o digno chefe.

16 de Abril de 1866. O Justiceiro. (ARQUIVO PÚBLICO JORDÃO EMERENCIANO, 1866d)

Em resumo, no ano de 1866, no qual a empreitada dos trilhos urbanos do Recife avançava suas linhas sobre as ruas dos bairros centrais e sobre as estradas dos sítios e povoados remotos, um episódio de revolta aparentemente espontânea, frente a um caso de morte por atropelamento de uma mulher no Cabanga, foi capaz de mobilizar o Palácio da Província e suas diversas forças de repressão, e de causar questionamentos quanto à própria capacidade de manutenção da ordem política na cidade. Já concluindo esta nossa digressão, vale a pena o reconhecimento da paisagem de mangue e mocambos da localidade do Cabanga como fotografada por Manuel Tondella em 1905:

Figura 1 - Vista parcial do bairro do Cabanga, vendo-se no primeiro plano trecho de um mangue, 1905. 13 x 18 cm, P&B.



Fonte: Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código “MT_000051”.

Como assegura Pesavento (2012), “na ficção literária a verdade dos textos não está em revelar a existência do real de personagens e fatos narrados, mas de possibilitar a leitura das

questões em jogo numa temporalidade dada” (p. 105). Isto vale para a ficção, mas vale também para a crônica. Portanto, a questão que se impõe à nossa leitura sobre a obra de Sette é como a história das maxambombas tornou-se um instrumento do desejo subjacente, que é o de expressar aquela “modalidade de amor a tudo o que desapareceu” para conduzir o leitor à beleza e à humanidade desse sentimento. A partir das formulações de Beatriz Sarlo (2007), inferimos que a elaboração literária de Sette está embotada pelo didatismo lógico, inerente ao projeto de construção ufânica da identidade regional:

A ideia de entender o passado a partir de sua lógica (uma utopia que moveu a história) emaranha-se com a certeza de que isso, em primeiro lugar, é absolutamente possível, o que ameniza a complexidade do que se deseja reconstituir; e, em segundo lugar, de que isso se alcança quando nos colocamos na perspectiva de um sujeito e reconhecemos que a subjetividade tem um lugar, apresentado com recursos que, em muitos casos, vêm daquilo que, desde meados do século XIX, a literatura experimentou como primeira pessoa do relato e discurso indireto livre: modos de subjetivação do narrado. (p.18)

Outro aspecto a se considerar é o do lugar da subjetividade como fator das escolhas estéticas, revelando a persistência da apropriação do romantismo novecentista na produção literária do século XX em Pernambuco. Ao considerar que o esforço criativo de Sette recai em ambos os aspectos mencionados por Sarlo, observamos esta parte do conhecimento histórico, o mais difundido sobre a experiência da cidade com os trilhos urbanos, como uma ficção engastada no quadro discursivo que vincula o regionalismo ao subjetivismo da classe média urbana intelectualizada.

Se a obra de Sette é um marco referencial para a memória compartilhada sobre a presença do transporte ferroviário na cidade, então essa memória é debitária de opções políticas que reificam a nostalgia e à melancolia, a partir de uma subjetividade proveniente de uma classe social decadente frente às transformações da Modernidade operadas no tecido urbano. Incluir a Maxambomba no conjunto mítico do Recife Antigo significa também a sua exclusão do enquadramento que privilegia a história das complexas relações de longa duração da constituição do Recife “moderno”.

Em sua especificidade oscilante, entre a objetividade etnográfica e estetização da história, o texto de Sette escamoteia o papel acessório, ou conjuntural, que a tecnologia ferroviária teve nos fenômenos que ele próprio identifica como o princípio do desaparecimento da paisagem bucólica dos antigos engenhos, do modo de vida arraigado nas tradições rurais, da época dos seus avós e bisavós, e que deixaram marcas no imaginário da geração de seus pais e nas lembranças de sua própria infância.

De suas crônicas se destaca, portanto, uma tentativa de romantizar o que seria uma concretização do projeto modernizador da cidade, levando o texto a margem oposta à qual se propunha navegar.

Não obstante, gostaríamos de afastar a ideia de que as constatações desenvolvidas até aqui objetivam anular o reconhecimento da humana vontade de resistência ao poder do urbanismo racionalista, de viés totalitário, pouco afeto à percepção das configurações sociais e do território naquele momento, e centrado nas possibilidades materiais oferecidas por uma elite econômica controladora de negócios do governo e de sua ação colonizadora sobre o território.

5 A MEMÓRIA DAS MAXAMBOMBAS NA AVENIDA

Aceleração da História. (...) A curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Momento de articulação onde a consciência da ruptura com o passado se confunde como sentimento de uma memória esfacelada, mas onde o esfacelamento desperta ainda memória suficiente para que se possa colocar o problema desua encarnação.
(Pierre Nora)

O homem morto ainda é, de certo modo, homem social. E, no caso de jazigo ou de monumento, o morto se torna expressão ou ostentação de poder, de prestígio, de riqueza dos sobreviventes, dos descendentes, dos parentes, dos filhos, da família.

(Gilberto Freyre)

Após desaparecidas as maxambombas da cidade, uma de suas instalações foi consagrada como lugar de memória, o seu principal vestígio material. A Estação de Ponte D’Uchoa simboliza o elo com outro tempo de outra Recife, que na maior parte do tempo jaz enterrada. Ela conduz às reminiscências de uma cidade que tinha pequenos trens como principal meio de transporte de passageiros entre matas e pequenos povoados. Essa é uma forma do passado que sua população, não sem melancolia, considera morto. Geralmente esquecida, a memória das maxambombas eventualmente encarna a sua presença na forma como foi consagrada à memória por jornalistas, cronistas, poetas. Ou seja, ela na temporalidade frequentemente evocada como “Recife antigo”, “Recife de antanho” ou “Recife velho”. Mas pelo olhar de outros artífices ela representa a vocação idílica do Recife, e também a afirmação da sua vocação para vanguarda do progresso tecnológico no Brasil...

A última vez que a lembrança da presença das maxambombas sobreveio ao terreno da memória compartilhada pode ter acontecido em 2013, quando um motorista fez colidir o seu automóvel com a Estação Ponte D’Uchoa, destruindo sua estrutura de alvenaria, e danificando gravemente a estrutura de metal e o telhado adornado por lambrequins.

Figura 2 - Estação Ponte D’Uchoa danificada em 2013.



Fonte: Portal Diário de Pernambuco, matéria publicada em 28/10/2013.

Com o avanço das investigações sobre o acidente, a fúria dos recifenses foi atizada pela notícia de que o motorista atingira a estação dirigindo sob efeito de álcool e acima do limite de velocidade estabelecido para a via³⁰. Além disso, dívidas de multas de trânsito e sonegação de impostos pesavam sobre o ele e seu veículo, de um modelo tido como de luxo. Todavia, as primeiras matérias veiculadas na imprensa revelaram uma preocupação típica das pressões sobre os sujeitos na vida cotidiana: “carro capota, atinge Ponte d’Uchôa e complica trânsito na Rui Barbosa”³¹ (grifo nosso). Passados alguns dias – provavelmente com trânsito igualmente travado, disputado em cada palmo na Avenida Rui Barbosa, a imprensa começou dar vazão a lamentos de um segmento social escolarizado, e estes revelaram alguns sentimentos calcados nos perigos do esquecimento: realizara-se o dano ao patrimônio histórico, um monumento da cidade, e cartão postal³².

³⁰ “Carro capota e destrói antiga estação Ponte D’Uchoa na Rui Barbosa” é o título da matéria publicada no portal JC Online em 28/10/2013.

³¹ Título da matéria do portal de internet do jornal Diário de Pernambuco de 28/10/2013.

³² “No Recife, Ponte D’Uchoa segue destruída três meses após acidente” diz o título da matéria publicada em 22/01/2014, no portal G1 Pernambuco. No texto destaca-se que “Após a colisão, a área do monumento foi cercada por tapumes para evitar novos danos. E, apesar de visitas de representantes da Prefeitura do Recife, Fundarpe e Iphan, a recuperação não saiu do papel. ‘É um tremendo absurdo um monumento da nossa cidade, é uma coisa que precisa ser restaurada’, reclamou o engenheiro Fábio Montenegro. ‘Acho uma pena um cartão- postal da cidade e que já deveria ter tido tempo suficiente para tomar as providências’, acrescentou o arquiteto Ricardo Pessoa de Melo.

Napoleão Barroso Braga, jornalista e memorialista, afirmou em 1981 numa de suas muitas missivas publicadas em periódicos da cidade que “a estaçãozinha de Ponte D’Uchoa, [era a] antiga estação das maxambombas [...], um monumento pitoresco e singelo, por isso atrai a atenção de quantos por lá passam, além de conservar a sua provecta utilidade de abrigo, que apesar do quase abandono a que é relegada, resiste ao tempo” (grifo nosso) (BRAGA, 1985, p. 167). Portanto, a velha estação não era um patrimônio público qualquer, seu desenho peculiar tem, na união entre os lambrequins e adornos retílineos dos portais, um pronunciado traço da influência inglesa na arquitetura regional. Como tal, remete ao gosto barroco e encarna um tom romântico e ingênuo visto muitas vezes no interior do estado.

Na estrutura de alvenaria destacam-se as linhas retas, que formam retângulos e quadrados, das portas, janelas e adornos de tinta. Eles misturam-se com uma estrutura de ferro, colunas que sustentam o telhado formando um vão abaixo de si. Portanto, trata-se também de um exemplar da arquitetura de ferro do Recife, um conjunto de peças de valor histórico que testemunham o contato com elementos tecnológicos e representantes de um modelo de vida europeu (SOUTO MAIOR, 2010). No ano de 2001 passou a fazer parte do conjunto da Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural da Prefeitura do Recife, instituído pela lei 16.719/01, como “luxuoso subúrbio do séc. XIX”³³. É um bem cultural muitas vezes estimado pela sua delicadeza, que cumpre a triste sina de contrastar como concreto opressivo dos muros e o piche quente do asfalto que o insula³⁴.

O monumento foi reconstruído um ano após a sua destruição, em 2014, e reinaugurado num evento acontecido à noitinha de um domingo, embalado por “canções populares e eruditas”, com a presença do prefeito da cidade, Geraldo Júlio, acompanhado da família. Na ocasião proferiu o seguinte discurso:

É uma alegria entregarmos este patrimônio histórico. Hoje, o Recife volta a ter a Ponte D’Uchoa totalmente restaurada. O serviço de restauração foi todo feito com muito cuidado, e, com certeza, vai refletir esse momento que a cidade está vivendo; de mudança de clima, com as pessoas curtindo mais as ruas, os parques e os patrimônios do Recife (RECIFE, 2014).

As palavras do alcaide buscam demonstrar zelo pelo patrimônio histórico, e expressam

³³ Informação disponível em portal eletrônico da Prefeitura do Recife, sem data de publicação, acessada através do link http://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/lista_de_zephs.pdf.

³⁴ A avenida Rui Barbosa, que atualmente a margeia possui largas três faixas de rolamento, exclusivas para o trânsito de veículos automotivos, sem a antiga prioridade para o transporte coletivo, um convite à experimentação da velocidade. Aquele fatídico acidente de 2013, e sua restauração em 2014, devem ter sido decisivos para a implantação de equipamento eletrônico de fiscalização do limite de velocidade.

um marcador positivo quanto à suposta presença efetiva de pessoas nas ruas, apropriando-se e compartilhando o espaço público. O lugar de memória é comparado a outros equipamentos públicos urbanos, com ênfase no uso recreativo como finalidade. Até o ano de 2003 a estação cumpria dupla função, sendo também utilizada no cotidiano dos passageiros do sistema de transporte por ônibus como abrigo e ponto de embarque/desembarque.

Figura 3 - Estação Ponte D’Uchoa reconstruída em 2014.



Fonte: Portal da Prefeitura do Recife, matéria publicada em 28/04/2014.

Entretanto, em que pesem as palavras do prefeito e a relevância histórica da construção, longe estaria o tempo em que a estaçãozinha permaneceria incólume a cumprir a função de flash do passado. Já no ano seguinte ela fora atingida duas vezes no telhado, deixando seus benquistos lambrequins novamente destruídos, e, novamente ela foi caso de jornal. Dessa vez o assunto não saiu no editorial de “Cidades”, foi parar no de “Patrimônio”, outro caderno do Jornal do Commercio, a ilustração utilizada na reportagem busca reforçar o valor do monumento e refazer o seu sentido simbólico, tornando mais pesado o fardo de arriscá-lo.

No texto da matéria, tem destaque um depoimento da engenheira empregada pela empresa que realizou a última obra de restauração no lugar: “a destruição dos lambrequins por caminhão baú é problema comum na estação porque a projeção da cobertura do prédio é maior do que a calçada e alcança o asfalto” (JORNAL DO COMMERCIO, 2015).

Figura 4 - Título e imagem utilizados na matéria sobre nova avaria causada na Estação Ponte D'Uchoa.



Fonte: Portal do Jornal do Commercio, matéria publicada em 15/05/2015

A constatação da engenheira matiza a percepção das prioridades do poder público que se materializam, ou deixam de se materializar no espaço urbano. A falta de espaço para o monumento histórico naquela avenida, torna líquidas as boas intenções explicitadas pelo chefe de governo da cidade.

Ataques à memória material da cidade são ataques ao sentimento de pertencimento e orgulho local. Um fragmento do esforço por repelir a indiferença está presente na escolha da imagem que ilustra a matéria a que nos referimos: é impossível não notar a aparência idêntica entre os edifícios do passado e do presente. O monumento, transposto imagetivamente no passado, é ilustrado em seu esplendor, tendo no plano de fundo da imagem utilizada uma paisagem de árvores frondosas e casas em estilo burguês novecentista. Em outras palavras, imersa no cenário coevo a estaçãozinha cruza o limiar do esquecimento para assumir valor de prova histórica: a reminiscência de como teria sido a existência do Recife Velho – mesmo sendo maltratada, impassivelmente, no tempo presente.

Há que se notar que o jornal deixou uma legenda elusiva quanto à imagem utilizada: “divulgação”. Com isso, não se deu a conhecer qualquer referência de data, autor, nem técnica utilizada. Para tomá-la em nosso texto, fizemos uso do acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, uma das atuais plataformas digitais que atualmente disponibilizam em meio eletrônico uma gama de fontes pertencentes a acervos institucionais oficiais³⁵.

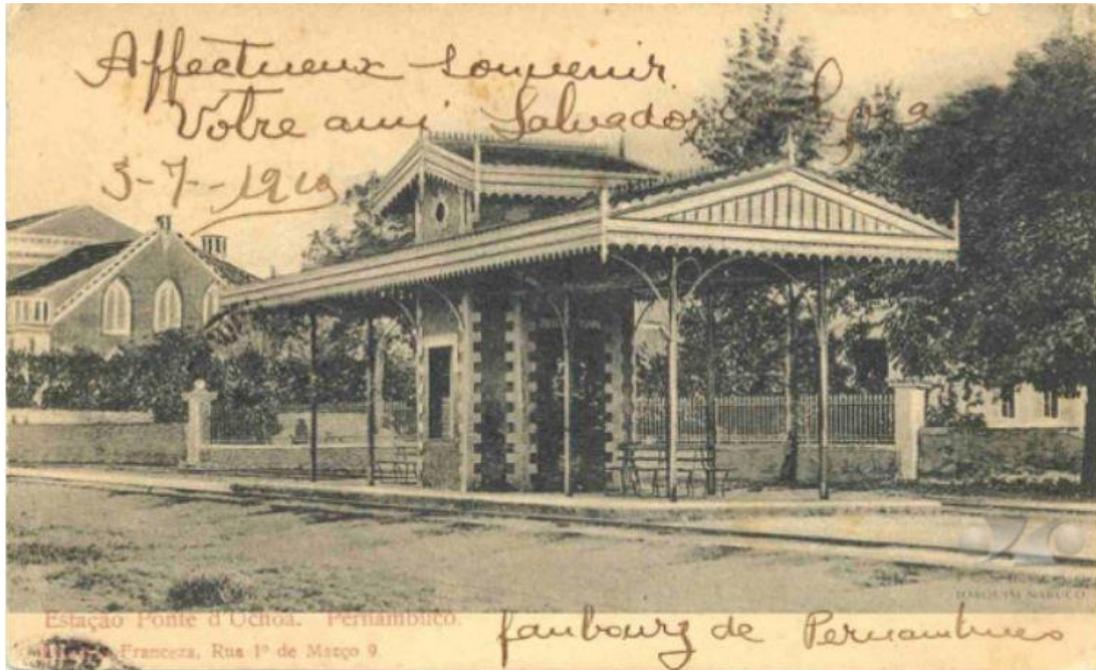
Como palavra-chave, pesquisamos o termo “Estação Ponte D’Uchoa”. Nesta tentativa o resultado foi negativo, não foi exibido nenhum arquivo do repositório. Em nova tentativa digitamos “Estação”, essa entrada resulta em numeroso retorno de arquivos. Rola-se a tela, dez imagens abaixo e lá está algo semelhante. Dessa experiência cabe dizer que: há recursos de busca em bancos de dados, ou mesmo formas de cadastros, que possuem restrições técnicas muitas vezes imperscrutáveis para o historiador; tendo estado em busca de velhas edições de jornais, já havíamos escarafunchado nos acervos digitais diversas palavras-chaves, aprendemos uma espécie de valsear com eles, dando passos para trás e sendo mais abrangente na utilização de palavras-chaves, o que muitas vezes traz surpresas prazerosas, e também a tentações que levaram a pesquisa, de pista em pista, a trilhar um caminho minaz.

A imagem que buscávamos é a reprodução de um cartão postal, sua ficha técnica (catalográfica) informa que se trata de fotografia monocromada, pertence ao acervo Josebias Bandeira. Há uma dedicatória escrita em francês, “afetuosa lembrança de vosso amigo”, datada de 03/07/1910. Um carimbo indica que o cartão foi vendido na Livraria Franceza, situada na Rua 1º de Março (no bairro de Santo Antônio, centro histórico da urbe recifense)³⁶, que também é atribuída naquela ficha como “autora” do postal.

³⁵ A discussão sobre o uso de recursos tecnológicos já se prolonga no debate epistemológico. Nos referenciamos nas reflexões de Jurandir Malerba: “Do mesmo modo, a Web 2.0 tende a alterar o estatuto da história pública. O antigo status de historiadores como os produtores, e de “leigos” como o público consumidor da história, é agora posto em questão. Esse é um aspecto central: mais e mais pessoas comuns estão usando tecnologias online para acionar o passado (e também falar de história), e os historiadores devem estar alertas a essas mudanças” (MALERBA, 2017, p. 143).

³⁶ O que pensaria o leitor daquela página eletrônica do Jornal do Commercio se soubesse que aquele monumento já era um cartão postal da cidade nos longínquos anos dez? Difícil não fantasiar com o passado e partir do pressuposto de que aquele prediozinho pitoresco era realmente a estação que foi construída para o usufruto da população em geral. Ele poderia pensar que antes dos BRTs, dos ônibus e automóveis particulares, dos trólebus, e dos bondes, naquele tempo em que ali ainda soprava uma brisa verde e fresca, com o perfume exalado do balanço dos galhos em que as meninas tiravam rosas de roseiras e botões de cravo, as pessoas esperavam por um trem. Possivelmente, sua memória traria à frente de seu pensamento o Recife do passado, tão reiteradamente evocado com tal doçura pelos seus. Para Schapochnik (1998), o receptor de um cartão postal é capaz de fazer “uma viagem virtual por outros mundos, com o recurso dos fragmentos de imagens postais e de sua imaginação, [pois] o realismo das imagens estampadas nos postais também cria uma disposição que transfere o sentido do ‘eu li’ para ‘eu vi’” (p. 424).

Figura 5 - Cartão postal enquadra a Estação Ponte D'Uchoa e a paisagem atrás dela.



Fonte: Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código “JB_000832”.

Ao centro está estaçõzinha, dominando o enquadramento, no seu leito há uma estrada de terra; as calçadas e meios-fios sinalizam um desenho urbano paisagístico, e no plano de fundo estão os muros baixos com grades pontiagudas, árvores e jardins, e então, vetustas casas burguesas em estilo eclético de influências europeias, típicas construções próprias das décadas finais do século XIX, que testemunham o estilo de vida da açucarcracia pernambucana (ARAGÃO, 2017). Trata-se, então, de uma imagem produzida para divulgação, o que a torna expoente estético local. Como tal poderia ser lida pela chave da sua função social, a conquista da paisagem pelo olhar do viajante, que conjuga texto e imagem para persuadir o seu destinatário a compartilhar a seu modo o gosto da viagem; por outro lado, há uma chave simbólica que conduz à metáfora da imagem como um espelho: o reflexo é uma imagem-recorte pela qual certo segmento social via a si mesma, possivelmente orgulhosa da fisionomia cidade e suas realizações materiais. (SCHAPOCHNIK, 1998; PESAVENTO, 2002, 2007).

A figura 6 apresenta outra gravura do fundo Josebias Bandeira, novamente um cartão postal, cujo selo azul sinaliza a o uso em postagens com direção ao interior das províncias (SCHAPOCHNIK, 1998, p. 427). A gravura tem seu enquadramento em perspectiva oposta à anterior, mostrando a estação à média distante, engolfada pelo espaço ao redor; na distribuição do espaço, tão relevante quanto à estação é a larga estrada de terra batida; ao fundo o terreno de árvores frondosas, das quais se destacam as famigeradas palmeiras imperiais; em tela há três

peçoas, dois transeuntes caminham à distância da linha, enquanto o terceiro, aparenta ser um vendedor ambulante a empunhar sua vara com balaios nas extremidades. A dedicatória escrita na carta-postal data do ano de 1910.

Cartões desse tipo, eram chamados “carta-postal” ou “bilhete- postal”, eram movimentados por encarregados da repartição dos correios, tornaram-se uma moda no período final do Império, introduzida desde Europa. Foram usados para transmissão de mensagens escritas simples e breves, feitos para chegarem até aos rincões mais isolados do país. Esses que poderiam ter, diante de si, uma ilustração do que se passava na capital da província. A imagem da estação da maxambomba circulou através de postais para o exterior, e também para o interior do país. (SCHAPOCHNIK, 1998, p. 428).

Figura 6 - Cartão postal enquadra a Estação Ponte D’Uchoa e a paisagem atrás dela.



Fonte: Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código “JB_000929”.

Conforme a carta de Napoleão Barroso Braga, ao Diário de Pernambuco em 1981, havia uma placa na estação que mencionava que a sua construção teria ocorrido somente em 1923, durante a administração do prefeito Antônio de Góis Cavalcanti. Com isso, Braga teria constatado uma controvérsia, a qual conferiu maior importância: segundo outros pesquisadores, que ele havia consultado, 1865 seria o verdadeiro ano de construção da Estação de Ponte D’Uchoa (BRAGA, 1985). Isto nos sinaliza que a informação que consta no tempo presente na

placa do monumento, anteriormente citada, acompanha esta correção de Braga sobre a data de construção.

Entretanto, mesmo essa hipótese pode ser colocada em xeque, pois uma revisão do próprio Braga em relação ao seu texto, escrita quatro anos depois, em 1985, afirma que uma pesquisa de autoria de Geraldo Cavalcanti (1985) apontou o ano de 1891 como o da construção. Em carta própria ao Diário de Pernambuco, Cavalcanti argumentou que a Maxambomba, nesta altura ainda designada como “Trilhos Urbanos de Recife a Apipucos”, fez sua primeira viagem em janeiro de 1867, sendo implausível a afirmação de ter sido a estação construída em 1865 (CAVALCANTI, 1985).

A contratação do serviço ocorreu em dezembro de 1863, porém os dois anos seguintes são lacunares em relação às fontes consultadas. No ano de 1865 a província foi governada por três diferentes presidentes, dos três relatórios emitidos naquele ano por estes emissários da Monarquia, um deles informa que “não tem nada a acrescentar além da relatório da presidência anterior”, nos outros dois não há quaisquer menções aos “caminhos de ferro”. Em 1866, o relatório emitido em 03 de novembro informa à Assembleia de deputados provinciais que ainda se aguardava a chegada de trilhos e dormentes, importados da Inglaterra:

Sou igualmente informado de que os trilhos para toda a linha foram encomendados e já devem estar a caminho, assim como os dormentes, grande parte dos quais tem sido e vai sendo recebida diariamente (...). Tem-me sido requeridas outras providências para o andamento da obra e me asseveram os empreiteiros que, apenas chegarem os trilhos, continuarão os trabalhos, e que nutrem a esperança de que por todo este ano esteja concluída a colocação de todos os trilhos, ou pelo menos de grande parte (CARNEIRO DA CUNHA, 1866, p. 55)

Enfatizamos que em 1865 o governo monárquico levou o país à guerra no Paraguai, realizando esforços materiais que é desnecessário mensurar. Embora se possa argumentar que a guerra não impediria a construção de uma estação de trem no Recife, sabemos que se dá início à construção dos trilhos urbanos somente em 1866. De fato, é pouco plausível a ideia de que sua construção tenha se dado em 1865, muitos meses antes do efetivo início da operação dos trens.

O novo edifício da estação pode ter sido construído mesmo em 1891. Geraldo Cavalcanti o afirmou com base em registro documental de atos do gerente da Intendência Municipal levados a cabo naquele ano, que estaria em sua posse. Eis a afirmação categórica do pesquisador:

O prédio da antiga estação de Ponte D’Uchoa, ainda hoje existente, teve sua planta primitiva aprovada em 24/08/1889, mas sua construção somente veio a ser efetuada dois anos após, face a embargos opostos pela novel Intendência Municipal, tendo o gerente interino Bento Magalhães, em observância ao estabelecido no contrato assinado em outubro de 1890, o qual determinava na cláusula 6ª que as estações seriam feitas de pedra e cal, e as plantas aprovadas pela Intendência Municipal juntado a planta com as alterações exigidas, a qual foi aprovada pelo Escritório de Engenharia da Intendência Municipal do Recife (...), conforme documentação em meu poder (CAVALCANTI, 1985).

A informação é semelhante àquela que apuramos em nossa pesquisa, embora não nos comprometamos com a afirmação categórica. Mesmo que represente filigrana para reflexão histórica, cumpre expressar o debate sobre o ano da construção da estaçãozinha. Quando realizamos a pesquisa em jornais, utilizando o banco de dados da Biblioteca Digital Nacional, com palavra-chave “Ponte D’Uchoa”, esperávamos encontrar nos jornais relatos de sua inauguração que nos informassem o exato ano da construção em alvenaria, afinal o edifício que se tornara cartão-postal em 1910 poderia ter sido construído já com esse fim e, portanto, com grandes chances de tornar-se notícia dos principais periódicos que circulavam na cidade. Não tendo sido esse o caso, os dois únicos registros mais que encontramos – um em arquivos de periódicos, e outro no acervo da burocracia governamental –, ambos manejados como documentos históricos, nos permitiram tão somente uma estimativa entre os anos de 1891 e 1894. O primeiro se trata da divulgação de uma portaria emitida em 1891 pelo governador do estado de Pernambuco³⁷:

Declaro à Intendência Municipal do Recife que indeferi hoje o requerimento em que o gerente da estrada de Ferro do Recife a Caxangá pede que seja alterada a cláusula 6ª da inovação de seu contrato, afim de ser a estação de Ponte de Uchôa feita de madeira e zinco, conforme o plano adaptado pela mesma Intendência: porquanto, aquele ponto de parada está sendo construído de acordo com a planta aprovada por este governo em 21 de agosto de 1889 (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1891, p. 1) (grifo nosso).

O despacho nos informa que a Brazilian Street Railway pleiteava reconstruir a estação utilizando madeira e zinco em sua estrutura, a despeito da planta aprovada e do próprio contrato celebrado com o governo, que determinava a construção das estações em alvenaria³⁸. Portanto, verifica-se empiricamente que a estação, na forma consagrada pela memória recifense, estava ainda por ser construída em 1891. A segunda fonte é o registro de um Ofício encaminhado em

³⁷ Como se sabe, após o início da tutela militar, que impôs a República como forma de governo, o cargo do presidente de província foi extinto junto com a própria forma provincial que correspondia à unidade do Império.

³⁸ Não foi encontrado o contrato a que nos referimos no fundo específico de documentos da Secretaria de Saneamento Obras e Meio Ambiente, salvo guardado no APEJE.

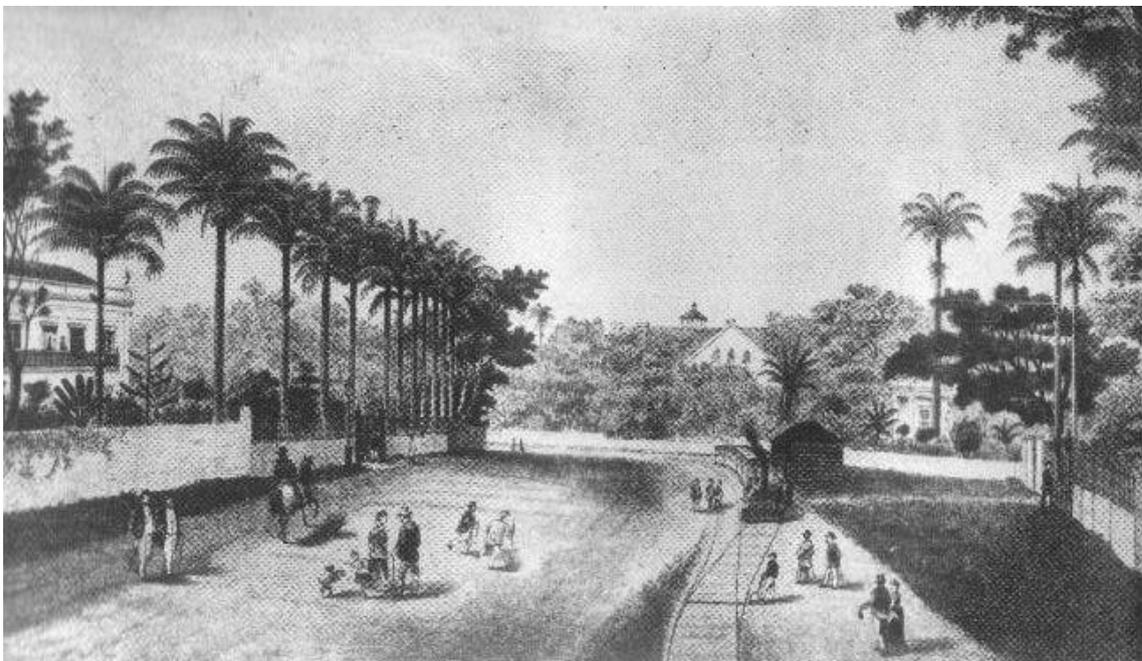
1894 em que a Companhia de Trilhos Urbanos do Recife a Caxangá comunica ao governador a conclusão das obras de construção de estações de alvenaria em toda a ferrovia.

Chamas atenção para o não cumprimento do que dispõe a cláusula 6ª já se encontra cumprida por terem sido as estações de madeira que existiam substituídas por outras de alvenaria. Nos dois lugares a que vos referis, isto é Afflictos e Espinheiro, existem apenas abrigos de ferro, que são permitidos pelo Artigo (...) (APEJE, 1894).

A Companhia tendo declarado não ter mais nenhuma estação de estrutura em madeira incluí, assim, a nossa estimativa de que a construção da Estação Ponte D'Uchoa em alvenaria ocorreu entre 1891 e 1894. É possível que a construção que se deu nesse intervalo seja o prédio retratado no cartão postal de 1910? Da estação de ferro e alvenaria, se diz ser um exemplar arquitetônico da presença inglesa na província de Pernambuco.

Numa litografia de 1878 é atribuída à Francisco Henrique Carls, e presente na exposição permanente do Museu do Estado de Pernambuco (visita realizada em janeiro de 2022), estação é representada com uma aparência significativamente mais modesta. Eis a imagem:

Figura 7 - Uma das composições da Brazilian Street Railway na estação de Ponte D'Uchoa. Litografia de Francisco Henrique Carls, de 1878



Fonte: Coleção do Museu do Estado de Pernambuco.

Um telhado simples, baixo, de quatro águas; três paredes em madeira, formando um retângulo aberto na face por onde baldeiam os passageiros da máquina. Com um enquadramento em todo diferente daquele cartão postal de 1910, retrata a presença dos trilhos

urbanos em meio a uma paisagem bucólica, clara e aberta, com uma luz que torna visível todos os seus elementos, as sombras das árvores apenas deitam-se ao chão. Estão espalhadas por todos os planos crianças e adultos em caminhada além de um cavaleiro montado, em segundo plano há uma maxambomba fumegante. Esses elementos estão em movimento numa larga estrada de terra batida, alguns bastante próximos aos trilhos, que se bifurcam antes e se juntam outra vez após a estação. Nos leitos da via há gramados baixos à frente de dois muros. Nas laterais do quadro há dois muros, e um deles abriga um sobrado construído em estilo neoclássico. Atrás dos muros erguem-se altíssimas palmeiras, árvores baixas e outras plantas ajardinadas. No plano de fundo, muitas árvores enfronham telhados, e acima deles um amplo céu aberto. Semelhante elaboração artística pode ser vista em outras gravuras de F.H. Carls, reproduzidas nas figuras 8, 9 e 10, todas com a presença discreta (acessória) dos trilhos urbanos em seus quadros.

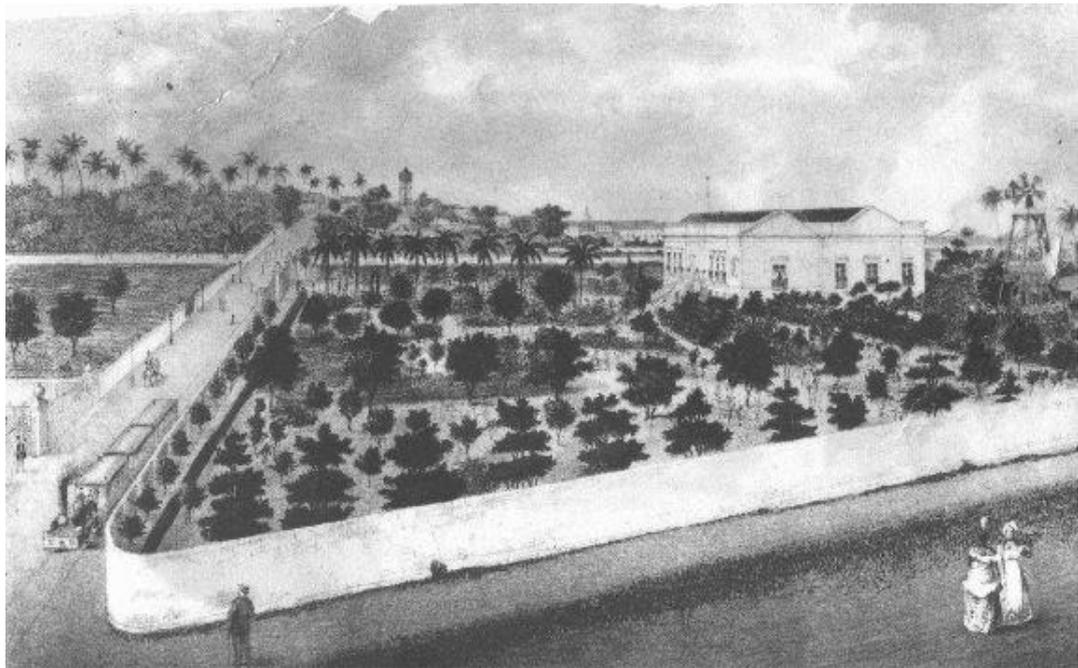
Representações desse tipo foram produzidas utilizando diferentes técnicas de captura de imagens, elas decorreram das possibilidades abertas pela revolução técnico-científica da segunda metade do século XIX, e também de dinâmicas relativas às relações de poder e construção de discursos sobre o progresso urbano almejado pela elite política do Império. As litografias de Francisco Henrique Carls tiveram papel na produção de imagens utilizadas para ilustrar a fisionomia urbana do Recife em países do ocidente europeu (GONSALVES DE MELLO, 1972, p. 76), e, como tal, também compuseram o mercado cultural em que se formaram e foram formados membros da elite que esteve envolvida no projeto de modernização da cidade na alvorada do século XX:

Essa nova ordem [republicana] era a expressão de uma elite letrada, que emergia. Uma elite comercial, e depois industrial, mas, sobretudo, urbana. Era o homem-gentil burguês, membro da dita 'geração de 70' do séc. XIX, que exigia um cenário novo para a sua roupagem e relações novas. Assim, o imperativo era equiparar o Recife aos grandes centros, tornando-o aprazível e confortável; e isso era sinônimo de ordenado, racionalizado e, sobretudo, saneado, quer espacialmente, quer socialmente. (VIEIRA, 2003, p. 129).

Portanto, uma das funções da litografia de 1878 teria sido a de divulgar as conquistas materiais do Império brasileiro. Ela representa a estação, um singelo abrigo de madeira, em meio a uma paisagem, sob o olhar do estrangeiro. Sinaliza a expressão do exotismo de uma próspera capital de província, e sugere uma cidade que entrecruza o progresso materialadornado pela exuberância da natureza. Essas primeiras representações da Maxambomba no Recife e a que está na fotografia de 1910 divergem esteticamente, uma diferença notável é a escolha entre

exposição naturalista, num caso, e a romântica. Por outro lado, há em comum o fato de que foram produzidas com técnicas capazes de garantir sua reprodutibilidade, tornando possível realizar cópias comercializáveis massivamente. Suas existências sugerem que no intervalo dos 32 anos que as separam, estação de Ponte D'Uchoa houvera sido modificada, e um novo artista lançou um olhar distinto sobre uma diferente Recife. A intervenção que houve em 1923, deve ter consolidado esse segundo enquadramento, que sobrevive nos dias atuais como uma das referências a qual o lugar de memória se apegava para conjurar o passado. O novo edifício é originário de uma instituição forjada no contexto da afirmação política do regime republicano³⁹, que naquela ocasião parecia dispor de poder suficiente para determinar à Brazilian Street Railway os termos do contrato e sua execução sine mora. Esperamos ser um passo para superação da homogeneização do passado o que se contempla nessas duas formas distintas de simbolizar uma estação de passageiros ao longo da existência dos trilhos urbanos em Recife.

Figura 8 - A maxambomba na rua Formosa. Litografia de Francisco Henrique Carls, de 1878



Fonte: Coleção do Museu do Estado de Pernambuco, *apud*. DUARTE (2005).

³⁹ Cf. BARBOSA DA SILVA (2003). “Intendência” uma palavra elementar da gramática do poder policial e militar no Brasil.

**Figura 9 - A maxambomba em Apipucos nas proximidades da capela do povoado.
Litografia de F. H. Carls, 1878.**



Fonte: Coleção do Museu do Estado de Pernambuco.

**Figura 10 - Campo das Princesas, Palácio Presidencial, Teatro Santa Isabel, Ginásio e a
Assembléia Provincial. Litografia de F. H. Carls, 1878**



Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. Litografia de F. H. Carls 1878. *Apud*.
DUARTE(2005).

A distribuição da imagem da estação esteve estampada em suportes para tornar-se

mercadorias – especialmente os cartões postais –, que circularam na cidade, no interior (sertões) e no exterior. Não deixa de ser curioso que objetos tão fugazes atravessem o tempo para tornar-se evidência histórica, ainda que questionável⁴⁰. A documentação exposta confirma o lugar como ponto de interesse do olhar estrangeiro, a maneira como o classifica e idealiza, e como o transmite. A presença dessas imagens nos arquivos históricos sugere que o local já era especialmente valorizado antes da desaparecimento dos edifícios congêneres. Aquele que andar pelo Recife hoje não verá em sua superfície outra estação da maxambomba, de pé somente a estaçãozinha da ponte D’Uchoa. Uma escolhida entre muitas, fato encarado como aleatório para certo ramo do pensamento social que subsiste na paisagem cultural da cidade há décadas.

Há narrativas que explicam a permanência do edifício da estação tendo por argumento puramente o reconhecimento da beleza do lugar. Esse tipo de argumento encontra seu par na construção literária da história das maxambombas. As narrativas publicadas em jornais tradicionais e publicações oficiais que dão forma e conteúdos à memória do processo de urbanização do Recife contemplam um lugar especial para a Maxambomba, que se correlaciona com a história da própria localidade da Ponte D’Uchoa. Os registros da presença da maxambomba na cidade no Recife nesses textos são apresentados de maneira difusa, às vezes em fragmentos anedóticos, outras vezes tomando forma de descrição geral. São textos organizados por atitude estética e metodológica que une o interesse científico e romance ufânico, em que o tráfego desses pequenos trens está presente nos últimos dias de glória da velha cidade do Recife, em vias de tornar-se moderna. São ecos da tentativa de recompor em sentido unívoco aquele tempo histórico geralmente referido como “Recife velho” ou “Recife antigo”.

Atualmente, uma placa disposta na pequena praça que abriga o monumento tem em seus dizeres a seguinte mensagem:

Construída em 1865, a Ponte d’Uchôa é um dos exemplos da arquitetura de ferro no Recife. Funcionou como uma das paradas dos trens urbanos da Maxambomba-bondes, que percorria as ruas da cidade entre 1867 e 1915.

Aspectos como o ano de construção, a técnica de construção como traço do passado e sua função na urbe ficam sublinhados. Aparentemente, a superposição entre função e estética sublinha o estatuto de lugar de memória evidenciaria o seu valor frente à percepção coletiva.

⁴⁰ Sobre a “febre” dos cartões na virada do século XX, escreve: “os cartões-postais corroboram uma compreensão reductiva da paisagem. Por conseguinte, uma enquete realizada entre a população tenderá a reforçar a crença na expressão de uma imagem-lembrança, quer uma obra, quer uma paisagem, como emblema da cidade” (SHAPOCHNIK, 1998)

A partir dessa mensagem, consideramos a hipótese de que o monumento possui um segundo elemento simbólico, busca endereçar aos observadores, o pioneirismo tecnológico da instalação das maxambombas, com a ferrovia e o motor a vapor no século XIX; evidenciaria a história da cidade que se mantinha no ritmo do progresso industrial, atualizada nos termos da civilização ocidental (HOBSBAWM, 2012; SEVCENKO, 1983). A recorrência dessa correlação tecnologia e civilização entre já foi tema debatido em muitos estudos, e um de seus aspectos mais significativos, é a sua fixação em linguagens, incluindo a fantasia lúdica, produzidas primeiramente nas metrópoles modelos do capitalismo ocidental ao longo do século XIX. Conforme HARDMAN (2005), “com a ferrovia e a navegação a vapor, o mercado mundial ganhava ao mesmo tempo concretude, o que equivale dizer, nesse caso, que a forma fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade” (p. 26).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A escrita da história é uma marca da angústia humana diante da fatalidade do esquecimento. Na intimidade da relação com a nossa memória, conhecemos os prejuízos, passageiros ou perenes, do esquecimento. Com o no caso do temor do esquecimento coletivo de certos fatos que surgiu no prefácio das *Historiai* de Heródoto, em que o texto intenciona inscrever uma lembrança perene na tradição helênica: "os resultados de sua pesquisa, a fim de que o tempo não suprimisse os trabalhos dos homens e que as grandes proezas realizadas, seja pelos gregos, seja pelos bárbaros, não caíssem em esquecimento". A prosa do cronista, onde a tradição historiográfica ocidental muitas vezes localizou sua própria origem, usou o relato escrito, das coisas acontecidas, como tentativa de evitar a forma aparentemente indiscriminada da manifestação do lembrar e do esquecer inerentes à memória.

No famoso ensaio sobre os limites da historiografia frente à batalha contra o esquecimento, e em favor da memória (como conhecimento sobre a realidade do passado), Paul Ricoeur (2007) grava como epíteto de sua epistemologia histórica esta dúvida: “a escrita da história não se deveria perguntar se ela é remédio o veneno?”. A escrita da história permite o registro e a redistribuição do conhecimento, mas carrega o radical paradoxo de esvaziar a própria memória gravada no espírito humano: ao tornar-se memória acessória, escrever nos permite esquecer com razoável segurança. Esta metáfora preconiza o acúmulo de dados sem a interpretação do sentido como o excesso que caracteriza a dose do veneno.

É possível que o bálsamo seja síntese? Não a tentação da simplificação, claro, mas a tarefa “produzir sentidos” para o conhecimento histórico com uso dos testemunhos legados. Explicar o fenômeno do desenvolvimento de um transporte de massa na cidade a partir de causas como a revolução industrial, as relações do Brasil no sistema inglês de mercado, o interesse na valorização dos terrenos próximos ao núcleo urbano da capital, os interesses dos capitalistas locais em negócios estatais, ou o nos planos governamentais para a integração espaço-temporal, soariam reducionistas, mesmo que considerados como múltiplos fatores. Ao fim do percurso desta dissertação, ficamos com a impressão de que as questões como o culto à técnica, a circulação das imagens de desejo relacionadas à novidade, o fetiche em torno das mercadorias, também compõem o complexo quadro de sua implantação.

A presença das maxambombas é elemento adjacente ao projeto de urbanização novecentista, que não reconheceu a presença dos despossuídos nos caminhos rasgados pelo progresso, em nome da eficiência, do comércio e do hedonismo burguês. Anos depois, a experiência com esse aparato foi transmitida em narrativa literária e histórica, na qual

reconhecemos a nostalgia como recurso estético e a presença da melancolia como atitude pública. O lugar das maxambombas na história ganhou traços da estética romântica e da disputa intelectual e política pelo conteúdo simbólico das tradições locais. Esse percurso sugere que a experiência de sociabilidade regida pelo “progresso” apenas reencena a promessa de redenção pelo desenvolvimento constante da técnica, conforme já foi reconhecido *mutatis mutandis* na história das grandes metrópoles ocidentais.

Mas a memória que a cidade compartilha sobre esse objeto se consubstancia num patrimônio material cujo caráter é meramente alegórico. A contemporaneidade reserva ao monumento o destino triste para o romantismo arquitetônico nos dias atuais, do encarceramento cerimonioso num crepúsculo dominical ao exorcismo nos dias úteis.

Advertimos que pode ser um grande erro atribuir ao monumento o significado de um passado redimido. O seu aspecto pitoresco não pode ser confundido com a substância literária que encena temporalidades fabricadas. Como lugar de memória, ele ajudou a organizar o passado, a orientar uma geração que – parece – não pôde contar com a capacidade de transmitir a tradição, dado o contexto da mudança constante, e da ruptura entre os modos de viver.

As reminiscências que o lugar nos provoca podem e devem ir além da derrocada dos antigos valores rurais da elite provincial. Não deve ser um mausoléu da açucarocracia e da classe média que orbitava em torno do poder escravocrata. A história, na sua condição de crítica da memória pode contribuir para ampliação dos seus significados e para a sua dessacralização.

Acreditamos que esse patrimônio ainda pode servir ao público como abrigo, pois sua beleza singular, e o conforto que oferecem os seus banquinhos, poderiam ser compartilhados pelos de viajantes de hoje. O fato de não poder haver uso popular, não é o principal critério pelo qual consideramos o monumento como subutilizado. E sim porque enuncia ausência das contradições de uma sociedade escravocrata, violenta, vigiada, cobiçosa da *res publica*, em seu frágil desejo por projetar uma imagem de civilizada – digna de sentar-se à mesa do banquete do jugo à natureza, e também como uma sociedade economicamente próspera. A estação é um símbolo fabricado das supostas conquistas materiais e espirituais da província e da nação.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Magdalena. **Mário Sette: o retratista da palavra**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2000.

ARAGÃO, Solange. **A casa brasileira em Sobrados e mucambos – a tipologia edificatória na obra de Gilberto Freyre**. In: Ensaio sobre a casa brasileira no século XIX. São Paulo: Blucher, 2017.

ARANTES, Paulo. Tarifa Zero e Mobilização Popular. **Revista Contrapunto**, Montevideu, v. Especial Brasil, 2013. Disponível em <https://blogdaboitempo.com.br/2013/07/03/tarifa-zero-e-mobilizacao>. Acesso em 20 de março de 2019.

ARRAIS, Raimundo. **O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas, 2004.

ARRAIS, Raimundo. Escrevendo e cartografando a cidade do Recife na passagem para o século XX. **Revista Cahiers des Amériques Latines**. n. 48-49 (Brésil), 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/cal.7956>. Acesso em 13 de maio de 2020.

BARROS & SETTE. Obra: Maxambombas e Maracatus. **www.mariosette.com.br**. Recife, dezembro de 2010.

BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

BARBOSA DA SILVA, Wellington. **Entre a liturgia e o salário: a formação dos aparatos policiais no Recife do século XIX (1830-1850)**. Orientador: Marc Jay Hoffnagel. 2003. 278f. Tese (doutorado). Curso: Programa de Pós-graduação em História, Recife, CFCH/UFPE.

_____. (Org.) **O Recife no século XIX: outras histórias**. Jundiaí: Paco, 2018.

BRAGA, Napoleão Barroso. **Cartas Recifenses**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1985.

CARVALHO, José Murilo de. Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: Uma Discussão Conceitual. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 2, p., 1997. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0011-52581997000200003>. Acesso em 15 de dezembro de 2020.

CARVALHO, Marcus. Caminhos do rio: negros canoieiros do Recife na primeira metade do século XIX. **Rev. Afro-Ásia** Centro de Estudos Afro-orientais, n. 19/20, Salvador: UFBA, Jan. 1997a.

CASTRO, Josué de. **Visões do Recife (1958)**. In: SOUTO MAIOR & DANTAS SILVA. **O Recife: quatro séculos de sua paisagem**. Recife: Editora Massangana, 1992.

CAVALCANTI, Geraldo. A Estação Ponte D’Uchoa. **Diário de Pernambuco**, Recife, Ed. 186, caderno A, pág. 8, Biblioteca Nacional Digital, 1985.

CERTEAU, Michel de. **A operação historiográfica**. In: _____. **A escrita da história**.

Riode Janeiro: Forense Universitária, 1982.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo em questão**. In:_____. O Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1992.

CORCOLL-SPINA, Catharina de Oliveira. **Lógica fuzzy: reflexões que contribuem para a questão da subjetividade na construção do conhecimento matemático**. Orientadora: Maria do Carmo Santos Domite. 2010. Tese (doutorado) – Curso: Educação. Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: doi:10.11606/T.48.2010.tde-21012011-104236. Acesso em 05 de janeiro de 2021.

COSTA LIMA, Luiz. **Os Sertões: história e romance**. In:_____. História. Ficção.Literatura. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

DANTAS SILVA, Leonardo. **Notas do Editor**. In: SETTE, Mário. Maxambombas e Maracatus. Coleção Recife. Vol.XIX. Recife: Prefeitura da cidade do Recife, 1981.

DUARTE, José Lins. **Recife no Tempo da Maxambomba (1867 a 1889)**. Orientador: Antonio Paulo Rezende. 2005. 171f. Dissertação (Mestrado) – Curso: Programa de Pós-graduação em História, Recife CFCH/UFPE.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910**. Campinas: UNICAMP, 1977.

FERREIRA, Luzilá Gonçalves. **Escritores pernambucanos do século XIX**. Tomo II. Recife: CEPE, 2010.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mocambos**. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2000.
GOMES, Alessandro Filipe de Menezes. Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder. **Rev. Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 12 , p. 1-18. 2020.

GONSALVES DE MELLO, José Antonio. **Ingleses em Pernambuco: história do cemitério britânico do Recife e da participação dos ingleses e outros estrangeiros na vida e na cultura de Pernambuco, no período de 1813 a 1909**. Recife: IAHGP, 1972.

HALLEY, B.M. **Dos moinhos de açúcar aos sítios de arrabaldes: a formação dos bairros continentais na cidade do recife**. Revista de Geografia (UFPE) V. 30, No. 3, 2013.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a ferrovia Madeira–Mamoré e a modernidade na selva**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era do Capital: 1848-1875**. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2012.

KEHL, Maria Rita. **O tempo e o cão: a atualidade das depressões**. São Paulo : Boitempo, 2009.

KOYRÉ, Alexandre. **Os filósofos e a máquina**. In:_____. Estudos de história do pensamento filosófico. Traduzido por Maria de Lourdes Menezes. Rio de Janeiro: Forense, 1991.

LIMA NETO, Oswaldo; REZENDE, Antonio Paulo. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001

MALERBA, Jurandir. **Os historiadores e seus públicos: desafios ao conhecimento histórico na era digital**. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 37, nº 74, 2017.

MELLO, E. Cabral de. **Canoas do Recife**. In: DANTAS SILVA, L.; MAIOR, M. S. (Org.). O Recife - quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992, p.193-226.

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores** (e-book). Recife: Cepe, 2016.

MOURA FILHO, Heitor Pinto de. **Um século de pernambucanos mal contados. Estatísticas demográficas nos oitocentos**. Orientador: João Luís Ribeiro Fragoso. 2005. xx, 180f.: il. xxcm. Dissertação (mestrado) – Curso: pós-graduação em História Social, Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS.

NASCIMENTO, Luiz do. **História da imprensa de Pernambuco. Vol. II: Diários do Recife (1829-1900)**. Recife: Imprensa Universitária/UFPE, 1966.

OLIVEIRA, Marina Garcia de Oliveira. **Entre a vaidade e o mérito: os titulados nas duas últimas décadas do Império do Brasil (1871-1885)**. In: _____. Muitos barões parapoucos marqueses: a política e as práticas de nobilitação no Segundo Reinado (1840-1889). Orientadora: Mônica Duarte Dantas. 2018. 393f. Tese (doutorado) – Curso: Programa de Pós- graduação em História Social, São Paulo, FFLCH/USP.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Escrever a história com a literatura?** In: BARBOSA, Cibele (org.). Teoria da história e historiografia: debates pós-68. Recife: Editora Massangana, 2012.

_____. **História & História Cultural**. 3. Ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2012a.

_____. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, vol. 27, nº 53, 2007.

_____. **A pedra e o sonho: os caminhos do imaginário urbano**. O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2002.

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Dicionário da língua brasileira**. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. (Acervo digital da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin).

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro no Nordeste**. São Paulo: Livraria José Olympio, 1949.

PIO, Fernando. **Meu Recife de outrora**. 2ª Ed. Recife: Departamento de cultura da SEEC, 1969.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Rev. Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

REZENDE, Antonio Paulo. **Desencantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife: Editora UFPE, 2016.

_____. O Recife nos Anos Vinte: As Imagens e Vestígios do Moderno e os Tempos Históricos. **Rev. Política & Trabalho**. Edição de outubro de 2003.

_____. **O Recife: histórias de uma cidade**. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 2002.

_____. **A classe operária em Pernambuco**. Orientador: Italo A. Tronca. 1981, 207fl. Dissertação (mestrado) – Curso: História, IFCH, Universidade Estadual de Campinas. RICOEUR, Paul. A memória, a história, o esquecimento. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

RIBEIRO, Domiciano Leite. **Estrada de Ferro do Recife**. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1865.

RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins. **Diante de nós, uma riqueza enorme: o efeito 1968 e as novas perspectivas sobre a produção de ideias no Brasil**. In: BARBOSA, Cibele (org.). **Teoria da História e Historiografia: debates pós-68**. Recife: FUNDAJ, 2012.

ROSA DA SILVA, José Bento. As tessituras da liberdade no Pernambuco Oitocentista. **Rev. Sankofa Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana**, São Paulo, Ano XI, n. XXI, 2018.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SCHAPOCHNIK, Nelson. **Cartões postais, álbuns de família e ícones da intimidade**. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SARLO, Beatriz. **Tempo passado**. In: _____. **Tempo passado: cultura da memória e guinada subjetiva**. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

SETTE, Mário. **Maxambombas e maracatus**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1958.

SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

SETTE, Mário. **Memórias íntimas: caminhos de um coração**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980.

SEVCENKO, Nicolau. **A inserção compulsória do Brasil na Belle Époque**. In: _____. **Literatura como missão**. 4ªed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. **Rev. Mana**, vol.11, n.2, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-93132005000200010>. Acesso em: 30/11/2019.

SOUTO MAIOR, Paulo M. **Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife: 1830-1920**. Recife: CEPE, 2010.

SOUZA, Jessé de. **A elite do atraso**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2019.

SOUZA, Williams Andrade de. **A câmara e os médicos: entre a insalubridade e o governo da cidade (Recife, século XIX)**. In: BARBOSA DA SILVA, Wellington (Org.). *O Recife no século XIX: outras histórias*. Jundiaí: Paco, 2018.

TOLLENARE, Louis-François. **Notas Dominicais**. Recife: Revista do IAHGP, 1906.

VIEIRA, Anco Márcio Tenório. **Mistérios e costumes em um romance-folhetim: A emparedada da rua nova, de Carneiro Vilela**. In: *A emparedada da rua nova, de Carneiro Vilela*, 5ª Ed., 9-20. Recife: CEPE, 2013.

VIEIRA, D.S.L. **Paisagens da Cidade: Os olhares sobre o Recife dos anos 1920**. Orientador: Antonio Paulo de Moraes Rezende. 164f. 2003. Dissertação (mestrado) – Curso: Programa de Pós-graduação em História, Recife, CFCH/UFPE.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VOZYANOV, Andrey. Approaches to Waiting in Mobility Studies: Utilization, Conceptualization, Historicizing. *Mobility in History*, **Revista Eletrônica**, v. 5, 2014. P. 64-73. Disponível em <https://www.berghahnjournals.com/view/journals/mobility-in-history/5/1/mobility-in-history.5.issue-1.xml>. Acessado em: 16 de agosto de 2018.

APÊNDICE A - FONTES

Acervos

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano. Biblioteca IBGE.

Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco. Setor de Obras Raras.

Center For Research Libraries. Brazilian Government Documents. Provincial Presidential Reports. Pernambuco.

Sites

Biblioteca Nacional Digital/Hemeroteca Digital Brasileira: <https://memoria.bn.br/>

Fundação Joaquim Nabuco: <https://www.villadigital.fundaj.gov.br/>

G1/Globo:

<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/01/no-recife-ponte-duchoa-segue-destruida-tres-meses-apos-acidente.html>

Jornal do Commercio/NE10:

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2013/10/28/carro-capota-e-destroi-antiga-estacao-ponte-duchoa-na-rui-barbosa-103064.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2015/05/15/estacao-ponte-duchoa-sofre-nova-avaria-181298.php>

Prefeitura do Recife: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/28/04/2014/prefeitura-devolve-ponte-duchoa-ao-recife>

Periódicos

A Lanceta, edição 023 de 1890.

Diário de Pernambuco, edição 081 de 1864. Diário de Pernambuco, edição 055, de 1868.

Diário de Pernambuco, edição 055 de 1869 Diário de Pernambuco, Edição 006 de 1872

Diário de Pernambuco, edição 222 de 1891. Jornal Pequeno, nº 99, 1921

Jornal do Recife, edição 012 de 1859. Jornal do Recife, edição 069 de 1868. Jornal do Recife, edição 125 de 1868a. Jornal do Recife, edição 002 de 1869. Jornal do Recife, edição 045 de 1870. Jornal do Recife, edição 023 de 1871. Jornal do Recife, edição 295 de 1871. Jornal do Recife, edição 131, de 1877 Revista Bazar Volante, edição 005 de 1863.

Iconografia

CARLS, F.H. A maxambomba em Apipucos nas proximidades da capela do povoado, 1878. Litografia. Acervo do Museu da Cidade do Recife.

CARLS, F.H. Campo das Princesas, 1878. Litografia. Acervo do Museu da Cidade do Recife.

CARLS, F.H. A maxambomba na rua Formosa, 1878. Litografia. Coleção do Museu do Estado de Pernambuco.

CARLS, F.H. Uma das composições da Brazilian Street Railway na estação de Ponte D'Uchoa, 1878. Litografia. Coleção do Museu do Estado de Pernambuco. DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Estação Ponte D'Uchoa danificada, 2013. Digital
JORNAL DO COMMERCIO. Estação Ponte D'Uchoa sofre nova avaria, 2015. Digital.

LIVRARIA FRANCEZA. Estação Ponte d'Uchoa, 1910. Monocromado. 8,7 x 13,7 cm. Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código "JB_000832".

RECIFE. Estação Ponte D'Uchoa reconstruída, 2014. Digital.

SOUZA, M. Nogueira de. Estação Ponte d'Uchoa, 1910. Policromado. 8,7 x 13,8 cm. Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código "JB_000929".

TONDELLA, Manuel. Cabanga, 1905. Fotografia P&B (papel) 13,0 x 18,0 cm. Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código "MT_000051".

Documentos governamentais

APEJE, Leis Provinciais. Dossiê V. 26, fl.83, 1861. Lei Provincial nº 518, de 21 de junho de 1861.

APEJE, Leis Provinciais. Dossiê V. 31, fl.21, 1866. Lei Provincial nº 667 de 23 de abril de 1866.

APEJE, Leis Provinciais. Dossiê V. 33, fl.92, 1868. Lei Provincial nº 852 de 1868.APEJE,

Estradas de Ferro. V. 17, fl.176, 1863.

APEJE, Estradas de Ferro. V. 13, fl.3, 1866a. APEJE, Estradas de Ferro. V. 13, fl.44, 1868a.

APEJE, Estradas de Ferro. V. 13, fl.83, 1869. APEJE, Estradas de Ferro. V. 13, fl.92, 1870.

APEJE, Estradas de Ferro. V. 13, fl.128, 1871.APEJE, Estradas de Ferro. V. 17, fl.222, 1872

APEJE, Fundo SSoma. B-18 1 a 8, fl.9, 1894

.
Relatório do Presidente da Província, 01/11/1866.Relatório do Presidente da Província,

01/03/1868.Relatório do Presidente da Província, 05/11/1869.Relatório do Presidente da

Província, 10/11/1870.Relatório do Presidente da Província, 01/03/1871.Relatório de
Presidente de Província, 01/03/1872 Relatório do Presidente da Província, 01/12/1874.IBGE,
Recenseamento do Brazil Império de 1872.