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

# RECIFE NO TEMPO DA MAXAMBOMBA (1867-1889)

O Primeiro Trem Urbano do Brasil

**JOSÉ LINS DUARTE**

Recife
2005

# Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

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

# RECIFE NO TEMPO DA MAXAMBOMBA (1867-1889)

O Primeiro Trem Urbano do Brasil

**JOSÉ LINS DUARTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Alberto Miranda.

Recife
2005

Duarte, José Lins

Recife no tempo da maxambomba (1867-1889) : o primeiro trem urbano do Brasil / José Lins Duarte. – Recife: O Autor, 2005.

171 folhas : il., fig., tab., mapa.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. História, 2005.

Inclui bibliografia e anexos.

1. História do Brasil-Pernambuco – Transportes urbanos. 2. Maxambomba (1867-1889) – Carência de transporte – Propagação do espaço – Dinâmica do comércio. 3. Movimento popular – Alteração dos costumes – Funcionamento da cidade – Mudança de horários. 4. Comunicação cidade / arrabalde – Curto espaço de tempo – Socialização. I. Título.

| | | |
|---|---|---|
| 981.34 | CDU (2.ed) | UFPE |
| 981.04 | CDU (22. ed) | BC2005-535 |

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

## ATA DA DEFESA DA DISSERTAÇÃO DO ALUNO JOSÉ LINS DUARTE

Às 14:00 h do dia 30 (trinta) de Agosto de 2005 (dois mil e cinco), no Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, a Comissão Examinadora da Dissertação para obtenção do grau de Mestre apresentada pelo aluno **José Lins Duarte**, intitulada **"Recife no tempo da Maxambomba: o primeiro trem urbano do Brasil (1867-1889)"**, em ato público, após argüição feita de acordo com o Regimento do referido Curso, decidiu conceder ao mesmo o conceito "**APROVADO COM DISTINÇÃO**" em resultado à atribuição dos conceitos dos professores: Carlos Alberto Cunha Miranda (Orientador), Suzana Cavani Rosas e Délio Mendes da Fonseca e Silva Filho. Assinam, também, a presente ata o Coordenador, Prof. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, e a Secretária Marta Lopes Gomes, para os devidos efeitos legais.

Recife, 30 de Agosto de 2005.

Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda

Profª. Drª. Suzana Cavani Rosas

Prof. Dr. Délio Mendes da Fonseca e Silva Filho

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho

Marta Lopes Gomes

# AGRADECIMENTOS

Ao orientador Professor Doutor Carlos Miranda, pela forma simples e segura como norteou e fez as devidas intervenções, sempre acrescentando um elo de aproximação entre a responsabilidade e a amizade.

Ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, sob a coordenação da Doutora Socorro Ferraz e do Doutor Marcus Carvalho, pelo zelo e pela competência à frente desse programa. Aos docentes, Doutoras Ana Barros, Suzana Cavani, Silvia Cortez e Doutores Antonio Montenegro, Antonio Paulo, Carlos Miranda, Marc Hoffnagel, que proporcionaram uma admirável mostra de conhecimentos essenciais ao meu desenvolvimento pessoal e profissional. Às funcionárias da secretaria Carmem, Luciane, Marli e Marta, pela dedicação desprendida no exercício das atribuições.

Expresso o meu contentamento à UFPE e ao CNPQ, pela forma como me acolheram e forneceram subsídios intelectuais e materiais para a concretização de um sonho.

À professora Silvia Cortez, pela sensibilidade, paciência e capacidade com que me incentivou e acreditou no projeto ainda em estado embrionário.

A Noemia Zaidan, pelas prudentes sugestões, observações, pelo estímulo e pela estima.

Aos que compõem o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, pela presteza com que nos auxiliaram nas pesquisas, em particular a Hildo e Bete.

Aos colegas do trabalho pelo apoio e pela compreensão, possibilitando-nos acompanhar o curso do mestrado, em especial a Wilson Rodrigues.

A todos que, de forma direta ou indireta, contribuíram nesse intento.

Aos meus pais, Severino Duarte e Marlene, a quem devo extrema ternura, admiração e agradecimento.

A minha esposa Edna, e as filhas Samantha e Sabrina, por fazerem parte da minha vida de maneira singular e cujas existências são fontes de inspiração, incentivo e determinação, fatores fundamentais a esta realização.

# LISTA DE TABELAS


1 - Estimativa da população do Recife pelos viajantes estrangeiros..... 23
2 - Fábricas existentes no Recife em 1859..... 53
3 - Exportação de algodão de Pernambuco (1800 – 1866)..... 53
4 - Exportação de açúcar de Pernambuco (1836 – 1870)..... 54
5 - Movimento anual do porto do Recife..... 54
6 - Estimativa de população do Recife (1810 - 1872)..... 55
7 - Distância entre o Recife e as estações da linha principal..... 87
8 - Distância entre o Recife e as estações dos Aflitos..... 87
9 - Capacidade das locomotivas com dados de 1876..... 91
10 - Movimento de passageiros referente ao ano de 1871..... 98
11 - Movimento de passageiros referente ao ano de 1886..... 98
12 - Introdução de novas modalidades de bilhetes..... 99
13 - Número de passageiros que transitaram na Estrada de Ferro (1871-1887)..... 100
14 - Desempenho financeiro no primeiro ano de atividade plena..... 102
15 - Comparação da receita dos anos de 1868 a 1869..... 102
16 - Demonstrativo financeiro receita e despesa da ferrovia (1868-1888)..... 103
17 - Preços das passagens de primeira classe do Recife a Apipucos..... 113
18 - Preços das passagens de segunda classe do Recife a Apipucos..... 114
19 - Preço de mercadoria e bagagem por cada 10 kg..... 115
20 - Preços de passagens de primeira e segunda classe no ramal dos Aflitos..... 116
21 - Preços das passagens de primeira e segunda classe pela linha principal..... 117
22 - Ramal dos Aflitos: redução de tarifas e assinatura para menores de 12 anos..... 119
23 - Preços de passagens avulsas, ida e volta e assinatura para menores de 12 anos..... 119
24 - Número de viagens diárias em 1872..... 120
25 - Horário de operação dos trens de passageiro - manhã (1886)..... 121
26 - Horário de operação dos trens de passageiro - tarde (1886)..... 122
27 - Horário de operação dos trens de carga (1886)..... 123
28 - Alguns acidentes com funcionários da ferrovia (1872-1888)..... 131
29 - Acidentes ocorridos em 1874..... 133

# R E S U M O

Este trabalho apresenta a introdução de um sistema de transporte urbano sobre trilhos na capital pernambucana em 1867. Entendemos tal fato como um acontecimento histórico relevante, não só em termos de incremento tecnológico, mas como um fator de transformação sob diferentes aspectos de integração urbana.

Na segunda metade do século XIX, a cidade portuária se consolidava como centro financeiro e social da região, assim, disseminando um ambiente de prosperidade e progresso; mesmo envolta nesse clima de entusiasmo, demonstrava descontentamento com a situação dos serviços públicos vigentes, dentre eles o de transporte coletivo.

Numa conjuntura mais ampla, o Brasil enfrentava uma nova fase na rota do comércio internacional em decorrência da abertura dos portos na primeira década desse período, daí, permitindo a afluência de produtos e idéias vindas do exterior, com forte tendência da concepção de modernidade, direcionada pela modernização. Tais influxos foram marcantes no âmbito da cidade, pois efetivamente um número acentuado de habitantes da localidade passou a dedicar mais atenção aos espaços públicos.

A implantação do trem urbano, denominado pelos citadinos de maxambomba, foi resultado do empenho de grupos sociais preocupados em obter um meio de condução compatível com a necessidade e o prestígio do Recife. Esse desígnio contou com a participação de empreendedores britânicos, os quais se dispuseram a empregar elevada monta financeira no setor ferroviário, pois acreditaram nas condições favoráveis apresentadas pela urbe.

Associada ao interesse pernambucano, a procura de novos mercados fazia parte do projeto expansionista europeu. Para tanto, podemos nos remeter ao transporte urbano de passageiro, com o qual se buscava expressar o sentimento de abertura de um caminho sem retorno, em que o antigo não recuperaria seu espaço, além de proporcionar consideráveis alterações no cotidiano da cidade.

**Palavras-chave**: Transporte, cidade, modernidade, progresso, trem urbano.

# A B S T R A C T

This work presents the introduction of a system of urban transportation about tracks in the capital of Pernambuco in 1867. We understand such fact as an important historical happening, not only in terms of technological increment, but as a transformation factor under different aspects of urban integration.

In the middle of century XIX the maritime city consolidated as financial and social center of the region, so spreading a environment of prosperity and progress, even wrapped in that climate of enthusiasm, demonstrates discontentment with the situation of the present public services, from among them the collective conveyance.

In a conjuncture wider, Brazil faces a new period on the way to the international business with resulting of the inauguration of the harbors at the first decade of that period, so permitting the flux of products and ideas coming from exterior, with strong tendency of the modernization conception, managed by the modernization. Such abundances were impressive in the ambit of Recife, since effectively a considered number of in habitants of the locality began to dedicate more attention to the public spaces.

The implantation of the urban train, denominated of maxambomba, it was result of study of social groups worried in getting a compatible means of transportation with the necessity and influence of the location of province of Pernambuco. This aim counted on the participation of Briton entrepreneurs, which decided to employ high financial amount at railroad sector, so they believed in favorable conditions that were presented.

Associated to the recifense interest, the demand of new market belonged to the project of European expansion. We can dispatch to the urban transportation of passengers which intended to express the feeling of opening of a way without return, offering considerable alterations in the quoted daily.

**Key-words**: Transportation, city, modernization, progress, urban train.

# S U M Á R I O

**LISTA DE TABELAS**

**RESUMO**

**INTRODUÇÃO**.....9

**CAPÍTULO 1 - O RECIFE QUE PRECEDE A MAXAMBOMBA NO SÉCULO XIX**

1.1 - A cidade marítima e os viajantes estrangeiros na província (1809-837).....16

1.2 - A Repartição de Obras Públicas.....28

1.3 - A urbe, atividades econômicas e expansão.....47

**CAPÍTULO 2 - A MAXAMBOMBA NO RECIFE**

2.1 - Implantação e contratos.....59

2.2 - Material fixo e rodante.....76

2.3 - Tráfego, passageiros e finanças.....94

**CAPÍTULO 3 - NOS TRILHOS DA MAXAMBOMBA**

3.1 - Caminhos.....106

3.2 - Percalços.....130

3.3 - Rumos do progresso.....146

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**.....164

**FONTES BIBLIOGRÁFICAS**.....167

**ANEXOS**

# INTRODUÇÃO

> *A modernidade, com as suas invenções, causa realmente espanto e deslumbramento, medos e desejos, e a cidade é o espaço onde ganha maior dimensão. Nessa perspectiva, ela assume aspectos universais. Basta acompanhar as modernizações de tantas cidades européias ou latino-americanas, não importando a sua localização, para se verificar os assombros, as polêmicas, as seduções que elas provocam.*[1]

A abertura dos portos, com a chegada da família real em 1808, e a independência política obtida em 1822 possibilitaram ao Brasil, através de alguns acordos realizados com outros países, a entrada de novas idéias e principalmente de seus produtos comerciais em território brasileiro.[2] A busca de novos mercados fez parte do projeto de modernidade desenvolvido na Europa ocidental, tendo como fator importante a expansão do progresso tecnológico, em que a mecanização exercia influência determinante.[3]

Na primeira metade do século XIX, o Recife foi cenário de turbulências políticas, vindo a ser palco de algumas revoluções, enfim, demonstrava uma postura de oposição a algumas determinações vindas do governo imperial. Ainda num curto espaço de tempo, galgou importantes conquistas, ascendendo à condição de cidade em 1823 e, pouco depois, em 1827, elevou-se à posição de capital da província. Eram momentos que assinalavam experiências voltadas para um direcionamento quase totalmente político no entendimento de parcela dos habitantes.[4]

Ao mesmo tempo, percebia-se o indicativo de alterações nos posicionamentos até então desenvolvidos, pois a cidade passava a percorrer e traçar outros caminhos no seu cotidiano; em que "os espaços urbanos ganhavam importância, os costumes sociais exigiam novos comportamentos...", eram mudanças que iam além do mundo das idéias ou apenas no desejo de emancipação.[5]

---

[1] REZENDE, Antonio Paulo. *(Des) Encantos Modernos: Histórias da Cidade do Recife na Década de Vinte*. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 30.
[2] CARDOSO, Ciro Flamarion S. A Crise do Colonialismo Luso na América Portuguesa. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: CAMPUS, 1990, p. 118.
[3] LE GOFF, Jacques. *História e Memoria*. Campinas, SP: UNICAMP, 1996, p. 192.
[4] REZENDE, Antonio Paulo. *O Recife: Histórias de uma Cidade*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002, p. 77.
[5] Idem. p. 78.

Diante de tais encaminhamentos, nosso intento é analisar historicamente como a sociedade recifense absorveu o implemento de modernização e progresso ocorrido na segunda metade do século XIX, impulsionado pela introdução de um moderno meio de transporte urbano de passageiro sobre trilhos, a maxambomba.

Entendemos ter sido um acontecimento de ampla importância, delineado de 1867 a 1914. No entanto, intencionamos realizar a pesquisa apenas no período entre 1867 e 1889, caracterizado pelo regime imperial. Compreendemos que, a partir da implantação desse modelo de condução no perímetro urbano do Recife, foram inseridas transformações significativas no seu cotidiano, proporcionando maior e melhor mobilidade entre a capital e os arrabaldes, como também mais destaque à urbe pernambucana diante do cenário nacional.

No contexto mundial da época, o Brasil estava na rota de conquista do processo de expansão ultramar do capital internacional, sendo a Inglaterra a principal divulgadora desse modelo: que além de ocupar posição de destaque nesse setor, também detinha a supremacia no transporte ferroviário. Cientes dessa conjuntura e crentes na possibilidade de êxito financeiro, alguns empresários ingleses se dispuseram a atuar na promissora província brasileira, juntamente com alguns sócios da região.

Esse empreendimento somente obteve avanço depois de avaliadas e confirmadas as dificuldades na arrecadação e conseqüentemente o pouco poder de investimento do governo de Pernambuco em obras públicas. Isso levou José Mamede, chefe da Repartição de Obras Públicas, mesmo a contragosto, a apoiar a movimentação política, com vista à aprovação da Lei n° 641, de 26 de junho de 1852, segundo o qual a província dava garantias a iniciativas particulares para a construção de ferrovias.[6] Os britânicos se mostraram bastante interessados, uma vez que, em sua estratégia de ampliação de mercados, as companhias ferroviárias possuíam grande participação.

As normas adotadas concedendo segurança e privilégios às concessões das estradas de ferro não eram tão rígidas, reconheciam que qualquer tipo de empresa pudesse concorrer a uma permissão, dessa forma, também criando oportunidade a empreendedores brasileiros. Todavia, devido ao caráter particular das localidades onde seriam estabelecidos os serviços públicos, tais realizações dependeriam de acordos realizáveis entre a companhia interessada, a presidência e a Assembléia provincial.[7]

---

[6] ZANCHETI, Silvio Mendes. *O Estado e a Cidade do Recife (1836-1889)*. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 226.
[7] Idem. p. 227.

Nesse período a cidade exercia o seu papel de centro exportador de produtos agrícolas, sendo os principais a cana-de-açúcar e o algodão além de ser importadora de diversos gêneros e artigos oriundos da Ásia e da Europa. Sendo assim, a capital pernambucana tendia para um contínuo crescimento, confirmando o seu posto de núcleo regional mais adiantado, detendo uma considerável ocupação demográfica, um estimável movimento portuário, comércio próspero, várias manufaturas, incipientes indústrias e um propenso assentamento de famílias nas cercanias.[8]

Vivia-se, até princípios do terceiro quartel do século XIX, uma urbe dependente da condução fluvial, especificamente das canoas apropriadas para rios. Eram elas as maiores responsáveis pelas comunicações, ligando o Recife a Olinda e povoados ao longo do Capibaribe. Tal supremacia permitia aos canoeiros cobrarem preços abusivos nas tarifas, assim, restringindo o acesso das camadas mais humildes dos habitantes. Essa conjuntura mostrava certo exclusivismo desses transportes, isso decorria dentre outros motivos, devido as facilidades de navegação tanto no Capibaribe quanto no Beberibe, pela ausência de saltos ou corredeiras.[9] Fortalecendo essa posição, ainda havia as objeções enfrentadas pelas incômodas condições das poucas estradas existentes, dificultando o trânsito por terra.

Em 1839, na gestão de Rego Barros, instalou-se um serviço realizado por carruagens puxadas a cavalos, conhecidas como ônibus, que inicialmente atendiam a Apipucos e depois passaram a servir a Olinda e Vila de Santo Amaro de Jaboatão.[10] Mesmo assim, a concorrência terrestre não extinguiu as embarcações, apenas tornou-se uma alternativa a mais, se bem que operando de forma insatisfatória e dispendiosa.

Apesar de importantes estradas abertas na administração Vauthier, representando investimentos consideráveis, esses não contemplaram plenamente as necessidades existentes. Nesse flagrante entrave, buscava-se uma alternativa que correspondesse à necessidade local, pois, no final da década de 1867, a população atingia a marca de aproximadamente 80.000 habitantes.[11] Nessa época, o desenvolvimento se dava em ritmo lento e tinha a hidrovia como principal via de tráfego, passando a ser essencial tornar a locomoção citadina mais rápida.

Na zona urbana, permanecia a precisão de benfeitorias públicas voltadas a atender uma localidade em crescimento e de escassos espaços para ocupação residencial nos núcleos

---

[8] ZAIDAN, Noemia. *O Recife nos Trilhos dos Bondes de Burro (1871-1914)*. Mestrado. MDU. UFPE. Recife, 1992, p. 28.
[9] MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife: Um Estudo da Microhistória Urbana.* In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Recife, v. 50, 1978, p. 72.
[10] CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Secretaria de Cultura do Recife, 1977, p. 287.
[11] SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Nacional, 1977, p. 291.

centrais. Envolvida em problemas de adensamento populacional, ainda contava com a limitação imposta por obstáculos nos deslocamentos, dificultando a expansão rumo aos arredores. Nesse quadro, observavam-se indícios de mobilização social, pois parcela dos moradores expressava seu descontentamento com a situação do sistema de condução de passageiro vigente, o que contribuiu com o estabelecimento da via férrea.

O Recife enfrentava um período em que as benfeitorias eram bastante solicitadas, uma vez que a cidade apresentava várias carências, entre as quais destacavam-se saneamento, água potável, iluminação e transporte coletivo. Passava-se a valorizar a concepção de estética dos espaços públicos, eram introduzidos outros gostos e hábitos, e partes das novidades que, na sua maioria, vinham do exterior ou então da Corte, no Rio de Janeiro.

A afirmação do trem a vapor, a capital pernambucana preencheu com qualidade uma lacuna existente nas comunicações terrestres, podendo, assim, acelerar seu desenvolvimento urbano, motivando a ocupação dos arrabaldes. Tratava-se de uma locomotiva "mirim", a maxambomba. Esse nome é, segundo Rubem Franca, "curruptela da expressão inglesa machine pump".[12] Em primeira instância, o trenzinho ligava a capital ao povoado de Apipucos, pois tal percurso era o mais habitado e tendente ao assentamento de moradia permanente; posteriormente, passou a prestar serviços a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea.

Uma firma inglesa, a Brazilian Street Railway Company Limited, foi a vencedora da concessão para implantar uma estrada de ferro na zona oeste recifense.[13] Sua ocupação durou cerca de meio século, sendo substituída posteriormente pelo bonde elétrico.

Na coleta de dados para a pesquisa, não encontramos nenhuma realização específica sobre o tema maxambomba; tal constatação passou a ser um estímulo a mais no intuito de iniciarmos a investigação. Mesmo verificando a existência de algumas produções que enfocam as formas de transporte no Recife, essas tratam da matéria de maneira sintética. Sendo assim, nos propomos trabalhar o assunto, pois, além deste ser bastante atrativo, até a ocasião, havia sido abordado superficialmente.

Para chegarmos ao estágio inicial de conhecimento sobre o objeto proposto, realizamos leitura básica em algumas obras de autores locais, como Mário Sette, Evaldo Cabral de Mello, Estevão Pinto, José Luiz Mota da Menezes e Noemia Zaidan, pois essas propiciam consistentes materiais sobre a história urbana da cidade, as cercanias, as questões sociais e os meios de condução da época em questão. Passada essa etapa, procuramos realizar uma análise

[12] FRANCA, Rubem. *Monumentos do Recife*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1977, p. 233.
[13] Registro de Contratos 1. Fundo de Obras Públicas, p. 119. Ms. APEJE.

bibliográfica mais aprofundada sobre matérias concernentes a Pernambuco, ao Brasil e a outros países, na busca de possíveis relações com a conjuntura local, cuja finalidade foi obter uma visão mais ampla do contexto que estava sendo disseminado no âmbito da urbe.

Quanto a fontes primárias, estas nos revelaram uma gama satisfatória de documentos manuscritos e impressos, aos quais dedicamos bastante atenção no processo de leitura, organização e seleção. Buscamos o questionamento e a reflexão do começo ao fim, dentro de uma averiguação sistemática da proposição, verificando e confrontando as informações obtidas, elaboradas dentro de procedimentos que nos orientaram para realizar a investigação.

Para tanto, nos dirigimos a determinadas instituições de pesquisa, entre elas o Arquivo Público Estadual (APEJE), em que obtivemos acesso a algumas fontes manuscritas: a Série Estradas de Ferro, o Fundo de Obras Públicas, o Registro de Contratos, e a impressos como: o Jornal do Recife, o Diário de Pernambuco e a Revista Arquivos. A Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) nos possibilitou examinar, além de exemplares do jornal Diário de Pernambuco, livros, teses e dissertações, os quais foram essenciais no direcionamento e na consolidação do nosso trabalho. Na Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), consultamos os jornais Diário de Pernambuco e Recife, livros, mapas, plantas e iconografias. Com relação aos três últimos itens citados, também os acessamos no Museu da Cidade do Recife (MCR). Salientamos que tais materiais compuseram fator relevante no sentido de nos situar e orientar dentro do espaço citadino da época.

Enfim, estamos analisando a relação do trem urbano com o crescimento dos arrabaldes, a ocupação espacial, a expansão das atividades desenvolvidas na cidade, os desdobramentos sociais e a circulação da população. Para tanto, nos guiamos basicamente por documentos manuscritos, impressos e imagens.

A mais, entendemos que, dentro da abordagem da História Nova, encontramos elementos norteadores os quais se apresentam amplamente favoráveis ao desenvolvimento e à construção da proposição, pois acreditamos haver segmentos que nos remetem a questões relativas a variados temas, como: a economia, a política, a cultura, o social, o urbano. Contudo, com a afirmação do conceito de modernidade na segunda metade do século XIX, estabeleceu-se uma nova relação, em que o critério econômico tornou-se primordial à implantação desse projeto no Terceiro Mundo. E, nesse aspecto, ele é orientado pela mecanização.[14] Observamos ainda a necessidade de reconhecer, a diversidade de domínios e

[14] LE GOFF, Jacques. Op. cit. p. 167.

processos de progresso, destacando a evolução do transporte urbano de passageiro na qual se contextualiza essencialmente a evolução social, com ênfase no desenvolvimento citadino.

Le Goff nos induz à necessidade de uma história mais abrangente voltada para o esclarecimento e a importância de fugir da rotina, das barreiras disciplinares, para buscar direções inovadoras e perceber que não há realidade histórica acabada. Ainda nos instiga a ver na historiografia os conceitos e os instrumentos que consentem ao pesquisador ampliar sua visão de homem, permitindo compreender que o envolvimento histórico não caminha num só sentido.

Mesmo com a evolução demonstrada pelo estabelecimento do trem a vapor, podemos ressaltar novas investidas de recifenses, não só argumentando no sentido da melhoria causada com a sua efetivação, mas abordando outras circunstâncias, como a convivência com os animais de condução, a velocidade, a segurança, o trajeto, o preço da passagem, a especulação imobiliária, a alteração da paisagem, enfim, as discussões, aceitações e reações vivenciadas dentro de uma localidade que estava atravessando um processo de transformação modernizadora, resultante do progresso tecnológico representado pelo sistema ferroviário.[15]

Abordaremos a trajetória de mudanças ocorridas no Recife, conseqüente da implementação de uma moderna estrada de ferro ligando a sede da província a algumas freguesias fora de portas. No primeiro capítulo, trataremos de determinados aspectos da cidade portuária no século XIX, enfocando as atividades desenvolvidas, o cotidiano dos habitantes, os espaços urbanos, as obras públicas, alguns relatos de viajantes estrangeiros, a começar de 1809 até próximo a meados do terceiro quartel da referida época. Também destacaremos certos parâmetros de funcionamento e condução dos serviços públicos, através do seu órgão responsável, a R. O. P., findando com as questões econômicas e a expansão da urbe.

O segundo capítulo apresenta um caráter mais técnico, inicia com um breve histórico de como se desenvolvia o sistema de condução da época, no perímetro urbano recifense, para daí adentrarmos especificamente nosso objeto de estudo, a partir do período de assinatura da concessão entre o governo provincial e a Companhia Ferroviária em 1863, sua implantação, ocorrida em 1867, e prosseguimos nossa pesquisa o final do Império, em 1889. Nesse contexto, registramos as formalidades legais envolvidas no processo de afirmação da empresa, o primeiro contrato, os relatórios, a

[15] SETTE, Mário. *Arruar: História Pitoresca do Recife Antigo*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978, p. 107.

composição da primeira diretoria, as especificações dos equipamentos ferroviários, o desempenho do tráfego, as finanças e a relação com os passageiros.

No terceiro e último capítulo, mostraremos alguns dados relativos ao trajeto percorrido pela maxambomba, o seu desempenho, o surgimento da concorrência por via terrestre, as situações de conflitos envolvendo ferrovia, governo e usuários. Por fim, estabelecemos algumas conexões relativas à estrada de ferro e suas implicações na expansão da urbe, no que diz respeito às atividades sociais e seus desdobramentos, o novo ritmo de desenvolvimento rumo aos emergentes arrabaldes, as novas dimensões de espaço e tempo inseridas na conjuntura social, sua ocupação espacial, principalmente a evolução nas comunicações por terra, iniciada pela instalação do primeiro trem urbano no Brasil, em Recife.[16]

Para pensar as transformações provocadas pela modernidade, podemos nos remeter ao transporte urbano, no dizer de Walter Banjamin, "...traçando uma história das idéias no mundo sacudido pelas inovações capitalistas; preocupando-se com o cotidiano das ruas, com as atitudes dos pedestres, pois tais procedimentos nos fornecem indicio de um novo posicionamento frente à realidade".[17]

[16] PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *Arredores do Recife (Álbum Iconográfico)*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.
[17] Apud. RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: CAMPUS, 1997, p. 198.

# CAPÍTULO 1 - O RECIFE QUE PRECEDE A MAXAMBOMBA NO SÉCULO XIX

## 1.1 – A cidade marítima e os viajantes estrangeiros na província (1809-1837)

O Recife do século XIX se firmava como centro financeiro e comercial da região norte brasileira. Nessa época, usufruía grande importância no país, uma vez que o seu potencial agroexportador, concentrado na cana-de-açúcar e no algodão, era reconhecidamente uma referência em termos de exportação para o mercado internacional.

O Brasil vivenciou nesse período amplas alterações econômicas, políticas e sociais. Em janeiro de 1808, D. João, foragido de Portugal devido à invasão francesa, aportou em solo brasileiro. Ainda na Bahia, assinou o decreto que abria os portos da colônia a todas as nações, assim facilitando a relação mercantil mundial independente.[18] Essa medida também estimulou a entrada de estrangeiros no domínio português.

Na província pernambucana, os plantadores de cana-de-açúcar eram levados a realizar alterações na técnica agrícola e modificar os processos industriais com maior intensidade, por exemplo: a introdução de novas variedades de cana representou valorosa melhoria na agroindústria do açúcar. Em função do bom desempenho e da elevação da produtividade, esses compreenderam a necessidade de aumentar a qualidade da sua agricultura, no propósito de poder competir com os produtores europeus e os das Antilhas, no mercado internacional.

Os fabricantes perceberam que os seus engenhos movidos a tração animal produziam menos que os movidos a água e a vapor. Este último modelo apresentava-se como o mais produtivo, porém só veio ocupar considerável espaço após a segunda metade do século.[19] Apesar dessa situação, era perceptível a recuperação da posição brasileira no mercado mundial do açúcar. Um dos fatores desse processo foi o grande aumento do seu consumo na Europa, causado pelo acréscimo demográfico e pela urbanização, ambos resultantes da Revolução Industrial que se iniciou na Inglaterra no último quartel do século XVIII.

Nesse período, simultaneamente, a cana-de-açúcar passou a sofrer a concorrência do algodão no mercado de exportação, uma vez que este se tornou a fibra de maior uso na indústria têxtil inglesa. Em decorrência da significativa demanda dessa matéria-prima, desenvolveram-se várias plantações com resultados altamente satisfatórios na região Norte brasileira, inclusive em Pernambuco que, a partir do desempenho alcançado, ocupou a segunda

[18] PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994, p.127.
[19] SINGER, Paul. Op. cit. p. 288.

posição em termos de comercialização internacional desse produto, ficando atrás somente do Maranhão, o mais bem-sucedido nesse tipo de cultivo.

No desígnio de melhorar o fabrico açucareiro, observava-se uma outra necessidade de grande importância, que incidia diretamente sobre o custo final do produto, tratava-se do transporte da produção até o ancoradouro, pois se passava a entender como sendo essencial a construção de estradas de rodagem e posteriormente de estradas de ferro, no intuito de facilitar o tráfego entre o porto e as zonas produtoras agrícolas.[20]

Nesse cenário, a capital da província tendia para um contínuo crescimento, impelido pelo seu movimento portuário, incremento mercantil, desempenho das manufaturas e o surgimento de indústrias. Essa situação contribuía para a diversificação de empregos e atividades, atraindo mais pessoas para a urbe e indicando um propenso assentamento habitacional nos arrabaldes.

Tais mudanças, juntamente com alterações urbanísticas, norteavam o desenvolvimento da cidade. As pontes já existentes facilitavam as travessias dos rios; novas ruas, novos aterros, novos prédios concorreram para mudar a rotina das áreas centrais da sede provincial e de seus moradores, como também para acelerar o processo de adensamento populacional.[21]

As ruas de outrora, áreas onde predominavam negros, mascates e moleques, se aristocratizavam, passavam a descrever novas diretrizes.[22] A simples condição de escoadouro das águas e em alguns casos até de dejetos, às vezes oriundos dos próprios sobrados, começava a ser combatida por atitudes municipais, na intenção de reduzir os descasos de particulares e estabelecer os direitos dos viandantes.[23]

Esse também era um espaço utilizado por pessoas bem trajadas, que se sentiam incomodadas com o mau cheiro e a possibilidade de enlamear e até estragar os seus calçados e as suas vestes. Durante a noite, havia o costume de os cativos caminharem à frente de seus donos pelas alamedas e becos portando lampiões, para iluminar os caminhos normalmente sujos e com água empoçada.

A vida citadina continuava centralizada nas delimitações de São Frei Pedro Gonçalves, Antônio Vaz e Boa Vista. As duas primeiras freguesias detinham maior concentração demográfica e a maioria das atividades comerciais e manufatureiras. A Boa Vista era o lugar de mais nova ocupação residencial, apresentando sítios e casarões.

---

[20] ANDRADE, Manuel Correia de. *A Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Atlas, 1986, p. 82.
[21] SETTE, Mario. Op. cit. p. 105.
[22] FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*. Rio de Janeiro: Record, 2000, p. 51.
[23] Idem. p. 13.

O crescimento desordenado do bairro marítimo provocou a formação irregular das ruas seguindo percursos sinuosos e sem largura constante, essa situação começava a causar transtornos de circulação. As construções feriam novos padrões “estéticos” e funcionais, que eram então absorvidos pelas elites da época. A abertura do país ao comércio exterior e o conseqüente contato com outras culturas européias, fizeram com que grupos dominantes observarem a cidade como carente de benfeitorias necessárias ao processo de civilidade, “antiquada” e “imprópria” para desempenhar o papel que lhe era reservado.

Tendo no parecer de pessoas de formação cultural diferente, como por exemplo, viajantes que visitavam Pernambuco, principalmente a partir da primeira década de 1800, revelavam a estranheza proporcionada pelo delineamento urbano da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves.

Do final do século XVIII até meados do XIX, o Recife incorporou a chamada “várzea do Capibaribe”, tratou-se da ocupação de toda a extensão começando da Boa Vista e da Madalena até a Caxangá e a Várzea propriamente dita. A freqüência de parcela dos citadinos a essas localidades mais afastadas se dava inicialmente de forma sazonal, isto é, pretendia-se o afastamento temporário da urbe nos meses de verão, para beneficiar-se das virtudes curativas do campo e dos deleites dos banhos de rio. Passado o período de veraneio voltavam para a capital onde mantinham residências fixas. Essa situação decorria, dentre outros fatores das dificuldades de locomoção entre as áreas centrais e esses povoados.

Mesmo assim, população começava a se interessar por certos lugares que iam sendo habitados aos poucos; destacavam-se alguns, como: Ponte d’Uchoa, Poço da Panela e Apipucos. Terras de antigos engenhos ou simples povoados de outrora se transformavam em arrabaldes requisitados, locais de repouso, propensos à moradia habitual.

Entre várias dificuldades existentes nesse período, as precárias condições de higiene se viam agravadas pela falta de saneamento, tendo piorado a situação em decorrência das limitações do abastecimento d’água, o que representava uma importante questão, pois a maior parte do fornecimento vinha de Olinda por canoas, sendo, dessa forma, alvo de constantes reclamações quanto a seu asseio. Enfim, a água demonstrava, ao mesmo tempo, ser um bem de grande valor e um constante problema.

Entrando no terceiro quartel do século XIX, o comércio se consolidava cada vez mais e o povoamento tendia a se expandir rumo ao continente. Todavia, os deslocamentos nesses espaços dependiam quase exclusivamente da aquavia, já a via terrestre sujeitava-se ao uso do cavalo, dos carros de boi e de escravos, esses meios apresentavam maiores despesas e dificuldades de acesso. As canoas constituíam o mais importante meio de transporte da época.

Conduziam pessoas, água potável, móveis e utensílios e material de construção, entre outros produtos.[24] No final da década de 1830, iniciou-se um serviço de carruagens, pertencente a um inglês, trafegando entre a capital da província e Monteiro.[25] Posteriormente passou a atender Olinda e as povoações de Apipucos e Caxangá, porém era considerado um sistema precário e caro. Apesar disso, uma parcela da população sentia-se impelida aos emergentes subúrbios situados à margem do Capibaribe motivada pela boa qualidade de vida expressa por indicações médicas, e por serem esses locais salubres e propícios ao descanso, algo bastante apreciado. Esses lugares não possuíam as dificuldades dos bairros centrais quanto ao provisionamento da água de beber, pois utilizavam os poços locais.

Essa tendência de deslocamento habitacional, também se dava em decorrência da grande concentração populacional nas áreas mais concorridas da cidade, acarretando problemas de saúde, alta nos preços dos aluguéis e fazendo com que os habitantes menos abastados se afastassem, à procura de moradia compatível com suas possibilidades de pagamento.[26]

A zona de ocupação localizada a margem esquerda do rio Capibaribe, se estendia em direção aos locais onde estavam os povoados de São José do Manguinho, Casa Forte, Monteiro e Apipucos, que, por apresentarem um potencial de assentamento residencial crescente, atraíam a atenção do governo para melhorias. Colocou-se em primeiro plano a questão das comunicações, pois os caminhos de acesso eram precários e mal conservados. Após uma avaliação o engenheiro francês Vauthier considerou o trajeto compreendido entre Madalena e Caxangá o único viável a um investimento de obra de engenharia, devido ao fato de seu tráfego fluvial ser bastante movimentado.

Por volta de 1860, a capital pernambucana possuía uma população superior a 75.000 habitantes e precisava, dentre outros serviços, de um meio de condução que viesse acolher os seus anseios. Atendendo a essa carência e percebida a viabilidade de investimento, em 1863, foi concretizado um contrato entre o governo provincial e a Brazilian Street Railway Company Limited, para a implantação de uma ferrovia nessa área.

O Recife, a partir de 1809, dispôs do parecer de alguns viajantes estrangeiros que nele aportaram. Nesse sentido, destacaram-se Henry Koster em 1809, L. F. de Tollenare em 1816, Maria Graham em 1821, J. M. Rugendas em 1824, Charles Darwin em 1836 e Daniel P. Kidder em 1837.

---

[24] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p.76.
[25] Idem. p. 92.
[26] Idem. p. 70.

Através dos seus escritos, podemos observar que, apesar de visitarem o Recife em épocas diferentes, há várias convergências em seus relatos. Essas narrativas abrem espaço para vislumbrarmos alguns aspectos políticos, econômicos, sociais, culturais e urbanos, além de verificarmos certos problemas percebidos nesse período, como a considerável lentidão no ritmo do "progresso" e a necessidade crescente de melhorias urbanísticas.

Em algumas exposições, seguiram a partir da aproximação da costa, a começar pela localização geográfica, a foz de alguns rios, as colinas, a vegetação, especialmente os coqueiros, a presença de baleias, o cais natural que protege o povoado e o encantamento com as pequenas embarcações conhecidas como jangadas e a destreza dos seus condutores de cor.[27]

> *Nada do que vimos nesse dia excitou maior espanto que as jangadas vogando em todas as direções. São simples balsas, formadas de seis peças, duma espécie particular de madeira leve, ligadas ou encavilhadas juntamente, com uma grande vela latina, um papagaio que serve de leme, uma quilha que se faz passar entre as duas peças de pau, no centro, uma cadeira para o timoneiro e um longo bastão bifurcado no qual suspendem o vaso que contém água e as provisões*.[28]

O molhe natural foi citado por quase todos os viajantes como sendo surpreendente. O jovem Darwin assim se expressou: "Duvido que em todo o mundo haja outra estrutura natural que apresente aspecto tão artificial... de sorte que se apresenta como quebra-mar construído pela mão de ciclopes".[29] Maria Graham escreveu: "Mas não há preparação que evite o encantamento de que se é tomado ao entrar neste porto extraordinário".[30]

Os portos foram alvos de alguns comentários, os quais iniciavam mostrando as dificuldades do traçado de entrada ao desembarcadouro protegido pelo dique natural, que se fazia por uma passagem conhecida por Barra Grande. Ao ingressar nesse, via-se o cais superior chamado Mosqueiro, utilizado por embarcações menores, e o inferior, conhecido como Poço, no qual fundeavam os navios de grande tonelagem. Este era o menos protegido

---

[27] TOLLENARE, L. F. de. *Notas Dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978, p. 17. (Coleção Pernambucana, v. XVI)
[28] KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978, p. 27. (Coleção Pernambucana, v. XVII)
[29] DARWIN, Charles. A Muralha de Pedra. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *O Recife: quatros séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992, p. 166.
[30] GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed.USP, 1990, p.129. (Coleção reconquista do Brasil, v. 157)

devido à altura dos arrecifes que, em alguns pontos, ficavam sob as águas; por essa circunstância, se fazia necessária uma maior atenção ao atracar as naus, utilizando-se reforço nas amarras. Ainda, existia o ancoradouro externo ao obstáculo natural, o Lameirão, exposto a fortes ventanias e tido como perigoso, inclusive certos navegadores se referiam à veemência com que as ondas se chocavam contra o quebra-mar. Mesmo assim, alguns navios corriam esse risco: os de guerra, por não quererem depositar suas cargas de pólvora no Forte do Picão, essa era uma exigência da província; os de grande porte não se arriscavam a ancorar no Poço, também por este só acolher até dez navios. Outro motivo era a isenção de taxas portuárias em carrego e descarrego para aqueles que ficassem expostos a mar aberto, nas adjacências do aceso principal.[31] Durante sua estada em Recife, o francês Tollenare declarou ter havido três naufrágios naquelas proximidades.[32]

O ancoradouro recifense destacava-se, chegando a ser considerado como o mais movimentado do Brasil em certas ocasiões, devido a sua localização, estando na rota de embarcações vindas da Europa, Ásia, África e Estados Unidos.

Sobre a defesa da cidade marítima, expunham haver algumas fortalezas. Havia logo na entrada do porto, o Fortim do Giram (Picão), construído sobre o cais, sendo apropriado para receber os carregamentos de explosivos dos navios de combate que desejassem adentrar a área protegida pelo dique; essa era uma das normas da administração local. Todavia, eram considerados como principais os do Buraco e do Brum, localizados sobre o istmo de areia que ligava a cidade a Olinda. Ainda havia o Forte do Bom Jesus, próximo ao Arsenal da Marinha na entrada norte, e o Forte das Cinco Pontas, situado no lado sul da ilha de Santo Antônio.

Tollenare questionou o nível de segurança dispensado pelos fortes que faziam a defesa da cidade. “Os três fortes responderiam fracamente ao fogo de uma esquadra e não impediriam de incendiar a cidade do Recife; contei apenas seis canhões no Forte do Picão e dezoito ou vinte no do Brum”.[33] Ele reafirmou seu pensamento, ao render um voto de sensatez aos insurgentes da revolução de 1817, que bateram em retirada pelo continente, em vez de enfrentar o bloqueio estabelecido na saída do embarcadouro pela esquadra imperial. declarou que, se acaso tivesse ocorrido resistência, certamente teria sido insuficiente, e o Recife teria sido incendiado.[34]

---

[31] KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992, p. 151.
[32] TOLLENARE, L. F. Op. cit. p. 182.
[33] Idem. p. 19.
[34] Idem. p. 180.

Alguns dos estrangeiros ao chegar em terra firme, deixaram transparecer as suas primeiras impressões quanto aos habitantes: presença de muita gente de cor nas ruas passando de um lado para o outro em tamanha balbúrdia; muitos escravos carregadores de fardos e vendedeiras mal vestidas circulando e entoando cantos contínuos e monótonos. Estas últimas apresentavam suas mercadorias, frutas as quais se destacavam pela sua diversidade de cores e sabores, e foram bem recebidas pelos visitantes. Outra ressalva foi a existência de um ponto fixo, um pequeno mercado junto de uma igreja onde se vendiam raízes de mandioca e frutas.

Koster teve uma surpresa  pelo considerável presença de pessoas de boa aparência no cais e, tendo deixado a formalidade, promoveram relativo rebuliço no momento em que desceu o malote de correspondência oriundo da Europa. Daí observou-se haver forte desejo de informação de parentes ou amigos que se encontravam no exterior, o que revelava certa ligação de parcela da população da província e da região com o Ocidente.

Outro aspecto notado foi a ausência de mulheres brancas nas ruas e mulatas de classe média. Estas, quando ocasionalmente deixavam os lares, iam á missa ou realizavam passeios à tarde, a pé ou em palanquim, sempre acompanhadas de componentes da família.[35] Também foram observadas as mulheres de camada social mais simples, moradoras em casas de um pavimento, no seu interior, eram vistas ao fundo, deitadas em esteiras ou acocoradas, se bem que algumas poucas foram observadas fazendo renda.[36]

A população masculina era composta de brancos europeus e brasileiros, mulatos, negros livres e negros escravos. A grande maioria da população livre se dedicava à atividade comercial. Kidder, após 1837, quantificou a presença estrangeira na província: cento e sessenta franceses, cento e vinte e cinco ingleses, trezentos alemães e cerca de doze norte-americanos.[37]

Sobre sertanejos e índios, pouco se falou da presença deles na área urbana. No entanto, Maria Graham  teve a oportunidade de observar uma família sertaneja na cidade e não hesitou em dar algumas características dessas pessoas, tomando os homens como  rudes e ativos, na maioria das vezes, eram agricultores e trajavam de forma diferente, tendo as vestes de couro bem justas ao corpo, e um pequeno chapéu redondo, também usavam roupas de algodão e linho.[38] Tollenare, em viagem ao interior, referiu-se aos sertanejos, como sendo indivíduos

[35] KOSTER, Henry. Op. cit. p. 31.
[36] TOLLENARE, L. F. Op. cit. p. 32.
[37] KIDDER, Daniel Parrish. Op. cit. p. 150.
[38] GRAHAM, Maria. Op. cit. p. 135.

robustas, valentes e inteligentes, e o seu trabalho na criação de gado não podia ser feito por negros que, em geral, eram muito fracos e apáticos.[39]

Os povos indígenas foram citados em poucas ocasiões: no interior, a Sudoeste de Sibiró, os Caetés ocupavam uma área doada pela Coroa portuguesa como gratidão por conta da participação desses na luta contra os holandeses.[40] Outra referência associou-se à dedicação indígena ao rei quando os realistas retomaram a cidade do Recife na Revolução de 1817, e se apresentou solidário um grupo com cerca de cem índios, os quais se dispuseram a lutar em favor da causa.[41]

Determinados viajantes quantificaram a população da cidade. Mesmo não havendo precisão nos dados fornecidos, uma vez que alguns somaram os habitantes do Recife e de Olinda e outros, não, tais informações nos proporcionam uma boa idéia do quantitativo populacional do período.

TABELA 1: ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO DO RECIFE POR VIAJANTES

| VIAJANTE | ANO | N° DE HABITANTES |
|---|---|---|
| HENRY KOSTER | 1809 | 25.000 |
| J. HENDERSON | 1819 | 65.000 |
| MARIA GRAHAM | 1821 | 70.000 |
| DANIEL P. KIDDER | 1837 | 60.000 |

Fontes: Koster, Henry. 1978, p.32.
Henderson, J. 1992, p.118.
Graham, Maria. 1992, p.141.
Kidder, Daniel. 1992, p.150.

A escravidão mereceu algumas considerações a partir do olhar estrangeiro, sendo notadamente repudiada, em princípio, pelo impacto da situação de seres humanos submetidos à servidão. Outra repulsa se deu também quanto ao tratamento dispensado aos africanos; um dos viajantes comenta ter visto grupos de negros de todas as idades e sexos, maltrapilhos, exibidos como mercadorias à venda nas ruas, em frente aos armazéns.[42]

Os navios negreiros traziam grande número de cativos, muitos vindo da costa da África e de Moçambique, ficavam alojados em porões fétidos, recebiam uma alimentação de má qualidade e normalmente vestiam apenas uma tanga. Faziam parte do carregamento crianças e adultos de ambos os sexos, as embarcações de maior porte conduziam até quinhentos escravos. A travessia da costa africana durava cerca de treze dias, e muitos dos

[39] TOLLENARE, L. F. Op. cit. p. 123.
[40] Idem. p. 76.
[41] Idem. p. 175.
[42] Idem. p. 27.

aprisionados morriam durante a viagem, acometidos de doenças, mas os mercadores consideravam que, mesmo perdendo 10% da carga, ainda estavam realizando um bom negócio.

Ao chegar ao Recife, eram remanejados aos depósitos, onde passavam por uma triagem, cumpriam quarentena e recebiam assistência médica, tarefa que certamente não era bem executada, uma vez que muitos eram colocados à venda apresentando doenças e feridas expostas. Eram diariamente submetidos a um banho de mar e à noite trancafiados em armazéns; não se tinha medo de que fugissem, pois estavam em um lugar completamente estranho, mas receio de que fossem furtados.[43]

Em Pernambuco, os escravos, ao serem adquiridos, tinham vários destinos para o emprego de sua força de trabalho: realizavam serviços na agricultura, atividades domésticas, desenvolviam afazeres de artífices e serviam como negros de ganho; esta última função era bem diversificada, em algumas situações, variando da mendicância à prostituição.

> *O aspecto geral não apresenta nem prantos,nem gritos, nem desespero; entretanto o estrangeiro que acaba de desembarcar não pode se furtar a um sentimento penoso, que lhe causa em primeiro lugar a vista da escravidão, em segundo lugar o cheiro desagradável que se desprende dessa população de cativos*.[44]

Tollenare dirigiu críticas aos religiosos, por possuírem cativos. E questionava: como entender cristãos escravizando cristãos?[45] Maria Graham demonstrou repugnância em estar pela primeira vez num país escravocrata, em que negros doentes, com feridas à mostra, ficavam deitados nas ruas, entre animais imundos. Outro fato marcante ocorreu quando ela, ao retornar de Olinda pelo areal, se deparou com um cão arrastando o braço de um cadáver de negro.[46] Considerava essa como uma postura de extrema desconsideração com seres humanos, uma vez que eles sequer tinham direito a um sepultamento digno, ao sucumbirem, eram normalmente colocados nas praias, sob fina camada de areia, para serem arrastados pela maré alta. O inglês Charles Darwin foi contundente em afirmar seu desgosto pelo Brasil, uma terra de escravidão e desprezo moral.[47]

---

[43] TOLLENARE, L. F. Op. cit. p. 109.
[44] Idem. p. 21.
[45] Idem. p. 27.
[46] GRAHAM, Maria. Op. cit. p. 130.
[47] DARWIN, Charles. Op. cit. p. 166.

No início do século XIX o Recife foi descrito por certos viajantes como uma localidade singular, protegida por um molhe natural, assentada sobre alguns bancos de areia, tendo em volta vários mangues e o desaguamento de dois rios, o Capibaribe e o Beberibe. A península possuía, pelo lado norte, um istmo de areia que avançava até o pé da colina onde se localizava a capital da província, Olinda.

A cidade era dividida em três freguesias, São Frei Pedro Gonçalves (Recife), Ilha de Antônio Vaz (Santo Antônio) e a Boa Vista. A primeira constituía a principal localidade pernambucana, pois nela estava a maior concentração populacional, o comércio atacadista e o porto, o mais movimentado do norte brasileiro, isso em decorrência de as principais mercadorias produzidas na região embarcarem por ele; também desembarcavam diversos produtos oriundos do comércio ultramarino, dessa forma, destacava-se como sendo o núcleo financeiro e mercantil do território.

Nesse bairro, estavam quatro fortalezas, o Arsenal da Marinha, o Convento da Madre de Deus, a Igreja do Corpo Santo e um comércio bastante sortido de mercadorias originárias da Inglaterra e da Índia. Essa era uma área tanto residencial quanto comercial, e o seu espaço físico norteou a implantação de uma arquitetura verticalizada, predominando casas estreitas e altos com janelas e sacadas, estreitas e altas com até cinco andares. A distribuição dos compartimentos normalmente seguia determinada seqüência: no andar térreo, predominavam lojas, alojamentos para negros e cocheiras; os andares superiores obedeciam à ordem de escritórios e armazéns, residências e o último andar era reservado para cozinha.[48]

As ruas eram sujas e estreitas, mas calçadas, à exceção de uma.[49] Mesmo diante de tal cenário, Rugendas expôs: "... o aspecto exterior da cidade é de maior ordem e mais agradável que o da maioria das cidades marítimas do Brasil...".[50] Esses locais eram palco das idas e vindas tanto de escravos como de homens livres, os negociantes se utilizavam desses espaços expondo seus trajes "à moda européia", expressando parecer de posses, indo posteriormente se reunir no largo do Corpo Santo. Deixando-se a península rumo à ilha de Antônio Vaz, atravessava-se uma ponte construída de pedra e madeira, estreita e com pequenas lojas de ambos os lados.

Santo Antônio era a porção mais organizada da cidade, possuía a maioria dos prédios de um pavimento, ruas mais largas e mais limpas, embora não calçadas; com várias bonitas igrejas e conventos, ostentava a condição de centro administrativo da província; na área

[48] GRAHAM, Maria. Op. cit. p. 140.
[49] TOLLENARE, L. F. de. Op. cit. p. 20.
[50] RUGENDAS, J. M. Duas cidades distintas. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992, p. 146.

estava a prisão, uma pequena sala de espetáculo, o prédio do erário e o palácio do governador. O comércio era bem diversificado, diferentemente que ocorria no bairro marítimo, dedicava-se ao ramo varejista. A sua população era composta principalmente de brancos, mulatos e negros livres. Era o mais elegante e o mais freqüentado pelas pessoas de maiores recursos.[51]

Para alcançar a Boa Vista, atravessava-se uma ponte que possuía o mesmo nome, feita totalmente de madeira, tida como a principal artéria de ligação com Santo Antônio e por onde escoava toda a mercadoria vinda do sertão, sendo também utilizada como passeio durante a tardinha e a noite, como ponto de reunião dos homens e das belas mulatas, novamente não se viam ali as senhoras da alta sociedade.

As suas construções eram compostas por algumas belas e grandes casas, mais conhecidas como sítios, nelas residiam pessoas mais abastadas financeiramente, mas que não pertenciam ao setor do comércio. As vias e os passadiços eram mais largas, mas não calçadas.

Estando no continente e em direção ao campo, encontravam-se pequenas casas de um pavimento, reduto de mulatos e negros livres. Seguindo rumo à margem esquerda do Capibaribe, percebia-se grande dificuldade de acesso, o terreno arenoso e comumente em estado de abandono e mal conservado.[52] Prosseguindo nesse itinerário, passando por São José do Manguinho, Ponte d'Uchoa, chegava-se a outros povoados bastante apreciados por parcela de citadinos que, apesar dos percalços, costumavam veranear nesses locais.

Para se chegar a essas áreas, se utilizava o caminho terrestre, servindo-se de cavalos, carros de boi e escravos, e através da via fluvial, em canoas, esta última, a mais comum na condução de passageiros. Eram locais aprazíveis, propícios ao descanso e ao prazeroso banho de água doce, esta tão límpida que se podia ver areia ao fundo. Famílias inteiras se deslocavam do Recife para se estabelecer, durante a temporada de novembro a fevereiro, nas belas e dispendiosas casas de campo voltadas para o rio, a fim de facilitar o ingresso às canoas.[53]

Enfim, a cidade portuária era vista como um local de clima agradável, movimentado e próspero, entretanto apresentava alguns problemas que lhe eram pertinentes. Essas questões não passavam despercebidas ao olhar dos visitantes estrangeiros, que teceram comentários sobre alguns prédios como sendo mal construídos, pouco ventilados e lúgubres. As ruas de traçado sinuoso, estreito, eram sujas e de demorado escoamento de água pluvial.[54] Quanto aos outros dois bairros centrais, os pareceres foram diferentes: as edificações eram mais bem

[51] TOLLENARE, L. F. de. Op. cit. p. 22.
[52] KIDDER, Daniel Parrish. Op. cit. p. 155.
[53] Ibidem. p. 155.
[54] DARWIN, Charles. Op. cit. p. 165.

construídas e arejadas e das ruas, mesmo não tendo calçamento, eram avaliadas como mais amplas e asseadas.[55]

Outro aspecto que não passou desapercebido, foi a qualidade da água potável, tendo em vista que eram salobras as retiradas dos poços cavados nos areais da cidade, daí impróprias para o consumo humano. Por essa circunstância, o provimento era dependente de Olinda ou do Monteiro. A condução desses pontos até o destino final era realizada em canoas d'água, com isso ocasionando diversos questionamentos quanto a sua pureza.

O adensamento populacional gerava necessidades e preocupações devido à possibilidade do surgimento de doenças e revelava a precisão de ampliar o assentamento habitacional noutras áreas fora de São Frei Pedro Gonçalves e Santo Antônio. A ocupação de locais mais afastados das áreas centrais esbarrava na dificuldade das comunicações, pois não havia um sistema de transporte coletivo conveniente que atendesse a esse mister.

Alguns dos estrangeiros tiveram a oportunidade de presenciar o Recife em momento de conflito político, isto podendo ser verificado em duas situações, primeiro na Revolução de 1817, iniciada em 6 de março e terminada em 20 de maio do mesmo ano, a qual foi testemunhada por Tollenare e Koster.[56] Outro levante pôde ser observada na chegada de Maria Graham, em 14 de outubro de 1821, a qual encontrou a cidade sitiada por um movimento que visava a destituição do governante português, ficando posteriormente conhecido como Revolução de Goiana.

Os primeiros viajantes que aportaram no Recife no início do século XIX encontraram uma urbe carente de serviços públicos, nas áreas de água, luz, saneamento e transportes. Mesmo nessa condição, era tido como um lugar próspero, de reconhecidas belezas naturais, clima agradável, e constituía o mais importante centro de abastecimento regional. "Pernambuco, alusivamente à sua importância política e com referência ao Governo Português, goza o terceiro lugar entre as províncias do Brasil, mas, no ponto de vista comercial e em relação à Grã-Bretanha, creio não enganar-me dando-o em primeiro plano".[57]

[55] RUGENDAS, J. M. Op. cit. p. 146.
[56] TOLLENARE, L. F. de. Op. cit. p. 171.
[57] KOSTER, Henry. Op. cit. p. 33.

## 1.2 – A Repartição de Obras Públicas

A Repartição de Obras Públicas (R. O. P.) organizada em 1822, passou a funcionar sob a direção da Junta do Governo Provisório. Seu campo de atuação se limitava basicamente a efetuar trabalhos de conservação em edificações ligadas à administração provincial, em parceria com empreiteiras. Direcionada a esse tipo de expediente, a mesma não se consolidou, deixando escassos materiais sobre suas propostas e atuações.[58]

Em 1830, sua gestão foi transferida para a Câmara Municipal do Recife, sendo o engenheiro alemão João Bloem incumbido de conduzi-la, tendo como desígnio inicial implantar modelos de delineamento citadino e construções.[59] No entanto, as diretrizes nas quais estava fixada a forma de administração, esbarravam em algumas dificuldades, como as de controle e uso do espaço urbano, e de enfrentar escassos recursos financeiros para encaminhá-los. No primeiro caso, apenas o governo provincial detinha condições para outorgar regras de estabelecimento e condução de serviços.

Em decorrência de vários percalços, e por falta de funcionários, foi devolvida, em novembro de 1834, à direção provincial. Todavia, nessa nova oportunidade, o seu desempenho não alcançou as metas previstas, suas ações seguiam um ritmo lento e bastante restrito, apresentando dificuldades a nível gerencial e por carência de profissionais especializados.[60]

Suas atividades notadamente tomaram impulso a partir de 1836, constituindo uma organização relevante na administração da província. As realizações eram poucas, apesar de o governo ter levantado várias das necessidades de obras públicas, não tomou o cuidado de elaborar um programa de atuações. A sociedade, mesmo se ressentindo de muitos melhoramentos, não conseguia organizar-se a ponto de reivindicar de forma contundente os seus direitos, poucas solicitações chegavam aos jornais da época e, quando isso ocorria tinham pouco destaque.

Esse órgão não estava livre de dificuldades e convivia com alguns entraves, dentre eles, a indefinição dos limites de atuação do público e do privado. Faltava clareza quanto ao delineamento das áreas de desempenho e, devido ao seu trabalho ainda incipiente, não conseguia traçar um perfil bem demarcado do seu raio de ação.

O regimento outorgado determinou que as execuções poderiam ser realizadas tanto pela esfera pública, quanto pelos arrematantes, em que pese ao fato de os serviços serem

---

[58]ARRAIS, Isabel C. *Teatro Santa Isabel: Biografia de uma casa de espetáculos*. Mestrado. História, UFPE, Recife, 1995, p. 22.
[59]ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 174.
[60] Idem. p. 176.

preferencialmente executados pelo setor privado. Outro problema existente era a ausência de pessoal capacitado para conduzirem os projetos. Diante desse impasse, efetuaram-se algumas tentativas de se conseguir um corpo técnico adequado, tanto internamente quanto noutras regiões do país. Essas objeções fortaleceram o poder de decisão do Presidente e da Assembléia, em contrapartida, sujeitaram e limitaram a autonomia da divisão.[61]

A Repartição, somente conseguiu tomar um novo rumo organizacional e de realizações, a partir de 1837. O Recife do século XIX, que vivenciou momentos de turbulência política, continuava alvo de constante apreensão, apresentava-se como um centro carente de progressos urbanos, contudo, a questão da ocupação espacial e a concepção de modernização começava a se fazer mais presentes e a despertar maior atenção no cenário citadino. Esse novo entendimento deveu-se inegavelmente à administração provincial conferida a Francisco do Rego Barros. Ele ocupou a presidência da província pernambucana de 1837 a 1844, nesse período conferiu maior dinamismo material e social à urbe, promovendo obras públicas e planos estruturais de grande repercussão no país.

Antes, porém, em 1821, Rego Barros ainda cadete, foi acusado de conspirar contra o governador, o capitão-general português, Luís do Rego Barreto, pois este tendo sido alvo de uma emboscada, da qual saiu bastante ferido, resolveu tomar atitudes drásticas, realizando perseguições, efetuando várias prisões e algumas deportações. O jovem aspirante permaneceu encarcerado em Lisboa por cerca de dois anos, sendo solto devido à intervenção de alguns amigos influentes. Posto em liberdade, não retornou ao Brasil, indo estudar na Universidade de Coimbra; de certo modo, não se agradou desse estabelecimento de ensino e procurou dar prosseguimento aos estudos na França, onde, em 1825, concluiu o curso de bacharel em Matemática na Universidade de Paris.[62]

Logo ao retornar a Pernambuco, guarnecido pela influência dos pais e detentor de respeitado grau de instrução acadêmica, se iniciou na vida política, exercendo inicialmente algumas legislaturas como deputado na Assembléia Geral. Em sua trajetória pública, foi nomeado presidente da província aos trinta e cinco anos de idade, função a qual lhe garantiu bastante admiração e reconhecimento tanto a nível local quanto em outras províncias do Brasil. Em decorrência de conceituados serviços prestados à Coroa Portuguesa, foi recompensado com os títulos de barão em 1842, visconde em 1860 e finalmente conde em 1866. [63]

---

[61] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 180.
[62] GUERRA, Flávio. *O Conde da Boa Vista e o Recife*. Recife: Fundação Guararapes, 1973, p. 14.
[63] Idem. p. 15.

Rego Barros, em 1837, encontrou a cidade não muito diferente daquela que expulsou os holandeses. A freguesia da Boa Vista apesar de possuir belas casas, era constituída praticamente de arruados; São José não apresentava construções de importância, sendo uma área mais destinada a pessoas de menor renda; quanto a São Frei Pedro Gonçalves e Santo Antônio, possuíam maior número de edificações e grande concentração populacional.

O Recife continuava com as duas pontes, a do próprio nome e a da Boa Vista, a mais, revelava alguns contrastes no que diz respeito ao seu aspecto, variando de próspero, a exemplo do seu bom desempenho mercantil tanto regional quanto ultramarino, para o de cidadezinha do interior, dada a sua aparência, apresentando muitos sítios, distribuídos nos arrabaldes e também na Boa Vista. Essa era a aparente feição que tinha a capital pernambucana quando assumiu o encargo.

Ao receber a administração da província, adaptou-se aos poucos a conjuntura da época, um cenário em transformação, vivenciando experiências e mudanças sociais e políticas. Ciente da situação, preparou-se para atuar de acordo com a sua estratégia modernizadora, tendo como modelo cidades européias, especificamente Paris. Só então iniciou as reformas, indo de encontro a seus adversários. Dessa maneira, veio a realizar um programa voltado a obras de infra-estrutura e desenvolvimento material.

Seu governo enfrentou dificuldades próprias da época, entrando em conflito com o poder judiciário; levantando dados sobre a lentidão dos processos e a impunidade dos infratores, questionou a repressão, a punição de crimes, a garantia dos direito individuais e a ordem pública.[64] Ainda propôs a transferência de juízes e alterações em certas aplicações da máquina judicial. Sua postura de enfrentamento e determinação diante de grupos dominantes e tradicionalmente consolidados lhe conferiu hostilidade, uma ferrenha oposição por parte desses e a alcunha de “Chico Macho”.

Envolveu-se em desavenças com a religião predominante, pois os párocos e a própria população católica ainda atrelada ao tradicionalismo e à ignorância não aceitavam de bom grado as medidas tomadas para beneficiar a saúde pública. Isso ocorreu quando Rego Barros, respaldado pela Carta-régia de 14 de janeiro de 1800, a qual concedia a construção de campo-santo fora da cidade, começou a realizar os enterros em cemitérios improvisados e não mais em igrejas.[65]

Outras atitudes também geraram expectativa e desconfiança, por tratar de novidades, e pela rapidez com que eram introduzidas. Apesar dos impasses, foram iniciados certos projetos,

[64] GUERRA, Flávio. Op. cit. p. 38.
[65] Idem. p. 47.

como vacinação pública, a higiene e a limpeza da cidade, a criação de cadeiras de obstetrícia e pediatria nas casas de saúde e a organização de um conselho de salubridade.

Mantendo uma postura de melhorias constantes, o presidente sugeriu mudanças no sistema educacional vigente, pois avaliou que o Liceu apresentava deficiência tanto curricular quanto administrativa; ainda atrelava a precisão de implementar os chamados cursos técnicos de arquitetos e especialistas em agricultura para, assim, evitar a contratação destes fora do país, em algumas circunstâncias. Ele queria a reforma e principiou uma reorganização a qual chamou de "ensino industrial e de artes mecânicas".[66]

Ao completar um ano de governo, percebiam-se os novos rumos tomados pela província: várias frentes de trabalho em andamento e outras terminadas, por exemplo, foram concluídas a Ponte da Madalena e a Ponte do Mocotolombó em Afogados, a realização de reparos nas pontes do Recife e da Boa Vista, as estradas dos Afogados, os aterros e as feituras da Estrada de Jiquiá e o nivelamento para a abertura das estradas de Manguinhos e Aflitos.

Demonstrando insatisfação com o setor de engenharia local, resolveu fazer uso da Lei Provincial nº 53 de 1838.[67] Solicitou a contratação na Europa de técnicos franceses, dentre os quais destacou-se o engenheiro francês Louis Lèger Vauthier. Também contratou artífices alemães, para atuar como mão-de-obra direta e especializar os operários locais.[68]

Esses profissionais estrangeiros foram trazidos até Pernambuco, com a finalidade de serem utilizados na elaboração e na construção de espaços públicos, a fim de dar andamento a um plano político que pretendia, dentre outras coisas, aproximar o Recife dos padrões urbanos de cidades européias e, assim, partilhar da sua civilização e cultura. Pensava-se em fortalecer a sede provincial como centro econômico regional, mas não apenas isso, pois entendia-se como indispensável conquistar a supremacia no campo social: a urbe precisava civilizar-se. Para tanto, necessitava de locais à altura, essa foi uma das razões pela qual foi construído o Teatro Santa Isabel.

Aos poucos, a capital pernambucana se submetia à missão francesa, que foi totalmente consolidada em abril de 1841. Em dezembro do mesmo ano, esta colocava à disposição da presidência o primeiro relatório anual, referendando várias obras, como a edificação do Teatro Nacional, o levantamento de uma planta moderna da cidade e a modificação total dos alinhamentos e gabaritos, além de reformas e construções de pontes, estradas e prédios.

---

[66] GUERRA, Flávio. Op. cit. p. 42.
[67] Idem. p. 155.
[68] GUERRA, Flávio. O Recife e o Conde da Boa Vista. In: PEREIRA, Nilo [et al]. *Um Tempo de Recife*. Recife: Arquivo Público Estadual. 1978, p. 278.

Rego Barros se mostrava obstinado a implementar reformas urbanas até então nunca visto na localidade, pois entendia que ela possuía um potencial capaz de atingir a região e não apenas a província. Para tanto, dependia em muito do empenho da R. O. P., cujo ideal modernizador respaldava os pareceres técnico-administrativos de todas as obras, mas as intrigas internas dificultavam o seu bom andamento. O engenheiro francês já se mostrava bastante insatisfeito com a duplicidade de comando e sugeriu uma liderança única, na intenção de definir responsabilidades e findar a oposição dentro do órgão.

Finalmente, em 30 de março de 1842, era divulgada a destituição do tenente-coronel Firmino Herculano de Morais Âncora do cargo de inspetor-chefe de Obras Públicas, assumindo imediatamente o posto Louis Lèger Vauthier. Esse fato despertou um sentimento nacionalista e a oposição articulou, através da imprensa, vários ataques aos estrangeiros.[69]

O presidente permanecia imbuído do desejo de projetar Pernambuco no cenário nacional do ponto de vista social, e a projeção de um teatro de qualidade era uma questão preponderante nessa empreitada, pois fazia parte do processo de civilidade almejada. Pretendia-se uma obra imponente, marcante, tanto que o projeto apresentado pelo engenheiro Boyer foi rejeitado, por ser considerado modesto.

Após vários estudos, Vauthier apresentou um plano com um orçamento estimado em 400 contos de réis. Diante de vultosa soma, o presidente recuou e solicitou que houvesse um reestudo. Foi efetuada uma revisão nos cálculos, envolvendo o engenheiro Boulitreau em pesquisa do solo, então se reapresentou outro projeto no valor de 240 contos, o qual foi aprovado. Em abril de 1841, a Assembléia Provincial autorizava o início das atividades.

Satisfeito, Rego Barros empenhou-se em arrecadar fundos para a obra; na época quase tudo era difícil, a maioria dos materiais eram importados da Europa, o que encarecia bastante a empreitada, assim estimularam-se as chamadas loterias. Houve também a necessidade de grande habilidade e empenho na área política, pois seus adversários, através dos jornais, não cessavam os ataques, insinuando abuso de verba pública, desperdício e incompetência do jovem engenheiro francês.[70]

Devido o volume orçamentário, mais adiante, surgiram problemas retardando o andamento dos trabalhos e, em 1843, Vauthier pedia a imediata liberação de verbas no valor de 70 contos, ou estaria comprometida a inauguração do teatro. A essa altura, a Assembléia questionava a ordem de prioridades, tornando-se claro que haveria grande atraso na conclusão.

---

[69] GUERRA, Flávio. Op. cit. p. 75.
[70] Idem. p. 83.

Tal fato foi reforçado com a saída do Barão da Boa vista da presidência em abril de 1844. O grande marco do seu governo somente veio a ser inaugurado seis anos depois.[71]

No final de 1843, percebia-se a evasão dos operários alemães contratados pela província, alguns voltaram ao seu país, uns resolveram rescindir o contrato e trabalhar por conta própria e outros morreram. Dessa forma, o Recife perdeu a assistência de excelentes profissionais, que participaram em diversas obras, contribuindo com inovações técnicas e de talento, deixando valoroso aprendizado.[72]

Nas alterações introduzidas nos modos de vida citadina durante essa administração, percebeu-se maior afluência à vida social, inclusive com mais participação nos salões. No entanto, fez-se notório o "afrancesamento" da cidade, que consistia em aderir a alguns hábitos, usos, costumes, produtos diversos e serviços ligados aos franceses. Essa postura divulgou-se durante o período de Rego Barros, tendo nele forte elemento incentivador. A influência estava marcada em vários campos de atuação: nas ruas, até os nomes de alguns estabelecimentos comerciais eram em francês; além disso, houve a imigração de vários profissionais estrangeiros, como por exemplo, médicos, parteiras e veterinários.[73]

Preocupado com o andamento do desempenho econômico da província, em decorrência do contínuo acréscimo do intercâmbio mercantil com o exterior, Rego Barros buscou tomar diretrizes mais modernas nos negócios. Partiu a procura de melhor entendimento com os mais representativos comerciantes locais, assentando uma importante base para a formação da Associação Comercial de Pernambuco.

Após várias reuniões em que foram elaborados os planos para as atividades e cargos, se chegou a um acordo quanto a composição geral da organização. Enfim, foi inaugurada em agosto de 1839 a associação Comercial Beneficente de Pernambuco, inicialmente instalada num prédio alugado no bairro marítimo. Assim, estabeleceu- se um ponto oficial onde os empreendedores poderiam tratar os seus problemas e os rumos dos seus interesses.[74] Esse foi outro importante avanço na escalada rumo ao progresso e à modernização dos intentos do Barão da Boa Vista.

As suas ações eram consideradas avançadas para o seu tempo. Durante sua direção, iniciaram-se importantes obras, como: estradas passaram a fazer as comunicações a partir da sede rumo ao interior; o antigo prédio do Erário Público foi transformado no Palácio

---

[71] ARRAIS, Isabel C. Op. cit. p. 51.
[72] GUERRA, Flávio. Op. cit. p. 92.
[73] Idem. p. 100.
[74] PINTO, Estevão. *A Associação Comercial de Pernambuco (1839-1938).* Recife: Gráfica do Jornal do Comércio, 1987, p. 8.

Presidencial; iniciou-se a construção do Teatro Santa Isabel e da Ponte Pênsil do Caxangá, a reconstrução das pontes do Recife e da Boa Vista; fez-se a definição das obras de encanamento de água potável para o abastecimento do Recife, a iluminação pública a gás, a gabaritagem de edifícios, novas ruas, praças e aterros, localização do cemitério público, os trabalhos iniciais para a implantação de saneamento, a fundação da Associação Comercial, o surgimento de transporte coletivo urbano, a inauguração do Passeio Público em substituição à Praia do Colégio, a instalação de uma biblioteca pública e outras melhorias que não foram concluídas, mas começadas. Tais procedimentos proporcionaram destaque ao seu trabalho, inclusive fora de Pernambuco.

Contudo, devido a ascensão do Partido Liberal ao poder, Francisco do Rego Barros foi deposto do cargo, pois ele era ligado ao Partido Conservador. Com sua saída em 1844, houve redução nos recursos para a cidade e várias obras iniciadas não foram completadas. Os profissionais vindos da Europa se desligaram da tutela governamental e passaram a trabalhar por conta própria. Durante sete anos, esse gestor que fez época realizou uma "verdadeira revolução" administrativa e social, tendo como alicerce a R. O. P., a qual passou por uma profunda estruturação nesse período.

Na subseqüente disputa política, conservadores e liberais não conseguiram chegar a uma conciliação. Diante das circunstâncias, foi nomeado para presidente da província Antônio Pinto Chichorro da Gama, que permaneceu no exercício de 1845 a 1848. Essa época foi marcada por muita apreensão, sendo os embates entre Guabirus e Praieiros bastante acirrados.

No início do novo governo, foram demitidas da administração parcelas dos funcionários ligadas aos conservadores. A nova estruturação reorientou a gestão pública para rever a maioria das atividades em andamento, optando por reduzir ou eliminar quase totalmente as prioridades governamentais anteriores, incluindo as referentes a obras públicas.

Dentre os novos posicionamentos administrativos, um levou a que em 1846 não se renovasse o contrato do engenheiro-chefe Vauthier. Essa decisão repercutiu negativamente quanto à continuidade desse setor, uma vez que as práticas técnico-administrativas introduzidas no seu comando não estavam totalmente firmadas, pois continham forte dependência de técnicos franceses. Em seu lugar, assumiu a função José Barros Falcão de Lacerda, que permaneceu no posto até 1850.[75]

Nessa fase foram introduzidas outras formas de condução, deixou-se para trás todo um trabalho já construído, diminuiu-se o prestígio da R. O. P., reduzindo-a a apenas mais um

[75] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 201.

componente da máquina administrativa. A recente direção traçou uma nova linha de operação em que subtraiu o poder de atuação dessa importante divisão a apenas algumas realizações de conservação de estradas, pontes e edifícios públicos, a maior parte dos trabalhos ficou quase exclusivamente ao encargo dos arrematantes, que formavam um influente grupo e tinham interesse em esvaziar os campos de alcance desse órgão.

Obras importantes iniciadas no governo anterior sofreram interrupção, exceto algumas indispensáveis estradas. Esse período foi marcado pela estagnação, ausência de planejamento, falta de implemento em melhoramentos urbanos e realizações. Diferentemente do que ocorrera no dinamismo período anterior, optou-se por uma estratégia que pouco produziu em termos de benfeitorias ao espaço citadino. Um acontecimento de destaque nesse momento, talvez o único, foi o início das atividades de fornecimento de água potável, através da Companhia do Beberibe em 1846, obra começada na administração anterior.[76]

Em 1848, o Partido Conservador voltou ao poder e escolheu Herculano Penna para assumir a presidência. A cidade passou a viver momentos de grande tensão social, culminando com a Revolta Praieira, marcando mais um episódio sangrento na história pernambucana. Depois desse acontecimento, os conservadores designaram Honório Hermeto Carneiro Leão, como novo presidente da província, um dos personagens políticos mais importantes do partido no Império. Tal indicação, na oportunidade, demonstrou a preocupação e a importância conferida a Pernambuco. Seu governo, de 1849 a 1850, em termos de direção urbana, apesar de curto, foi bastante expressivo.

Após esse momento de sublevação, o Recife, embora ainda inquieto, dava sinais de trégua, o que pôde ser verificado pela postura mais moderada assumida pelos liberais, que contaram com a participação, o respeito e a maturidade política do novo governo, que soube aglutinar, reorganizar e até aproximar as forças locais, principalmente estabelecer uma linha de união entre os interesses das elites locais. Dentre as pretensões, estava a retomada das obras urbanas e o fortalecimento da Repartição de Obras Públicas.

A saúde pública, um assunto efetivamente em pauta após a Revolta da Praia, teve a condição piorada pelo surgimento da febre amarela, que se alastrou rapidamente, causando muitas mortes, inclusive atingindo as camadas sociais mais abastadas. Por não haver um plano preparado contra a doença, esta avançou sem controle.

Todavia, a situação foi combatida, foram tomadas medidas que puderam ser percebidas: início da construção de um cemitério fora dos limites da cidade e implantação de

[76] MENEZES, José Luiz M.[et al]. *Águas do Prata: História do Saneamento de Pernambuco (1838-1912).* Recife: COMPESA, 1991, p. 60.

um Lazareto na Ilha do Nogueira. Com essas ações, o governador atendeu a algumas solicitações feitas pela administração pública e pelos principais médicos da cidade.[77]

Nesse período, em meio às realizações urbanas, uma modificação se tornou histórica em Pernambuco: a demolição do Arco da rua da Cruz, no bairro do Recife. Esta reforma fora projeto de Rego Barros e representava para as elites locais uma mudança rumo a um novo tempo. Também, foi entregue a população o Teatro Santa Isabel, símbolo do governo "boavistano" motivo de altivez para a província, que alcançava um momento cultural e social ímpar uma vez que a cidade recebia um edifício comparável aos melhores da Europa.

> *Partilhar da civilização e da cultura européia passava a exigir um local específico, reservado, onde se educassem os costumes, refinassem os gostos, exercitassem comportamentos apropriados. Um teatro público devia atender a essas exigências e, ainda, permanecer como símbolo ostensivo consagrado à demonstração de que o espírito do progresso havia se instalado entre nós.*[78]

O plano de modernização, cuja implantação havia sido iniciada pelo Barão da Boa Vista, ocorreu nessa ocasião com uma nova postura, por ser um modelo mais amplo, que incluía vários grupos das elites econômicas pernambucanas. A época compreendida na década de 1850 mostrou-se fundamental, pois foram instituídas as bases de implantação dos serviços públicos urbanos.

Foi nomeado para chefe da R. O. P., o arquiteto brasileiro José Mamede Alves Ferreira, que permaneceu no cargo até 1856. Individualmente, destacou-se pelo projeto e pela construção do Hospital Pedro II. Durante sua administração, foram construídos a Casa de Detenção, o Ginásio Provincial, o Cemitério de Santo Amaro, e foi elaborada a primeira planta da cidade.

Enquanto ocupou o cargo a reforma sanitária constituiu um tema bastante debatido. Esse problema teve a situação agravada com os surtos de febre amarela e cólera-morbo. As mortes causadas pelas epidemias proporcionaram a participação da chamada elite local pedindo uma solução ao governo para a precariedade na área de saneamento. A necessidade de conter a evolução da peste também trouxe discussões nos meios médicos. Enfim, foi organizada uma Comissão de Higiene e iniciou-se um programa de combate às doenças baseado na prevenção sanitária, na limpeza da cidade e na melhoria nas condições de

[77] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 204.
[78] ARRAIS, Isabel C. Op. cit. p. 17.

sanificação de habitações e espaços públicos. Estava à frente dessa comissão o Dr. Joaquim D'Aquino Fonseca, médico brasileiro de formação francesa.[79]

Nas primeiras investigações, detectaram-se as porções mais antigas da cidade como focos de propagação de doenças, devido à fragilidade sanitária de várias construções e o fato de as áreas terem elevada ocupação demográfica. De posse desses dados, o chefe desse grupo concluiu pela precisão de reforma urbana nesses núcleos. Contudo, a proposta não foi levada adiante, por motivos políticos e econômicos. Mesmo assim, o hospital, o cemitério, a casa de detenção e até mesmo a planta da cidade revelaram-se como medidas de contenção dos problemas de saúde.

As dificuldades de arrecadação e o pouco poder de investimento da província levaram Mamede a apoiar a movimentação política, com vistas à aprovação da Lei n° 641, em 26 de junho de 1852, na qual o governo dava segurança a empreendimentos particulares para a construção de ferrovias.[80] Os estrangeiros se mostraram bastante interessados, principalmente os ingleses, uma vez que, em sua estratégia de expansão, as companhias ferroviárias possuíam grande participação.

As normas de concessão com garantias e privilégios, adotadas para o caso das estradas de ferro, não eram tão rígidas, assim permitindo que qualquer tipo de firma pudesse concorrer a uma licença, também criando oportunidade ao capital nacional. Todavia, devido ao caráter local dos estabelecimentos de serviços públicos, as licenças e caução dependeriam de acordos e ajustes efetuados entre as partes interessada, o presidente e a Assembléia Provincial.[81]

Pernambuco passou, então, a conviver com a gestão urbana partilhada. O aumento populacional gerava necessidade na ampliação de infra-estrutura cada vez maior: abastecimento d'água, iluminação pública, saneamento e transporte coletivo.

O Recife traçava uma nova etapa em termos de benfeitorias urbanas, tanto pelas precisões, quanto pelos novos interesses citadinos e pela onda de progresso tecnológico existente na Europa, cujo conhecimento chegava ao entendimento da alta camada social local. Tratava-se de uma via sem retorno, e as bases de assentamento desse projeto se verificaram indiscutivelmente na gestão de Rego Barros, essencialmente na reestruturação da R. O. P., firmando o seu direcionamento, o seu alcance de atuação e incluindo novos pensamento e novas técnicas, estes orientados pelas influências trazidas do exterior, através de profissionais de formação superior e artífices.

---

[79] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 211.
[80] PINTO, Estevão. *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949, p. 56.
[81] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 227.

Em relação a distribuição da água, aproveitando-se das novas regras estabelecidas para a entrada de investimento privado em obras públicas, destacou-se um acontecimento de grande importância, que foi o estabelecimento do serviço de abastecimento de água potável, através de tubulações, servida do riacho do Prata. O aprovisionamento da mais importante urbe da região ressentia-se de melhor atendimento, pois nesse aspecto convivia com algumas dificuldades que repercutiam de forma direta na área da saúde, sendo constantes reclamações quanto a sua qualidade. O Recife dependia quase totalmente da água vinda de Olinda, retirada do rio Beberibe. Somente a partir de 1830 surgiu a concorrência com o fornecimento do Monteiro, quebrando o exclusivismo olindense, mas não conseguiu suprir totalmente a demanda solicitada pela cidade, apenas atendeu parcialmente.[82]

O monopólio dos canoeiros aguadeiros de Olinda era motivo de constantes reclamações, devido as condições impostas por esses fornecedores em preço e qualidade. A distribuição era realizada de forma direta ao consumidor ou em reservatórios localizados na cidade para revenda posterior. Por interesse em arrecadação fiscal, a própria Câmara olindense reconhecia problemas quanto à qualidade da água, devido à contaminação causada pela presença de plantas aquáticas e animais na represa, além disso, fazia advertências aos condutores para que usassem recipientes limpos e tampados.

> *Era fato notório que as canoas d'água de Olinda, além de 'imundas' e 'encharcadas', serviam até de 'banheiro àqueles que por um vintém o desejavam'. A demais, a água salgada do curso inferior do Beberibe misturava-se, por falta de cuidados, à água doce de tonéis mal fechados.* [83]

O abastecimento d'água do Capibaribe efetuava-se como o de Olinda, mas a distribuída do Monteiro desfrutava da propaganda de ter água mais pura que a do Beberibe. Entretanto, comumente se observavam às margens do riacho, muitas lavadeiras no exercício das suas atribuições, poluindo as águas comercializadas na cidade. Também se percebiam as canoas d'água sendo utilizadas para carregar roupas sujas e lavadas.[84]

Ainda na gestão de Rego Barros, fazendo-se valer da Lei Provincial nº 46 de 1837, que autorizava contratar o fornecimento d'água potável, utilizando-se de chafarizes e

---

[82] MELLO, Virginia Pernambucano de. *Água Vai !: História do Saneamento de Pernambuco (1537-1837).* Recife: COMPESA, 1991, p. 83.
[83] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 87.
[84] Idem. p. 89.

aquedutos, colocou a disposição de investidores à exploração desse serviço, podendo a organização interessada constituir-se de pessoas nacionais ou estrangeiras.[85]

Passados quase dezessete meses da edição da referida norma, surgiram algumas proposições, mas que não se concretizaram, até que houve a apresentação da proposta dos empresários Bento José Fernandes Barros, Manoel Coelho Cintra e Francisco Sergio de Mattos, a qual foi aceita e confirmada. O contrato, realizado em 11 de dezembro de 1838, determinou a instalação de 13 chafarizes na cidade e o valor unitário do balde d'água no máximo em vinte réis, cabendo à província fiscalizar os serviços e aplicar multa, caso necessário. [86]

A exploração desse serviço teria a exclusividade num período de 35 anos, a partir da sua inauguração, também sendo proibida outra forma de abastecimento, quer por canoas ou por outro meio que conduzisse água para a cidade. Entretanto a obra somente iniciou os trabalhos em 1842, com o assentamento da pedra fundamental. Finalmente, o primeiro lance das tubulações atingiu, em março de 1846, o reservatório da Boa Vista e, em maio do mesmo ano, iniciou-se a distribuição d'água. Porém, oficialmente, a inauguração da Companhia do Beberibe ocorreu em maio de 1848, passando a contar dessa data os anos de concessão.[87]

Atravessava, então, a urbe, uma nova etapa no serviço público urbano. Todavia esse sistema veio a passar por vários problemas, pois o aumento populacional elevava o consumo, e a oferta exigida não estava sendo suficiente. Dessa forma, cumpria-se a previsão de Vauthier e dos demais engenheiros franceses, que discordavam do modelo de projeto aprovado, alegando que a distribuição de água nos sobrados só atingiria o andar térreo.

Assim, a empresa não alcançava o resultado previsto e não conseguia ampliar, de forma satisfatória, a rede de abastecimento, limitando o atendimento a poucas áreas da cidade, mesmo assim, com pressão insuficiente para chegar os dutos dos prédios mais altos.[88]

Mesmo com a posterior permissão dos novos moldes de atuação nos serviços públicos urbanos, estes ainda careciam de certa flexibilização das normas de concessão, pois essas áreas eram diferentes do que se observava no ramo ferroviário que, apesar de ser versátil, apresentava certa uniformidade e, caso fosse mantido o estatuto na íntegra, o transporte seria quase impraticável, dada a particularidade de cada localidade. Contando com apoio político,

---

[85] MENEZES, José Luiz M. Op. cit. p. 14.
[86] Idem. p. 15.
[87] Idem. p. 71.
[88] JUCÁ, Gisafram N. *A Implantação dos Serviços Urbanos no Recife: O Caso da Companhia do Beberibe (1838-1912)*. Mestrado. História. UFPE, Recife, 1979, p. 74.

procuraram-se então, outras regras segundo nas quais as firmas interessadas em estabelecer os seus serviços iriam negociar as licenças com o governo e a junta local.

No que se refere a iluminação pública, já operava no Recife um serviço desde 1822, efetivado por resolução do Senado da Câmara, empregado em algumas ruas centrais da cidade, abastecido com azeite de peixe ou de mamona.[89] No entanto, o desenvolvimento, a utilização das ruas, os novos comportamentos e o prestígio dedicado à urbe pressionavam a que houvesse um préstimo de superior qualidade.

Houve algumas tentativas de melhoramentos na oferta desse trabalho, em que se recorreu a investidores que oferecessem condições de estabelecer um serviço de iluminação a gás carbônico, que representava um avanço em comparação com o fornecimento existente. Tal medida se iniciou no final da década de 1830, no governo Rego Barros. Após algumas tentativas sem êxito, atravessou-se a primeira metade do século XIX, para então se valer do recente padrão de administração provincial e assim, em 1857, consolidou-se um acordo com a firma britânica "Fieldem e Brothers", de Manchester.[90]

Em 26 de maio de 1859, a cidade recebia, em uma de suas mais movimentadas artérias o primeiro trecho iluminado a gás carbônico, que compreendia a rua Nova e suas proximidades. No mesmo ano, a empresa se dizia preparada para realizar o abastecimento residencial, através de encanamentos.

Todavia, o acerto estabelecido não atendeu às expectativas previstas na licença, revelando dificuldades na prestação dos seus serviços e expandindo a rede de luminárias ocorria de forma bastante lenta. Verificava-se, em 1864, a existência de pouco mais de 1.000 lampiões em funcionamento e algumas ruas principais se apresentavam parcial ou totalmente às escuras.[91]

A Repartição de Obras Públicas, no exercício de sua função fiscalizadora, se restringia à aplicação de multas, obedecendo a legislação provincial. A companhia, tida como o mais dispendiosa da província, continuava não atendendo a contendo, ainda que sendo pressionada pela inspetoria provincial.

Mesmo diante de tal dificuldade, o governo não esboçava grande reação e se via sem força suficiente para efetuar alguma imposição contra a empresa "Fieldem e Brothers", por conta do acúmulo de débito com essa firma.[92] Enfim, a licença concedida não correspondia às

[89] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 44.
[90] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 228.
[91] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 47.
[92] Idem. p. 45.

expectativas previstas, e a concessionária continuava a apresentar problemas na prestação de seus serviços e expandia a rede de lampiões de forma bastante lenta.

Referente as condições de higiene da cidade, constituíam um tema de permanente preocupação na pauta da administração provincial, pela aparente sujeira nas ruas, pelo mau cheiro e pela dificuldade de acesso. Surgiram, então, vários problemas de saúde pública, como eventos epidêmicos registrados na província, fato que provocou temor às autoridades e à população como um todo, pois essas moléstias não faziam distinção de classe social, a exemplo do cólera-morbus que no período de fevereiro a abril de 1856, ocasionou 3.338 mortes, certamente uma quantidade significativa, numa localidade com cerca de 75.000 habitantes.[93]

Anteriormente, foi instituída uma comissão de salubridade formada por autoridades médicas locais, a fim de levantar os problemas pertinentes a epidemias que, vez por outra, atingiam a cidade portuária e alastravam-se rapidamente. Foram identificados alguns motivos, um deles apontava como porta de entrada o ancoradouro, em virtude de ser bastante movimentado, apresentar grande circulação de pessoas de outras partes do mundo e, em certos casos, trazer contaminação através da tripulação. Além dessa evidência, o aglomerado populacional na localidade marítima, associado às péssimas condições de moradia das camadas mais pobres e ao escasso serviço de saneamento básico, contribuía para a proliferação de doenças.

A partir desses levantamentos, decidiu-se atuar de forma mais contundente nos agentes identificados como nocivos: em princípio, se faria uma reforma urbana nas áreas de São Frei Pedro Gonçalves, através do alargamento das ruas, da edificação de prédios obedecendo a delineamento prévio e da construção de praças e pátios, com a finalidade de tornar o local mais arejado e salubre. Mas, devido à falta de condições financeiras e afinco político, esse projeto não foi levado adiante.

No intuito de melhorar as condições da higiene pública, a partir de 1849, estabeleceram-se algumas normas, como a escolha de locais apropriados para a execução de determinadas atividades. Sendo assim, os animais mortos só poderiam ser enterrados nos areais do Brum e de Cinco Pontas. Ainda foram organizados espaços para o desempenho de ocupações em açougues, matadouros e até hortaliças.[94] Também não era mais permitida a criação de certos animais soltos nas ruas: porcos, cabras, patos e galinhas, caso se

[93] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 51.
[94] ALMEIDA, Suely Creusa C. de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Mestrado. História. UFPE. Recife, 1989, p. 48.

enquadrassem nessa situação seriam confiscados pelo poder público. Os barris utilizados como depósitos de dejetos humanos, não mais podiam ser despejados em qualquer lugar, mas em locais previamente estabelecidos. A eliminação de fezes e águas sujas nas ruas e nos quintais contribuía para o surgimento de enfermidades.

A situação do Recife no início do terceiro quartel do século XIX, concorria para o aparecimento de calamidades e variados incômodos para moradores, comerciantes e transeuntes. O índice de mortalidade era um sólido parâmetro para que a administração provincial providenciasse uma solução capaz de reverter essa condição.

Tentando melhorar essas circunstâncias, o governo pernambucano concedeu, em 25 de setembro de 1858, a Carlos Luis Cambrone, um engenheiro francês, autorização para implantar um moderno sistema de esgotamento sanitário na cidade, como também de recolhimento do lixo. O processo consistia na drenagem das águas usadas, despejando-as no rio através de tubulações, além da acomodação, no interior das casas, de latrinas bem vedadas, feitas de madeira e revestidas de metal, utilizadas para recolhimento dos materiais sólidos, as quais seriam regularmente substituídas a cada 15 dias e as dejeções recolhidas seriam lançadas em lugar estipulado pela R. O. P. [95]

A companhia de Cambrone prontificou-se a fixar toda a estrutura necessária num prazo de cinco anos, entretanto, ocorreram vários atrasos no tempo pré-determinado através do acordo, enfim, passaram-se 10 anos até a efetiva instalação do sistema.[96] Também era interesse da empresa tornar obrigatória a utilização dos serviços em todos os prédios, mas o governo não acatou a resolução, deixando a cargo da população a escolha.

Esse empreendimento não correspondeu ao intento desejado: apresentava problemas de entupimentos, rompimentos de tubulações e considerável demora na prestação da manutenção nesses equipamentos, o que provocava odor desagradável nas ruas, e ainda contando com o desconforto da má vedação das latrinas de material sólido, causando mal-estar nas residências. Motivada por essa situação, e sem perspectivas de benfeitorias efetivas, a população passou a fazer constantes protestos contra a companhia.

O setor de transporte na cidade era outra importante atividade cuja necessidade se fazia sentir em função das exigências de maior rapidez e encurtamento de distâncias, visando a um melhor deslocamento entre o Recife e os emergentes arrabaldes. Em 1817, apenas 6 carruagens circulavam na cidade e a utilização da via terrestre para o acesso fora de portas era quase hegemônica do cavalo de sela, pois este conseguia, pela sua robustez, adentrar as trilhas

[95] ALMEIDA, Suely Creusa C. de. Op. cit. p. 49.
[96] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 51.

e se sobressair. As conduções mais comuns em atividade eram: rede, palanquin, cavalo e canoa, as únicas em condições de enfrentar as dificuldades da época.[97]

> *Os cavalos, os gericos, os burros, as mulas, as redes, as canoas, as balsas, nossos primitivos meios de transporte, sobretudo os primeiros não chegavam para o povo, eram privilégio dos ricos e remediados. Os cavalos do Nordeste, principalmente de Pernambuco, tornaram-se famosos e de preço elevado, tanto que o próprio conde João Maurício, não se furtou em levar alguns espécimes para a Europa, tal o valor e a beleza dos mesmos. Também os palanquins e as cadeirinhas eram privativos das mulheres da elite social*.[98]

No início do terceiro quartel do século XIX, vivia-se numa cidade dependente das canoas apropriadas para rios. Eram estas as maiores responsáveis pelas comunicações, ligando o Recife a Olinda e povoados ao longo do Capibaribe. Tal situação permitia aos canoeiros cobrarem preços abusivos, dessa forma, restringindo o acesso às camadas mais abastadas da população. Verificava-se um verdadeiro exclusivismo desse setor, isso decorria, dentre outros fatores, das facilidades de navegação, tanto no rio Capibaribe quanto no Beberibe, pela ausência de saltos ou corredeiras. Fortalecendo essa posição, ainda havia as objeções enfrentadas pelas más condições das poucas estradas existentes, dificultando o trânsito por terra. “Antes do sistema de estradas novas abertas por Vauthier, não havia caminho em seus trechos mal-assombrados de areia-gulosa, de lama traiçoeira”.[99]

As canoas variavam o modelo e a dimensão, de acordo com a aplicação. Para o transporte de passageiros era utilizada a canoa de carreira, que levava esse nome por ser mais rápida, possuía assentos e capacidade para acomodar 6 a 7 passageiros, incluindo o condutor, e media cerca de 6,5 m a 8,0 m de comprimento por 0.6 m a 0.9 m de largura. Também existia a canoa de condução aplicada no carrego de materiais, e a canoa d’água, para o transporte de água potável. As canoa d’água mediam de 9.0 m a 10.0 m de comprimento por 1.0 m de largura, distinguiam-se pelos espaços reservados para a acomodação dos produtos, algumas eram cobertas e levavam pipas e tonéis.[100]

Na gestão de Rego Barros, em 1839, o Recife veio a dispor de um meio de transporte realizado por carruagens puxadas por cavalos, conhecidas como ônibus, de propriedade de um

---

[97] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 93.
[98] CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Op. cit. p. 293.
[99] FREYRE, Gilberto. *Um Engenheiro Francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio. 1960, p. 381.
[100] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 73.

inglês, que prestava serviço a Madalena, Apipucos e Olinda.[101] A nova modalidade de viaturas não extinguiu o transporte fluvial, apenas passou a ser uma alternativa por terra, se bem que atuando de forma precária e cara.

Apesar de algumas importantes estradas terem sido abertas na administração Vauthier, representando investimentos consideráveis, não contemplaram plenamente as necessidades existentes. Permaneciam as carências em benfeitorias voltadas para um meio de condução de massa que viesse atender a uma cidade em crescimento e os escassos espaços para ocupação habitacional nas áreas centrais. A urbe pernambucana, envolvida em dificuldades de adensamento populacional, ainda contava com a limitação imposta pelo obstáculo das comunicações com os arredores, que dificultava uma expansão rumo às cercanias.

> *Observou Vauthier ser particularmente intensa a navegação do Capibaribe no trecho compreendido entre a Madalena e Caxangá, isto é, ao longo de toda área suburbana do rio. Tratava-se, aliás, segundo pensava, do único percurso fluvial, em toda a província, de tráfego suficientemente intenso como para justificar as despesas de obras de engenharia.*[102]

Reconhecendo a necessidade e a viabilidade de se implementar um sistema de transporte urbano de passageiros, apresentou-se uma proposta de organizar um serviço de navegação fluvial a vapor, na exploração do Capibaribe até as imediações de Apipucos. Tal proposição, oferecida por Antônio Pedro de Figueiredo em 1858, não foi levada adiante. O plano tinha a intenção de facilitar o deslocamento dos habitantes dos arrabaldes, com preços das passagens menores que as de conduções terrestres.[103]

Somente na década de 1860, foram consolidados contratos com as primeiras empresas de transporte público urbano. Anteriormente, esse havia sido um assunto já apreciado pela província: houve algumas tentativas de melhorias nesse sentido, porém não obtiveram êxito.

William Martineau assumiu o cargo de engenheiro-chefe da R. O. P. a partir de 1858, permanecendo na função até os primeiros anos da década seguinte. Entretanto, ele sofreu com problemas internos que vieram a prejudicar a sua atuação, sendo certamente o maior deles a ausência de respaldo por parte do governo provincial. Isso lhe tirava autonomia, provocando constantes conflitos com os funcionários tradicionais do órgão.

---

[101] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 92.
[102] Idem. p. 84.
[103] Idem. p. 86.

Nessa gestão, houve um deslocamento da área das infra-estruturas básicas, utilizada no governo anterior, para a de melhorias urbanísticas e ambientais. A renovação e o embelezamento das ruas e a organização de praças assumem um caráter prioritário, tanto que foram efetuados vários contratos para a realização de obras, como também a tentativa de atrair o setor privado a participar, admitindo certas ocupações públicas.[104]

Mantendo as novas proposições, o direcionamento quanto a investimentos no perímetro central remetia ao calçamento das artérias da cidade como algo essencial e bastante requisitado pelos moradores, pois representava um beneficio que atingia antigos anseios na questão do tráfego e da limpeza, além de causar boa impressão aos transeuntes locais e aos visitantes, proporcionando um ambiente de melhor estética.

O Barão do Livramento, em 1863, conseguiu junto à administração pública um contrato de grande vulto para realizar o calçamento das principais ruas da urbe. Esse era um serviço há muito reivindicado pela população local. Todavia, esse programa não acompanhou o ritmo de outras melhorias urbanas, havendo bastantes pedidos de prorrogação dos prazos de conclusão, mostrando-se vagaroso e, em alguns casos pôs em dúvida a sua boa qualidade.[105]

A supervisão urbana enfrentava a situação de ter seu espaço de ação cada vez mais reduzido, pois apenas respondia parcialmente às modificações e os melhoramentos do aspecto físico-ambiental, pelo menos para as áreas centrais e os emergentes arrabaldes, locais de residência dos grupos sociais mais prósperos. Os novos moldes de atuação contemplavam o setor privado, confiando-lhe as execuções dos trabalhos, e restringiam a fiscalização oficial. As atividades dos arrematantes contavam com sólido apoio político e prestígio de fortes grupos econômicos, assim ratificando a sua consolidação nesse ramo.

Os empreiteiros constituíam um sério problema na esfera governamental, implicando algumas circunstâncias conflituosas nas relações entre o público e o privado, uma vez que a redução de poder da R. O. P. se deparava, em contrapartida, com o fortalecimento dos que, aos poucos, estavam assumindo praticamente toda a responsabilidade dos serviços.[106]

Eram perceptíveis vários problemas surgidos posteriores à realização de certos contratos, como pedidos de prorrogação e qualidade dos préstimos. Os trabalhos prestados por essas firmas foram alvo de questionamentos por parte de alguns administradores públicos, os quais colocavam em dúvida o comprometimento com os acordos efetivados.

---

[104] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 236.
[105] Idem. p. 239.
[106] Idem. p. 242.

> *Os arrematantes — gente cuja inconveniência para os interesses públicos Vauthier destaca no seu relatório de 1845, não o tendo feito antes, segundo parece, pelo fato de muitos serem senhores de engenho, parentes negocistas do antigo presidente Francisco do Rêgo Barros — competiam com as obras por administração, não só executando mal os trabalhos 'nas partes escondidas e cujo feito não se pode verificar' — porque 'tem vantagem em executal-as mal', e não a 'glória e proveito' tão caros a Vauthier e aos engenheiros franceses seus auxiliares — como empregando exclusivamente escravos nos serviços.*[107]

Aconteceram algumas petições a fim de rever a participação dos arrematantes nas obras públicas, propondo mais transparência na concorrência e nos processos e exigindo um maior controle governamental. Essas tentativas não obtiveram grande repercussão, uma vez que a organização conseguia neutralizar tais investidas, pois usufruía grande influência política e econômica dentro do setor administrativo da província.

Na década de 1860, o setor de obras conviveu com determinados fatores que diminuíram seu poder de decisão e de execução, culminando com o parecer da presidência provincial para suspender os investimentos em obras públicas, inclusive algumas já iniciadas, ficando restrito à atuação em atividades essenciais nas quais não se enquadravam, por exemplo, os calçamentos das ruas.

Em meados dessa época, o total do número de funcionários efetivos era de dezesseis, cinco eram engenheiros, desses, apenas um atuava em tarefas na cidade. A situação não permitia a ampliação do quadro de pessoal utilizado nas melhorias urbanas, o que comprometia a continuidade de serviços em andamento, também eram praticados baixos soldos, inferiores aos pagos a trabalhadores particulares.

Nesse período, Pernambuco passava por uma situação de grande baixa na arrecadação, em decorrência da variação no valor do seu principal produto de exportação, o açúcar, no mercado internacional. Isso levou o setor fazendário a se ressentir da constante elevação dos débitos, vindo a impor forçadamente, fortes cortes no orçamento, o que implicou suspensões e adiamentos de obras públicas urbanas.[108] Dando outro rumo aos encaminhamentos necessários, apesar da gravidade da situação, o Recife não conseguia se desprender da sua vocação, pela qual teve a sua formação e propagação.

---

[107] FREYRE, Gilberto. Op. cit. p. 393-394.
[108] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 26.

## 1.3 – A urbe, atividades econômicas e expansão

Da atividade portuária surgiu a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, e sua difusão seguiu os caminhos entre o embarcadouro e os engenhos, contando com o aproveitamento das vias fluviais, por ter sido naquele momento a melhor forma de deslocamento entre aquelas áreas e o porto. Por via terrestre a localidade marítima estava ligada a Olinda por um istmo de areia que, com a maré baixa, era comumente atravessado a pé. O crescimento do Recife obedeceu ao trajeto traçado pela hidrovia, em particular pelo Rio Capibaribe, que se tornou uma rota muito útil de condução do açúcar produzido próximo a sua várzea. A maioria dos engenhos transformaram-se posteriormente em povoados e mais tarde em bairros.[109]

Na primeira metade do século XIX, a cidade foi cenário de movimentados embates políticos, e tais impasses tomaram vultosas proporções, culminando com situações extremadas. A urbe tornou-se palco da Revolução de 1817, da Convenção de Beberibe de 1821, da Confederação do Equador de 1824 e da Revolução Praieira de 1848. Pernambuco mostrou-se uma terra de lutas, parte do seu povo comumente apresentava-se dispostos a assumir uma postura de oposição às ordens oriundas do governo imperial no Rio de Janeiro.

Entretanto, nessa época os costumes sociais exigiam novos comportamentos, eram alterações que se postavam adiante do mundo das idéias ou somente da aspiração de libertação, a sociedade de então permeava, percorria e traçava outros rumos em sua vivência cotidiana, notadamente os ambientes urbanos suscitavam outras necessidades.[110]

Com a conquista da independência política em 1822 e transpondo viver livre dos antigos dominadores, a cidade passava a conviver com outro tipo de controle; de forma mais perspicaz, revestidos de novos interesses, esses buscavam impor suas estratégias e ampliar seu mercado expansionista. Vivia-se um Brasil liberto politicamente, formalmente com idéias liberais, mas que não acabara com o regime escravocrata. Era uma situação que apresentava sérias dificuldades, por ir de encontro aos negócios da classe dominante vigente.

Notadamente a cidade da primeira metade do século XIX conviveu com experiências políticas e sociais, expressas em disputas e revoltas que deixaram marcas profundas no seu contexto histórico. Além disso, o Recife começava a sentir o impacto do declínio do capitalismo comercial e a ocupação do progresso do capitalismo industrial.[111]

---

[109] CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e rupturas do escravismo (1822-1850)*. Recife: Ed. Universitária UFPE, 1998, p. 23.
[110] REZENDE, Antonio Paulo. Op. cit. p. 78.
[111] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit. p. 124.

Ao entrar no terceiro quartel do século XIX, observa-se que, mesmo havendo avanços estruturais, como o início da prestação de alguns serviços públicos na urbe, esses ainda eram insuficientes. Continuavam existindo carências de obras que viessem conceder maior e melhor comodidade à população. Permaneciam alguns empecilhos, que podiam ser facilmente identificados, tais como: saneamento, água encanada, iluminação pública e transporte público. Havia grande concentração populacional em apenas quatro freguesias: Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista. O comércio era bastante diversificado e movimentado nas duas primeiras; já na última, construída em grande parte sobre aterros, eram encontrados sítios e grandes residências. Devido a certas precariedades, o poder público se viu motivado a investir nessas eminentes necessidades.

> *Em todos os aspectos Pernambuco tem sido cidade não só próspera como também progressiva, tanto assim que alguém que fosse visitá-la agora pela primeira vez dificilmente acreditaria ser ela a mesma que Koster, há relativamente pouco tempo atrás, descreveu como tendo lojas sem janelas, recebendo iluminação apenas pela porta, não havendo distinções no comércio nem regulamentações municipais que assim pudessem ser chamadas.*[112]

Enfim, tratava-se de uma época em que havia a precisão de certa eqüidade entre o antigo e o moderno, pois a modernidade apresentava contradições, como a encontrada na manutenção da escravidão. Passava-se por um momento histórico bastante significativo, em que a presença do progresso técnico se fazia indispensável. Eram notórias as tentativas de melhorar a prestação de serviços públicos, inspiradas em modelos mais avançados que os do período. Tal iniciativa se dava devido as necessidades locais, mas também pela intenção de trazer os chamados avanços tecnológicos disponíveis na Europa para essa importante urbe, pois se buscava passar a idéia de que as coisas de fora eram melhores. Também havia a intenção de fortalecer a expansão de um propósito rumo à consolidação do capitalismo, abrindo um novo mercado consumidor. Como exemplo destaca-se a missão dos engenheiros franceses em Pernambuco, liderada por Vauthier, que teve, além do compromisso técnico, o propósito de "... enfrentar rotinas e derrubá-las, tradições e removê-las, costumes, e modificá-los, tinha uma ação bem mais ampla".[113]

---

[112] HADFIELD, William. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *A Paisagem Pernambucana*. Recife: Massangana, 1993, p. 179.
[113] GUERRA, Flávio. Op. cit. p. 62.

O Recife, que se consolidava como sustentáculo financeiro e comercial da região na condição de centro exportador e importador, assim se constituía como o mais influente entreposto mercantil do norte brasileiro. Demonstrava reconhecer a reorientação da economia e uma maior participação no mercado local do capital internacional. Comerciantes e banqueiros citadinos, entre eles alguns estrangeiros e tradicionais famílias rurais, influenciavam na formação da elite urbana.[114]

No primeiro decênio da segunda metade do século XIX, a cidade mudou o seu aspecto urbano, mostrando-se diferente daquela da chegada dos primeiros visitantes de outros países, numa época em que não havia a prestação de nenhum serviço público. Nessa oportunidade, a urbe contava com o abastecimento de água potável trazida por tubulações e não mais por canoas, a luz pública era abastecida por querosene e não mais por azeite de carrapato ou de peixe, além de estar experimentando o emprego de um modelo de saneamento mais adequado, mesmo que não plenamente satisfatório; todavia, de alguma forma, estava se livrando dos "tigres".

A capital pernambucana parecia estar fadada ao êxito mercantilista, isso pode ser observado com o exemplo de uma ousada iniciativa tomada por um negociante local, Gervásio Pires, que, a partir da liberação dos portos, resolveu comercializar diretamente com a Ásia.[115] Essa postura fortalecia o mercado interno e demarcava a sua importância como distribuidor regional. Devido à oferta de produtos de interesse europeu, à sua localização geográfica e à boa condição portuária, o bairro marítimo foi ampliando espaço e prestígio.

As principais mercadorias de exportação da província, que tinha seu esteio na cana-de-açúcar e no algodão, estavam passando por oscilações de preço no comércio externo; apesar disso, conseguiam sua manutenção, convivendo com dificuldades. O açúcar brasileiro, que concorria com o produzido nas Antilhas e o de beterraba na Europa, permanecia no mercado europeu; o mesmo se aplicava ao algodão, que disputava lugar com o plantado nos Estados Unidos. Isso ocorreu devido ao fator de crescimento populacional, ao processo de urbanização e ao ritmo acelerado do segmento de industrialização, principalmente na Inglaterra que, desde o final do século XVIII, despontava com a Revolução Industrial. Esse acontecimento possibilitou, no início do século XIX, uma recuperação da posição brasileira no setor mercantil internacional, decretando relativa estabilidade da produção pernambucana.[116]

---

[114] LUBAMBO, Cátia W. *Bairro do Recife: entre o corpo santo e o marco zero*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991, p. 55.
[115] CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Op. cit. p. 272.
[116] SINGER, Paul. Op. cit. p. 279.

Em termos de movimento portuário com a Grã Bretanha, Recife detinha o primeiro posto dentre todas as cidades brasileiras. Esse intercâmbio mercatório era altamente favorável, devido à ampla demanda consumidora britânica. Tal situação expressou duas mudanças que repercutiram como sendo fundamentais na consolidação dessa negociação comercial, a expansão demográfica e um incremento altamente significativo nas comunicações, tendo nas estradas de ferro o principal fator.

No âmbito internacional, em 1830, o mundo, ainda com predominância de ocupação populacional no campo apresentava somente uma cidade ocidental com mais de um milhão de habitantes, Londres. Esse dado demonstrava um convincente parecer de sua importância no contexto mundial, em 1848, somente uma economia estava efetivamente industrializada, a inglesa.[117]

Era perceptível a dependência pernambucana da economia externa. Todavia, as negociações eram levadas a conviver com outras circunstâncias e, assim, passando a verter parcela da produção para o mercado brasileiro, em decorrência dos rumos que tomava a economia local e das transformações impostas por fatores novos que afetavam as finanças da província.

Houve um estímulo ao comércio interno, permitindo uma relativa distribuição de riqueza. Essa conjuntura teve o incentivo da suspensão do tráfico de escravos em 1850, provocando a elevação do preço dos cativos, que acarretou grave problema, associado a esse momento veio a coincidência com a expansão cafeeira no sul do país. Daí existiu um deslocamento dessa mão-de-obra do norte para o sul. Esta movimentação provocou certo crescimento do setor assalariado ampliando o mercado interno, criando uma base para o futuro desenvolvimento industrial.[118]

Outro ramo que passava a ocupar a mão-de-obra livre estava nas obras de benfeitorias públicas; em que pese ao fato de os arrematadores ainda utilizarem o serviço escravo, muitos postos eram ocupados pelos trabalhadores independentes. Em 1844, o engenheiro francês Vauthier já revelava sua preferência pelo “braço” não cativo, no entanto, sua postura encontrava resistência por parte dos empreiteiros em função das condições econômicas, além das questões morais vigentes num país escravocrata.[119]

Mesmo estando atrelado ao capitalismo internacional, o Recife traçava outras vias, a fim de estabelecer melhores relações nesse setor, uma delas estava se consolidando, através

---

[117] HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 187.
[118] VIOTTI, Emilia. *Da Monarquia à República*. São Paulo: Brasiliense. 1985, p. 212.
[119] FREYRE, Gilberto. Op. cit. p. 392.

do comércio local, pois a cidade demonstrava um perfil condizente com essa atividade. Nela, negociavam-se diversas mercadorias e havia mercadores de variados artigos que iam ocupando espaço e gosto dos consumidores da localidade e das proximidades.

O âmbito varejista recifense, apesar de dependente do domínio importador e da esfera atacadista, tornava-se, além de mais diversificada, mais dinâmica, com crescente aceitação. Dentre os produtos negociados, destacavam-se alguns: aguardente, águas minerais, açúcares, bebidas, brinquedos, cal e cimento, chapéus, peles e couros, máquinas de costura, malas, baús, perfumes e instrumentos musicais.[120]

Na cidade existiam algumas manufaturas, sendo outra atividade que despontava no cenário econômico pernambucano; produzia-se: carvão mineral, tamancos, colchões, velas, instrumentos musicais, baús, carroças, carrinhos de mão, cerveja, colchetes, gelo, licores, ferragens, cadeiras, charutos, cigarros, selins, arreios, calçados e chapéus, entre outros produtos.

TABELA 2: FÁBRICAS EXISTENTES NO RECIFE EM 1859

| **NOME DA ENTIDADE** | **PROPRIETÁRIOS** |
|---|---|
| REFINAÇÃO DE AÇÚCAR DO MONTEIRO | BARROS BARRETO |
| FÁBRICA DE VINAGRE | LABAUTIÈRE (francês) |
| FÁBRICA DE BEBIDAS ALCOÓLICAS | FRANCA & IRMÃOS |
| FUNDIÇÃO DA RUA DA AURORA | STARR & C° (inglesa) |
| FUNDIÇÃO DA RUA DO BRUM | DAVID WILLIAM BOWMAN (inglês) |
| FUNDIÇÃO DA RUA IMPERIAL | ANDRADE E LEAL |
| FUNDIÇÃO MESQUITA & DUTRA | |
| FÁBRICA DE SABÃO | ANDRADE MENDE & Cº |
| FÁBRICA DE SABÃO DA RUA IMPERIAL | ROSTRON (inglês) |
| FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS | DUPRAT (francês) |

Fonte: JUCÁ, Gisafran. A Implantação de Serviços Urbanos no Recife: O Caso da Companhia do Beberibe (1838-1912), p. 16.

O incipiente ramo industrial surgiu visando a atender à demanda local ou, no máximo, regional, em parte, devido a precariedade dos serviços de condução. A sua produção de bens de consumo não duráveis utilizava insumos originários da própria região. Suas instalações eram localizadas nas proximidades das áreas centrais da cidade, pois o núcleo urbano possuía os requisitos necessários para pôr em funcionamento o processo produtivo e constituía o principal mercado final.

As limitações impostas pelos transportes dificultavam bastante o intercâmbio mercantil. O precário sistema viário terrestre existente restringia a comercialização de mercadorias a

[120] ZAIDAN, Noemia. Op. cit. p. 27.

uma zona delimitada nas proximidades da urbe. Percebia-se a necessidade de desafogar a produção de açúcar para o porto do Recife, e a saída encontrada estava nas ferrovias; orientou-se o traçado das linhas de modo a atravessar as principais extensões de plantio de cana. Mesmo existindo algumas estradas com qualidade satisfatória para a época, iniciadas durante a administração de Francisco do Rego Barros, o carrego de mercadorias sobre o lombo de muar, carro de boi e canoa revelava um entrave à dinâmica exigida na condução de carga.

Diante dessa eminente precisão, em 1853 era organizada em Londres a "Recife and São Francisco Railway Company", uma via férrea que inicialmente ligaria a capital pernambucana à povoação de Água Preta. Tratou-se de uma concessão de noventa anos outorgada aos engenheiros e irmãos Edward de Mornay e Alfred de Mornay. A empresa teve sua pedra fundamental lançada em 7 de setembro de 1855 na ilha do Nogueira, no entanto, a sua abertura ao tráfego público somente aconteceu em fevereiro de 1858.[121] Dessa forma, estabeleceu-se em Pernambuco a segunda ferrovia em território brasileiro. Essa foi implantada com um delineamento voltado para atender ao escoamento da colheita de parte da zona canavieira.

Nem mesmo se valendo das muitas usinas existentes e da grande concentração populacional no Recife, a província não conseguiu efetivar um mercado capaz de sustentar por si mesmo a industrialização. A evidente falta de dinamismo se devia ao fato de que apenas uma pequena parcela da população detinha poder de compra a esse nível.[122]

Nesse direcionamento, realizou-se alguns investimentos na tentativa de criar, no mercado local, produtos e préstimos de reconhecida valia e necessidade. Sendo assim, organizou-se a primeira fundição do Brasil em 1829, no Recife, essa visava prestar serviço principalmente aos equipamentos mecânicos dos engenhos, no entanto, não teve grande duração. Outra firma do mesmo ramo foi implantada em 1841, todavia, devido à complexidade da maquinaria do açúcar, ela passou a se especializar nos trabalhos de reparação.[123]

Os antigos engenhos que haviam tido uma evolução muito lenta, foram envolvidos por várias inovações de aperfeiçoamento técnico-agrícola e se viram cercados pelo implemento de alterações nos processos industriais e no setor de transporte. Outro fator preocupante foi estabelecido pela concorrência agrícola interna, decorrente do interesse dos grandes

[121] PINTO, Estevão. Op. cit. p. 59-60.
[122] ZAIDAN, Noemia. Op. cit. p. 29.
[123] SINGER, Paul. Op. cit. p. 289.

plantadores pelo algodão, o qual se inseriu no mercado internacional, promovendo competição com a economia açucareira, por certo período.

Recife se firmava como o segundo porto algodoeiro do Brasil, apenas não conseguindo suplantar o Maranhão, que ostentava o primeiro lugar na produção dessa lavoura. Dois fatores contribuíram em momentos diferentes, promovendo a inserção e a sustentação do produto brasileiro, inicialmente, a Guerra de Independência dos Estados Unidos (1776-1783) e, em seguida Guerra de Secessão (1860-1864), no mesmo país.[124] Esperava-se que, ao término dos conflitos, houvesse uma drástica retração das exportações brasileiras, uma vez que os norte-americanos obteriam maior produtividade e, com isso, melhores preços. Entretanto, o algodão nacional, mesmo reduzindo a demanda, se manteve no mercado europeu por conta do aumento de consumo promovido pelo avanço do processo de industrialização.

TABELA 3: EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO DE PERNAMBUCO (1800 - 1866)

| **ANO** | **QUANTIDADE EM ARROBAS** |
|---|---|
| 1800/10 (média anual) | 216.573 |
| 1811/20 (média anual) | 230.425 |
| 1821/30 (média anual) | 190.786 |
| 1841/50 (média anual) | 162.728 |
| 1851/55 (média anual) | 146.503 |
| 1858 | 83.457 |
| 1859 | 130.765 |
| 1860 | 79.586 |
| 1861 | 116.718 |
| 1862 | 256.619 |
| 1863 | 396.936 |
| 1864 | 623.117 |
| 1865 | 1.057.452 |
| 1866 | 1.096.462 |

Fonte: SINGER Paul, Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana, p. 284.

Perante as transformações políticas, econômicas e sociais introduzidas no século XIX, procuraram-se melhorias na agroindústria do açúcar, entre elas, a introdução de uma nova variedade de cana, a caiana, trazida da Guiana Francesa. Ao perceber que, com o passar do tempo, ela não mantinha a mesma produção, a província veio a demonstrar interesse na pesquisa de outras espécies. Na intenção de acirrar a disputa na Europa, devido à presença do açúcar das Antilhas e do produzido de beterraba, os senhores-de-engenho se sentiram na

[124] SINGER, Paul. Op. cit. p. 291.

obrigação de ampliar a lavoura canavieira, indo buscar, na diversificação da cana-de-açúcar subsídios para se manter naquele importante campo mercantil.[125]

TABELA 4: EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR DE PERNAMBUCO (1836 - 1870)

| ANOS | QUANTIDADE MÉDIA ANUAL (toneladas) |
|---|---|
| 1836/40 | 27.844 |
| 1841/45 | 31.926 |
| 1846/50 | 47.932 |
| 1851/55 | 56.981 |
| 1856/60 | 48.523 |
| 1861/65 | 46.741 |
| 1866/70 | 63.229 |

Fonte: EISENBERG, Peter. Modernização Sem Mudança, p. 42.

Numa atmosfera de forte competição, empreenderam-se outros esforços no intuito de aumentar a produtividade do açúcar, buscou-se substituir os engenhos movidos a tração animal e a água pelos movimentados a vapor. Mesmo oferecendo mais vantagens, tal iniciativa esbarrava em dificuldades de efetivação, devido aos empecilhos para se conseguir capital e crédito, além do obstáculo de aceitação dos proprietários. Em decorrência dessa postura, somente em 1819 foi estabelecido em Pernambuco o primeiro engenho a vapor; em 1854 havia apenas cinco desse tipo, 101 a água e 426 de tração animal, e em 1857 aumentou para 18 o número de engenhos a vapor.[126]

TABELA 5: MOVIMENTO ANUAL DO PORTO DO RECIFE

| ANO | Nº DE EMBARCAÇÕES |
|---|---|
| 1825 | 1.000 |
| 1868 | 1.789 |

Fonte: LUBAMBO, Cátia W. Bairro do Recife: entre o corpo santo e o marco zero, p. 33.

De forma mais abrangente, tanto o setor de exportação, quanto o de importação tinham no embarcadouro sua principal concentração, demonstrando a dependência do porto ao mercado internacional, uma vez que o transporte ultramarino era o que alimentava a importante província do norte brasileiro, quer com produtos vindos da Europa para serem distribuídos no mercado citadino e regional, quer para escoar a produção local, basicamente agrícola, tendo na cana-de-açúcar sua principal fonte geradora de divisas, além do algodão, que representava outro importante negócio.

[125] ANDRADE, Manuel Correia de. Op. cit. p. 80.
[126] Idem. p.81

Nessa oportunidade, o bairro marítimo manteve quase inalterado o seu aspecto, com inúmeros edifícios com mais de três andares, mas observou-se um crescimento gradativo de edificações de um pavimento, decorrente das novas incorporações de terras. Essas recentes porções foram ocupadas, principalmente, por armazéns de estocagem de mercadorias para o porto, fato que revelava a tendência do novo perfil de altura das construções.

Após o segundo quartel do século XIX, os espaços urbanizados eram os do Recife, Santo Antônio, São José e alguns setores da Boa Vista. Desses centros, iniciavam-se caminhos, linear e escassamente ocupados, para locais distantes. De São José, partia a estrada de ferro do Recife a São Francisco e um caminho para Afogados. Da Boa Vista, seguia um caminho pela Madalena e Torre, até a estrada de Caxangá, e outro que passava pela Capunga, Casa Forte, Monteiro, Apipucos e pelo engenho Dois Irmãos, ainda havendo a estrada do norte, que seguia em direção a Olinda.

A contínua desocupação do campo, com a instalação de engenhos centrais e, mais tarde, das usinas, a diversificação e a expansão da economia urbana e o controle sanitário da cidade através de campanhas de vacinação, um maior cuidado com a água de beber, a utilização de cemitério fora da igreja, a cautela com a limpeza urbana, a destinação do lixo e a modernização do sistema de esgoto levaram a população recifense a crescer numericamente.

Os números referentes à evolução demográfica revelam algumas contradições, devido à precariedade das análises da época. Assim, as informações não devem ser consideradas totalmente exatas, pois censos regulares só foram registrados a partir de 1872.[127]

TABELA 6: ESTIMATIVA DE POPULAÇÃO DO RECIFE (1810 - 1872)

| ANO | POPULAÇÃO DO RECIFE | TAXA DE CRESCIMENTO % |
|---|---|---|
| 1810 | 26.000 | |
| 1822 | 34.000 | 2,3 |
| 1842 | 60.000 | 2,9 |
| 1850 | 70.000 | 1,6 |
| 1872 | 100.000 | 1,7 |

Fonte: ZANCHETI, Silvio Mendes. O Estado e a Cidade do Recife, p.136.

Em 1857, o Recife permanecia com as ruas estreitas e irregulares que, algumas vezes, tornavam o trânsito difícil, não pela quantidade de transeuntes, mas por suas dimensões e organização. A localidade marítima, sendo o foco das atividades mercantis, abrigava vários segmentos importantes, como: parte das chancelarias dos cônsules, a caixa filial do Banco do

[127] SINGER, Paul. Op. cit. p. 301.

Brasil, a Associação Comercial Agrícola, a Associação Comercial Beneficente e escritórios de várias companhias de seguro.[128]

O Arco da Conceição era a entrada ocidental da cidade e a rua da Cruz a sua principal artéria. No largo do Corpo Santo, que servia de praça do comércio, estava a matriz da freguesia. A rua do Apolo concentrava grande número de armazéns e nela se encontrava um teatro do mesmo nome. Ao todo, a localidade abrigava 27 ruas, treze becos e 1.220 edifícios, de um pavimento a quatro andares.[129]

Mesmo assim, essa área continuava sendo o foco das atividades mercantes, as quais ocupavam o horário das 9h às 16h; comumente envolvida em enorme balbúrdia nas ruas, devido ao contínuo movimento das atribuições do comércio de grosso, tanto nacional quanto estrangeiro bastante desenvolvido.

Santo Antônio constituía o setor mercantil dedicado ao varejo, também abrigava espaço residencial e possuía mais de 50% das lojas, sendo considerado área nobre para o comércio de luxo e especializado. Além de comportar um maior número de moradores da cidade, tinha uma renda familiar média mais elevada, logo, era o principal centro de consumo, com efeito,  vindo a ser o núcleo administrativo da província.

Estava ligado a São Frei Pedro Gonçalves por duas pontes, a do Recife, que se encontrava em estado de deterioração, tendo no lado oeste o Arco de Santo Antônio e a provisória, por onde passavam os canos da Companhia do Beberibe. A Ilha de Antônio Vaz concentrava belos prédios públicos, como o Palácio do Governo, um dos melhores do país, o Teatro Santa Isabel, primor de arte e beleza, que só encontrava comparação na Europa e a Casa de Detenção, recebedora de elogios, por seu asseio, ordem e regularidade. Suas ruas em geral eram mais largas, mais bem delineadas e mais limpas, sendo a rua Nova a principal e mais movimentada. Possuía 1.771 casas, 33 ruas, 20 travessas, 7 becos e 7 largos.[130]

Em São José, destacavam-se as edificações de um pavimento, a “Nova Mauricia” proporcionou esse tipo de crescimento basicamente pelo complemento dos vazios urbanos entre São José e Santo Antônio. As novas construções destinavam-se, de modo geral, a grupos sociais de renda mais baixa, ou então à locação de oficinas do setor de menor produção mercantil e pequeno comércio. Também, nas porções marginais, existiam várias habitações de taipa e palha, ocupadas por camadas mais pobres da população livre. O bairro ainda contava

[128] FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. O Recife em 1857. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992, p. 173.
[129] Idem. p. 175.
[130] Idem. p. 180-181.

com a imponente Fortaleza das Cinco Pontas e o Matadouro Público, este um prédio construído dentro dos melhores preceitos de higiene.

O bairro da Boa Vista cresceu em todas as direções, seguindo as rotas abertas pelas novas estradas que ligavam a capital aos arredores. Contava com 1.830 prédios, 44 ruas, 19 travessas, 3 largos e 3 becos, possuía oito igrejas católicas e, na rua da Aurora, a igreja dos ingleses.[131] Havia alguns edifícios públicos: o cemitério, igual ao padrão europeu em organização, regularidade, limpeza, tamanho e beleza; o Ginásio Provincial, um colégio do governo, ainda em construção, sendo preparado dentro dos melhores moldes da Europa; o Hospital Pedro II, em estado de conclusão das obras, o Hospital Militar, o Hospital da Caridade e o hospital dos Lázaros. Essas posturas demonstravam o interesse empreendido em favor da saúde citadina.

Das 17h às 23h, a ponte entre Santo Antônio e o continente tornava-se um espaço social no qual parte da sociedade recifense realizava seus passeios. A rua do Aterro, (Imperatriz), era calçada e tida como uma das mais vastas; era regular e bela, tendo no seu final a igreja matriz. Outra rua de destaque era a Aurora que, além de seu encanto natural, proporcionava bela vista para o cais. Nela estava a fundição de Starr, uma das primeiras em todo o Império, ocupando um espaçoso edifício.

Inicialmente, a expansão física da cidade foi condicionada pela localização do porto. As bases para a propagação urbana sobre a Ilha de Antônio Vaz e para a conquista da Boa Vista, foi a construção de uma ponte que ligava a ínsula ao continente, dessa forma, atendendo à primeira necessidade do transeunte, a travessia entre esses espaços a "pé enxuto".[132]

Um obstáculo que restringia os deslocamentos entre a sede e as cercanias, era a inexistência de um meio de condução compatível com as carências do momento. Tal dificuldade não permitia que locais distantes do núcleo central fossem urbanizados com facilidade, devido aos custos de tempo e dinheiro que acarretava o acesso.

Também deve ser ressaltado, ao lado da influência das vias terrestres, o papel exercido pelo Capibaribe, a sua utilização foi peça importante no processo inicial de assentamento habitacional e ocupação dos arredores, por se constituir em principio como único meio eficiente e capaz de servir como suporte para a condução suburbana.

A partir da segunda metade do século XIX, iniciou-se um aumento no processo de expansão física em direção aos emergentes subúrbios, que tomavam rumo pela estrada nova da

[131] FIGUEIREDO, Antonio Pedro de. Op. cit. p. 188.
[132] CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Op. cit. p. 293.

Boa Vista, seguindo pelo Manguinho, findando em Apipucos. Tal propagação contou inicialmente com o aproveitamento da hidrovia e, posteriormente, com as estradas abertas na gestão Vauthier.

Esse direcionamento se dava em parte pelo favorecimento da existência de espaços disponíveis e, em alguns casos, por esses serem beneficiados por aterros. Eram ocupados segundo grandes lotes, destinados a chácaras ou casarões senhoriais, nas áreas mais nobres. De forma pontual e dispersa, existiam diversas construções muito simples, semelhantes às encontradas nos limites de São José, habitadas por moradores de sítios dedicados a culturas de subsistência, ou então destinadas ao abrigo de escravos.

Certamente, o desenvolvimento populacional e espacial do Recife relacionava-se com o avanço na quantidade de prédios e a expansão demográfica. Entre 1828 e 1844, as edificações cresceram a taxas anuais da ordem de 1% ao ano, enquanto que o número de habitantes, entre 1828 e 1842 cresceu 2,9% ao ano.[133] Verificou-se, então, que não houve um acompanhamento, de forma equilibrada, entre as duas situações, seguramente devido à pouca oferta do solo e às dificuldades na área da construção civil na época, incidindo os custos para a realização das obras.

Essa difusão, de início, assumia a forma de um crescimento lento e expandido, com vazios entre as ocupações, depois se aglutinava, fechando a malha urbana e preenchendo os espaços existentes entre as vias de transporte. O processo de loteamento da terra ganhou certo impulso devido ao grande adensamento populacional nas áreas centrais da sede e aos melhoramentos nas vias de acesso em direção aos arredores, se bem que de forma moderada.

[133] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 146.

## CAPÍTULO 2 - A MAXAMBOMBA NO RECIFE

### 2.1 – Implantação e contratos

O Recife, vencendo o primeiro decênio da segunda metade do século XIX, viveu uma importante etapa nas comunicações, por ser atendida em suas necessidades de travessias a "pé enxuto" do bairro marítimo a Santo Antônio e deste ao continente, devido às pontes existentes. Ainda a dinâmica implementada por conta do bom desempenho econômico e da ativa desenvoltura social fazia com que se desejassem melhores condições na rotina de locomoção das pessoas, uma vez que estar livre das balsas para cruzar os rios nas áreas da urbe não era suficiente.

Reconhecia-se que existia a precisão de se tomar medidas no intuito de se alcançar maiores benefícios nesse mister. Entretanto, chegaram relatos de alguns viajantes que aportaram em São Frei Pedro Gonçalves no início do século, demonstrando certo desdém, com relação as formas de deslocamento no perímetro da cidade e arredores: através de canoas, a cavalo, pelo braço escravo e a pé. Isso pode ser observado nas anotações de Maria Graham, quando expôs que o Recife era cheio de rios e vastos estuários, só acessível por estradas e aterros.[134] Também havia uma prática bastante inconveniente, era o transporte de brancos nas costas de negros, que ocorria em algumas ocasiões, ao se embarcar ou desembarcar em determinados lugares alagadiços, situação comum nas regiões centrais e cercanias.[135]

> *No Dia-de-Sant'Ana, 29 de julho, dois rapazes ingleses e eu fomos, por convites, à casa de uma das principais personagens de Pernambuco, funcionário público e plantador, possuindo três engenhos em partes diversas dessa região. Pelas dez horas da manhã embarcamos numa canoa e, a vara e a remo, atravessamos a baía, perto de um lado da cidade. Em nossa chegada à margem oposta a maré vazava e havia lama. Em tremendo de medo pelas nossas roupas de seda, dois de nós montamos num dos canoeiros e este, com alguma dificuldade, nos depôs, a salvo, na terra enxuta. Mas o terceiro, o mais gordo, por alguns minutos vacilou se o regresso à casa não seria a melhor*

[134] GRAHAM, Maria. Op. cit. p.145.
[135] Idem. p. 153.

> *solução. Finalmente tomou coragem e foi, semelhantemente, conduzido com felicidade através da zona perigosa.*[136]

Os recifenses, nessa época, ainda permaneciam servindo-se de insatisfatórios meios de condução entre a sede da província e as freguesias fora de portas. Mesmo com a utilização de rios e canais e de algumas estradas, era perceptível a necessidade de progresso nesse aspecto.

A urbe possuía uma população com aproximadamente 75.000 habitantes e revelava carências quanto à qualidade dos serviços públicos, tendo no transporte uma de suas maiores necessidades. Tal circunstância atuava como um obstáculo à expansão direcionada para o campo e constituía-se num agravo a determinada camada da sociedade que tomava conhecimento de como funcionava a condução de passageiros em algumas cidades européias. Assim sendo, solicitava-se a implementação de avanços nesse sentido, que ainda tinha na hidrovia o seu principal meio de locomoção.

Nesse mister, as canoas se sobressaíam, eram preponderantes, os transportes concorrentes ficavam a desejar. Essas embarcações navegavam com certa facilidade por quase todas as partes e conduziam desde mercadorias a pessoas. Essa dependência confirmava-se em observação realizada, tendo em vista a disposição da edificação de casas e a existência de vários pontos de embarque e desembarque às margens do Capibaribe, decorrente dessa ligação. A importância da atividade também podia ser revelada noutro aspecto, em que pese a um bom condutor canoeiro custar elevado preço no mercado escravo.

Com a existência das pontes, outros meios de transporte obtiveram a oportunidade de prosperar e puderam transitar com maior facilidade sem o incômodo dos rios, pois diante do entrave da passagem fluvial era comum recuar ou recorrer a balsa. Vivia-se um tempo em que os cavalos para os homens e os palanquins para as mulheres demonstravam destaque constituindo bom gosto e prestígio social.

Diante da necessidade de atingir maiores distâncias, que se verificavam naturalmente entre a capital da província e as localidades interioranas, recorria-se ao cavalo para a condução de pessoas, pois esse era o único que reunia melhores condições, dentre outras razões pela sua robustez e agilidade para percorrer grandes percursos em menor espaço de tempo. Os demais se limitavam a pequenos trajetos dentro da urbe ou nas proximidades.

Na administração de Vauthier à frente da R. O. P., foram abertas importantes estradas interligando as áreas centrais da cidade rumo ao interior, dessa forma, possibilitando um maior

---

[136] KOSTER, Henry. Op. cit. p. 47.

aproveitamento da via terrestre. Em 1839, o inglês Thomas Sayle estabeleceu no Recife 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.[137] Partia diariamente de Santo Antônio, indo até Apipucos, no percurso prestava serviço às povoações de Manguinho, Casa Forte e Monteiro. Eram cobrados três tipos de tarifas: a avulsa, 1$000; a mensal, 24$000; e a trimestral, 60$000, para qualquer distância do trajeto. Aos domingos, apresentava viagem extra, partindo às 6h da manhã e retornando às 7h da noite.

Esse empreendimento depois passou a pertencer ao pernambucano Cláudio Dubeux, e, em 1855 o serviço foi estendido a Olinda, com as viaturas partindo às 7h da manhã e 4h da tarde e voltando às 8h e 30min da manhã e 5h e 30min da tarde.[138] As comunicações por terra não conseguiram suplantar a aquática, todas coexistiram, sendo que os trajetos das águas levavam bastante vantagem e conquistaram a preferência dos citadinos. Mesmo os carros de quatro rodas apresentando certos requintes, como coberta e vidraça, uma para se proteger da chuva e outra contra a poeira, e os carros de aluguel empregados em várias atividades como casamentos, batizados festas e enterros, não foram suficientes para superar as canoas.

Com o aumento do trânsito dos transportes terrestres nas áreas da cidade, surgiram algumas necessidades, entre elas a de disciplinar os espaços públicos, especificamente das ruas, para tanto, foram tomadas certas posturas municipais a fim de atender esse mister.

> *Artigo 153 – Nenhum cocheiro será admitido ao governo de carros, séges, omnibus ou outro qualquer vehiculo de conducção pública ou particular sem estar matriculado na repartição de policia.*
> *Artigo 155 – Os cocheiros trarão os animais dentro da cidade a trote curto; fora della poderão trazel-os a galope ou carreira, não lhes sendo permitido abandonar o carro em caso algum.*
> *Artigo 158 – Os omnibus ou outros quaesquer vehiculos de conducção não poderão admitir maior número de passageiros do que aquelle que for lotado pela policia, para o que terão escripto em caracteres maiores e em lugar visível o número de sua lotação.*[139]

---

[137] MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Ingleses em Pernambuco*. Recife: I A H G P, 1972, p. 47.
[138] SETTE, Mário. Op. cit. p. 90.
[139] SETTE, Mário. Transportes do Recife. In: *Revista Arquivos*, ano I, nº 2. Recife: 1942, p. 132. (P M R - Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo)

Quanto ao ramo da condução de carga, a atividade era exercida quase especificamente em lombo e cabeça de escravo, nos pequenos percursos, e por canoas, carroças, muar, carros de boi, nos trajetos mais longos. Nas áreas centrais da cidade, para a locomoção de mercadorias de médio volume, prevaleciam os carroceiros independentes. De forma geral, o modo de carregar variava de acordo com a utilidade e a viabilidade do acesso e a exigência de maior capacidade de segurança, peso e quantidade, dificuldades sempre presentes.

Em 1878, a partir da necessidade de demanda e organização do setor de carga, foi estabelecida no Recife a Empresa Locomotora, essa tinha seu ponto inicial próximo ao Forte das Cinco Pontas, fazendo o percurso entre este e o porto. Possuía suas carroças abertas puxadas por burros em número de quatro a seis, que trafegavam sobre trilhos de ferro presos a pranchas de madeira. Esse modelo requeria constantes manutenções, proporcionando problemas nas ruas, contínuas escavações e, posteriormente, reclamações dos citadinos reivindicando melhores cuidados e maior rapidez nos reparos.

A companhia não conseguiu se manter no ramo por muito tempo e percebeu-se envolta em grande acúmulo de débitos, apesar das tentativas na intenção de proporcionar bom desempenho. Todavia, os resultados satisfatórios não ocorreram. O crescente endividamento e os indesejáveis fracassos obtidos concorreram para que finalmente em 1881 a firma de transportes de cargas deflagrasse a sua liquidação.[140]

Sucedendo os meios de condução de passageiros e de cargas operantes até meados da década de 1860 nas áreas mais povoadas, estabeleceu-se, através de uma ferrovia, a "solução" para a capital pernambucana ocupar a carência das comunicações terrestres, podendo, assim, acelerar seu desenvolvimento urbano motivando a habitação nos arrabaldes mais solicitados.

Passou a circular no Recife um transporte acessível, moderno, rápido e seguro, tratava-se de um modelo de composição constituído de uma pequena locomotiva a vapor e três vagões de passageiros, a maxambomba. O nome é uma "curruptela da expressão inglesa 'machine pump', isto é, 'machinebomba', uma vez que a tradução de 'pump' é bomba".[141]

A introdução do trem urbano na província pernambucana foi determinada pelo aspecto demográfico apresentado, pela projeção de um potencial de investimento bastante viável em função da significante demanda mercantilista, da presença iniciante do ramo fabril e de um ativo movimento portuário na localidade.[142] A ferrovia fixou-se dessa forma devido às condições favoráveis à realização de um empreendimento de considerável monta financeira.

---

[140] SETTE, Mário. Op. cit. p. 133.
[141] BRAGA, Napoleão Barroso. *Cartas Recifenses*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife. 1985, p. 37.
[142] LUBAMBO, Cátia W. Op. cit. p. 51.

Além desses razões, parcela da população recifense mostrava-se capaz de arcar com os custos do benefício proposto pela companhia ferroviária.

Em primeira instância, o trenzinho a vapor ligava a capital ao povoado de Apipucos, pois o seu percurso era o mais habitado, posteriormente passou a prestar serviços a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea. Coube a uma firma inglesa o encargo pela exploração da via-férrea nessas zonas, mantendo-se em atividade por aproximadamente cinqüenta anos, enfim, instalou-se a primeira ferrovia urbana em solo brasileiro.[143]

O seu emprego concedeu uma alternativa com superior qualidade aos serviços vigentes, apresentando conforto e preços de passagens inferiores aos praticados pelos demais moldes de transporte. Era uma opção que visava a substituir os meios explorados nessas localidades, dessa forma, criando inclusive novos hábitos e encurtando distâncias.

A vinda da estrada de ferro para Pernambuco, ainda no regime imperial, proporcionou a aplicação de um projeto de modernização, inaugurando uma nova fase na destacada província do Norte. O Recife precisava de um meio de transporte de pessoas que reafirmasse sua posição de centro social e econômico da região, uma vez que possuía um espaço de movimentada convivência sociocultural, uma referência no Império, pois estava bem postado com a existência do suntuoso Teatro Santa Isabel, desde 1850.

Certamente, a instalação da maxambomba contemplou as famílias ilustres da cidade, uma vez que estas não se sentiam à vontade, em diversas situações, entre elas: os deslocamentos para o veraneio no campo, as festas religiosas e principalmente quando iam à casa de espetáculos localizada no Campo das Princesas, um lugar onde se congraçava parte da elite local. O novo sistema de condução de passageiro proporcionava maior comodidade, tanto no percurso de ida quanto no de volta, aos que se dirigiam àquele teatro para assistir às apresentações, especialmente em dias chuvosos.

O progresso nos transportes veio atender ao anseio de uma cidade que necessitava melhorar a condição e a agilidade de deslocamento entre a sede e os arredores com superior qualidade e custo individual mais acessível. Este último item mostrava o quanto era seletivo o acesso aos arrabaldes, uma vez que o valor das viagens através de carruagem era bem oneroso para as camadas mais simples dos habitantes.

Tanto as diligências quanto as embarcações, constituíam-se como um obstáculo nos meios de locomoção, os quais se apresentavam bastante precários, cobravam tarifas consideradas elevadas e também não acompanhavam o ritmo de desenvolvimento de uma

[143] BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a História Ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953, p. 216.

urbe bastante movimentada, que se ocupava em grande parte de exportar seus produtos agrícolas, movimentar o comércio interno e distribuir mercadorias importada a nível local e regional. Além desse benefício representar modernização e progresso, também atendia a uma já existente tendência de expansão urbana.

Nessa época o Brasil estava vivenciando a propagação do capital internacional, desenvolvido quase hegemonicamente pela Inglaterra, detentora de tecnologia de ponta no que se refere ao ramo ferroviário.[144] **N**esse direcionamento, um grupo de britânicos se dispuseram a realizar tal investimento na promissora capital pernambucana, juntamente com alguns sócios da região, porque acreditavam no sucesso do empreendimento. "Os ingleses investiram no exterior nesse período como nunca antes e, segundo alguns, como nunca depois".[145]

Enfim, o trem urbano veio melhorar a circulação por terra, ligando o Recife as vizinhanças de emergente povoamento. O trajeto atendido pela maxambomba, inicialmente ocupando as áreas localizadas à margem esquerda do Capibaribe, teve acrescido rapidamente o número de edificações. Um fator de incentivo foi a desocupação de terras destinadas à agricultura canavieira, com o seu posterior loteamento; essa segunda etapa, mais caracterizada após a implantação do transporte sobre trilhos, que possuía horários regulares, conforto, rapidez e preços das passagens inferiores aos praticados pelas conduções que já prestavam serviço a esses lugares.[146]

O estabelecimento de uma via férrea ligando o Recife à povoação de Apipucos teve como base a Lei Provincial nº 518, de 21 de junho de 1861. A partir dessa norma, foi consentida aos citadinos Cláudio Dubeux e Manuel Buarque de Macedo autorização para instalarem uma estrada de ferro explorando o referido percurso. No entanto, tal permissão não teve continuidade por estes. A proposição apenas veio a ser concretizada dois anos depois, quando a administração provincial outorgou idêntica anuência a empreendedores estrangeiros que se fizeram representar por três sócios locais os quais deram prosseguimento ao projeto de montagem da malha ferroviária urbana destinada ao transporte de passageiro.

A escolha do trajeto contou com a colaboração de observações anteriores, uma delas fornecida pelo engenheiro inglês D. W. Bawman, que garantiu ser viável a construção de uma ferrovia ligando o Recife a Caxangá, utilizando a estrada no percurso até Apipucos.[147]

---

[144] MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e Mudanças: O Trem Inglês nos Canaviais do Nordeste*. Doutorado. História, UFPE. Recife, 2000, p. 22.
[145] HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. São Paulo: Paz e Terra, 1996, p. 299.
[146] ZAIDAN, Noemia. Op. cit. p. 50.
[147] FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000, p. 71.

Após a entrega formal do teor da solicitação pelos contratantes e esse ter atendido aos parâmetros designados pela administração pública, veio o parecer considerando o alvitre favorável, só revelado após criteriosa avaliação por parte do governo. Assim sendo, a referida proposta pôde então ser deferida em 14 de setembro de 1863.

O registro do termo de contrato veio a ser celebrado no Palácio do Governo de Pernambuco em 30 de dezembro de 1863, onde estiveram presentes o presidente da província Dr. João Silveira de Souza, o secretário do governo Francisco de Paula Sales, os requerentes locais José Bernardo Galvão Alcoforado, Antonio Luiz dos Santos e o Barão do Livramento e, como testemunhas, Manoel de Miranda Castro e Rufino José Fernandes de Figueiredo.[148]

Formou-se a Brazilian Street Railway Company Limited, uma firma inglesa com sede em Londres, composta de diretores ingleses e brasileiros. Na direção, os três principais cargos eram ocupados pelos estrangeiros William Martineau, Samuel Johan Wilde e Henry Heymen o presidente. Os participantes pernambucanos foram o Barão do Livramento, José Bernardo Galvão Alcoforado e Antônio Luiz dos Santos.[149] Outras funções a nível administrativo foram ocupadas totalmente por integrantes britânicos, dispostas da seguinte forma: gerente e engenheiro chefe no Brasil William Rawllinson; solicitadores Stevens, Wilkinson e Harries; auditor P. Heurtleey e secretário Herbert Heat.

Para compor a sua estrutura, a companhia contava com a participação dos agentes que representavam em Liverpool através de J. Bromley, Moore e Cia; no Rio de Janeiro com John Moore e Cia, e em Pernambuco com Johnston, Pater e Cia, além da participação do Imperial Bank Limited na Inglaterra e do English Bank of Rio de Janeiro, no Brasil.

Contando com o tino empreendedor dos precursores da Revolução Industrial, acreditava-se que a obra chegaria a sua conclusão, proporcionando crédito e perspectivas favoráveis tanto à administração quanto à população que precisava desse melhoramento e confiava no mesmo. Tratava-se de aguardar algum tempo e arrefecer a ânsia, pois dessa vez entendiam como sendo certa a implementação da ferrovia urbana, um sistema de condução de massa à altura da importância do Recife.

A concessão para lograr êxito pelos contratantes obteve grande aporte de capital estrangeiro, principalmente devido ao valor monetário que expressava vultosa soma de investimento para o período. O referido acordo continha vários artigos e cláusulas, como exigia a formalidade. Para tanto, foram tomados diversos procedimentos, a começar pelo trajeto o qual deveria percorrer o trem urbano.

---

[148] Contratos. Pasta B18/1a, p. 1. Fundo de Obras Públicas. Ms. APEJE.
[149] Primeira reunião geral da diretoria. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 83. Ms. APEJE.

Logo que fosse concluída qualquer das secções, seria disponibilizada ao tráfego e aos serviços a que se destinava, percebendo a empresa o preço das passagens conforme acordo prescrito, ficando, porém, entendido que o privilégio só se iniciaria a partir do dia em que estivesse terminado o último lanço e o trânsito liberado por ela. A situação concorreu para que a inauguração acontecesse parcialmente até a povoação do caldeireiro, devido a atrasos no fornecimento de materiais necessários para a conclusão da obra, provocando retardo na entrega do trecho de forma plena.

"A experiência final deu-se a 1º de janeiro de 1867. Estavam assentados os trilhos viam-se em ensaios as máquinas e os vagões. O trem partiu nesse dia da rua Formosa, rente à da Aurora, e atingiu o caldeireiro em 30 minutos. Um êxito completo! Nenhum acidente".[150] No dia 5 do referido mês, assim divulgava a imprensa através do Jornal Diário de Pernambuco:

> ***Empreza dos trilhos urbanos do Recife a Apipucos.***
>
> *Os emprezarios dos trilhos urbanos do Recife a Apipucos, não tendo podido por motivos insuperaveis concluir a via ferrea até o ultimo ponto, e desejando quanto delles depender satisfazer a necessidade que reclama o serviço dos ditos trilhos na intervenção de innumeras pessoas que instam por dito serviço, tem resolvido começa-lo provisoriamente até a estação do Caldereiro, na tarde do dia 5 do corrente, a partir da rua da Aurora.*
>
> *Não sendo possível pela consideravel demora que houve na remessa dos ultimos trilhos e outros objectos pôr em andamento duas locomotivas o serviço por agora sera feito por uma somente, que conduzira dous carros, partindo as horas e dos lugares indicados na tabella que vai annexa.*
>
> *Os bilhetes são vendidos pelos preços estabelecidos no contrato (duzentos reis por mil braças) em quanto continuar o serviço provisorio não havera segunda classe, nem carro de carga.*
>
> *Os pontos de parada serão:*
>
> *Rua da solidade; depois da curva do Manguinho; em frente da estrada dos Aflictos; entre as casas dos Srs. Drs. Augusto de Oliveira e*

[150] SETTE, Mário. Op cit. p. 107.

*Gusmão; em frente a casa do Sr. Luiz Gomes Ferreira; entrada do Sitio da Jaqueira; na sahida de Parnameirim; entrada da Casa Forte e no Chacon.*

*Os bilhetes serão vendidos pelos conductores de trens nos pontos de partida.*

***Partida dos trens***

***Da rua Formosa para o Caldereiro***

*5 horas 30 minutos da manhã.*
*7 horas 15 minutos da manhã.*
*8 horas 45 minutos da manhã.*
*3 horas 30 minutos da tarde.*
*5 horas 00 da tarde.*
*6 horas 30 minutos da tarde.*

***Do Caldereiro para a rua Formosa***

*6 horas 30 minutos da manhã.*
*8 horas 00 da manhã.*
*9 horas 30 minutos da manhã.*
*4 horas 15 minutos da tarde.*
*5 horas 45 minutos da tarde.*
*7 horas 30 minutos da tarde.* [151]

Como a ponte ferroviária que ligaria Santo Antônio a Boa Vista não estava concluída, o ponto inicial funcionou provisoriamente na rua Formosa, ao lado da igreja dos ingleses. Dessa parada partiam interinamente as pequenas locomotivas movidas a vapor, constituindo definitivamente um marco no contexto histórico dos transportes no Brasil.

Na inauguração, fizeram-se presentes as mais destacadas autoridades da província, coube todo o aparato dos grandes feitos, incluindo banda de música e fogos de artifício, atraindo muitas pessoas às ruas. Tal melhoramento despertou atenção nunca visto antes por conta de um benefício público. “Às 3 horas da tarde, precisas, ‘a inglesa’, o condutor apita, a

[151] JORNAL Diário de Pernambuco. Recife, 5 de janeiro de 1867, p. 3.

máquina ronca e silva, as rodas se mexem, e o comboio avança de Rua Formosa afora, toma o Caminho Novo e lá se vai do Manguinho pela sua rota da Ponte d'Uchoa ... Uma beleza!".[152]

A companhia, no momento da entrega parcial do tráfego da via-férrea contou com apenas uma locomotiva, sendo três o número de carros passageiros rebocados, todos de primeira classe, devido ao atraso na entrega. Porém, até o final do ano, já eram cinco locomotivas e dezessete carros, sendo esses os dados formais contidos no primeiro relatório anual referente à operação plena da ferrovia.[153] Isso gerou motivo bastante para surgirem as reclamações iniciais quanto a não haver lugar suficiente para atender à quantidade de usuários desejosos de participar das viagens nos trenzinhos. As máquinas não possuíam cobertura, ficando o maquinista e o foguista expostos ao sol e à chuva.

O trecho da estrada do ramal inaugural foi dividido previamente em três secções, sendo contadas inicialmente de Santo Antônio, com a partida formalmente reconhecida no Largo do Capim, atravessando o rio Capibaribe por ponte ou passadiço, seguindo a Rua Formosa (Av. Conde da Boa Vista), rumando pela rua da Esperança a sair no Manguinho; a segunda, em continuação a esse ponto, alcançando Ponte d`Uchoa até as proximidades de Santana; e a terceira, prosseguindo destas ao terminal em Apipucos. O valor das passagens ficou acordado da seguinte forma, no termo de contrato:

> *Artigo 6º O preço de uma passagem nunca excederá de duzentos réis ($200) por mil braças, as quais para esse fim serão medidas e devidamente assignadas, e qualquer excesso da mil braças, assim como qualquer distância que lhe seja inferior. Fica expressamente estipulado que a empresa poderá modificar esse preço, estabelecer classes e fazer ajustes para a conducção por mezes, a que se chama assignatura, se assim convier os passageiros.*[154]

Além dessa área de ocupação inicial, também estava à disposição da concessionária, se assim achasse conveniente, estabelecer ramificação até a povoação de Caxangá, nas estradas compreendidas dentro do espaço incorporado no termo de privilégio permitido. Ficava vedado, durante o tempo da concessão (duração de vinte anos), a qualquer companhia ou particular introduzir trilhos de ferro ou de madeira que conduzissem para qualquer dos pontos percorridos pela via e no perímetro compreendido entre o Capibaribe e um limite na distância

---

[152] SETTE, Mário. Op. cit. p. 108.
[153] Primeiro Relatório da gerência. Recife, 1870. Série Estradas de Ferro, v. 13, p. 88. Ms. APEJE.
[154] Contratos. Pasta B18/1a. Artigo 6º. p. 3. Fundo de Obras Públicas. Ms. APEJE.

de uma milha paralela à margem esquerda do rio. Todavia, ficou entendido que o artigo 10º de acordo com a Lei Provincial nº 518, de 21 de junho de 1861, não impedia a implementação de via férrea para direções diversas, desde que não utilizasse os trilhos da empresa detentora da concessão.[155]

As bases monetárias do empreendimento somente foram divulgadas, após serem trazidos da Europa, o projeto e o orçamento por um engenheiro que executaria a obra. Entre os encaminhamentos exercidos, comunicou-se que a companhia seria formada com um capital de 300:000$000 (trezentos contos de réis), em ações de 50$000 (cinqüenta mil réis), realizáveis em prestações, sendo 25% (logo que estivesse formada a empresa) disponibilizadas a qualquer pessoa que desejasse obtê-las. Para tanto, deveriam procurar os corretores devidamente credenciados.[156] Considerou-se, porém, que esse capital poderia ser elevado a 400:000$000 se no futuro, pretendesse fazer prolongamento ou ramal.

A Brazilian Street Railway Company assinou alguns contratos com o governo provincial, dos quais destacaram-se três: o primeiro, referente ao trecho inicial, compreendido entre Recife e Apipucos, o qual foi celebrado em 30 de dezembro de 1863, tendo as obras que serem iniciadas obedecendo a um limite de onze meses, a partir da assinatura do termo, ainda constando uma cláusula para, em caso de não cumprimento do prazo sem que houvesse uma justificativa aceitável, ser paga multa de dois contos de réis, cuja fiança seria depositada como garantia.[157] Dentre os acertos entre as partes havia a dispensa de impostos, provinciais ou municipais, que não estivessem estabelecidos ou que fossem especiais e o auxílio e a proteção que dependessem do governo. Na forma das leis do país, a administração da província prestaria colaboração necessária para que obtivesse isenções dos direitos sobre carros, locomotivas, trilhos e objetos empregados exclusivamente na construção da via férrea e em seu serviço. Porém essa linha somente veio a ser inaugurada em 5 de janeiro de 1867 e de forma incompleta, tendo sido esse trecho totalmente concluído e entregue à operação comercial em 1 de outubro do mesmo ano. Depois, outros dois importantes aditamentos para novos ramais foram firmados, além de três outras menos expressivas extensões.

> *Tem hoje lugar a abertura official da estrada de ferro de Apipucos, as 10 horas da manhã. A essa hora partirá um trem especial da estação do largo do*

[155] Contratos. Pasta B18/1a. Artigo 10º. p. 5. Fundo de Obras Públicas. Ms. APEJE.
[156] Contratos. Série Estradas de Ferro, vol. 13, Artigo 1º, p. 3.
[157] Contratos. Pasta B18/1a. Artigo 8º. p. 4. Fundo de Obras Públicas. Ms. APEJE.

> *Capim, para conduzir as pessoas convidadas pela directoria da mesma estrada, para essa festa.*[158]

Acreditando na política do bem servir e de conquistar maior número de usuários ao sistema, a empresa, aproveitando da boa relação mantida com a província e das normas estabelecidas no contrato primitivo, requereu o prolongamento da estação da rua do Sol até a rua do Imperador, para tanto, apresentou um projeto com tal finalidade, em 8 de julho de 1871.

A solicitação foi aceita sem maiores complicações através de ato da presidência, apenas sendo colocados alguns adendos ao pedido, dos quais um não permitia que no respectivo trajeto a velocidade excedesse os 6 km/h, como também não autorizava qualquer construção para utilização como ponto de passageiros no terminal da Ponte Sete de Setembro, somente possibilitando um sistema de mudança de via para locomotivas, caso houvesse interesse dos contratantes.[159]

Antes, porém, desde o mês de junho de 1871, o povoado da Caxangá já era atendido pela maxambomba que alcançava a localidade de Encanação (Dois Irmãos), de onde prosseguia pela estrada conhecida como Volta do Mundo (atual rua Manoel de Medeiros), atravessando o rio Camaragibe e chegando até as proximidades da ponte sobre o Capibaribe.

Em função do sucesso evidenciado nos últimos relatórios apresentados e das perspectivas de se lograr maior êxito no empreendimento a companhia mostrou interesse em ampliar a malha ferroviária, para tanto, após estudos, emitiu, em 6 de junho de 1870, planta da proposta, visando a estender a via férrea de Apipucos a Caxangá, para apreciação da presidência provincial que, mesmo colocando pequenas alterações, não se opôs à realização da obra, aprovando a solicitação em 14 de julho de 1870.[160]

No decorrer dos acertos administrativos, surgiu um questionamento quanto à legalidade da obra: uma contestação do Barão da Soledade, detentor da concessão da Estrada de Ferro Recife Limoeiro, conquista decorrente da Lei nº 856, de 5 de junho de 1868, com o contrato primitivo efetuado em 16 de julho de 1870.[161] Após a indagação, em 11 de agosto de 1870, o gerente da Empresa de Trilhos Urbanos do Recife explicou ao engenheiro chefe da R. O. P., que o ramal projetado não atravessava, em parte alguma, o espaço da Estrada do

---

[158] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 1 de outubro de 1867, p. 3.
[159] Requerimento da Braziliam Street Railway Company. Recife, 8 de julho de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p.146. Ms. APEJE.
[160] RAWLLINSON, William. Gerente da ferrovia. Relatório da Brazilian Street Railway Company. Recife, 6 de junho de 1870. Série Estradas de Ferro, vol.13, p.77. Ms. APEJE.
[161] PINTO, Estevão. Op. cit. p.78 e 86

Contestador, além de a permissão da Brazilian Street Railway Company ser anterior. Também não via problema algum, uma vez que não era facultado aos trens que servissem àquele trajeto embarcar nem desembarcar passageiro ou carga no trecho destinado à nova linha.[162]

Finalmente, em 24 de junho de 1871; o engenheiro fiscal comunicou o início do trânsito entre Apipucos e Caxangá. Na oportunidade, teceu comentários de agradecimentos, tanto pela presença de muitas pessoas no ato da inauguração, como por conta de todo o serviço ter sido realizado sem nenhum acidente.[163]

O ramal dos Aflitos, que mais tarde ficou conhecido como "linha do Arraial", efetuou o seu termo de intenção em 24 de abril de 1871 e apresentou o projeto relativo ao traçado do percurso em 8 de julho do mesmo ano, este vindo a ser aprovado no dia 28 do referido mês; a partir dessa decisão, os trabalhos ocorreram de forma bastante rápida, demonstrando haver um bom entendimento entre a Companhia Ferroviária e a administração da província. A concretização da obra veio a ser realizada cerca de oito meses depois, com os testes de via no início de dezembro. Em 21 do mesmo mês, através de ato da presidência, era autorizada para 24 de dezembro de 1871 a abertura do tráfego ao público de todo o percurso da estrada de ferro.[164]

O ano de 1871 foi bastante profícuo em termos de investimentos por parte da concessionária, especialmente no que tange ao expressivo acréscimo dos trechos explorados pela ferrovia. Tal postura demonstrou uma considerável margem de credibilidade dos empreendedores na captação de usuários capazes de utilizarem os seus serviços. Conseqüentemente, realizaram o assentamento de vários quilômetros de via-férrea num curto período de doze meses, observando-se as dificuldades da época: inicialmente, a totalidade do material ferroviário era importada e não se encontravam na província profissionais qualificados para atuarem em áreas específicas.

Já a ramificação da Várzea, conhecida como Estrada Nova de Caxangá teve seu remate concretizado em 28 de dezembro de 1882, o qual, não diferentemente dos demais, veio a obedecer às várias condições solicitadas pela inspetoria provincial. No entanto, para se chegar a esse ponto, o governo pernambucano se embasou no artigo 9º da Lei nº 1597, de julho de 1821, resolvendo, de comum acordo com o gerente da Empresa de Trilhos Urbanos

[162] Oficio. Recife, 11 de agosto de 1870. Série Estradas de Ferro, vol.13, p.78. Ms. APEJE.
[163] Relatório do engenheiro fiscal. Recife, 26 de junho de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 125. Ms. APEJE.
[164] Ato presidencial. Recife, 21 de dezembro de 1871. Série Estradas de Ferro, vol.17, p. 116. Ms. APEJE.

do Recife, que fossem inovados os respectivos contratos, mediante a inclusão de algumas cláusulas consideradas indissociáveis ao bom desempenho da ferrovia. [165]

A extensão se daria a partir da localidade conhecida como Entroncamento e, dessa forma, aproveitaria a via já existente até a estação inicial, portanto, devendo terminar todos os trabalhos necessários à abertura do tráfego no período de três anos, a contar da data do contrato. Caso não cumprisse o cronograma de atividades, perderia, por cada semestre que excedesse, um ano de prorrogação do privilégio, salvo a circunstâncias de força maior.

Quanto à chamada linha principal, esta passaria a ter seu terminal no engenho Dois Irmãos, sendo a estrada deste ponto até o Caxangá cedida ao trânsito público sem ônus para o governo, incluindo a ponte de ferro sobre o rio Camaragibe. Todavia, a companhia não suspenderia a prestação do serviço ferroviário em curso, enquanto não estivessem concluídas as obras na estrada da Várzea, também não podendo ser elevado o valor da tarifa para passageiros e carga, quer na linha em voga, quer no novo lanço. Como condição de garantia, a empresa prestaria uma fiança de dez contos de réis (10:000$000), visando a um bom desempenho na execução da ponte do Lasserre, por ser de grande importância, e das demais operações de que tratavam o acordo.[166]

Mesmo a província acreditando no sucesso da obra e do benefício a ser proporcionado, não se esquivou de procurar realizar um negócio com cláusulas que previam a aplicação de punições, inclusive a rescisão da permissão, caso houvesse culpa por parte do contratante; para tanto, manteria fiscalização e receberia prestação de contas do andamento dos trabalhos através da R. O. P.

Assim, percebia-se não só a natureza das exigências, mas também o aspecto de benefícios creditados à Estrada de Ferro no que tange à compensação, pois ficou combinado que os privilégios estabelecidos no contrato anterior seriam mantidos, como ainda caberia à Assembléia Legislativa Provincial outorgar mais dez anos de concessão solicitada pelo seu gerente. Acertou-se que outras especificações que não estivessem contempladas no novo acordo, seriam regidas pelos primitivos e por disposições regulamentares.

Contudo, não faltaram protestos à inclusão desse ramal, fator ausente nos casos da linha de Apipucos e do Arraial. Em 16 de junho de 1883, o engenheiro fiscal Paulo d'Oliveira encaminhou parecer ao primeiro vice-presidente da província Antônio Epaminondas de Barros Amorim, a respeito de um ofício expedido em 28 de maio do mesmo ano, oriundo da Companhia de Bondes de Burro, discordando do estabelecimento da extensão da Várzea, e

[165] Termo de Aditamento. Recife, 28 de dezembro de 1882. Série Estradas de Ferro, vol.17, p. 128. Ms. APEJE.
[166] Idem. p. 129.

divergindo da autorização da Lei nº 1726 do corrente ano. Dessa forma, questionava o parecer da Assembléia Legislativa.[167]

Em contrapartida, a administração provincial argumentou que o traçado da estrada de Caxangá passando por Capunga e Estrada Nova até o povoado da Várzea não permitia que a Trens Urbanos do Recife embarcasse ou desembarcasse passageiros na zona já explorada pela Ferro-Carril e, conseqüentemente, não violava o contrato de 12 de fevereiro de 1875. Assim sendo, não considerava procedente a petição da aludida empresa.[168]

Vencida essa etapa, em 10 de junho de 1886, surgiu nova discordância, desta vez, com outra empresa ferroviária, a Recife Limoeiro, que, através de seu representante, questionou a legalidade do ramal da Várzea. Novamente, a fiscalização não considerou procedente a petição, alegando que não se tratava de um novo contrato, mas, sim, da consolidação do primeiro, realizado com a Brazilian Street Railway, através do qual esta dava garantia de preservação da exploração de uma milha nas proximidades do rio Capibaribe, na chamada zona proibida.[169]

A liberação do tráfego da recente linha ocorreu em 1 de julho de 1885, servindo ao público de forma parcial, pois o trânsito ficou restrito a Caxangá. A partir desse momento, o percurso dos trens da linha principal ficou limitado até o Engenho dois Irmãos, conforme acordo preestabelecido.

> ***Estrada de Ferro do Caxangá***
>
> *Desde o 1º do corrente está aberto o tráfego, o novo ramal desta estrada, o qual comprehende trez secções, a primeira Zumby, a segunda Ipotinga e a terceira Caxangá.*
>
> *A linha corta o arrabalde denominado Capunga, e atravessando o rio Capibaribe por uma ponte ultimamente construída no porto chamado Lacerre, passa no arrabalde Torre ganhando d'ahi a estrada real até o último daquelles arrabaldes.*
>
> *A ponte é simples, elegante e bem construída, tendo de um dos lados passagem para pesoas a pé e vehiculos de qualquer natureza.*

[167] Oficio da Companhia Ferro Carril de Pernambuco. Recife, 16 de junho de 1883. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 146. Ms. APEJE.
[168] Ibidem. p. 146.
[169] Oficio da Estrada de Ferro Recife Limoeiro. Recife, 10 de junho de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 360. Ms. APEJE.

> *Este melhoramento público é devido a cláusula do contracto da empreza com o governo que também desprendeu não pequena soma.*
> *A linha principal que até então contava quatro secções ficou reduzida a trez sendo agora a ultima Dous Irmãos.* [170]

A abertura do trânsito pelo novo trajeto passando pela Capunga e o evidente êxito trouxeram determinados problemas; inicialmente, a contestação da Ferro-Carril, reclamando o direito de uso exclusivo da referida área, e, no dia-dia, os pedidos de intensificação de policiamento no lugar conhecido como curva da Torre, a fim de evitar possíveis acidentes envolvendo usuários que insistiam em descer e subir dos trens em movimento na citada localidade.[171]

Finalmente, em 21 de outubro de 1886, após prévia inspeção conferida pelos funcionários da Brazilian Street Railway Company, foi realizada uma viagem experimental na ramificação da Várzea, onde se utilizou uma locomotiva das mais potentes e pesadas rebocando três carros de passageiros. Dentro das conformidades técnicas, efetuou-se o teste de via, sem que houvesse nenhum entrave ao desempenho esperado. Esteve presente nesse dia o engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira, o qual deu seu aval de forma positiva, e, assim, o tráfego pôde ser aberto plenamente ao público em 24 de outubro de 1886, dessa maneira, sacramentando a inauguração de mais um trecho ferroviário.[172]

> ***Via-ferrea de Caxangá***
> *Será hoje entregue ao tráfego o ramal desta via-ferrea que vai daquele arrabalde à Várzea, sendo o horário dos trens regulado pela nova tabella, que encontrarão os leitores inserida em outra secção.* [173]

> ***Ferrovia de Caxangá***
> *O fato deu motivo para muita gente ver aquele arrabalde.*
> *Num trem particular e expresso, que partio da estação do caes Vinte e Dois de Novembro, ás 3 ½ horas da tarde, foram algumas famílias, diversos officiaes do cruzador Almirante Barroso, entre elles S. A o Príncipe D. Augusto e*

[170] Jornal do Recife. Recife, 3 de julho de 1885, p.1.
[171] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 309. Ms. APEJE.
[172] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 22 de outubro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol.27, p. 393. Ms. APEJE.
[173] Jornal do Recife. Recife, 24 de outubro de 1886, p. 1.

> *outras pessoas, todas convidadas pelo Sr. Bird, gerente da companhia, e os constructores do ramal, os Srs. Crotherhood & Swenson, que tomaram a iniciativa de festejar modestamente a mencionada inauguração.*
> *Ao chegar à Várzea, muita gente reunida, e foram soltados foguetes e bombas.*[174]

Em novembro de 1888, verificou-se uma petição da diretoria do Derby-Club ao gerente da Empresa de Trilhos Urbanos do Recife, referente a um prolongamento até aquele local, para ser utilizado nos dias de eventos. Para tanto, obedeceria a um traçado já existente, devendo começar no entroncamento da rua das Crioulas e findando em frente ao portão do Prado, correspondendo a aproximadamente 300 metros.

A direção do clube fazia uma ressalva quanto à ponderação para as pessoas que viessem do interior para o evento: que estas recebessem um bilhete extra e não pagassem pelo prolongamento.[175] A partir do pedido efetuado e da aceitação e conclusão da via, observou-se a importância de uma prática esportiva bastante difundida na província, entre as pessoas de uma parcela privilegiada da sociedade.

Dessa forma, a maxambomba findou o período imperial com o término dessa pequena extensão, proporcionando uma diminuta fonte de arrecadação a mais, o que evidenciava que o seu assentamento se deu mais por pompa da elite desportista do que pela possibilidade de retorno financeiro. A execução do mencionado trajeto pôde ser confirmada através do relatório, em 9 de fevereiro de 1889, expedido pelo gerente da ferrovia, tratando da sua manutenção, no qual se referia ao lanço compreendido entre os "Quatro Cantos" na Capunga e o portão do Novo Prado denominado "Derby-Club" com 260 metros.[176]

Com essa realização, encerrou-se a fase de propagação da Brazilian Street Railway Company Limited no período imperial. Esses espaços ocupados não mais cresceriam, pois não se vislumbravam outros capazes de absorver elevados investimentos, decorrente do tipo de material e equipamento empregado nesse modelo de ferrovia. Apenas seriam mantidos os trajetos em atividade, com pequenas alterações quanto a alguns posicionamentos de estações, pontos de parada e terminais, mas sem estender a malha ferroviária.

---

[174] Jornal do Recife. Recife, 26 de outubro de 1886, p. 1.
[175] Requerimento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 27 de novembro de 1888. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 562. Ms. APEJE.
[176] Relatório Anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1889. Série Estradas de Ferro, vol.27, p. 568. Ms. APEJE.

## 2.2 – Material fixo e rodante

Dentre as grandes preocupações tanto do cedente quanto da concessionária, estava o traçado destinado à ocupação da estrada de ferro, de que a via permanente e as chamadas obras d'arte eram componentes essenciais, pois constituíam a parte de assentamento dos trilhos por onde se deslocavam as composições e faziam o elo de ligação entre os pontos do sistema. Dada a sua natureza, careciam de manutenção contínua, principalmente a verificação do lastro, pois comumente ocorria o abatimento do solo devido a fatores naturais envolvendo águas pluviais e, esporadicamente, outros acontecimentos extraordinários. Já o segundo item, composto de pontes, pontilhões e bombas de alvenaria, precisava de menos intervenções, mesmo assim, foram registrados vários reparos, de forma preventiva e corretiva. Esta última situação decorria normalmente das chuvas: por baixo desses, escoavam as águas de riachos e pequenos canais.

Na primeira reunião geral realizada pela direção da companhia em 1870, estando a Brazilian Street Railway na condição de operação plena, a presidência se mostrou bastante otimista quanto ao sucesso do empreendimento; isso por conta da demanda de passageiros que circulavam com regularidade nos trens, assim transparecendo a possibilidade de continuidade no ritmo de crescimento.[177] Apesar dos pareceres positivos, convivia-se com situações adversas, pois, as vezes surgiam alguns problemas, na maioria das vezes decorrentes da superlotação das composições, as quais, em determinadas ocasiões, não comportavam a procura dos usuários.

Embora a Inglaterra fosse detentora de conhecimento tecnológico superior ao de concorrentes no ramo ferroviário, vivenciou um considerável período de adaptação às condições locais, tendo verificado, após o estabelecimento da via férrea no Recife, a necessidade de ajustes que perduraram por razoável tempo em certas circunstâncias, devido ao elevado custo e às dificuldades de reposição dos equipamentos, tendo em vista que a maioria vinha do exterior, sendo assim, aqueles passíveis de prorrogação não eram substituídos de imediato. Vários casos foram mencionados nos relatos emitidos tanto pelo engenheiro-chefe da ferrovia quanto pelo engenheiro fiscal.

Diversos fatos sucederam-se no período compreendido entre 1867 e 1889, desde os considerados mais simples aos mais complexos, era o que se averiguava em cada relatório**,** principalmente a partir do ano de 1873, quando os documentos passaram a fornecer melhor

[177] Primeira reunião geral dos acionistas. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 89. Ms. APEJE

organização e detalhamento, apresentando dados mais claros e precisos, dessa maneira, concedendo maior quantidade e superior qualidade nas informações expostas.

Na elaboração dos relatórios era comum descrever tais dados tendo como base o material fixo e o rodante, além dessa divisão, utilizava-se uma subdivisão, no intuito de oferecer maiores esclarecimentos sobre cada área de trabalho, situar a atuação da empresa e os acontecimentos mais marcantes, como a confecção de carros de passageiros, os acidentes, a participação da população através de reivindicações, a interferência de órgãos públicos e de outras companhias.

No primeiro relato gerencial, houve uma preocupação quanto à qualidade dos trilhos utilizados, inicialmente em toda a extensão, pois ocorria que os trens, quando transitavam sobre esses sofriam forte abalo, todavia, isso não comprometia a segurança, mesmo assim, comparando-os com parte dos substituídos por outros mais pesados, verificava-se que estes últimos apresentavam um resultado superior, com as composições absorvendo menos vibrações. Sendo assim, o gerente sugeriu a permuta total do trecho e alegou que, se isso ocorresse, se verificariam menores danos nas viaturas.[178] Ainda comunicou a mudança de todos os dormentes longitudinais por transversais, os quais eram mais fáceis de trabalhar e menos dispendiosos na conservação.

Nessa exposição, não constava nenhuma citação sobre pontes e pontilhões, essa omissão se repetiu em algumas posteriores, daí subentende-se que elas estavam em bom estado e não precisaram ser mencionadas. Sabia-se da existência de apenas uma grande construção, a ponte de ferro que ligava Santo Antônio a Boa Vista, entretanto, como a ferrovia estava atuando plenamente e utilizava todo o percurso da via férrea, era evidente haver pontilhões e bombas de alvenaria.

Nos registros de 1873, em relação ao ano findo, percebeu-se o aumento do trajeto através dos ramais de Apipucos a Várzea, rua do Sol a rua do Imperador e Aflitos a Monteiro. Nas descrições, o engenheiro fiscal começou a fazer distinção em algumas conjunturas, pois se referia aos trechos separadamente. Sobre a linha principal foi incisivo nas críticas, alegando que os trilhos se apresentavam, em vários pontos da estrada de rodagem, três polegadas acima do nível estabelecido, assim, dificultando a passagem pelos transeuntes e carroças, nessas circunstâncias, criando situações de acidentes. Isso contrariava o acordo de 21 de dezembro de 1871, a partir do qual a empresa se obrigava a realizar o devido alinhamento do leito férreo, de maneira que os carris não excedessem a medida especificada. Argumentava-se que

[178] Primeiro Relatório da gerência. Recife, 1870. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 84. Ms. APEJE.

os trilhos foram colocados sobre uma estrada estreita, que atravessava os mais populosos arrabaldes da cidade, assim danificando os caminhos e comprometendo à segurança pública. Acrescentava-se ainda, a necessidade de melhorar as curvas e afastar alguns muros, pois representavam riscos aos viandantes.[179]

Os trabalhos continuaram e até meados da década de 1870, com a via apresentando-se regular, até por ser nova, os serviços de lastreamento prosseguiam, efetuando-se a troca de trilhos, dormentes e o aperfeiçoamento nas curvaturas da estrada. Nas demais extensões, a conjuntura era semelhante, exceto no ramal dos Aflitos, que se encontrava totalmente fora do acerto do contrato. Desde sua inauguração em 1871 até 1873, foi citado como operando em caráter provisório, demonstrava dificuldades na a permanência dos trilhos mais leves em todo o seu trajeto e o nível dos carris acima do especificado em partes da estrada.[180]

A segunda metade dessa década foi marcada por um amplo trabalho voltado à melhoria da via-permanente, principalmente na substituição dos trilhos de ferro pelos de aço e dos dormentes de madeira vindos da Europa pelos nativos, especialmente os de sicupira, estes, embora de custo mais elevado, apresentavam maior durabilidade, compensando a sua utilização. Outro investimento bastante presente foi a conservação do lastro, que, devido ao seu uso diário, sofria abatimentos, daí ser indispensável o seu realinhamento. Isso ocorria naturalmente em toda a extensão da estrada, só que, em determinadas circunstâncias faziam-se necessárias intervenções extraordinárias. Tais acontecimentos geralmente se davam em decorrência das chuvas, que provocavam o acúmulo de água em alguns lanços do leito, ou por ocasião dos transbordos dos rios e açudes. Os relatos fornecem dados desses casos, inclusive em certos momentos, devido à intensidade, chegavam a interromper o tráfego ferroviário.

Transbordamentos em açudes constituíam parte dos problemas, uma vez que afetavam ocasionalmente o trânsito, como um ocorrido no Apipucos em 30 de março de 1872. Só se restabeleceu o trânsito naquela área em 1 de abril; na ocasião, foram destruídos cerca de 30 metros de extensão da via férrea.[181] Outro episódio foi verificado em 26 de julho de 1881, quando a ferrovia pediu a intervenção da R. O. P., para um melhor controle da comporta no açude do Monteiro: em dois dias de chuvas torrenciais, houve a liberação de água em excesso, invadindo o leito da linha, quase paralisando a operação dos trens. [182]

---

[179] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 397.
[180] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 464.
[181] Oficio nº 32. Recife, 17 de abril de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 331.
[182] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife,26 de julho de 1881. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 47.

Quanto a enchentes de rios, foram registradas várias situações que interferiram no tráfego. Um evento citado sucedeu em 4 de abril de 1872, "o Capibaribe deu outra grande cheia e atingiu a várzea do Bredo, cobrindo os trilhos entre a ponte de ferro sobre o riacho Camaragibe e o povoado de Caxangá." Esperou-se que baixassem as águas para se iniciar os consertos, porém o restabelecimento só se deu no dia sete do referido mês.[183] No ano seguinte, ocorreram duas inundações num curto espaço de tempo, uma em março e outra em abril de 1873, ambas na localidade conhecida como São Braz no Caxangá; nos dois acontecimentos, houve a suspensão na operação das viaturas.[184] Em anos posteriores ainda houve elevação das águas no referido povoado, e detectou-se a suspensão do movimento de trem.

Percebia-se que os afazeres de conservação do lastro exigiam uma atividade contínua, conhecida como preventiva, mas tinha que estar preparada para atuações excepcionais, as intervenções corretivas, além de novas atribuições que surgiam por conta da depreciação natural existente em alguns componentes.

Até o final da década de 1870, a via-férrea possuía 20.530 km de extensão e usava bitola de 1,22 cm. Os trabalhos de manutenção da via-permanente praticamente não apresentaram alteração, a não ser o aparecimento da substituição de cruzamentos, se bem que em pequena proporção, nas demais, mantinha-se a insistente tarefa de alinhamento dos carris com o nível estabelecido entre esses e a estrada utilizada para outras viaturas e a constante permuta de trilhos e dormentes.[185]

Em princípio de 1880, mencionou-se o prosseguimento de atuações rotineiras. Para se ter uma noção do material empregado, foram usados 250 m³ de areia e barro, permutados 100 trilhos de ferro pelos de aço e 1.155 dormentes. Esse era o quadro que seguia a companhia nesse mister.

Já no ano seguinte, demonstrava-se certa tranqüilidade na administração desses serviços, ressaltou-se a boa regularidade existente, inclusive o ramal dos Aflitos, antes bastante criticado, estava completamente retificado. Ainda relatou-se a quase total substituição dos trilhos de ferro pelos de aço na linha de Apipucos. Passados mais dois semestres, a empresa atingiu uma meta há muito percorrida, concluiu a troca total desses em todas as linhas, e nelas encontravam-se os lastros completamente reparados. Para isso, foram

[183] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de abril de 1872. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 331.
[184] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 28 de março de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 423.
[185] Relatório concedido ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Recife, 11 de janeiro de 1876. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 118.

utilizados 2.600 m³ de areia e barro, visto que na época eram os materiais que melhor se adequavam a esse tipo de utilidade; nas demais foram substituídos 2 agulhas, 2 cruzamentos, 21 toneladas de trilhos de ferro pelos de aço e 1.453 dormentes importados pelos de sicupira.[186]

O relatório do engenheiro fiscal de 6 de maio de 1885 mencionou como estando em boas condições todo o trecho, e apresentou a nova obra, o ramal Várzea, com todos os terrenos necessários para a sua construção devidamente desapropriados e tendo já assentados 6 km de estrada, com os respectivos bueiros de alvenaria concluídos. A liberação do prolongamento ligando o Entroncamento a Caxangá ocorreu em outubro de 1885, sendo a partir dessa data anunciado a limitação do ramal da linha principal até o engenho Dois Irmãos. Assim, estava aberto mais um canteiro de obras na arte de conservação da via-permanente e, um ano depois, se concluiu plenamente todo o trajeto, alcançando o povoado da Várzea.

Na exposição dos registros apresentados, demonstrava-se a regularidade do leito férreo, apenas se acrescentando a inclusão da pequena ramificação do Derby-Club, com 260 metros. Este prolongamento encerrou as intenções de ampliação da malha ferroviária preterida pela Braziliam Street Railway Company em Pernambuco até o final da década de 1880.

Quanto às consideradas grandes obras de engenharia utilizadas nas ligações das estradas, em princípio, duas as pontes sobre os rios Capibaribe e Camaragibe, ambas de ferro. esta última foi citada como de excelente capacidade e em ótima conservação; quanto à primeira, consta que, apesar de efetuadas as devidas manutenções e não proporcionar riscos de segurança, governo e ferrovia chegaram a um acordo quanto a necessidade de sua substituição.[187]

O engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira expôs seu parecer considerando ser aquela estrutura uma das piores que já vira, acreditando que ela não serviria por muito tempo. Outro problema foi o de não ter havido o cumprimento do convênio de 21 de fevereiro de 1871, o prazo acertado de dois anos para a sua permuta expirara, assim, logo se estipulou outro limite e o compromisso de permanentes averiguações e reparos até a realização da mudança.[188]

---

[186] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de fevereiro de 1882. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 80.
[187] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de março de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 417.
[188] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 460.

Quanto aos trabalhos de menor porte, como a troca de um pontilhão no sítio da Jaqueira, os demais, de Manguinho, Santana e Monteiro estavam em bom estado após os serviços efetuados.

Pareceres semelhantes perduraram praticamente durante todo o decênio de 1870; nos últimos relatos desse período, verificaram-se apenas algumas menções quanto ao funcionamento regular das duas pontes em operação, estas sofrendo os indispensáveis consertos, porém continuava a perspectiva de substituição da principal, considerada de má edificação. Além dessas citações, pouco se tratava de pontilhões e bueiros. Esses posicionamentos conduzem ao entendimento de que tais realizações, necessárias às ligações das estradas, formavam um conjunto de qualidade satisfatória ao sistema ferroviário vigente.

Essa tendência não se confirmou na década de 1880, pois, logo no relatório de 5 de fevereiro de 1881, surgiu uma posição da Câmara Municipal pedindo a interdição da obra d'arte sobre o Capibaribe, pois a considerava digna de atenção quanto à segurança. No entanto, o engenheiro fiscal, mesmo pressionando a Empresa de Trilhos Urbanos, não a convenceu de imediato, tendo ela discordado da solicitação feita, insistindo na continuação do trânsito e como motivo para o seu posicionamento, alegou que, durante a novena do Poço da Panela, passavam comboios de 10 e 11 carros lotados, sem que se percebesse comprometimento na resistência da referida estrutura.[189] No ano seguinte, por ocasião da comemoração do mesmo evento religioso, surgiu outra petição de paralisação, sendo novamente vetada.

Em 1884 averiguava-se a permanência da antiga construção ligando Santo Antônio a Boa Vista, no entanto, foi ratificada uma postura de constante vigilância e manutenção na mesma. Quanto à estabelecida sobre o Camaragibe, embora ela tivesse sofrido com as várias enchentes, continuava em boas condições de conservação, conjuntamente com as demais obras de menor porte.

Finalmente, o engenheiro fiscal enviou comunicado ao presidente da província José Manoel de Freitas, no qual constava que o gerente da Empresa de Trilhos Urbanos do Recife, de comum acordo, resolvera suspender o trânsito de passageiros na ponte da maxambomba, permitindo apenas o trânsito de serviço. Enquanto perdurasse a situação, ficaria circulando um trem do Cais 22 de Novembro até a rua do Sol.[190] A partir da ocorrência, foram colocadas pranchas de madeira e lampiões na referida passagem, a fim de proporcionar maior segurança

[189] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881.Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 19.
[190] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 17 de junho de 1884. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 190.

aos transeuntes, e transferiu-se provisoriamente o ponto de partida para a rua Formosa, ao lado da Igreja dos Ingleses.

Em agosto de 1884, através da R. O. P., novamente se argumentou que a decretação da proibição ocorrera pela insegurança que inspirava e também por conta de um choque que sofrera a mesma, no entanto, não se davam detalhes do acontecimento. O gerente acrescentou que, em consulta ao escritório da Companhia em Londres, obteve concordância quanto à substituição da construção ferroviária sobre o Capibaribe, obedecendo às mesmas medidas, acrescidas de 1,52 m na largura, oferecendo triplicada resistência em relação a anterior.[191]

Estando a nova planta devidamente aprovada, a direção da estrada de ferro assegurou que a fabricação se realizaria na Inglaterra com previsão de conclusão para março do ano seguinte e seria remetida ao Brasil através de navio a vapor, no mês de abril. Quanto ao passeio solicitado pelo governo, surgiram duas opções, ficaria a manutenção do mesmo sob responsabilidade da província ou esta pagaria uma quantia de 15 contos de réis, repassando essa responsabilidade para a ferrovia. Após analisar as propostas, foi aceita a segunda condição.

Concluiu-se nesse mesmo ano, um episódio que se desenvolvia desde o início da década de 1870, após muitos questionamentos, tensões e acordos, culminando com a interdição total do trânsito em maio de 1885; finalmente, concedeu-se o prazo da abertura do tráfego da nova ponte para 28 do mês seguinte; dessa forma, encerrou-se mais uma etapa nas atividades da Brazilian Street Railway Company.[192]

Nesse período, consolidou-se outra grande obra para transpor o rio Capibaribe, foi instalada na localidade conhecida como Porto do Lasserre, no povoado da Torre, uma ponte pertencente ao novo ramal, que se iniciava no Entroncamento e findava na Várzea. A sua realização se deu mediante aprovação do contrato constituído em 8 de outubro de 1883 e com posterior aceitação da planta em 9 de abril de 1884. A sua construção seria executada na Grã-Bretanha, tendo esse empreendimento, desde o início, contado com a parceria da administração local, pois incluía espaço destinado à passagem de pedestres e veículos; nessa conjuntura, Pernambuco investiu R$ 51:716.912, sendo estabelecido o prazo de entrega da mesma ao público para março do mesmo ano.[193]

---

[191] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de agosto de 1884. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 200.
[192] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 27 de junho de 1885. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 253.
[193] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 6 de fevereiro de 1885. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 233.

Os relatórios que prosseguiram até o final da década se incumbiram de ratificar as boas condições das duas principais pontes: a da maxambomba, ligando Santo Antônio a Boa Vista, e a localizada na Capunga, ambas passando sobre o rio Capibaribe. A partir de outubro de 1885, era posto em operação o ramal até a Caxangá, dessa forma, desativou-se a ponte do rio Camaragibe para o tráfego ferroviário, enquanto o ramal passava à tutela da província.

Houve apenas um registro quanto a reparo na estrutura relatado sobre a ponte do Lasserre após a sua inauguração, nada relativo a seu estado ou segurança, mas uma reposição, devido à realização de um furto: haviam sido levados dois varões de ferro da grade divisória, sendo recolocados outros quase de imediato. Quanto aos antigos e novos pontilhões e bueiros, eram sempre mencionados como não inspirando maiores atenções.[194]

Nas obras fixas estavam incluídas as estações, estas representavam os pontos para onde convergiam os passageiros para embarque e desembarque nas composições da estrada de ferro e também serviam de amparo contra sol e chuva aos usuários. Além dessas prestações, as estações vendiam os bilhetes para as viagens e funcionavam como limite para se determinar as medições em distâncias acordadas entre governo e companhia ferroviária, a fim de se estabelecer os valores a serem fixados nas tarifas.

Inicialmente composta de 14 estações, a linha principal findou a década de 1880 com o total de 20. O ramal Apipucos a Caxangá em princípio possuía 3, tendo sido desativadas 2 em meados desse decênio, ao ser completada a primeira etapa do prolongamento da Várzea. Este passou a operar com 7 paragens e, com 5 permaneceu o trecho dos Aflitos.

Os registros tratavam de assuntos diversos sobre essas paragens, inicialmente demonstrando as condições de algumas e a lentidão com que outras eram erguidas. Como aspecto positivo dos primeiros anos, destacou-se a conclusão do prédio da Caxangá, este tido como sendo bem edificado e de excelente qualidade, no entanto, os demais não obedeciam aos mesmos padrões. Outra observação diz respeito aos poucos em alvenaria, havendo em 1873 apenas três de pedra e cal: Recife, Casa Forte e Caldeireiro. Já no ramal para Casa Amarela, a situação estava pior, todos ainda estavam por construir.

Os referidos recintos possuíam várias dificuldades, inclusive na questão de segurança estrutural, como conseqüência de um desses problemas, ocorreu um desabamento de paredes no principal, situado na rua do Sol, que ocasionou a morte de um funcionário.[195] Mesmo sendo efetuados certos reparos, permanecia a precariedade na higiene, se bem que havia

[194] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de setembro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 378.
[195] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 22 de abril de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 430.

alguns em bom estado de preservação, como Caldeireiro, Apipucos e Caxangá, este último sendo espaçoso; no entanto, outros, a exemplo de Pedra Mole, nem haviam sido iniciados. Passados três anos, o trajeto dos Aflitos continuava sem nenhuma edificação; quanto a essa situação, a direção alegava a diminuta renda da linha, mal cobrindo os gastos com a conservação.[196]

Do total das 23 estações e abrigos existentes nos dois ramais, apenas 10 eram de pedra e cal, além de a maioria não ser de boa qualidade. Ainda havia a questão do asseio, muitas dessas apresentavam sujeira e mau cheiro, isso por conta de alguns amparos serem abertos e, durante a noite, servirem de guarida a mendigos e vadios, os quais normalmente deixavam lixo e até dejetos.

Em 1875 a empresa deu ênfase ao número de construções em suas respectivas situações, iniciando pelos pontos sem abrigo. Na linha principal constavam o Cais 22 de Novembro, a Rua Conde da Boa Vista, a Porta d'Água e o Engenho Dois Irmãos; o trajeto também apresentava alguns amparos de madeira, como Caminho Novo, Torre, Ponte d'Uchoa, Jaqueira, Parnamirim e Pedra Mole. Já o ramal dos Aflitos possuía todas as paradas de madeira: Entrada dos Aflitos, Igreja dos Aflitos, Tamarineira, Mangabeira e Casa Amarela. Esse decênio findou revelando a persistência dos mesmos problemas.

As principais paragens eram rua do Sol, Oficinas, Caldeireiro, Apipucos e Caxangá. Quanto aos abrigos de madeira, não se conseguia manter a limpeza nos abertos, pois, durante a noite, continuavam sendo invadidos por mendicantes e desocupados. Tentou-se até a intervenção policial, mas pouco se obteve.[197]

Quanto aos telégrafos, esses cobriam uma extensão de 15 km e só operavam em 8 estações. Esse serviço foi encontrado nos registros pela primeira vez em 5 de agosto de 1871, no entanto, somente prestava uso à própria companhia; essa situação perdurou por um bom período, sendo, enfim, liberado ao público em 24 de fevereiro de 1873.[198]

Em 1874 consta a realização de 64 atendimentos particulares, no entanto, já se apresentavam com baixa potência, carentes de melhoras, necessitando ser trocados. O gestor considerava os ímãs enfraquecidos para a exigência do trabalho, o que dificultava a utilização da empresa e do privado, assim sendo, solicitou a permuta desses e a compra de

[196] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 465.
[197] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de janeiro de 1880. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 415.
[198] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 413.

sobressalentes. No ano seguinte, foram substituídos 69 postes de madeira pelos de ferro, houve a emissão de 40 telegramas por particulares e reduzido o atendimento num dos postos.

No final do decênio, a gerência da ferrovia apresentou à fiscalização pública um relatório abrangendo as tarifas de preços e as condições dos préstimos telegráficos, cada um contendo até 20 palavras, incluindo endereço e assinatura, destinados até a estação final do Caxangá; custariam $400 e por cada palavra a mais seriam cobrados $150. Quando o expedidor desejasse receber resposta, pagaria por ela, sendo estipulado um desconto de 50% para os ordinários. Já as entregas se fariam diariamente das 6h e 30min da manhã às 10h da noite nas paragens do Arco, Oficinas, Entroncamento, Monteiro, Apipucos e Caxangá.[199] Ficava a companhia encarregada de realizar a atividade aos destinatários que residissem nas proximidades das paradas credenciadas, isso sem custo adicional aos já inseridos nos valores do serviço.

Em 1879, finalmente ocorreu a troca dos antigos equipamentos de ímãs pelos de agulha, o que representava uma valorosa contribuição tanto para a ferrovia, a principal beneficiada dando um salto qualitativo nas condições de segurança, como também para a população usuária dessa prestação de trabalho.[200] Fez-se ressalva a uma nova tabela de preços que seria divulgada.

Foram instalados 6 equipamentos com o novo sistema, propiciando mais qualidade nas comunicações. Nesse relato, consta a emissão de 111 telegramas particulares trazendo um rendimento de 64$750; mesmo assim, o desempenho alcançado ainda era considerado insatisfatório, havia reclamações por parte dos empregados e clientes, pois a troca do modelo anterior não foi suficiente, em parte, isso decorria da falta de profissionais qualificados para exercer a função. O que se verificava era a dificuldade para se formar um telegrafista e, quando isso ocorria, muitos eram cooptados a saírem para outras empresas, inclusive deixavam a província.[201]

Passados dois anos, foram permutados todos os telégrafos por telefones, sendo colocado um em cada estação que possuía cruzamento, o que representava uma outra vantagem sobre os processos utilizados anteriormente, por não exigir trabalhadores especializados para a operação.[202]

---

[199] Tarifas de preços e Condições dos Telegramas. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 399.
[200] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1880.Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 416.
[201] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 21.
[202] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 12 de fevereiro de 1884. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 167.

Nesse período, foram empregados 100 isoladores para fios e 33 postes de ferro. Logo nos seis primeiros meses do ano de prestação do novo serviço de comunicação, constava a utilização de 7 aparelhos e não foram expedidos atendimentos ao público. O segundo semestre continuou com regularidade, sendo o uso do novo sistema quase exclusivamente efetuado pela empresa, essa situação perdurou até o final da década de 1880.

A última década imperial teve inicialmente um acréscimo na quantidade das paradas melhoradas, aumentando para 13 as de pedra e cal, contudo permanecia problemática a questão da higiene e a invasão de desocupados durante a noite, principalmente no ramal dos Aflitos. Como destaque, ocorreu a construção da estação do Entroncamento, local onde convergiam as linhas para Apipucos, Arraial, e Várzea. Além dessa, foram edificadas mais 5 em alvenaria, Caxangá, Dois irmãos, Zumbi, Cordeiro e Iputinga. No entanto, a Companhia envolvida na inauguração do ramal Várzea estava encontrando dificuldades na desapropriação do sítio do "Quadro", local onde seria construído o seu terminal.

Um fato diferente sobreveio ao sistema ferroviário, e a gerência informou e pediu providências à segurança pública: o roubo em duas estações, Caminho Novo e Jaqueira, ambas invadidas no mês de julho, uma no dia 26 e a outra dois dias após, da primeira os ladrões levaram diversos objetos pertencentes ao chefe da estação e mais 1$260 réis em dinheiro, e da segunda, apenas um lampião.[203]

Em relação às estações, merece destaque a tentativa de construção de uma no Porto do Lasserre, o caso se deu após a abertura ao tráfego do ramal da Várzea, fazendo o percurso pela estrada do Caminho Novo. No entanto, o gerente da Empresa de Bondes de Burro não aceitou de forma alguma a sua instalação, nem mesmo de um abrigo, e exigiu o cumprimento do contrato primitivo, chegando a encaminhar tal assunto à Corte.[204]

Convivendo com o clima de impasse, em 4 de maio de 1886, o engenheiro fiscal comunicou a proibição do estabelecimento da referida obra na curva da Torre, por não haver espaço suficiente às margens da via e a Câmara Municipal não permitiu edificação fora do alinhamento.[205]

Envolvidos diretamente no problema e defendendo os mesmos interesses, alguns moradores da Torre e Madalena endossaram a solicitação, no entanto, os trens da Brazilian Street Railway Company continuavam não podendo descer ou pegar passageiros, entre o

[203] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 4 de agosto de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 365.
[204] Relatório do gerente da Empresa Ferro Carril de Pernambuco. Recife, 28 de março de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 348.
[205] Relatório do engenheiro da Câmara Municipal do Recife. Recife, 17 de junho de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 355.

Porto do Lasserre e a Estrada Nova de Caxangá, na distância de 800 metros da estação da Companhia Ferro Carril, no Largo do Conselheiro João Alfredo, e as duas empresas não chegavam a um acordo.[206] A questão perdurou até o final do Império, sem se alcançar um acerto que viesse agradar às partes envolvidas.

TABELA 7: DISTÂNCIA ENTRE RECIFE E AS ESTAÇÕES DA LINHA PRINCIPAL

| **RECIFE ⇓** | **KM** | **BRAÇA** |
|---|---|---|
| RUA DO SOL | 700 | 318 |
| RUA FORMOSA | 1.000 | 455 |
| OFICINAS | 1.310 | 595 |
| SOLEDADE | 1.970 | 895 |
| CAMINHO NOVO | 2.435 | 1.102 |
| MANGUINHO | 2.840 | 1.291 |
| SÃO JOSÉ | 3.440 | 1.564 |
| TORRE | 3.900 | 1.773 |
| PONTE D'UCHOA | 4.420 | 2.009 |
| JAQUEIRA | 5.100 | 2.318 |
| PARNAMIRIM | 5.700 | 2.591 |
| SANTANA | 6.475 | 2.943 |
| CASA FORTE | 6.850 | 3.114 |
| CALDEIREIRO | 7.585 | 3.448 |
| MONTEIRO | 8.300 | 3.773 |
| PORTA D'ÁGUA | 9.050 | 4.114 |
| APIPUCOS | 9.680 | 4.400 |
| DOIS IRMÃOS | 11.000 | 5.000 |
| PEDRA MOLLE | 11.380 | 5.173 |
| CAXANGÁ | 13.550 | 6.159 |

Fonte: Levantamento de 1873. Série Estradas de Ferro vol.17, p. 225. Ms APEJE.

TABELA 8: DISTÂNCIA ENTRE RECIFE E AS ESTAÇÕES DOS AFLITOS

| **RECIFE ⇓** | **KM** | **BRAÇA** |
|---|---|---|
| ENTRADA DOS AFLITOS | 3.270 | 1.486 |
| IGREJA DOS AFLITOS | 3.845 | 1.748 |
| TAMARINEIRA | 5.020 | 2.282 |
| MANGABEIRA | 6.020 | 2.736 |
| CASA AMARELA | 6.980 | 3.173 |

Fonte: Levantamento de 1873. Série Estradas de Ferro vol.17, p. 224. Ms APEJE.

As planilhas contendo as distâncias entre as estações ferroviárias divulgadas pelo engenheiro fiscal Paulo de Oliveira em 5 de março de 1877, com base no levantamento de 1873, permitem um maior entendimento das dimensões e ocupação de espaço abrangido pela

[206] Oficio. Moradores da Torre e Madalena.Recife, 2 de outubro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p.383.

maxambomba, numa época em que as dificuldades de acesso a materiais eram enormes, dessa forma, retardando os trabalhos de implantação e colocando certos limites na manutenção de um moderno sistema ferroviário de notável complexidade técnica. Outro aspecto observado foi justamente a capacidade de enfrentar as adversidades impostas pelas características geográficas da cidade e arredores, e acreditar no potencial existente na próspera província do Norte do Brasil, pois certamente se tratava de um considerável investimento financeiro.

A operacionalidade da atividade ferroviária convivia com posturas de idas e vindas, normalmente envoltas no progresso tecnológico, para tanto, carecia de uma aparelhagem capaz de atender às solicitações exigidas e de material humano especializado, a começar pelo apoio técnico que se concentrava nas oficinas da companhia, localizada na rua Formosa, a aproximadamente seiscentos metros da rua do Sol, nela se realizavam as ocupações básicas de manutenção e posteriormente as de fabricação de equipamentos e vagões.

Já no primeiro relatório anual, o gerente da ferrovia se referiu a essas instalações como um local de organizada qualidade de trabalho, estando convenientemente montado e aparelhado de diversos gêneros movidos a vapor. Funcionava produzindo novas peças, tanto no que diz respeito às ferragens como no que se refere à marcenaria, e com as máquinas devidamente estabelecidas e prestando bom serviço, o que proporcionava bons resultados, reduzia os custos dos consertos e o tempo de restabelecimento dos trens em reparo.[207] Essa postura se manteve sempre atendendo com regularidade às exigências da ferrovia.

Os materiais empregados nos carros fornecidos pela Europa não possuíam resistência suficiente para resistir à ação do clima pernambucano e resultavam na rápida depreciação das tábuas em alguns desses, afetando até as ferragens, devido às vibrações sofridas pelos equipamentos. Dessa forma, alguns vagões começaram a ser fabricados nas oficinas da cidade com madeira brasileira; estas embora de melhor qualidade, apresentavam custos maiores, no entanto, os resultados proporcionados justificavam a mudança. [208]

Consta através de relato que, a partir de 1881, a empresa passou a prestar alguns serviços a terceiros, tendo como clientes a Companhia do Beberibe e a Companhia Ferroviária Trilhos Urbanos de Olinda. Continuava a realizar suas atividades rotineiras no fabrico e consertos de peças e equipamentos importantes e de qualidade, como também mantinha a produção de carros e carroças.[209] Além dos seus serviços habituais, iniciou em 1883 a

[207] Primeiro relatório da gerência. Recife, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 85. Ms. APEJE.
[208] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 30 de janeiro de 1875. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 14.
[209] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 21.

construção de dois carros especiais, cobertos, apropriados para o transporte de mobílias e outros objetos que necessitassem de maiores cuidados.

No final do decênio de 1880, permaneciam as oficinas bem adequadas, prestando satisfatórios trabalhos a todos os componentes ferroviários, reformando e produzindo vagões. Quanto ao quadro de funcionários, pouco se menciona a respeito deles nos registros, a não ser dos componentes da diretoria e de alguns empregados da operação, quando se envolviam em problemas. A respeito do pessoal da manutenção, quase nada se relatava, nem nomes, apenas que eram considerados como de respeitada qualidade artística, isto é, de boa técnica profissional e que, na sua quase totalidade, eram nacionais. [210]

Dando continuidade a sua vocação de organização de reconhecida competência, iniciou-se nas oficinas a fabricação de duas viaturas de segunda classe com a capacidade duplicada de transporte de passageiros, podendo comportar até 56 pessoas. A sua circulação na operação comercial foi anunciada em setembro de 1888. [211]

Prosseguiu-se a realização de importantes atividades, como a substituição de rodas, eixos e molas de borracha pelos de aço; essa era a *performance* da empresa que implementava nessa década maior atenção na manutenção, efetuando muitas revisões e preocupando-se em permutar peças essenciais aos trens. Para isso, contava com um quadro operacional de profissionais competentes e um estabelecimento satisfatoriamente equipado.

Todo esse aparato técnico produzido e dirigido pelos fabricantes de equipamentos ferroviários, dentro de um padrão europeu, envolvendo instalações físicas de reconhecida qualidade, máquinas a vapor e aparelhos mais simples que atendiam aos mais exigentes requisitos necessários a uma ferrovia e um corpo técnico formado de profissionais qualificados, estava, em sua maior parte, especificamente destinado, a manter todas as locomotivas e os vagões em totais condições operacionais.

Em 1870 a diretoria da Brazilian Street Railway Company, em reunião referiu-se ao material rodante, mencionou que, no início da operação comercial plena, ele era composto de 5 locomotivas e 17 carros, mas, dado o crescente movimento de passageiros em 1869, logo foram incorporados mais 1 locomotiva e 8 carros.[212] O gerente argumentou sobre a qualidade dos últimos vagões recebidos: mais bem apropriados ao clima local, no entanto, mesmo contando com esse adicional, ainda considerou o número insuficiente e aconselhou a obtenção

[210] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 314.
[211] Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 1 de setembro de 1888. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 549.
[212] Primeira reunião geral da diretoria. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 84. Ms. APEJE.

de mais 12 a 16. Então entrou-se em acordo quanto a esse mister, apenas a administração não absorveu a quantidade exata solicitada pelo seu gestor no Brasil e, sem qualquer reação contrária dos diretores, recomendou-se a compra de mais 11 viaturas reboque e 2 de tração. Além dessa exposição, teve início, em 5 de outubro de 1868, o tráfego de um trem de carga, gerando a expectativa de outra boa fonte de lucro.[213]

No início da década de 1870, surgiram inquietações: o período não parecia tão promissor quanto o final do anterior, uma vez que se verificava um considerável aumento de queixas quanto ao atendimento das composições, devido a atrasos, quebras e falta de asseio. A mais, constava uma redução na disponibilidade dos trens para a operação comercial, havia à disposição do tráfego nesse período 6 máquinas, 21 vagões de primeira classe, 8 de segunda e alguns para mercadorias e bagagens.

Todo o material rodante necessitava de melhorias, mas não comprometiam a segurança. As locomotivas deixavam a desejar, pois funcionavam diariamente, quando o previsto era o trabalho em dias alternados, dessa forma, restavam apenas os horários de intervalo compreendidos entre 10h da manhã e 1h da tarde para a realização das manutenções, o que implicava a precariedade de tais atividades.[214] Quanto aos carros, não demonstravam satisfatória resistência, existindo a precisão de maior número de intervenções mecânicas, devido às freqüentes superlotações; por sua vez, os eixos eram muito fracos, expondo diariamente os usuários a riscos.

Verificou-se, no primeiro semestre de 1871, o recebimento de 17 viaturas, sendo 2 de tração e 15 de reboque, e não onze como anunciara a diretoria anteriormente. Com as recentes aquisições, havia em circulação 8 locomotivas, 29 carros de primeira classe, 11 de segunda, 1 de bagagem, 14 carroças para carga e lastro e dois troles para a condução de trilhos.

Na explanação anual de 1873, apresentou-se novo acréscimo no número de máquinas em tráfego, sendo 2 recém-chegadas, tais aquisições representaram uma notável melhora, possibilitando a realização de manutenções com mais calma. Isso, ocasionou uma menor utilização das locomotivas 1, 2 e 3, que tinham menor potência, pois só possuíam 110 cavalos de força, e foram as primeiras a entrar em circulação no Recife. Elevou-se o quantitativo de carros, propiciando a mantença da capacidade do tráfego: já constavam 44 de passageiros, distribuídos em 31 de primeira classe e 13 de segunda, assim os indicativos do momento davam indícios de relativa tranqüilidade, pelo menos temporariamente.

---

[213] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 1 de outubro de 1868, p. 2.
[214] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 410.

Atingindo o final da década de 1870, averiguava-se a continuidade da oscilação na oferta de viaturas ferroviárias, tendo sido reduzidas 10 na primeira categoria, permaneciam 13 para a segunda e retirou-se uma máquina de circulação. [215]

Apesar de garantida a quantidade, a qualidade não acompanhava o ritmo exigido, porque tanto os carros novos quanto os reparados deixavam a desejar na conservação e no asseio. Todavia, as boas condições se faziam sentir nas manutenções, pois as rodas antigas estavam sendo substituídas por outras completamente maciças, proporcionando maior garantia.

Todos os trens obedeciam a critérios técnicos estabelecidos pelo fornecedor, com a finalidade de oferecer o máximo de conforto e segurança aos usuários, para tanto, utilizava padrões diferenciados no material rodante: os vagões de passageiro das duas classes tinham capacidade individual para conduzir 28 pessoas sentadas e mediam 2,5m de largura x 5,6m de comprimento; as locomotivas alternavam de peso entre 10 e 15 toneladas e possuíam força de tração também variada; os vagões de carga mediam 1,7m de largura x 2,7m de comprimento, comportando de 2,5 a 3 t de peso.[216]

TABELA 9: CAPACIDADE DAS LOCOMOTIVAS COM DADOS DE 1876

| **LOCOMOTIVA** | **POTÊNCIA** |
|---|---|
| Nº 1 | 1.440 Libras |
| Nº 2 e 3 | 1.960 Libras |
| Nº 4, 5, 6, 7, e 8 | 2.800 Libras |
| Nº 9 e 10 | 3.653 Libras |

Fonte: Relatório do engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira. Série Estradas de Ferro. vol.17, p. 118. Ms. APEJE.

As máquinas eram empregadas de acordo com as necessidades dos trabalhos a serem realizados, tanto nos serviços de manutenção da via-permanente quanto na condução de passageiros, ainda observando as questões do maior ou menor fluxo de usuários a utilizarem o transporte, para, em algumas situações, selecionar as de superior força de tração. Porém, a utilização do carvão de pedra como combustível consistia um motivo de reclamação, pois as fagulhas eventualmente atingiam os passageiros.[217]

A questão técnica era um fator importante no processo operacional da ferrovia, a exemplo da velocidade imprimida pelos trens, que foi motivo de incômodo e dúvidas para as

[215] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1880. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 416.
[216] Relatório concedido ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Recife, 11 de janeiro de 1876. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 118.
[217] Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de agosto de 1871. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 160.

autoridades públicas e parcela da população, tendo em vista que se tratava de uma mudança bastante considerável no ritmo até então praticado. Havia relativa apreensão, principalmente na reação dos animais que costumavam transitar livremente em áreas tanto da cidade quanto das cercanias e, que a partir desse momento, iriam compartilhar esses espaços.

No primeiro contrato realizado, essa preocupação foi contemplada através do artigo 4º, o qual delimitava a velocidade em 8 mil braças, aproximadamente 16 km/h.[218] Mesmo fazendo parte do regulamento da companhia, essa posição por vezes era desrespeitada; tal averiguação foi registrada, certa feita, através de um ofício da Câmara Municipal do Recife, emitido em 17 de maio de 1881, alegando estar havendo excesso no limite estipulado.[219]

Quanto às ocorrências, coube ao engenheiro fiscal esclarecer que nas disposições normativas da Trilhos Urbanos do Recife, estipulava-se que a velocidade não deveria exceder os 12 km/h entre as estações dentro do povoado, e os 16 km/h no restante do trecho, de acordo com o artigo 17º do regulamento fiscal em vigor.[220] Quando os maquinistas infringiam essas determinações, eram punidos com multas pecuniárias e suspensos do serviço, em caso de reincidência. Na extensão da via-férrea do Largo do Capim até a Ponte Sete de Setembro, estabeleceu-se um acerto, impondo a velocidade para 6 km/h.

As alternâncias relativas às viaturas ferroviárias persistiram por um período, somente vindo a sofrer mudanças consideráveis a partir do início de 1880. Começou-se a última década do regime imperial, efetuando-se um trabalho regular, pois se mantinham as 9 locomotivas e pequenas variações nos números de carros tanto de passageiros quanto de carga. Percebia-se então, uma tendência ao crescimento da segunda classe, que já contavam com 15. Isso demonstrava uma possível comprovação de ocupação de espaço por essa camada de usuários e o reconhecimento desse potencial pela empresa.

A gerência da Brazilian Street Railway ratificou o benefício trazido pela chegada de duas novas máquinas e a necessidade de mais vagões, mesmo com a proximidade da vinda de 6 desses produzidos na Europa. Continuavam os reparos, especificamente de pintura, e a tentativa de melhoria na limpeza, no entanto, essa era uma atividade bastante difícil: havia pouco tempo disponível para se realizar tal serviço, por conta da quase total utilização das viaturas no tráfego diário. Os carros apresentavam-se em boas condições: quase todos estavam restaurados, enquanto alguns eram terminados nas oficinas, inclusive fabricavam-se 2 fechados, destinados ao transporte de mobílias e semelhantes.

---

[218] Registro de Contratos, B18/1a, p. 1. Fundo de Obras Públicas. Ms. APEJE.
[219] Oficio da Câmara Municipal do Recife. Recife, 17 de maio de 1881. Série Estradas de Ferro. vol. 27. p. 37.
[220] Disposições Regulamentares. Série Estradas de Ferro. vol. 27. p. 37.

Esse decênio constituiu uma época de muita dedicação na busca de melhorias da qualidade dos equipamentos. Desde 1881, havia 11 locomotivas, duas desmontadas em manutenção e duas novas a caminho, que só chegaram no segundo semestre. Novamente, elevou-se o quantitativo de carros ao patamar de 43, sendo 23 de primeira categoria, 20 de segunda e 21 para carga, com três fechados. Em 1885, 19 carros tiveram as rodas torneadas, 9 tiveram os eixos e rodas substituídas, 11 foram pintados e 6 carros de primeira classe foram transformados em segunda.

Os últimos relatórios anuais do período imperial expuseram a existência de 13 máquinas, estando duas delas desativadas, 45 carros de passageiros distribuídos em duas categorias, a primeira classe com 21 e a segunda com 24, sendo que, nesta última, estavam circulando dois vagões construídos no Recife com o dobro da capacidade dos demais, eram os chamados carros duplos, com excelente aceitação e em perfeito funcionamento. A divulgação dos dados mostra um maior número de viaturas para a segunda categoria, uma maior atenção dispensada a esse grupo de viajantes e a percepção de estar se iniciando uma nova fase na história da Empresa de Trilhos Urbanos do Recife.[221]

O governo provincial, através da R. O. P., se mantinha atento às necessidades dos usuários e se apegava aos regulamentos para realizar a fiscalização da estrada de ferro, também interferindo no segmento do material rodante, pois emitiu parecer reivindicando a qualidade acordada no Artigo 36º do contrato. Neste, os vagões de passageiros que tivessem de ser empregados a partir de 13 de abril de 1871 (data de referência do regulamento), deveriam ter um modelo mais apropriado para o clima do país e a natureza do serviço. Os de primeira classe seriam cobertos, guarnecidos de vidraças e venezianas corrediças, e com assentos de palhinha, com largura mínima de pelo menos 33 cm; os de segunda classe só divergiam em um aspecto, os assentos eram de madeira. Todos deveriam ter suspensão a mola de aço em substituição às de borracha e iluminação quando circulassem á noite.[222] A iluminação era uma dificuldade que perdurava no sistema, sendo motivo de constantes reclamações dos usuários.

[221] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1889. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 569.
[222] Regulamento para a fiscalização da estrada de ferro. Série Estradas de Ferro. vol. 17, p. 200.

## 2.3 - Tráfego, passageiros e finanças

Outra peça fundamental, as funções da ferrovia, estava no setor de tráfego, este cuidava do movimento de trem, era uma área que se encarregava em estabelecer e organizar adequadamente os intervalos mais convenientes na prestação de serviço ao público. Ainda lhe competia a responsabilidade de iniciar e orientar o fluxo das composições, apresentar sincronia nos momentos de acrescentar ou retirar as viaturas da operação, tanto no horário comercial quanto no destinado a atividades de manutenção, bem como atuar nas ocasiões de acidentes e nas trocas, por motivo de falhas, tanto no sistema fixo quanto no móvel.

Todos esses cuidados tinham bastante significância, pois a via férrea, na sua totalidade, era singela, isto é, possuía apenas um caminho de trilhos para se transitar nos dois sentidos. Havia trechos de via dupla em determinadas estações, com a chamada passagem, local onde o comboio aguardava a chegada do que se dirigia em direção oposta, para, assim, lhe ser liberado o acesso. Acrescentando que os aparelhos de comunicação não eram muito confiáveis, a inserção dos telégrafos só ocorreu no início da década de 1870 e não despachava em todas as paragens.

Esse setor convivia diariamente com o habitual e o inesperado, cabia aos funcionários permanecer atentos, preparados para, a qualquer instante, atender a alguma necessidade extrema ou simplesmente administrar a rotina. Ao longo do dia, podiam se deparar com casos diversos, atrasos dos trens, descarrilamento, atropelamentos e até atos de vandalismo.

A maioria dos acontecimentos envolvendo a questão operacional era levada ao conhecimento da presidência da província, através do seu engenheiro fiscal, que realizava um trabalho de acompanhamento e orientação junto à Companhia Ferroviária, isso dentro de uma limitação previamente acordada, assim não podendo interferir na sua administração. Apesar dessas medidas, vários casos tornaram-se conflituosos, devido às controvérsias surgidas.

Mencionou-se, no primeiro relatório da gerência no Recife, que o tráfego estava aumentando continuamente e com regularidade. Quanto ao parecer da diretoria em Londres, lamentava-se a pequena quantidade de material rodante disponível, dessa forma, deixando de elevar a receita da empresa, pois, apesar do fluxo rotineiro de usuários cotidianamente, havia ocasiões em que era impossível conduzir a todos os interessados na viagem, mesmo empregando maior número de carros.[223] No início da operação, utilizavam-se três vagões; já nessas ocasiões, o número chegava a onze.

[223] Primeira reunião geral dos acionistas. Londres, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 89. Ms. APEJE

Não tardou e nos meses iniciais de circulação, surgiram as primeiras reclamações, a empresa foi acusada de estar promovendo atrasos constantes, no entanto, a mesma não concordou e solicitou do governo um funcionário qualificado para fazer as inspeções que julgasse necessárias, argumentando que prestava bons e regulares serviços e que os imprevistos não seriam uma responsabilidade sua, mas, sim, por imprudência de alguns usuários. Mesmo tendo discordado e se colocando à prova, a Brazilian Street Railway não deixou de ser autuada e multada em várias ocasiões, em valores pecuniários estabelecidos em contrato.[224]

Havia relativa flexibilidade e visão empresarial: na instalação do ramal dos Aflitos, a concessionária se prontificou a aumentar o número de paradas à medida que fossem surgindo necessidades. Durante o transcorrer da operação comercial, aconteciam dificuldades, dentre elas, defeitos nas locomotivas, gerando demora nas reposições que em certos momentos, levavam horas e ocasionava a desorganização dos horários habituais, ainda tendo como conseqüência descontentamento do cliente.

Em 1874 o engenheiro fiscal anunciava um parecer bem diferente do anterior, revelando considerável satisfação: houve melhoras importantes na oferta e operacionalidade dos trens, isso devido às cautelas tomadas, como investimento em treinamento dos funcionários e empenho no cumprimento de horário.[225] Aproveitando o momento, informou que além de passageiros, transportava grande volume de carga miúda e também algum material de construção.

A empresa estabeleceu metas a serem atingidas e para isso, exerceu firme controle sobre o desempenho do seu material rodante, uma delas foi o registro do número de viagens anuais. O acesso a esses dados somente foi concedido a partir de 1874, revelou-se o quantitativo de trens expedidos durante esse mesmo ano, sendo 15.070 ordinários e 110 especiais, perfazendo um total de 15.180 despachos.[226]

Na segunda metade da década de 1870, foram apresentados pareceres aparentemente tranqüilos, devido à regularidade do quantitativo de trens expedidos, entretanto, surgiram em Londres, através do seu presidente Josiah Atwool, questionamentos quanto à queda nos lucros e o argumento de que esses apenas estavam comportando o pagamento das despesas de dividendos aos acionistas. Prontamente o gerente local se defendeu justificando não estar

[224] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de novembro de 1871. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 211.
[225] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 468.
[226] Idem. p. 469.

havendo uma má administração mas, sim, fatores excepcionais, como a depressão no comércio pernambucano, a concorrência com a Companhia Ferro Carril e a Trem Urbano de Olinda e a falta de privilégios, dos quais era favorecida a Estrada de Ferro de Olinda.[227]

A partir desse período, o que se observou foi uma redução no número de viagens diárias, numa ordem média de 7%, intensificando o excesso de lotação. Contudo no início dos anos oitenta, a empresa ferroviária mostrou mais empenho no aperfeiçoamento do tráfego ferroviário, culminando com o fiel cumprimento dos horários de partida e chegada, salvo em um caso ou outro, por motivo de força maior.

Durante esse decênio, conservou-se praticamente o mesmo quantitativo operacional, apenas com pequenas variações, nos primeiros 12 meses, foram expedidos 13.371 trens, sendo 51 especiais, com médias de 37 viagens diárias, ainda transportou 700t de mercadorias, sendo a maior parte de açúcar de alguns engenhos da Várzea, tal empreitada no ramo de carga proporcionou uma arrecadação de R$ 13:507.299.

Em 1885 os produtos transportados em toneladas obtiveram um considerável aumento, indo além da média de 670t para 920t, por conta de materiais destinados as obras da Companhia do Beberibe, que estava executando serviços em Dois Irmãos.[228] Percebeu-se uma redução da ordem de 40% no número de viaturas especiais utilizadas durante o ano, findando a década com regularidade de 56 trens extraordinários. Uma outra modalidade inserida no movimento de trem, certamente com a finalidade de contenção das despesas, foi o baldeamento de passageiros no ramal dos Aflitos, mantendo-se a operação com composições de 6 carros e fazendo-se as integrações nas estações do Entroncamento e do Monteiro.[229]

Independentemente das dificuldades, o serviço de tráfego trabalhava para gerar melhores condições, dessa forma, a fiscalização se dirigia ao presidente da província, informando que, nos horários de maior demanda, eram colocadas locomotivas de superior potência, sendo seus carros devidamente lavados, varridos e espanados diariamente.[230]

Noutro aspecto inserido, constava que na falta momentânea de acomodações na segunda classe, os seus usuários normalmente em maior número, poderiam viajar na primeira classe, até surgir novos lugares na categoria de origem, desde que estivessem trajados convenientemente, isto por determinação do gerente.

---

[227] ATWOOL, Josiah. Presidente da Brazilian Street Railway Company. Londres, abril de 1876. Série Estradas de Ferro. Vol.17, p. 136.
[228] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 311.
[229] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de março de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 345.
[230] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 284.

O movimento de trem tendia a ser um indicativo do movimento de passageiros, pois se tratava do principal personagem da existência do sistema implantado na capital pernambucana, uma vez que a base estava na missão da empresa, transportar os usuários com segurança comodidade e rapidez. Vale salientar que ela era empreendedora e não filantrópica, pois convinha- lhe que houvesse retorno e vantagens sobre o capital financeiro aplicado, caso contrário, não se justificaria o seu emprego.

Cientes da necessidade de um bom entendimento, buscavam-se formas para as partes obterem êxito: de um lado, o usuário procurava satisfazer o direito de ir e vir aos locais escolhidos, dentro da área explorada pela ferrovia, sendo assim, pagava o devido valor cobrado em suas respectivas secções; em contrapartida a ferrovia esperava arrecadar o suficiente para saldar os seus custos, manter uma fração para investimentos e conceder lucro aos acionistas.

Essa etapa do processo mereceu uma atenção bem próxima, pois do seu entrosamento dependia o melhor ou o pior desempenho, porém, em princípio, não existia tanta preocupação quanto a isso por parte da empresa, devido a hegemonia no ramo e da confiança na supremacia do serviço prestado, o que proporcionava a quase inexistência de concorrência. Outro atrativo estava no progresso tecnológico outorgado pela maxambomba; era quase impossível pretender retornar às canoas, que anteriormente representavam o principal meio de locomoção na cidade e nas cercanias. O antigo teve o seu devido lugar, a modernização nos meios de transporte traçou um novo rumo, um caminho sem volta.

Nos registros iniciais divulgados pela concessionária não constavam dados quanto ao número de usuários que utilizavam o serviço da companhia. Durante o ano de 1868, o relatório anual serviu como base de referência para a diretoria, pois foi o primeiro enquanto a ferrovia estava em plena operação. Os relatos detiveram-se a explanar outras informações: o aumento nos lucros, de aproximadamente 30%, entre 1868 e 1869, isso remetendo à compreensão de que a quantidade de passageiros fora crescente, uma vez que o contrato não permitia a majoração de tarifas. Os diretores lamentaram a insuficiência do material rodante, a qual impedia uma maior arrecadação: em várias circunstâncias, em função da superlotação, os usuários eram desestimulados à utilização das viaturas.

Somente após cinco anos do estabelecimento da ferrovia, as exposições começaram a oferecer pormenores dos balanços anuais. Basicamente, concedia- se o quantitativo de bilhetes vendidos e a porção geral de passageiros; posteriormente passou-se a esclarecer por divisão de classe, assinatura, passe e meia tarifa para menor de idade, este último item passou a existir apenas após o início da década de 1880.

Os quadros abaixo apresentam descrições divulgadas pela companhia ferroviária referentes ao primeiro balanço do movimento de passageiros que transitaram nos trens da Brazilian Street Railway em 1871 no Recife e outro mais completo divulgado em 1887, relativo a 1886.

TABELA 10: MOVIMENTO DE PASSAGEIROS REFERENTE AO ANO DE 1871

| TIPOS DE BILHETES | QUANTIDADE DE BILHETES VENDIDOS |
|---|---|
| Bilhetes ordinários | 632.048 |
| Bilhetes de assinaturas | 3.845 |
| Total | 635.893 |

Fonte: Quadro demonstrativo do número de passageiros. Série Estradas de Ferro vol. 27, p.343. Ms. APEJE.

TABELA 11: MOVIMENTO DE PASSAGEIROS REFERENTE AO ANO DE 1886

| TIPOS DE BILHETES | QUANTIDADE DE BILHETES VENDIDOS |
|---|---|
| Bilhetes avulsos 1ª classe | 108.464 |
| Bilhetes avulsos 2ª classe | 504.475 |
| Ida e volta 1ª classe | 56.889 |
| Ida e volta 2ª classe | 127.375 |
| Assinatura 1ª classe | 1.568 |
| Assinatura 2ª classe | 3.523 |
| Assinatura de menores | 393 |
| Passe policial 1ª classe | 406 |
| Passe policial 2ª classe | 2.010 |
| Passes gratuitos do governo | 3.000 |
| Total | 808.103 |

Fonte: Relatório Anual. Série Estradas de Ferro vol. 27, p. 419. Ms APEJE.

Nessas duas planilhas, verificou-se que, no decorrer dos anos, houve uma maior atenção na distribuição e na especificação dos dados. Essas mudanças nas disposições certamente remetiam a procurar, coletar e classificar materiais suficientes para se exercer certos controles sobre a demanda de usuários, pois se tratava de fator essencial nas intenções da empresa.

Nos relatórios anuais, a primeira menção concedida sobre esse tipo de movimento consta de 1871, referendando apenas os bilhetes ordinários e assinaturas, que eram os comercializados na ocasião. Somente nos anos seguintes, foram sendo incluídas novas categorias de tarifas, umas permaneceram e outras não. Algumas de relevante importância beneficiaram e incentivaram a utilização por um maior número de viajantes, como ocorreu com a inclusão da assinatura para a segunda classe a partir de 1885, esta proporcionou um

aumento próximo de 50.000 passageiros nos dois semestres, uma marca bastante significativa.[231]

A divulgação dos valores totais de pessoas que utilizavam os trens no decorrer de um ano podia conter algumas divergências na comparação entre relatórios e planilhas, no entanto, as diferenças encontradas eram pequenas, sem grandes proporções, não comprometendo de maneira impactante os balanços gerais publicados.

Outros tipos de bilhetes foram sendo inseridos no sistema, com o intuito de elevar o quantitativo de viajantes da maxambomba. Todavia essas modificações não ocorreram de uma só vez, levaram razoável tempo; houve também o êxito da introdução de assinatura para a segunda classe. Antes mesmo, foi possível verificar, através de tabelas e notificações, distintos modelos de comercialização, como consta na demonstração abaixo.

TABELA 12: INTRODUÇÃO DE NOVAS MODALIDADES DE BILHETES

| ANO | TIPO DE BILHETE |
|---|---|
| 1873 | Ida e volta |
| 1873 | Assinatura de dias santificados |
| 1881 | Assinatura de menores |
| 1883 | Ida e volta 2ª classe |
| 1885 | Assinatura de 2ª classe |
| 1886 | Início de passe policial de 1ª e 2ª classe |
| 1887 | Início de passe manuscrito para autoridade policial |
| 1888 | Supressão do passe policial de 1ª e 2ª classe e dos manuscritos |

Fontes: Série Estradas de Ferro, vol.13 p. 469; vol. 27 p.132, 167, 311, 343, 419, 550, 570. Ms APEJE.

Apesar de expostas oficialmente através do relatório de 1883, as passagens de ida e volta referentes à segunda categoria podem ter surgido antes, já em 1878, o quantitativo utilizado durante o ano pode ser constatado na tabela n° 13, no quadro do número de usuários da referida data.[232] Tal procedimento contempla tanto os clientes quanto a empresa ferroviária, ficou evidente a adesão de pessoas que passaram a utilizar a nova modalidade de tarifa, tendo em vista que, no balanço anterior, o número de bilhetes vendidos foi de 6.356 e já nesse chegou a 38.833, sendo mais notável ainda o ano seguinte, que atingiu a marca de 191.919.

As alterações concedidas nos tipos de tarifas não só visavam ao lucro, se bem que esse era o seu maior interesse, mas também podiam ser empregadas como uma forma de tirar

[231] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 311.
[232] Planilha demonstrativa do número de passageiros que transitaram nos trens. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 343.

certo proveito, a exemplo da concessão de passes gratuitos para a força policial, pois a presença desta nas dependências das estações e no interior das composições propiciava uma parceria para operar em favor da segurança  atuando preventiva e ostensivamente.

TABELA13: NÚMERO DE PASSAGEIROS QUE TRANSITARAM NA ESTRADA DE FERRO (1871-1887)

| ANO | BILHETES ORDINÁRIOS | IDA E VOLTA | ASSINATURA | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| 1871 | 632.048 | - | 3.845 | 635.893 |
| 1872 | 648.581 | - | 4.134 | 652.715 |
| 1873 | 688.246 | 3.604 | 5.206 | 697.056 |
| 1874 | 667.156 | 4.239 | 4.068 | 675.463 |
| 1875 | 642.013 | 4.120 | 4.209 | 650.342 |
| 1876 | 603.022 | 3.908 | 4.225 | 611155 |
| 1877 | 574.810 | 6.356 | 4.050 | 585.216 |
| 1878 | 508.068 | 38.833 | 3.388 | 550.289 |
| 1879 | 428.291 | 190.919 | 1.996 | 621.206 |
| 1880 | 368.404 | 215.419 | 2.510 | 586.333 |
| 1881 | 389.827 | 214.330 | 2.606 | 606.763 |
| 1882 | 457.253 | 187.802 | 2.874 | 647.929 |
| 1883 | 514.000 | 187.430 | 3.060 | 704.490 |
| 1884 | 540.945 | 182.423 | 3.182 | 726.550 |
| 1885 | 583.324 | 184.024 | 3.698 | 771.046 |
| 1886 | 612.939 | 184.264 | 5.091 | 802.294 |
| 1887 | 517.214 | 167.407 | 9.142 | 693.763 |

Fonte: Demonstrativo do número de passageiros.Série Estrada de Ferro, vol. 27 p. 343, 419, 493. Ms APEJE.

Mais uma vez, as planilhas concederam a oportunidade de observar as oscilações e a possibilidade de se fazer certas avaliações na busca de compreensão do porquê dessas mudanças. Algumas causas já estão contidas nas explanações realizadas anteriormente, foram medidas tomadas pela diretoria da concessionária a fim de equacionar principalmente as dificuldades financeiras, empregando redução no número de viagens diárias, promovendo a baldeação no ramal dos Aflitos, aumentando a fiscalização, treinando os funcionários, melhorando a manutenção tanto do material fixo quanto do rodante, proporcionando maior regularidade no cumprimento dos horários das composições, a adequação nos tipos de tarifas, inclusive com redução no valor, isso na intenção de absorver mais usuários. Eram preocupações a diminuição de passageiros, o mau desempenho operacional em determinados períodos, como também a presença dos concorrentes no setor de transportes.

Ao averiguar o total de bilhetes vendidos, verificou-se uma tendência de declínio após a segunda metade do decênio de 1870, posteriormente, uma retomada de crescimento mais

constante a partir de 1881, dessa forma, manteve-se um ritmo de aumento ordinário bastante considerável; mesmo com as reduções nos preços das tarifas estabelecidas nessa época, o valor ficou acima das médias anteriores a essa alteração.

Através do movimento financeiro, examinavam-se determinados dados os quais conferiam uma série de questionamentos e esclarecimentos quanto a acréscimos e decréscimos na arrecadação da companhia, demonstrando tendências do momento, tais como: o aparecimento de concorrência quebrando a hegemonia existente por certa época, as medidas empregadas na tentativa de manter e elevar os lucros antes atingidos, a busca de produtividade além de ações jurídicas contra a empresa através de pedidos de ressarcimento de danos causados a animais e escravos.

Notadamente, a direção investia com certa veemência na fiscalização a fim de conter a evasão de renda; para tanto, tomava certas medidas nesse sentido, divulgando nota na imprensa. “A partir do próximo mês em diante: - Proibido embarcar sem bilhete, não será vendido bilhetes nos carros, apenas nos pontos de parada. – Uma entrada para cada carro, com um condutor para contar o bilhete, a outra metade deverá ser apresentada ao descer”.[233]

Outro aspecto observado foi a conseqüente democratização dos serviços de transporte coletivo público, os dados projetavam cada vez mais a utilização desses préstimos por camadas menos favorecidas economicamente, como exemplo, a participação desses em maior proporção nas festas religiosas fora de portas, antes um privilégio dos mais abastados e dos residentes nas povoações próximas; o acesso antes era dificultado pela ausência de um meio de condução de qualidade e custo acessível para determinado grupo de recifenses.

Com a introdução da ferrovia no ramal da Várzea utilizando o Caminho Novo do Caxangá, ampliou-se a afluência de fiéis nas comemorações religiosas de São Francisco de Paula que, por conta da maxambomba, ganharam freqüência crescente. Vivia-se uma cidade com restritas opções de lazer e a religião proporcionava, através do que ela criava ao seu redor, a participação popular, independente da posição social. Esse envolvimento era evidenciado através de relatos de alterações de horário e das superlotações nos períodos dessas comemorações. “Para maior comodidade dos passageiros o trem que passava no Monteiro as 9 e 25 da noite passara as 10 e 35, enquanto durar a novena de Nossa Senhora da Conceição que ali se celebra”.[234]

As finanças aparecem inicialmente em sintonia com a euforia dos acionistas devido aos bons resultados obtidos nos dois primeiros anos de total atividade da companhia

[233] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 25 de outubro de 1868, p. 4.
[234] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 20 de fevereiro de 1869, p. 2.

ferroviária estabelecida no Recife, conduzindo ao entendimento de estar existindo satisfatória aceitação do sistema pela população usuária, proporcionando maior arrecadação à empresa.

TABELA14: DESEMPENHO FINANCEIRO NO 1º ANO DE ATIVIDADE PLENA

| **ANO ⇒** | **1868** | **1869** | **AUMENTO** | **AUMENTO** |
|---|---|---|---|---|
| **PERÍODO ⇓** | RS | RS | RS | % |
| 1º de janeiro a 30 de junho | 82:334 $ | 108:129 $ | 25:795 | 31 |
| 1º de julho a 31 de dezembro | 92:034 $ | 122:771 $ | 30:737 | 33 |

Fonte: Primeiro Relatório Anual (1868-1869), Série Estradas de Ferro vol.13, p.84. Ms. APEJE.

Realizando-se a comparação entre as tabelas catorze e quinze, observa-se que a receita para o ano de 1869 excedeu a do ano de 1868 por R$ 56:532; concedendo-se um aumento de aproximadamente 33%; a receita total do ano chegou a R$ 230:900; enquanto a despesa verificada alcançou R$ 123:151; deixando um saldo de R$ 107:749.[235]

A condição financeira divulgada em reunião apresentada pela diretoria da Brazilian Street Railway Company em Londres mostrou os investidores bastante eufóricos pelo bom desempenho alcançado em seu primeiro balancete anual, após o ano inicial de completo funcionamento, ao constatarem um aumento na receita acima da perspectiva prevista.

TABELA 15: COMPARAÇÃO DA RECEITA DOS ANOS DE 1868 A 1869

| **ANO ⇒** | | **1868** | | **1869** |
|---|---|---|---|---|
| **MÊS ⇓** | | **RÉIS** | | **RÉIS** |
| JANEIRO | | 21:513 | | 28:386 |
| FEVEREIRO | | 21:170 | | 21:990 |
| MARÇO | | 13:239 | | 17:211 |
| ABRIL | | 9:382 | | 15:470 |
| MAIO | | 8:235 | | 12:750 |
| JUNHO | | 8:795 | | 12:322 |
| JULHO | | 9:311 | | 12:411 |
| AGOSTO | | 10:900 | | 12:624 |
| SETEMBRO | | 10:915 | | 15:117 |
| OUTUBRO | | 15:608 | | 18:045 |
| NOVEMBRO | | 19:094 | | 25:260 |
| DEZEMBRO | | 26:206 | | 39:314 |
| **TOTAL** | | 174:368 | | 230:900 |

Fonte: Relatório do Gerente (1868-1869), Série Estradas de Ferro vol.13, p. 86. Ms APEJE.

Nessa tabela, percebe-se haver uma maior arrecadação entre os meses de outubro e março, isto não acontecia por acaso, mas devido ao hábito de determinada camada social recifense, que costumeiramente se deslocava aos arrabaldes com a finalidade de veranear,

[235]Primeiro relatório da gerência. Recife, 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 84. Ms. APEJE.

tratava-se de uma época de mais elevada temperatura, quando eram bastante apreciados os banhos no rio Capibaribe, além do prazeroso descanso em redes nos terraços das casas. Em decorrência das novas condições oferecidas pelo transporte terrestre, esses locais tiveram considerável aumento na circulação de pessoas.

TABELA 16: DEMONSTRATIVO FINANCEIRO RECEITA E DESPESA DA FERROVIA (1868-1888)

| ANO | RECEITA | DESPESA | SALDO |
|---|---|---|---|
| 1868 | 174:368.000 | doc.s.d. | doc.s.d. |
| 1869 | 230:900.000 | 123:151.999 | 107:748.800 |
| 1870 | doc.s.d. | doc.s.d. | doc.s.d. |
| 1871 | 267:212.451 | 152:284.447 | 114:928.004 |
| 1872 | 248:415.860 | 233:671.405 | 14:744.455 |
| 1873 | 256:051.000 | 222:000.000 | 34:051.000 |
| 1874 | 236:809.000 | 199:516.000 | 37:293.000 |
| 1875 | 212:333.000 | 190:431.000 | 21:902.000 |
| 1876 | 203:787.110 | 176:200.000 | 27:587.110 |
| 1877 | 194:534.000 | 154:320.713 | 40:213.287 |
| 1878 | 191:014.990 | 158:316.228 | 32:698.762 |
| 1879 | 195:584.410 | 151:967.883 | 43:616.527 |
| 1880 | 218:135.960 | 155:501.942 | 62:634.018 |
| 1881 | 234:141.040 | 164:820.820 | 69:320.220 |
| 1882 | 255:849.820 | 173:327.291 | 82:522.529 |
| 1883 | 258:557.820 | 174:713.629 | 83:844.191 |
| 1884 | 261:309.890 | 161:821.278 | 99:488.612 |
| 1885 | 256:645.790 | 179:233.924 | 77:411.866 |
| 1886 | 268:524.980 | 195:107.210 | 73:417.770 |
| 1887 | 270:320.640 | 184:772.870 | 85:547.777 |
| 1888 | 258:895.810 | 187:116.860 | 71:778.950 |

*doc.s.d. = documento sem dados

Fontes: Quadro demonstrativo de Receita e Despesa. Série Estradas de Ferro vol. 27. p. 343. Ms APEJE.
Primeiro Relatório Anual. Série Estradas de Ferro vol.13. p. 85. Ms APEJE.
Relatório Anual. Série Estradas de Ferro vol. 27. p. 419. Ms APEJE.
Relatório Anual. Série Estradas de Ferro vol. 27. p. 493. Ms APEJE.

O começo da década de 1870 apresentou uma incômoda surpresa, ocasionando certa apreensão quanto ao fator econômico: em 1871, obteve-se o maior saldo de todo o período imperial, a quantia de R$114:928.004, mas, logo nos dois semestres seguintes, ocorreu o mais baixo, R$14:744.455, aproximadamente 90% menos, em 1872. Evidentemente, a diretoria tomou ações no intuito de equacionar a situação, por isso se verificou que os valores obtidos

nos anos subseqüentes desse decênio foram superiores aos da última marca citada, todavia, as melhoras mais significativas só vieram na década seguinte.[236]

No primeiro ano de tentativa de recuperação do pior desempenho registrado, perceberam-se inquietações por parte dos investidores os quais alegarem que o lucro ainda estava sujeito à despesa de administração em Londres, ficando bem longe de ser satisfatório para uma empresa que tinha empregado elevado valor de capital e possuía um compromisso de 25.000 ações privilegiadas que venciam a 10% de prêmio.[237]

Essa preocupação perdurou por todo esse decênio, somente vindo a ser efetivamente suplantada em princípio de 1880, quando a gerência da companhia mencionou: "Mesmo transportando menos passageiros, a diferença para mais na arrecadação se deu pela melhor fiscalização que se exerceu sobre a venda de bilhetes que aumentou sobre as do ano passado, de ida e volta vendidas nas estações".[238]

Nos dois anos seguintes, 1881 e 1882, surgiram novas categorias de custos no orçamento da ferrovia, porém em valores que não comprometiam o planejamento, tratou-se de indenizações e perdas referentes a roubo. No primeiro caso, constou a despesa extra de R$ 1:030.000, relativa ao preço pago de uma vaca esmagada por um trem em 1878, e a quantia de R$1:437.500 por causa de um roubo feito ao tesoureiro da firma na rua da Cadeia em Santo Antônio, no dia 3 de fevereiro de 1880.[239] Em 1882, registrou-se outro gasto a mais, no valor de R$ 1:779.650, concernente a um atropelamento seguido de morte de um escravo.[240]

Procurando beneficiar tanto os acionistas quanto os usuários, a Brazilian Street Railway Company, em meados da década de 1880, resolveu promover abatimento nos preços das tarifas, na tentativa de atrair maior quantidade de passageiros ao sistema. Certamente dava uma resposta à Repartição de Obras Públicas que, devido à instalação do novo ramal da maxambomba pela Estrada Nova do Caxangá, fez questão de reafirmar o contrato de 3 de outubro de 1883, cuja cláusula 6ª obrigava a ferrovia a não elevar os preços das passagens. A partir dessa menção, a empresa decidiu, além de manter o acordo, proporcionar algumas vantagens a mais:

---

[236] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de fevereiro de 1873. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 408.
[237] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro. vol. 13, p. 471.
[238] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de fevereiro de 1881. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 20.
[239] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de fevereiro de 1882. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 83.
[240] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 3 de fevereiro de 1883. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 133.

a- estendeu a segunda secção até a estação de Santa Ana e incluiu na terceira secção o intervalo compreendido de Apipucos a Dois Irmãos;

b- dividiu em três secções a distância que outrora, pela antiga estrada para a Caxangá, tinha quatro;

c- modificou os preços dos bilhetes de assinatura de primeira classe, passando os moradores de Caxangá a ter um abatimento de cinco mil réis mensais; também diminuiu para o mesmo lugar 400 réis nos bilhetes de ida e volta e 200 réis nos avulsos;

d- os residentes em Apipucos, Casa Forte e Casa Amarela tiveram uma redução de 2 mil réis mensais em suas assinaturas; os de Santana tiveram um abatimento de 4 mil réis nas assinaturas e 200 réis nos bilhetes de ida e volta e nos avulsos, todos de primeira classe; tendo sido realizada a redução proporcional para os bilhetes de segunda classe;

e- os passageiros de segunda classe teriam também a faculdade de viajar com bilhetes de assinatura fornecidos em número de oitenta, formando uma caderneta, e por metade dos preços dos bilhetes de assinatura de primeira classe.[241]

Tal posicionamento assumido mostrava o empenho e o preparo administrativo da concessionária inglesa, que investia na intenção de manter e conquistar novos usuários do transporte terrestre sobre trilhos, assim deixando transparecer um pouco das intenções assumidas pela empresa ferroviária que, mesmo não dispensando os lucros, notadamente concedia benefícios, de forma direta, aos usuários e aos funcionários da maxambomba e, de maneira indireta, aos setores que de algum jeito se beneficiavam desses.

[241] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife,16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro. vol. 27, p. 312.

# CAPÍTULO 3 - NOS TRILHOS DA MAXAMBOMBA

## 3.1 – Caminhos

As linhas e ramais, após a implantação operavam envolvidos dentro de um aparato de normas e regulamentos estabelecidos entre governo e operadora. Para manter um adequado desempenho, contavam com um planejamento traçado pela companhia ferroviária, que observava várias questões no seu andamento, sempre buscando conceder um bom padrão operacional do seu material fixo e rodante, além de preocupar-se em prestar um satisfatório horário de funcionamento e segurança ao público, sempre promovendo contínuos ajustes para um melhor atendimento ao usuário.

No início, a linha principal estabelecida entre Recife e Apipucos possuía 18,6 km de extensão e 14 estações, no entanto, para operar nesse trajeto, precisava transpor certos obstáculos, sendo o primeiro deles a travessia do rio Capibaribe, logo ao se deixar a rua do Sol. Para vencê-lo, foi construída uma ponte, daí por diante, prosseguia-se o percurso até atingir o terminal, então, só se teria de ultrapassar alguns pontilhões de ferro e bombas, os quais compunham os empecilhos espontâneos da via.

Os caminhos dos trilhos precisavam de determinadas adaptações, a fim de se ter um desfecho a contento; nesse direcionamento, as estradas existentes eram aproveitadas, novas eram abertas, outras alargadas, efetuavam-se desvios, indenizavam-se propriedades, construíam-se bueiros, pontilhões e pontes. Contanto, era comum haver desentendimentos entre inspetoria e ferrovia, sendo vários os motivos, normalmente decorrentes de problemas de interpretações, porém costumeiramente findavam em conciliações.

Para atingir sua missão, transportar passageiros de uma extremidade a outra da via férrea com garantia e rapidez, além de cargas. A estrada de ferro convivia diariamente com outras dificuldades, deparava-se com circunstâncias que punham em risco a sua programação. Eram percalços que ocorriam entre a administração provincial e suas áreas de atuação, com transeuntes, usuários, funcionários, outras empresas e as objeções naturais, por exemplo, as chuvas.

O sistema cercava-se de considerável complexidade, e as partes se completavam, a independência de alguns setores era relativa, pois, para tornar os trens operacionais, utilizava-se um suporte técnico capaz de eliminar os transtornos, manter a rotina e criar novas situações de melhorias e superações. Sendo assim, precisava-se estabelecer regulamentos e procedimentos capazes de serem realizados.

A concorrência, foi um assunto pouco abordado nos relatórios emitidos, parecendo não representar grande obstáculo aos seus intentos. Em princípio, a Brazilian Street Railway Company ostentava a posição de única firma de transporte de passageiros sobre trilhos a explorar o espaço urbano da cidade e as áreas de maior ocupação populacional dos arrabaldes, mas, a partir de 1870, surgiu outra empresa ferroviária, uma concessionária de investidores locais, a Trilhos Urbanos de Olinda, fixando-se na área norte, se bem que em sentido diferente, não disputando os passageiros corriqueiros da linha de Apipucos.

Enfim, a maxambomba não estava mais sozinha no cenário recifense, inclusive passou a perder usuários que se dedicavam ao lazer nos domingos e dias santificados. Diante da evidência, a Trilhos Urbanos do Recife divulgou nota comparando a arrecadação de 1870, de 34.998$400, com a de 1871, de 28.977$450, constatando uma redução de 6.020$950. A diminuição ocorrida foi atribuída a concorrência, porque muitos optavam por se deslocar para Olinda, por conta do menor valor da tarifa, a metade do preço.[242]

Em 1871, aumentou a competição, aconteceu a inauguração da Pernambuco Street Railway, uma empresa de bondes de burro com sede em New York. Tratava-se de veículos de tração animal que se deslocavam sobre trilhos, os quais passaram a atender às áreas centrais da cidade, iniciando suas atividades no bairro do Recife, do Brum até a Madalena.[243] Essa companhia, antes mesmo do seu estabelecimento, já contou com o protesto da ferrovia inglesa.

> *O Gerente da 'Brazilian Street Railway Company Limited' tendo noticia de que se pretende contractar a collocação de trilhos que faça conduzir passageiros em carros puxados por animaes dentro da cidade e de seos subúrbios, vem reclamar contra a collocação de trilhos ficando a margem esquerda do rio Capibaribe se dirijão no mesmo sentido dos trilhos collocados pela empreza de que é o supplicante o Gerente, visto que foi estabelecido o privilegio na zona de huma milha a partir da referida margem esquerda e que a concessão feita he para usar de vapores ou de animaes; e desde já protesta contra a violação do seo contracto e pelos prejuízos que d'ahi lhe resultão.*[244]

[242] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 24 de julho de 1871. Série estradas de Ferro, vol. 13, p.165. Ms. APEJE
[243] ZAIDAN, Noemia. Op. cit. p. 102.
[244] Oficio da gerência da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de março de 1870. Série estradas de Ferro, vol. 13, p.76. Ms. APEJE

As relações entre as duas firmas, ficaram abaladas, chegando a ponto de, em determinada situação, os próprios funcionários assumirem a linha de frente envolvendo-se em conflitos. Um episódio ocorreu em agosto de 1871: a Trilhos Urbanos do Recife realizava o serviço de prolongamento da via do Largo do Capim até a Ponte 7 de Setembro, quando alguns empregados da Pernambuco Street Railway tentaram impedir a colocação dos trilhos, criando um grande tumulto. Houve reação por parte dos ferroviários da Brazilian Street Railway, todavia a situação foi contornada e o confronto findou sem danos a nenhuma das partes, apenas surgiu a ameaça por parte dos trabalhadores da empresa de bondes de burro de voltar à noite para retirar os carris, fato que não ocorreu.[245]

Os veículos de tração animal não conseguiam alcançar o prestígio e a natureza de progresso tecnológico do potente trem urbano, que chegava a desenvolver a média de 16 km/h, contra apenas 9 km/h dos bondes de burro.[246] Além dessa desvantagem, a Ferro Carril , alegou em certa ocasião, se ressentir do concorrente, chegou a denunciar a redução do número de passageiros (1885/1886), argumentando, através de seu gerente, uma diminuição de 70.446 na linha Fernandes Vieira, após a maxambomba da Caxangá iniciar seu novo trajeto passando pelo povoado da Capunga.[247]

Exigências e solicitações de mudanças faziam parte do cotidiano da Estrada de Ferro, embora partissem do governo provincial a maioria das iniciativas, buscando um melhor atendimento aos usuários e transeuntes; complementavam essas as intervenções da própria concessionária e de habitantes da região. Quanto ao mérito dos casos, tanto a Trilhos Urbanos do Recife quanto a R. O. P. possuíam seus motivos, porém eram normalmente ajustáveis através de acordos. O exercício da fiscalização pública incluía todos os setores que envolviam a ferrovia, desde as instalações, o tráfego dos trens e o movimento de passageiros, isso nos resultados, mas não tinha gerência sobre a administração dos processos.

Foram várias as interferências, se bem que algumas delas se inseriam no protocolo de formalidade e dever do cedente, a exemplo de projetos, plantas e diversas alterações de cuja responsabilidade o órgão público não podia eximir-se, concordando ou discordando de forma parcial ou plena, adicionando ou retirando partes das propostas, enfim, essas eram situações que dependiam do seu parecer.

Determinadas ocorrências exigiam bastante equilíbrio, flexibilidade e confiança nos proponentes, uma vez que o quadro de profissionais ligados ao governo nem sempre se

---

[245] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de agosto de 1871. Série estradas de Ferro, vol. 13, p.171. Ms. APEJE.
[246] ZAIDAN, Noemia. Op. cit. p. 115.
[247] Idem. p. 95.

mostrava com a devida habilidade e competência para realizar as indispensáveis avaliações. Inicialmente, verificou-se dificuldade em examinar o material rodante que chegava da Inglaterra, já que os grandes especialistas no ramo ferroviário eram os fornecedores, então se subentende que certas inspeções, por exemplo, em locomotivas e vagões, eram realizadas com relativa limitação, mesmo obedecendo aos critérios impostos no termo de contrato.

Algumas obras sofreram intervenção fiscal com notada contundência, pois, caso as mudanças não acontecessem, poderiam posteriormente implicar dificuldades aos citadinos. Em meio aos trâmites necessários, surgiam discordâncias quanto às interpretações dos acordos entre cedente e concessionária.

A construção da ponte sobre o rio Capibaribe ligando Santo Antônio a Boa Vista, peça fundamental para a via férrea, encontrou obstáculos, entre eles, o seu próprio projeto, pois era posicionada em curva ligando a rua do Sol à rua da Aurora. Coube a intervenção da R. O. P., através do engenheiro-chefe, propondo modificações para a aprovação da planta, sem a qual a obra não iniciaria. Dentre as alterações, duas eram consideradas essenciais: a elevação das suas cabeceiras, no intuito de não prejudicar a navegação e a inclinação de 45° aos trilhos, para melhorar a segurança. O primeiro item proposto foi motivo de discordância quanto a quem o realizaria, somente se chegou a um acordo em 29 de janeiro de 1866, quando se definiu que o aterro seria realizado por conta do governo.

O episódio do estabelecimento da referida edificação voltou à tona quase um ano depois, já na sua fase de conclusão, verificou-se a companhia ferroviária cobrando ao órgão público responsável o nivelamento na cabeceira da ponte do lado leste, uma vez que sequer havia sido começado, estando somente pronta a rampa da rua da Aurora. A Brazilian Street Railway alegou ser essa a continuação do que já havia iniciado na margem oposta do rio, mas a presidência provincial, em resposta, alegou não reconhecer a obrigatoriedade de cumprimento da citada tarefa.[248] Apesar desses desentendimentos, os trabalhos foram concluídos em março, transferindo-se a estação da rua Formosa para o Largo do Capim e, posteriormente, fazendo-se um prolongamento da via até o Arco de Santo Antônio.[249]

Outro caso que suscitou dúvidas foi o pedido de alargamento de um lanço da estrada de Apipucos, próximo ao açude com mesmo nome. O cedente alegava ser responsabilidade da firma inglesa realizar tal obra, a fim de não dificultar o trânsito na referida via pública. A mesma discordou da proposição e reivindicou o cumprimento da Lei nº 568, de julho de 1861,

[248] Oficio nº 28. Emitido pelos gerentes interinos Antonio Luiz dos Santos e José Bernardo Galvão Alcoforado ao Presidente da Província Conselheiro Francisco de Paula da Silva Lobo. Recife, 5 de fevereiro de 1867. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p.09. Ms. APEJE.
[249] SETTE, Mário. Op. cit. p. 108.

artigos 1º e 3º, que lhe concedia assentar os trilhos de um lado do caminho, sem ônus quanto a possíveis melhorias.[250]

O desfecho desse fato se deu em 30 de abril de 1871, através de um acerto entre a presidência da província e o gerente da ferrovia, William Rawllinson, que se declarou pronto a iniciar os trabalhos, em convênio com o governo. Tais acontecimentos faziam parte do cotidiano da estrada de ferro, além de esta, estar sujeita a aplicações de sanções, solicitações de usuários e transeuntes.

Em julho de 1867, foi solicitado um desvio de trilhos para a mudança de via na rua do Sol, como também outro no Sítio da Jaqueira. Essas petições eram comuns, estando inseridas nas formalidades exigidas, e a empresa não se eximia de buscar os seus direitos. Um desses pode ser exemplificado através de um requerimento ao governo reivindicando o cumprimento do artigo 6º do contrato, para que esse efetuasse a demarcação das secções, com medição em mil braças, a partir da Praça do Capim até seu destino final nesse período, em Apipucos, no intuito de corrigir possíveis distorções na cobrança das tarifas.[251]

Determinadas situações às vezes iniciavam com a participação da população, normalmente solicitadas passavam pela análise da administração ferroviária local, para então serem avaliadas; assim também ocorria quando tais pedidos se dirigiam ao governo; em ambas as circunstâncias, nem sempre se resolvia o assunto de forma rápida. Em contrapartida, quando esse era de interesse da concessionária, ela prontamente conduzia seus pedidos com a máxima urgência ao setor público responsável.

Além dessas conjunturas, surgiam outras requeridas quer por usuários dos trens procurando obter um melhor atendimento, quer pela própria empresa buscando redução de custos. Fatos como esses eram registrados e levados ao conhecimento da fiscalização, a exemplo de um abaixo-assinado emitido em fevereiro de 1887 por residentes do Caxangá, os quais solicitavam redução nos preços das passagens e aumento na quantidade de viagens. Por outro lado, a companhia requeria a supressão de alguns horários nos meses de maio, junho, julho e agosto, por entender a existência de considerável diminuição no percentual de passageiros nessas épocas, sugerindo a implantação de uma nova tabela chamada de inverno.[252]

---

[250] Oficio nº 218. De Obras Públicas a José Bernardo Galvão Alcoforado gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 17 de julho de 1867. Série estradas de Ferro, vol. 13, p. 25. Ms. APEJE.
[251] Requerimento do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 14 de agosto de 1867. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 27. Ms. APEJE.
[252] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 25 de abril de 1888. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 512. Ms. APEJE.

Nem sempre os acontecimentos se davam de maneira favorável à ferrovia, pois lhe sucederam algumas emissões de punições, normalmente por atrasos, que a princípio advinham com certa freqüência. Essas medidas tomadas pela fiscalização estavam calcadas no artigo 27º do Regulamento Fiscal.

Durante os anos iniciais de funcionamento, afluíram vários casos em que se fez necessária a intervenção pública, num deles, o que prevaleceu foi o testemunho de dois usuários residentes na cidade, que fizeram questão de prestar denúncia contra a Trilhos Urbanos do Recife, eram eles, Francisco Ferreira Borges e José Henrique Trindade, os quais prestaram depoimento quanto ao ocorrido em São José: o trem expresso do Recife a Caxangá atendeu nesta estação, embora ela não fosse ponto de paragem desse tipo de serviço; tal acontecimento se dera sem motivo de força maior, mas simplesmente para satisfazer a seu gerente, que estava naquele local. No desfecho, preponderou o parecer dos passageiros, cabendo à fiscalização aplicar uma multa por parada indevida, num valor de 50$000, conforme estabelecido em regulamento.[253]

As atuações de controle, se dedicavam a problemas com bilhetes, isto é, a sua correta utilização, em termos de variedades, limites e valores, por parte da empresa e dos usuários, e, em algumas ocasiões quanto ao uso dos passes gratuitos pelas pessoas habilitadas com os devidos registros, para depois encaminhar os dados ao conhecimento da presidência pernambucana.

Na rotina da inspetoria provincial, constava manter domínio técnico sobre a qualidade dos materiais fixos e rodantes. Quanto às estações, era comum verificar as petições de melhorias relativas a sua higiene e limpeza, inclusive a intervenção, com apoio da força policial pública, para impedir o uso dessas por pedintes e desocupados. Também se fizeram as substituições das edificadas em madeira na linha de Apipucos e Aflitos, pois, o ramal da Várzea, previa-se a construção de todas em alvenaria. Já nos casos dos trens, constatou-se uma postura voltada para as condições locais, através de um pedido de fornecimento de novos vagões de passageiros em 1871, sendo que, a partir daquela data, eles teriam que ser mais resistentes e adequados ao clima da região.[254]

As cobranças e os pedidos de alterações, apesar de serem vários, normalmente se concentravam no tráfego e nas condições das composições, pois, nos primeiros anos de atividade plena da ferrovia, o quantitativo desses não atendia à demanda de passageiros, daí a

[253] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de julho de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p.144. Ms. APEJE.
[254] Regulamento para fiscalização da Estrada de Ferro. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p.202. Ms. APEJE.

geração de inúmeros problemas, sendo então corriqueiros os questionamentos quanto aos atrasos das composições e à existência de carros mal iluminados e sujos.

Em resposta a essas dificuldades, a fiscalização pública intervinha junto à companhia, de acordo com as normas existentes, mas às vezes consentia algumas prorrogações, visando às devidas correções. Também reconhecia que tais incômodos eram, em sua maioria, reflexo do insuficiente número de viaturas, sendo assim, a Brazilian Street Railway não tinha tempo hábil para efetuar e prestar as necessárias limpezas e manutenções no seu material rodante. Esse sentimento podia ser observado nos relatórios da empresa solicitando à diretoria aumento na quantidade de vagões e máquinas.

Afora essas posições, percebia-se uma ampla necessidade de se trabalhar com o usuário da maneira mais transparente possível, pois ele era o público-alvo e, conseqüentemente, o mantenedor financeiro do sistema, além disso, constituía uma forma de se prevenir das prováveis sanções que poderiam advir da inspetoria, caso encontrasse embaraços nos relatos cedidos pela empresa. Essas comunicações precisavam ser divulgadas de forma inteligível e bastante simplificada, para tanto, utilizavam- se tabelas contendo as informações mais solicitadas pelos clientes, como valores e tipos de passagens, as secções dos ramais e os horários de circulação dos trens.

O estabelecimento das subdivisões da via férrea e dos custos das tarifas foi uma medida requerida pelo governo a fim de compor uma melhor compreensão das distâncias existentes entre as estações e os preços das viagens, tendo em vista que a proposta inicial de se ter apenas três secções entre Recife e Apipucos não se concretizou. Ao fazer o levantamento, constatou-se que o percurso consentia mil braças a mais, contudo, a empresa ferroviária não chegou a essa conclusão sozinha, pois contou com a participação efetiva da R. O. P., convocada para realizar as medições necessárias a partir do Largo do Capim, o ponto de partida oficial da maxambomba. Tal pleito foi dirigido à presidência da província, num requerimento em 14 de agosto de 1867, tendo sido acordado que o padrão utilizado seria de mil braças.[255] A consolidação oficial se deu com a divulgação da primeira tabela de preços de primeira classe da linha Recife Apipucos, quando esta passou a atuar de forma plena.

Os registros, além da função de nortear os custos das viagens e das estações existentes na via férrea, revelavam indícios que permitiam a compreensão de alterações em seu corpo, instigando certas investigações, por exemplo, quando havia mudanças nos preços das passagens, por que aconteciam, que tipo de efeito surtiam e o que motivava essas posturas.

[255] Requerimento do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 14 de agosto de 1867. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 27. Ms. APEJE.

TABELA 17: PREÇOS DAS PASSAGENS DE 1ª CLASSE DO RECIFE A APIPUCOS

| **S E C Ç Ã O ⇒** | | | | | **1ª** | | | | **2ª** | | | | **3ª** | | | **4ª** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **DA ESTAÇÃO DO RECIFE ⇒** | RUA FORMOSA | RUA DO PIRES | SOLEDADE | CAMINHO NOVO | MANGUINHO | SÃO JOSÉ | TORRE | PONTE D'UCHOA | JAQUEIRA | PARNAMIRIM | SANTANA | CASA FORTE | CALDEIREIRO | MONTEIRO | PORTA D'ÁGUA | APIPUCOS |
| Da Estação à Rua Formosa | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 800 |
| Rua Formosa à Rua do Pires | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 800 |
| Rua do Pires à Soledade | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 800 |
| Soledade ao Caminho Novo | | | | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 800 |
| Caminho Novo ao Manguinho | | | | | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 800 |
| Manguinho à São José | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 |
| São José à Torre | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 |
| Torre à Ponte d'Uchoa | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 |
| Ponte d'Uchoa à Jaqueira | | | | | | | | | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 600 |
| Jaqueira à Parnamirim | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 |
| Parnamirim à Santana | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 |
| Santana à Casa Forte | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 |
| Casa Forte ao Caldeireiro | | | | | | | | | | | | | 200 | 400 | 400 | 400 |
| Caldeireiro ao Monteiro | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 |
| Monteiro à Porta D'água | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 |
| Porta D'água à Apipucos | | | | | | | | | | | | | | | | 200 |
| **ASSINATURA MENSAL ⇒** | | | | | **12$000** | **14$000** | **15$000** | **16$000** | **18$000** | **19$000** | **19$000** | **20$000** | **21$000** | **22$000** | **24$000** | **24$000** |

Fonte: Relatório do Secretário de Obras Públicas. Série Obras Públicas, vol. 46, p.63. Ms. APEJE.

Antes de entregar toda a extensão do trecho inicial da linha à operação comercial, a empresa apenas utilizava as tarifas avulsas de primeira classe; somente após a efetivação da atividade completa dos serviços de trens chegando ao povoado de Apipucos, a companhia se preocupou em organizar outras formas de bilhetes. Provavelmente, com a inserção das tarifas de segunda classe, houve um incentivo a que mais pessoas passassem a utilizar o transporte ferroviário. Daí, pode-se comparar o relevante aumento na receita de 174:368.000 em 1868 para 230:900.000 em 1869, conforme consta na tabela 16.

TABELA18: PREÇOS DAS PASSAGENS DE 2ª CLASSE DO RECIFE A APIPUCOS

| **S E C Ç Ã O ⇒** | | | | | **1ª** | | | | **2ª** | | | | **3ª** | | | **4ª** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RUA DA AURORA | RUA DO PIRES | SOLEDADE | CAMINHO NOVO | MANGUINHO | SÃO JOSÉ | TORRE | PONTE D'UCHOA | JAQUEIRA | PARNAMIRIM | SANTANA | CASA FORTE | CALDEIREIRO | MONTEIRO | PORTA D'ÁGUA | APIPUCOS |
| Rua do Sol | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Rua da Aurora | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Oficinas | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Soledade | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Caminho Novo | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 |
| Manguinho | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 |
| São José | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 |
| Torre | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 |
| Ponte d'Uchoa | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 |
| Jaqueira | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 |
| Parnamirim | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 |
| Santana | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 |
| Casa Forte | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Caldeireiro | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 |
| Monteiro | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 |
| Porta D'água | | | | | | | | | | | | | | | | 100 |

Fonte: Tabela de preços das passagens de 2ª classe do Recife a Apipucos, (01/04/1869). Série Estradas de Ferro, vol.17, p. 69. Ms. APEJE.

William Rawllinson, o gerente da Brazilian Street Railway Company em Pernambuco, apresentou, em 13 de junho de 1868, ao engenheiro chefe da R. O. P., as tabelas de preços de passagens de segunda classe da linha principal e também da de mercadorias. Esses acontecimentos mereceram divulgação na imprensa local, que assim, cumpria parte da sua meta, a de manter informada a população usuária dos seus préstimos. Essas relações continham as distâncias já convertidas em medidas métricas, tal realização contou com a colaboração de parecer do engenheiro fiscal da Estrada de Ferro Recife São Francisco.[256]

[256] Oficio nº 119. William Rawlinson gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 13 de junho de 1868. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 41. Ms. APEJE.

TABELA 19: PREÇO DE MERCADORIA E BAGAGEM POR CADA 10 KG

| SOLEDADE | MANGUINHO | TORRE | PARNAMIRIM | CASA FORTE | CALDEIREIRO | MONTEIRO | APIPUCOS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1 km** | **2 km** | **3 km** | **4 km** | **5 km** | **6 km** | **7 km** | **8 km** |
| 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS | 40 RÉIS | 50 RÉIS | 60 RÉIS | 60 RÉIS | 60 RÉIS |
| | 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS | 40 RÉIS | 50 RÉIS | 60 RÉIS | 60 RÉIS |
| | | 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS | 40 RÉIS | 50 RÉIS | 60 RÉIS |
| | | | 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS | 40 RÉIS | 50 RÉIS |
| | | | | 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS | 40 RÉIS |
| | | | | | 10 RÉIS | 20 RÉIS | 30 RÉIS |
| | | | | | | 10 RÉIS | 20 RÉIS |
| | | | | | | | 10 RÉIS |

Fonte: Tabela de frete e preços de mercadorias, (01/02/1869) Série Estradas de Ferro, vol.13, p. 43. Ms. APEJE.

Planilha demonstrativa de frete com base em 10 kg, constando preços de mercadorias e bagagens, a partir da estação inicial na rua do Sol até os referidos destinos. Ela funcionava como um perfeito guia para as pessoas que careciam dos serviços e realizavam suas programações atreladas aos horários estabelecidos, sendo a participação dos transportes de passageiros essencial.

Ressalta-se que a região mais habitada fora das áreas centrais da cidade localizava-se à margem esquerda do rio Capibaribe, justamente no espaço explorado pela maxambomba, então, era de se esperar que o trem funcionasse como um organizador; buscando atender às necessidades dos usuários da localidade. Nessa direção, a princípio, funcionava o prolongamento para Caxangá e o ramal dos Aflitos, os quais deviam obedecer aos mesmos padrões de medidas utilizadas na linha do Recife a Apipucos para, assim, se instituir os valores das tarifas como também um horário diferenciado.

Com a implantação da ramificação ferroviária do Arraial, logo foram anunciadas as tabelas de primeira e segunda classe. Esse trajeto, ao chegar ao Manguinho, realizava um desvio, passando pela entrada dos Aflitos, seguindo até a localidade de Casa Amarela; nesse trajeto, a via férrea era independente da linha principal, mas, ao chegarem ao povoado do Monteiro, se reencontravam e dali seguiam destino idêntico, findando o percurso na Caxangá.

TABELA 20: PREÇOS DE PASSAGENS 1ª E 2ª CLASSE NO RAMAL DOS AFLITOS

| SECÇÃO ⇒ | | | | | | | | | 1ª | | 2ª | 3ª | | | 4ª | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASSE ⇓ | RUA DO SOL | RUA FORMOSA | RUA DO PIRES | SOLEDADE | CAMINHO NOVO | MANGUINHO | ENTRADA AFLITOS | IGREJA AFLITOS | TAMARINEIRA | MANGABEIRA | CASA AMARELA | MONTEIRO | PORTA D'ÁGUA | APIPUCOS | DOIS IRMÃOS | PEDRA MOLE | CAXANGÁ | ASSINATURA MENSAL 1ª CLASSE |
| Recife | 1ª | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | |
| Rua do Sol | 1ª | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | |
| Rua Formosa | 1ª | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | |
| Oficinas | 1ª | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 500 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | |
| Soledade | 1ª | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 500 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | |
| Caminho Novo | 1ª | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 500 | 500 | 600 | 800 | 800 | 1000 | |
| | 2ª | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | |
| Manguinho | 1ª | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 500 | 500 | 600 | 600 | 800 | 8$000 |
| | 2ª | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | |
| Entrada Aflitos | 1ª | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 600 | 600 | 800 | 10$000 |
| | 2ª | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | |
| Igreja Aflitos | 1ª | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 600 | 600 | 800 | 10$000 |
| | 2ª | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 400 | 400 | 400 | |
| Tamarineira | 1ª | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 | 16$000 |
| | 2ª | | | | | | | | | | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | |
| Mangabeira | 1ª | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 600 | 17$000 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 300 | 300 | 300 | |
| Casa Amarela | 1ª | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 19$000 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | |
| Monteiro | 1ª | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 20$000 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | |
| Porta D'água | 1ª | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | 400 | |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | |
| Apipucos | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | |
| Dois irmãos | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | |
| Pedra Mole | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | |

Fonte: Tabela de preços de passagens de 1ª e 2ª classe do Recife a Monteiro pelo ramal dos Aflitos (27/12/1871), Série Estradas de Ferro vol.13, p.184. Ms. APEJE.
Tabela de preços de passagens de 1ª e 2ª classe do Recife a Caxangá pelo ramal dos Aflitos (1873-1874), Série Estradas de Ferro vol.17, p.68-70. Ms. APEJE.

TABELA 21: PREÇOS DAS PASSAGENS DE 1ª E 2ª CLASSE PELA LINHA PRINCIPAL

| SECÇÃO ⇒ | | | | | | | **1ª** | | | | **2ª** | | | | **3ª** | | | **4ª** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASSE ⇓ | RUA DO SOL | RUA DA AURORA | RUA DO PIRES | SOLEDADE | CAMINHO NOVO | MANGUINHO | SÃO JOSÉ | TORRE | PONTE D'UCHOA | JAQUEIRA | PARNAMIRIM | SANTANA | CASA FORTE | CALDEIREIRO | MONTEIRO | PORTA D'ÁGUA | APIPUCOS | DOIS IRMÃOS | PEDRA MOLE | CAXANGÁ |
| Recife | 1ª | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 |
| Rua do Sol | 1ª | | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 |
| Rua Formosa | 1ª | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 |
| Oficinas | 1ª | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 |
| Soledade | 1ª | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 |
| Caminho Novo | 1ª | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 | 800 | 800 | 1000 |
| | 2ª | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 500 |
| Manguinho | 1ª | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 800 |
| | 2ª | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| São José | 1ª | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 500 | 600 | 600 | 800 |
| | 2ª | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Torre | 1ª | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 | 600 | 800 |
| | 2ª | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Ponte d'Uchoa | 1ª | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 |
| | 2ª | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 400 | 400 | 400 |
| Jaqueira | 1ª | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 |
| Parnamirim | 1ª | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 400 | 500 | 500 | 600 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 |
| Santana | 1ª | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 | 500 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 300 | 300 |
| Casa Forte | 1ª | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 |
| Caldeireiro | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 | 500 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 |
| Monteiro | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 200 | 400 | 400 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 |
| Porta D'água | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 | 400 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Apipucos | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 | 400 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 | 100 |
| Dois irmãos | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 200 | 200 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | 100 |
| Pedra Mole | 1ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 200 |
| | 2ª | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 |

Fonte: Tabela de preços de passagens de 1ª e 2ª classe do Recife a Caxangá pela Linha Principal.(1873-1874) Série Estradas de Ferro vol.17, p. 68-70. Ms. APEJE.

Essas publicações estavam sujeitas a mudanças, desde que devidamente informadas à presidência provincial e por esta avalizadas, foi o que ocorreu no final de dezembro de 1871, sendo divulgadas no início de 1872, a respeito de algumas alterações nos preços das passagens de segunda classe, havendo redução nos valores dos percursos entre Recife e São José, de $200 para $100; entre Recife e Parnamirim, de $300 para $200; entre Recife e Apipucos, de $400 para $300; entre Recife e Pedra Mole, de $500 para $400, e entre Recife e Caxangá, de $600 para $500.[257]

Dois anos depois, apresentou-se outro registro de diminuição no custo das viagens, desta feita, na primeira classe, no trajeto compreendido entre Recife e Apipucos, tanto pela linha principal quanto pelos Aflitos, aplicou-se uma subtração de $200 na tarifa unitária, baixando-se de $800 para $600.[258]

Depois de disponibilizada para operação a extensão ligando Apipucos a Caxangá, em junho de 1871, as tabelas apenas sofreram mudanças relativas a novos trechos com a inclusão de mais três estações. Foram introduzidos os preços das tarifas da recente etapa, sendo mantidos os mesmos critérios de valores e distâncias adotados desde o princípio entre a empresa ferroviária e o governo provincial.

A linha de Apipucos somente veio sofrer variação na segunda metade da década de 1880, com o estabelecimento do ramal pela Estrada Nova de Caxangá, suprimiu-se o trajeto pelo caminho conhecido como Volta do Mundo, deixando-se de atender à estação da localidade de Pedra Mole, ficando o ponto terminal em Dois Irmãos, conforme acordo preexistente entre a administração provincial e a Brazilian Street Railway Company.

Aproximando-se do final da década de 1870, foram realizadas avaliações em que se percebeu a viabilidade de alterações nas formas de bilhetes utilizados até então, com isso, proporcionaram-se mais vantagens aos usuários, como também aumentou o número destes a utilizarem o sistema. Para isso, reduziu-se o custo de viagens entre algumas localidades, além de se valorizar o hábito da utilização da passagem combinada, a popular ida e volta, a qual ocasionou uma substancial elevação no quantitativo de viajantes dessa categoria; nos cinco anos anteriores a sua introdução, atingiu-se o maior percentual em 1877, com 6.356 bilhetes vendidos; ao se estabelecer o novo método, venderam-se 38.833 em 1878 e em 1879 alcançou-se a marca de 190.919. Assim, oferecia-se uma nova margem de regularidade nesse tipo de bilhetagem.

---

[257] Relatório do engenheiro da Brazilian Street Railway Company. Recife, dezembro de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 222. Ms. APEJE.
[258] Tabela de preços. Recife, julho de 1873. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 68. Ms. APEJE.

A Trilhos Urbanos do Recife continuou sua trajetória buscando atrair maior volume de clientes e estabelecer uma melhor linha de satisfação entre as partes, um caminho encontrado foi flexibilização das modalidades de tarifas, dessa forma, resolveu investir nos menores de idade, criando incentivo através de assinaturas para estes. Os dados podem ser constatados através das tabelas divulgadas pela empresa, a exemplo da exposta em 21/10/1878, para entrar em vigor a partir de 01/11/1878.

TABELA 22: RAMAL DOS AFLITOS CONSTANDO REDUÇÃO DE TARIFAS, PREÇOS DE PASSAGENS DE IDA E VOLTA E ASSINATURA PARA MENORES DE 12 ANOS

| **PREÇOS ORDINÁRIOS ENTRE CADA SECÇÃO** | | | | **PREÇOS DE IDA E VOLTA E ASSINATURAS** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Entre: | 1ª | 2ª | | Entre Recife e: | 1ª | 2ª | Assinaturas |
| Recife e Torre ou Igreja dos Aflitos | $200 | $100 | | Torre ou Igreja dos Aflitos | $320 | $160 | 10$000 |
| Entre:Torre e Parnamirim ou Igreja dos Aflitos e Mangabeira | $200 | $100 | | Parnamirim ou Mangabeira | $600 | $300 | 16$000 |
| Entre: Parnamirim ou Mangabeira e Apipucos | $200 | $100 | | Monteiro | $800 | $400 | 20$000 |
| Entre: Apipucos e Caxangá | $200 | $100 | | Apipucos | $800 | $400 | 22$000 |
| | | | | Caxangá | 1$200 | $600 | 25$000 |

| **ASSINATURAS DE MENORES** | |
|---|---|
| Recife até Jaqueira ou Tamarineira | 4$000 réis |
| Recife até Apipucos | 6$000 réis |
| Recife até Caxangá | 8$000 réis |

Fonte: Tabela de preços de passagens. Série Estradas de Ferro vol.17, p.352. Ms APEJE.

TABELA 23: PREÇOS DE PASSAGENS AVULSAS, IDA E VOLTA E ASSINATURA PARA MENORES DE 12 ANOS

| **ESTAÇÕES ⇓** | **AVULSOS** | | **IDA E VOLTA** | |
|---|---|---|---|---|
| | 1ª CLASSE | 2ª CLASSE | 1ª CLASSE | 2ª CLASSE |
| RECIFE - TORRE | $100 | $100 | ---------- | ---------- |
| RECIFE - PARNAMIRIM | $200 | $100 | $360 | $160 |
| RECIFE - APIPUCOS | $300 | $200 | $500 | $300 |
| RECIFE - CAXANGÁ | $400 | $300 | $700 | $500 |

Fonte: Tabela de preços de passagens. Série Estradas de Ferro vol.17, p. 456. Ms APEJE.

A simples existência das planilhas contendo os valores e as distâncias entre estações não era plenamente satisfatória, fazia-se necessária à exposição dos horários a serem cumpridos. Mesmo fornecendo dados relevantes, indispensáveis ao bom desempenho da estrada de ferro e à melhor compreensão dos usuários, o bilhete não era absoluto, embora em muito contribuía para as pessoas poderem fazer programações prévias. Demonstrando contínua intenção de aprimoramento, a companhia compartilhava com essa necessidade, que

também era uma exigência da R. O. P., além de lhe ser fundamental na organização do movimento de trens, compondo ainda um item de essencial importância no controle dos períodos de maior e menor fluxo de passageiros, na condição de atender a um planejamento para a realização das manutenções nos carros e locomotivas e na via permanente.

Na linha de Apipucos a Caxangá, operava o trem expresso, fazendo apenas dois horários: um pela manhã, no sentido arrabalde/cidade, saindo às 8h e 15min, chegando às 8h e 58min, e outra viagem à tarde, no sentido cidade/arrabalde, partindo às 4h e15min e chegando às 4h e 56min. A referida prestação de serviço não atendia a todas as estações, contemplava Formosa; Soledade; Caminho Novo; Manguinho; São José; Torre; Ponte d'Uchoa; Jaqueira; Parnamirim; Santana; Casa Forte e Caldeireiro. No mais, aos domingos e dias santificados, eram acrescentadas na tabela de horário apenas mais uma viagem pela manhã e uma à tarde, com pequenas alterações nas partidas.[259]

TABELA 24 : NÚMERO DE VIAGENS DIÁRIAS EM 1872

| **SENTIDO ⇒** | **RECIFE ⇒ ARRABALDE** | **ARRABALDE ⇒ RECIFE** |
|---|---|---|
| **MANHÃ** | Total de 6 viagens diárias<br>2 viagens passando pelo Arraial<br>Primeiro trem às 5h e 40min<br>Último trem às 9h | Total de 8 viagens diárias<br>2 viagens passando pelo Arraial<br>Primeiro trem às 5h e 30min<br>1 trem expresso às 8h e 15min<br>Último trem às 10h e 10min |
| **TARDE/NOITE** | Total de 13 viagens diárias<br>5 passando pelo Arraial<br>Primeiro trem às 12h<br>1 trem expresso às 16h e 15min<br>1 trem de passageiro e carga<br>Último trem às 21h e 35min | Total de 11 viagens diárias<br>4 passando pelo Arraial<br>Primeiro trem às 14h<br>1 trem de carga<br>Último trem às 22h e 20min |

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

Além da tabela ordinária, existia outra para trens de serviço, cuja função era atender aos funcionários; essa atividade começava antes da primeira viagem ordinária e findava após a operação comercial. Isso demonstrava a necessidade de a companhia receber os seus empregados para, assim, poder iniciar o atendimento ao público, pois não havia outro meio de transporte com a mesma eficiência para levá-los ao local de trabalho no horário desejado.

[259] Tabela de horário. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 256. Ms. APEJE.

TABELA 25: HORÁRIO DE OPERAÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIRO (1886)

| ESTAÇÕES | HORÁRIO DA MANHÃ - DIÁRIO - (Recife ⇒ Arrabalde) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Recife** | 05:45 | 06:00 | —— | 06:45 | 07:18 | —— | 07:45 | 08:25 | —— | 08:45 | 09:05 | 09:26 | 09:45 |
| **Rua do Sol** | 05:48 | 06:04 | —— | 06:48 | 07:22 | —— | 07:48 | 08:28 | —— | 08:48 | —— | 09:30 | 09:48 |
| **Rua Formosa** | 05:51 | 06:06 | —— | 06:51 | 07:24 | —— | 07:51 | 08:30 | —— | 08:51 | —— | 09:32 | 09:51 |
| **Oficinas** | 05:54 | 06:08 | —— | 06:54 | 07:26 | —— | 07:54 | 08:32 | —— | 08:54 | 09:11 | 09:34 | 09:54 |
| **Soledade** | 05:56 | 06:10 | —— | 06:56 | 07:28 | —— | 07:56 | 08:34 | —— | 08:56 | —— | 09:36 | 09:56 |
| **Caminho Novo** | 05:58 | 06:12 | —— | 06:58 | 07:31 | —— | 07:58 | 08:36 | —— | 08:58 | —— | 09:38 | 09:58 |
| **Manguinho** | 06:01 | 06:15 | —— | 07:01 | 07:33 | —— | 08:01 | 08:38 | —— | 09:01 | —— | 09:40 | 10:01 |
| **Entroncamento** | 06:03 | 06:17 | 06:25 | 07:03 | 07:35 | 07:40 | 08:03 | 08:40 | 08:45 | 09:03 | 09:17 | 09:43 | 10:03 |
| **Espinheiro** | —— | —— | 06:27 | —— | —— | 07:42 | —— | —— | 08:47 | —— | 09:19 | —— | —— |
| **Aflitos** | —— | —— | 06:29 | —— | —— | 07:44 | —— | —— | 08:49 | —— | 09:21 | —— | —— |
| **Tamarineira** | —— | —— | 06:33 | —— | —— | 07:48 | —— | —— | 08:53 | —— | 09:25 | —— | —— |
| **Mangabeira** | —— | —— | 06:38 | —— | —— | 07:52 | —— | —— | 08:58 | —— | 09:29 | —— | —— |
| **Casa Amarela** | —— | —— | 06:42 | —— | —— | 07:56 | —— | —— | 09:02 | —— | 09:33 | —— | —— |
| **São José** | 06:05 | —— | —— | 07:05 | —— | **X** | 08:05 | —— | **Z** | 09:05 | **Y** | —— | 10:05 |
| **Torre** | 06:07 | —— | —— | 07:07 | —— | **X** | 08:07 | —— | **Z** | 09:07 | **Y** | —— | 10:07 |
| **Ponte d'Uchoa** | 06:10 | —— | —— | 07:10 | —— | **X** | 08:10 | —— | **Z** | 09:10 | **Y** | —— | 10:10 |
| **Jaqueira** | 06:12 | —— | —— | 07:12 | —— | **X** | 07:12 | —— | **Z** | 09:12 | **Y** | —— | 10:12 |
| **Parnamirim** | 06:14 | —— | —— | 07:14 | —— | **X** | 08:14 | —— | **Z** | 09:14 | **Y** | —— | 10:14 |
| **Santana** | 06:17 | —— | —— | 07:17 | —— | **X** | 08:17 | —— | **Z** | 09:17 | **Y** | —— | 10:17 |
| **Casa Forte** | 06:20 | —— | —— | 07:20 | —— | **X** | 08:20 | —— | **Z** | 09:20 | **Y** | —— | 10:20 |
| **Caldeireiro** | 06:23 | —— | —— | 07:23 | —— | **X** | 08:23 | —— | **Z** | 09:23 | **Y** | —— | 10:23 |
| **Monteiro** | 06:28 | —— | 06:45 | 07:28 | —— | 08:00 | 08:28 | —— | 09:05 | 09:8 | 09:37 | —— | 10:28 |
| **Porta d'Água** | 06:30 | —— | —— | 07:30 | —— | 08:02 | —— | —— | —— | 09:30 | —— | —— | 10:30 |
| **Apipucos** | 06:33 | —— | —— | 07:33 | —— | 08:05 | —— | —— | —— | 09:33 | —— | —— | 10:33 |
| **Dois Irmãos** | —— | —— | —— | 07:35 | —— | 08:08 | —— | —— | —— | 09:35 | —— | —— | —— |
| **Quatro Cantos** | —— | 06:24 | —— | —— | 07:37 | —— | —— | 08:42 | —— | —— | —— | 09:45 | —— |
| **Porto Lasserre** | —— | 06:26 | —— | —— | 07:39 | —— | —— | 08:44 | —— | —— | —— | 09:47 | —— |
| **Zumby** | —— | 06:31 | —— | —— | 07:44 | —— | —— | 08:49 | —— | —— | —— | 09:52 | —— |
| **Cordeiro** | —— | 06:35 | —— | —— | 07:48 | —— | —— | 08:53 | —— | —— | —— | 09:56 | —— |
| **Iputinga** | —— | 06:40 | —— | —— | 07:53 | —— | —— | 08:58 | —— | —— | —— | 10:01 | —— |
| **Caxangá** | —— | 06:45 | —— | —— | 07:58 | —— | —— | 09:03 | —— | —— | —— | 10:06 | —— |
| **Várzea** | —— | 06:52 | —— | —— | 08:05 | —— | —— | —— | —— | —— | —— | —— | —— |

| ESTAÇÕES | HORÁRIO DA MANHÃ - DIÁRIO - (Arrabalde ⇒ Recife ) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Várzea** | —— | —— | 05:25 | —— | —— | 07:05 | —— | **Z** | 08:12 | —— | —— | —— | —— |
| **Caxangá** | —— | —— | 05:59 | —— | —— | 07:12 | —— | **Z** | 08:18 | —— | —— | 09:20 | —— |
| **Iputinga** | —— | —— | 06:04 | —— | —— | 07:17 | —— | **Z** | 08:23 | —— | —— | 09:25 | —— |
| **Cordeiro** | —— | —— | 06:09 | —— | —— | 07:22 | —— | **Z** | 08:28 | —— | —— | 09:30 | —— |
| **Zumby** | —— | —— | 06:13 | —— | —— | 07:26 | —— | **Z** | 08:31 | —— | —— | 09:34 | —— |
| **Porto Lasserre** | —— | —— | 06:18 | —— | —— | 07:31 | —— | **Z** | 08:36 | —— | —— | 09:39 | —— |
| **Quatro Cantos** | —— | —— | 06:20 | —— | —— | 07:33 | —— | **Z** | 08:38 | —— | —— | 09:41 | —— |
| **Dois Irmãos** | 05:42 | —— | —— | —— | —— | —— | 07:42 | **Z** | **K** | 08:20 | —— | —— | —— |
| **Apipucos** | 05:45 | —— | —— | 06:45 | —— | —— | 07:45 | **Z** | **K** | 08:23 | —— | —— | —— |
| **Porta d'Água** | 05:47 | —— | —— | 06:47 | —— | —— | 07:47 | **Z** | **K** | 08:26 | —— | —— | —— |
| **Monteiro** | 05:52 | 06:00 | —— | 06:52 | 07:15 | —— | 07:52 | 08:20 | **K** | 08:28 | 08:52 | —— | 09:45 |
| **Caldeireiro** | 05:54 | —— | —— | 06:54 | —— | —— | 07:54 | —— | **K** | **Y** | 08:54 | —— | —— |
| **Casa Forte** | 05:57 | —— | —— | 06:57 | —— | —— | 07:57 | —— | **K** | **Y** | 08:57 | —— | —— |
| **Santana** | 05:59 | —— | —— | 06:59 | —— | —— | 07:59 | —— | **K** | **Y** | 08:59 | —— | —— |
| **Parnamirim** | 06:03 | —— | —— | 07:03 | —— | —— | 08:03 | —— | **K** | **Y** | 09:03 | —— | —— |
| **Jaqueira** | 06:06 | —— | —— | 07:06 | —— | —— | 08:06 | —— | **K** | **Y** | 09:06 | —— | —— |
| **Ponte d'Uchoa** | 06:10 | —— | —— | 07:10 | —— | —— | 08:10 | —— | **K** | **Y** | 09:10 | —— | —— |
| **Torre** | 06:12 | —— | —— | 07:12 | —— | —— | 08:12 | —— | **K** | **Y** | 09:12 | —— | —— |
| **São José** | 06:14 | —— | —— | 07:14 | —— | —— | 08:14 | —— | **K** | **Y** | 09:14 | —— | —— |
| **Casa Amarela** | —— | 06:04 | —— | —— | 07:19 | —— | —— | 08:24 | **K** | 08:31 | —— | —— | 09:49 |
| **Mangabeira** | —— | 06:08 | —— | —— | 07:23 | —— | —— | 08:28 | **K** | 08:35 | —— | —— | 09:53 |
| **Tamarineira** | —— | 06:11 | —— | —— | 07:26 | —— | —— | 08:31 | **K** | 08:38 | —— | —— | 09:56 |
| **Aflitos** | —— | 06:15 | —— | —— | 07:30 | —— | —— | 08:35 | **K** | 08:42 | —— | —— | 09:58 |
| **Espinheiro** | —— | 06:17 | —— | —— | 07:32 | —— | —— | 08:37 | **K** | 08:44 | —— | —— | 10:01 |
| **Entroncamento** | 06:17 | 06:20 | 06:22 | 07:17 | 07:35 | 07:35 | 08:16 | 08:40 | 08:40 | 08:46 | 09:17 | 09:43 | 10:03 |
| **Manguinho** | 06:19 | —— | 06:24 | 07:19 | —— | 07:37 | 08:18 | —— | —— | 08:48 | 09:19 | 09:45 | 10:05 |
| **Caminho Novo** | 06:22 | —— | 06:27 | 07:22 | —— | 07:39 | 08:20 | —— | —— | 08:50 | 09:21 | 09:47 | 10:07 |
| **Soledade** | 06:24 | —— | 06:29 | 07:25 | —— | 07:41 | 08:22 | —— | —— | 08:52 | 09:23 | 09:49 | 10:09 |
| **Oficinas** | 06:26 | —— | 06:31 | 07:27 | —— | 07:43 | 08:24 | —— | —— | 08:54 | 09:25 | 09:51 | 10:1 |
| **Rua Formosa** | 06:28 | —— | 06:33 | 07:30 | —— | 07:46 | 08:27 | —— | —— | 08:56 | 09:27 | 09:54 | 10:13 |
| **Rua do Sol** | 06:32 | —— | 06:37 | 07:32 | —— | 07:48 | 08:30 | —— | 08:50 | 08:58 | 09:30 | 09:57 | 10:15 |
| **Recife** | 06:34 | —— | 06:39 | 07:34 | —— | 07:50 | 08:32 | —— | 08:52 | 09:00 | 09:32 | 10:00 | 10:17 |

**K**= Nos domingos e dias santificados este trem atende a todas as estações.
**X**= O trem só vai até Monteiro nos domingos e dias santificados.
**Y**= Atende apenas nos dias úteis.
**Z**= Somente domingos e dias santificados.

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

TABELA 26: HORÁRIO DE OPERAÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIRO (1886)

| ESTAÇÕES | HORÁRIO DA TARDE - DIÁRIO - (Recife ⇒ Arrabalde) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Recife** | 02:45 | 03:10 | 03:18 | 03:45 | 04:18 | — | 04:45 | 05:18 | — | 05:45 | 06:28 | — | 07:05 | 08:00 | 08:18 | 08:30 | 09:20 | 09:45 | — |
| **Rua do Sol** | 02:48 | 03:12 | 03:22 | 03:48 | 04:22 | — | 04:48 | 05:22 | — | 05:48 | 06:32 | — | 07:09 | 08:04 | 08:22 | 08:32 | 09:24 | 09:50 | — |
| **Rua Formosa** | 02:50 | 03:14 | 03:24 | 03:51 | 04:24 | — | 04:51 | 05:24 | — | 05:51 | 06:34 | — | 07:11 | 08:06 | 08:24 | 08:36 | 09:26 | 09:52 | — |
| **Oficinas** | 02:52 | 03:16 | 03:26 | 03:54 | 04:26 | — | 04:54 | 05:26 | — | 05:54 | 06:36 | — | 07:13 | 08:08 | 08:26 | 08:38 | 09:28 | 09:54 | — |
| **Soledade** | 02:54 | 03:18 | 03:28 | 03:56 | 04:28 | — | 04:56 | 05:28 | — | 05:56 | 06:38 | — | 07:15 | 08:10 | 08:28 | 08:40 | 09:30 | 09:56 | — |
| **Caminho Novo** | 02:56 | 03:20 | 03:30 | 03:58 | 04:30 | — | 04:59 | 05:30 | — | 05:59 | 06:40 | — | 07:17 | 08:12 | 08:30 | 08:42 | 09:32 | 09:68 | — |
| **Manguinho** | 02:58 | 03:23 | 03:33 | 04:00 | 04:33 | — | 05:02 | 05:33 | — | 06:02 | 06:43 | — | 07:19 | 08:14 | 08:33 | 08:44 | 09:34 | 10:00 | — |
| **Entroncamento** | 03:00 | 03:25 | 03:35 | 04:03 | 04:35 | 04:35 | 05:04 | 05:35 | 05:35 | 06:05 | 06:45 | 06:45 | 07:22 | 08:17 | 08:35 | 08:47 | 09:37 | 10:03 | 10:03 |
| **Espinheiro** | — | — | 03:37 | — | — | 04:37 | — | — | 05:37 | — | — | 06:47 | — | — | 08:37 | — | — | — | 10:05 |
| **Aflitos** | — | — | 03:39 | — | — | 04:39 | — | — | 05:39 | — | — | 06:49 | — | — | 08:39 | — | — | — | 10:07 |
| **Tamarineira** | — | — | 03:43 | — | — | 04:43 | — | — | 05:43 | — | — | 06:53 | — | — | 08:43 | — | — | — | 10:11 |
| **Mangabeira** | — | — | 03:48 | — | — | 04:48 | — | — | 05:48 | — | — | 06:58 | — | — | 08:48 | — | — | — | 10:16 |
| **Casa Amarela** | — | — | 03:52 | — | — | 04:52 | — | — | 05:52 | — | — | 07:02 | — | — | 08:52 | — | — | — | 10:20 |
| **São José** | 03:03 | — | — | 04:05 | — | — | 05:06 | — | — | 06:07 | — | — | 07:24 | — | — | 08:49 | — | 10:05 | — |
| **Torre** | 03:07 | — | — | 04:07 | — | — | 05:09 | — | — | 06:10 | — | — | 07:25 | — | — | 08:51 | — | 10:07 | — |
| **Ponte d'Uchoa** | 03:10 | — | — | 04:10 | — | — | 05:12 | — | — | 06:13 | — | — | 07:29 | — | — | 08:54 | — | 10:10 | — |
| **Jaqueira** | 03:12 | — | — | 04:12 | — | — | 05:15 | — | — | 06:16 | — | — | 07:31 | — | — | 08:56 | — | 10:12 | — |
| **Parnamirim** | 03:14 | — | — | 04:14 | — | — | 05:17 | — | — | 06:18 | — | — | 07:33 | — | — | 08:58 | — | 10:14 | — |
| **Santana** | 03:17 | — | — | 04:17 | — | — | 05:20 | — | — | 06:20 | — | — | 07:36 | — | — | 09:01 | — | 10:16 | — |
| **Casa Forte** | 03:20 | — | — | 04:20 | — | — | 05:22 | — | — | 06:22 | — | — | 07:39 | — | — | 09:04 | — | 10:19 | — |
| **Caldeireiro** | 03:23 | — | — | 04:23 | — | — | 05:25 | — | — | 06:25 | — | — | 07:42 | — | — | 09:07 | — | 10:22 | — |
| **Monteiro** | 03:28 | — | 03:55 | 04:28 | — | 04:55 | 05:28 | — | 05:55 | 06:28 | — | 07:05 | 07:46 | — | 08:55 | 09:11 | — | 10:27 | 10:23 |
| **Porta d'Água** | 03:30 | — | — | 04:30 | — | — | 05:30 | — | 05:58 | 06:30 | — | — | 07:48 | — | — | 09:13 | — | 10:29 | — |
| **Apipucos** | 03:33 | — | — | 04:33 | — | — | 05:33 | — | 06:00 | 06:33 | — | — | 07:51 | — | — | 09:16 | — | 10:32 | — |
| **Dois Irmãos** | — | — | — | 04:35 | — | — | — | — | — | 06:35 | — | — | 07:54 | — | — | — | — | 10:35 | — |
| **Quatro Cantos** | — | 03:27 | — | — | 04:37 | — | — | 05:37 | — | — | 06:47 | — | — | 08:19 | — | — | 09:39 | — | — |
| **Porto Lasserre** | — | 03:29 | — | — | 04:39 | — | — | 05:39 | — | — | 06:49 | — | — | 08:21 | — | — | 09:41 | — | — |
| **Zumby** | — | 03:34 | — | — | 04:44 | — | — | 05:44 | — | — | 06:54 | — | — | 08:26 | — | — | 09:46 | — | — |
| **Cordeiro** | — | 03:38 | — | — | 04:48 | — | — | 05:48 | — | — | 06:58 | — | — | 08:30 | — | — | 09:50 | — | — |
| **Iputinga** | — | 03:43 | — | — | 04:53 | — | — | 05:53 | — | — | 07:03 | — | — | 08:35 | — | — | 0955 | — | — |
| **Caxangá** | — | 03:48 | — | — | 04:58 | — | — | 05:58 | — | — | 07:08 | — | — | 08:40 | — | — | 10:00 | — | — |
| **Várzea** | — | 03:55 | — | — | — | — | — | 06:05 | — | — | 07:15 | — | — | — | — | — | 10:07 | — | — |

| ESTAÇÕES | HORÁRIO DA TARDE - DIÁRIO - (Arrabalde ⇒ Recife) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Várzea** | — | — | 02:30 | — | — | 04:05 | — | — | — | — | — | 06:15 | — | — | 07:47 | — | — | — | — |
| **Caxangá** | — | — | 02:37 | — | — | 04:12 | — | — | 05:12 | — | — | 06:22 | — | — | 07:54 | | 09:14 | — | — |
| **Iputinga** | — | — | 02:42 | — | — | 04:17 | — | — | 05:17 | — | — | 06:27 | — | — | 07:59 | | 09:19 | — | — |
| **Cordeiro** | — | — | 02:47 | — | — | 04:22 | — | — | 05:22 | — | — | 06:32 | — | — | 08:04 | | 09:24 | — | — |
| **Zumby** | — | — | 02:51 | — | — | 04:26 | — | — | 05:26 | — | — | 06:36 | — | — | 08:08 | | 09:28 | — | — |
| **Porto Lasserre** | — | — | 02:56 | — | — | 04:31 | — | — | 05:31 | — | — | 06:41 | — | — | 08:13 | | 09:33 | — | — |
| **Quatro Cantos** | — | — | 02:58 | — | — | 04:33 | — | — | 05:33 | — | — | 06:43 | — | — | 08:15 | | 09:35 | — | — |
| **Dois Irmãos** | — | 01:42 | — | — | — | — | 04:45 | — | — | — | — | — | 07:04 | — | — | 08:29 | — | — | — |
| **Apipucos** | — | 01:45 | — | 03:45 | — | — | 04:48 | — | — | 05:49 | 06:15 | — | 07:07 | — | — | 09:32 | — | — | 09:48 |
| **Porta d'Água** | — | 01:47 | — | 03:47 | — | — | 04:50 | — | — | 05:51 | — | — | 07:09 | — | — | 09:34 | — | — | 09:50 |
| **Monteiro** | 01:40 | 01:52 | — | 03:52 | 04:10 | — | 04:55 | 05:10 | — | 05:56 | 06:20 | — | 07:14 | 07:20 | — | 09:39 | — | 09:15 | 09:55 |
| **Caldeireiro** | — | 01:54 | — | 03:54 | — | — | 04:57 | — | — | 05:58 | — | — | 07:16 | — | — | 09:41 | — | — | 09:57 |
| **Casa Forte** | — | 01:57 | — | 03:57 | — | — | 05:00 | — | — | 06:01 | — | — | 07:19 | — | — | 09:44 | — | — | 10:00 |
| **Santana** | — | 01:59 | — | 03:59 | — | — | 05:02 | — | — | 06:03 | — | — | 07:21 | — | — | 09:46 | — | — | 10:02 |
| **Parnamirim** | — | 02:03 | — | 04:03 | — | — | 05:06 | — | — | 06:07 | — | — | 07:24 | — | — | 09:49 | — | — | 10:05 |
| **Jaqueira** | — | 02:06 | — | 04:06 | — | — | 05:09 | — | — | 06:10 | — | — | 07:27 | — | — | 09:52 | — | — | 10:08 |
| **Ponte d'Uchoa** | — | 02:10 | — | 04:10 | — | — | 05:12 | — | — | 06:13 | — | — | 07:30 | — | — | 09:55 | — | — | 10:11 |
| **Torre** | — | 02:12 | — | 04:12 | — | — | 05:14 | — | — | 06:15 | — | — | 07:32 | — | — | 09:57 | — | — | 10:13 |
| **São José** | — | 02:14 | — | 04:14 | — | — | 05:16 | — | — | 06:18 | — | — | 07:34 | — | — | 09:59 | — | — | 10:15 |
| **Casa Amarela** | 01:44 | — | — | — | 04:14 | — | — | 05:14 | — | — | 06:24 | — | — | 07:24 | — | — | — | 09:19 | — |
| **Mangabeira** | 01:48 | — | — | — | 04:18 | — | — | 05:18 | — | — | 06:28 | — | — | 07:28 | — | — | — | 09:23 | — |
| **Tamarineira** | 01:51 | — | — | — | 04:21 | — | — | 05:21 | — | — | 06:31 | — | — | 08:31 | — | — | — | 09:26 | — |
| **Aflitos** | 01:55 | — | — | — | 04:25 | — | — | 05:25 | — | — | 06:34 | — | — | 08:34 | — | — | — | 09:30 | — |
| **Espinheiro** | 01:57 | — | — | — | 04:27 | — | — | 05:27 | — | — | 06:37 | — | — | 08:37 | — | — | — | 09:32 | — |
| **Entroncamento** | 02:00 | 02:17 | 03:00 | 04:17 | 04:30 | 04:35 | 05:18 | 05:30 | 05:35 | 06:20 | 06:40 | 06:45 | 07:36 | 07:40 | 08:17 | 09:01 | 09:37 | 09:35 | 10:17 |
| **Manguinho** | 02:02 | 02:19 | 03:02 | 04:19 | — | 04:37 | 05:20 | — | 05:37 | 06:22 | — | 06:47 | 07:38 | 07:42 | 08:19 | 09:03 | 09:39 | — | 10:19 |
| **Caminho Novo** | 02:04 | 02:22 | 03:04 | 04:22 | — | 04:40 | 05:22 | — | 05:40 | 06:24 | — | 06:50 | 07:40 | 07:44 | 08:21 | 09:05 | 09:41 | — | 10:21 |
| **Soledade** | 02:06 | 02:24 | 03:06 | 04:24 | — | 04:42 | 05:24 | — | 05:42 | 06:26 | — | 06:52 | 07:42 | 07:46 | 08:23 | 09:07 | 09:43 | — | 10:23 |
| **Oficinas** | 02:09 | 02:26 | 03:08 | 04:26 | — | 04:44 | 05:26 | — | 05:44 | 06:28 | — | 06:54 | 07:44 | 07:48 | 08:25 | 09:09 | 09:45 | — | 10:25 |
| **Rua Formosa** | 02:11 | 02:28 | 03:10 | 04:28 | — | 04:46 | 05:28 | — | 05:46 | 06:30 | — | 06:56 | 07:47 | 07:51 | 08:28 | 09:12 | 09:48 | — | 10:27 |
| **Rua do Sol** | 02:13 | 02:32 | 03:12 | 04:32 | — | 04:48 | 05:30 | — | 05:48 | 06:32 | — | 06:58 | 07:49 | 07:53 | 08:32 | 09:14 | 09:50 | — | 10:30 |
| **Recife** | 02:15 | 02:34 | 03:14 | 04:34 | — | 04:50 | 0532 | — | 05:50 | 06:34 | — | 07:00 | 07:51 | 07:55 | 08:34 | 09:16 | 09:52 | — | 10:32 |

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

TABELA 27: HORÁRIO DE OPERAÇÃO DOS TRENS DE CARGA (1886)

| ESTAÇÕES | TRENS DE CARGA - HORÁRIO DA TARDE - (Recife ⇒ Arrabalde) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | DIAS ÚTEIS | | | DOMINGOS E SANTIFICADOS | | |
| Recife | 12:00 | 12:10 | 12:30 | 12:40 | 12:45 | 01:18 |
| Rua do Sol | 12:10 | 12:17 | 12:40 | 12:43 | 12:48 | 01:22 |
| Rua Formosa | 12:13 | 12:19 | 12:43 | 12:46 | 12:51 | 01:24 |
| Oficinas | 12:20 | 12:25 | 12:50 | 12:49 | 12:54 | 01:26 |
| Soledade | 12:22 | 12:27 | 12:52 | 12:51 | 12:56 | 01:28 |
| Caminho Novo | 12:25 | 12:30 | 12:55 | 12:54 | 12:58 | 01:30 |
| Manguinho | 12:28 | 12:33 | 12:58 | 12:56 | 01:01 | 01:33 |
| Entroncamento | 12:30 | 12:35 | 01:00 | 12:58 | 01:03 | 01:35 |
| Espinheiro | — | 12:37 | — | 01:01 | | — |
| Aflitos | — | 12:40 | — | 01:03 | | — |
| Tamarineira | — | 12:45 | — | 01:05 | | — |
| Mangabeira | — | 12:50 | — | 01:08 | | — |
| Casa Amarela | — | 12:55 | — | 01:11 | | — |
| São José | 12:32 | — | — | — | 01:05 | — |
| Torre | 12:34 | — | — | — | 01:07 | — |
| Ponte d'Uchoa | 12:39 | — | — | — | 01:10 | — |
| Jaqueira | 12:42 | — | — | — | 01:12 | — |
| Parnamirim | 12:44 | — | — | — | 01:14 | — |
| Santana | 12:46 | — | — | — | 01:17 | — |
| Casa Forte | 12:50 | — | — | — | 01:20 | — |
| Caldeireiro | 12:55 | — | — | — | 01:23 | — |
| Monteiro | 01:00 | 01:00 | — | 01:15 | 01:28 | — |
| Porta d'Água | 01:05 | — | — | — | 01:30 | — |
| Apipucos | 01:10 | — | — | — | 01:33 | — |
| Dois Irmãos | 01:15 | — | — | — | 01:35 | — |
| Quatro Cantos | — | — | 01:04 | — | | 01:37 |
| Porto Lasserre | — | — | 01:07 | — | | 01:39 |
| Zumby | — | — | 01:13 | — | | 01:44 |
| Cordeiro | — | — | 01:19 | — | | 01:48 |
| Iputinga | — | — | 01:25 | — | | 01:53 |
| Caxangá | — | — | 01:30 | — | | 01:58 |
| Várzea | — | — | 01:40 | — | | 02:05 |

| ESTAÇÕES | TRENS DE CARGA - HORÁRIO DA TARDE - (Arrabalde ⇒ Recife) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | DIAS ÚTEIS | | | DOMINGOS E SANTIFICADOS | | |
| Várzea | — | — | — | — | — | 02:00 |
| Caxangá | — | 10:40 | — | — | — | 02:10 |
| Iputinga | — | 10:45 | — | — | — | 02:15 |
| Cordeiro | — | 10:50 | — | — | — | 02:20 |
| Zumby | — | 10:54 | — | — | — | 02:24 |
| Porto Lasserre | — | 10:59 | — | — | — | 02:28 |
| Quatro Cantos | — | 11:01 | — | — | — | 02:30 |
| Dois Irmãos | 09:42 | — | — | 01:30 | — | — |
| Apipucos | 09:45 | — | 10:45 | 01:35 | — | — |
| Porta d'Água | 09:47 | — | 10:47 | 01:38 | — | — |
| Monteiro | 09:52 | — | 10:52 | 01:45 | 01:50 | — |
| Caldeireiro | 09:54 | — | 10:54 | 01:50 | — | — |
| Casa Forte | 09:57 | — | 10:57 | 01:55 | — | — |
| Santana | 09:59 | — | 10:59 | 01:59 | — | — |
| Parnamirim | 10:03 | — | 11:03 | 02:01 | — | — |
| Jaqueira | 10:06 | — | 11:06 | 02:03 | — | — |
| Ponte d'Uchoa | 10:10 | — | 11:10 | 02:06 | — | — |
| Torre | 10:12 | — | 11:12 | 02:10 | — | — |
| São José | 10:14 | — | 11:14 | 02:13 | — | — |
| Casa Amarela | — | — | — | — | 01:54 | — |
| Mangabeira | — | — | — | — | 01:58 | — |
| Tamarineira | — | — | — | — | 02:01 | — |
| Aflitos | — | — | — | — | 02:05 | — |
| Espinheiro | — | — | — | — | 02:07 | — |
| Entroncamento | 10:17 | 11:03 | 11:17 | 02:15 | 02:10 | 02:33 |
| Manguinho | 10:19 | 11:05 | 11:19 | 02:17 | — | 02:35 |
| Caminho Novo | 10:21 | 11:07 | 11:21 | 02:20 | — | 02:38 |
| Soledade | 10:23 | 11:09 | 11:23 | 02:22 | — | 02:41 |
| Oficinas | 10:25 | 11:11 | 11:25 | 02:25 | — | 02:44 |
| Rua Formosa | 10:28 | 11:13 | 11:28 | 02:27 | — | 02:46 |
| Rua do Sol | 10:31 | 11:15 | 11:31 | 02:32 | 02:20 | 02:48 |
| Recife | 10:34 | 11:17 | 11:34 | 02:34 | 02:23 | 02:52 |

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

Esse modelo de demonstração exercia um papel relevante no sistema ferroviário implantado em Pernambuco, pois as informações nele contidas representavam um eficiente meio de esclarecimento e negociação entre ferrovia, fiscalização e usuário. Mas, além desses componentes necessários à operação do sistema, precisava-se estabelecer alguns regulamentos, os quais eram considerados como preponderantes, tendo em vista estarem relacionados aos objetos da missão, primeiramente, os passageiros e, em plano secundário as mercadorias.

Eram artigos que serviam como aporte no desempenho do processo, por exemplo, o cliente só podia viajar de posse do bilhete, e apresentá-lo quando solicitado pelo funcionário da empresa; quanto à operadora, também lhe foram dispostas algumas condições, como a possibilidade de oferecer assinaturas de 1, 3 e 6 meses, com dedução sobre a tarifa geral, contudo, esses somente eram válidos em dias úteis, podendo ser estendidos para feriados e dias santificados. O seu emprego seria de caráter unicamente pessoal e intransferível, se alguém fosse pego utilizando a cautela de outrem, em sendo a primeira vez, lhe seria cobrado o dobro do valor, em circunstância de reincidência, haveria confisco, sem direito a indenização. Além disso, quem se encontrasse excedendo o trajeto ou ocupando classe diferente da constante na tarifa paga, iria pagar o devido preço estabelecido.[260]

Havia a possibilidade de transportar sem ônus até 10 kg em mercadorias, desde que não importunassem na acomodação dos demais passageiros. Porém, era expressamente negado o porte de objetos que causassem mau cheiro, armas de fogo carregadas, exceto as credenciadas. Além do mais, não era consentido viajar na varanda e debruçar-se para fora, ainda sendo negado o acesso ao trem para embriagados e os trajados indecentemente.[261]

Outra determinação proibia fumar na sala de espera da primeira classe, dentro dos carros e nas plataformas, em caso de desobediência a empresa acionaria a polícia.[262] Também existia circunstâncias especiais para o tratamento de crianças, tinham acesso gratuito os menores de 3 anos, no entanto, teriam que permanecer no colo do responsável, já os até 6 anos pagariam meia passagem e se acomodariam dois em um único assento. Essa medida sofreu alteração após dois anos, sendo divulgado um comunicado da gerência através do jornal: a partir de 1 de abril de 1870, as crianças de 3 até 10 anos passaram a pagar metade do preço e as maiores de 10 anos, conforme adultos.[263]

---

[260] Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 44. Ms. APEJE.
[261] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 31 de janeiro de 1867, p. 4.
[262] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 28 de janeiro de 1867, p. 1.
[263] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 22 de março de 1867, p. 1.

A regulamentação de mercadorias nesse sentido apresentava-se bastante clara, a princípio, deixava evidente a natureza do sistema, expondo as regras de manuseio dos produtos, estes apenas seriam embarcados em vagões apropriados para tal finalidade e seriam cobrados por cada 10 kg, exceto nas situações determinadas para aqueles com limite de peso preestabelecido. Mesmo havendo distinção nos tipos de viaturas, existiam regras rígidas quanto ao tipo de carga a ser transportada.

Para se conduzir objetos considerados de grande responsabilidade, como mobílias, louças, vidros, jóias, dinheiro e semelhantes, cobrava-se uma sobretaxa de 50% no valor do frete; ainda continha um adendo de recusa, desde que a gestão assim decidisse, sendo mais específico nos casos de jóias e dinheiro. Em sendo gêneros mais comuns como aves, cabritos e semelhantes, pedia-se que fossem bem acondicionados em locais adequados para esse fim, como cestos, barris, capoeiras e gaiolas. Outro aspecto declarado consistia na isenção de responsabilidade da empresa ferroviária em carregar perecíveis, como por exemplo, frutas; a norma interna alegava que isso se dava em decorrência de estarem expostos a depreciações inerentes à natureza.[264]

Preservando a questão da segurança, mesmo havendo vagões exclusivos para cargas, não existia possibilidade de condução de pólvora e inflamáveis, sendo estritamente negado o carrego desses produtos. Também não tinha obrigação de levar peso superior a 500 kg, embora se mantivesse o acordo de que cada composição transportaria gratuitamente 150 kg a serviço do governo.

Diante das prováveis dificuldades, buscavam-se formas de reduzi-las, sendo assim, a empresa divulgava as condições para cada tipo de serviço prestado. Quanto ao valor mínimo para despacho, foi estipulado em $200, podendo a carga permanecer depositada na estação por um dia, ficando o descarrego por conta do cliente, porém, se acontecesse a permanência do produto por um prazo superior ao previsto de 24h, passaria a ser cobrado um adicional diário, variando de acordo com o período; duração de 30 dias custaria $50; de 31 a 90 dias, $100 e, concluído esse limite, a companhia poderia vender o material armazenado com a finalidade de repor os custos.

Constituía uma das funções da ferrovia organizar, dentro de suas atividades, funcionários, de acordo com as atribuições e responsabilidades concernentes às necessidades e aplicações. Entre essas, estava a segurança operacional e patrimonial que, no caso recifense, contava com a parceria da força policial pública.

---

[264] Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 46. Ms. APEJE.

Na questão das normas, algumas se referiam às condições de vigilância, pois era competência da Brazilian Street Railway manter um corpo de guardas urbanos em quantidade suficiente para sempre dispor de pelo menos um para cada composição Eles se apresentavam devidamente uniformizados, tendo como função principal a sinalização de segurança na orientação dos deslocamentos dos trens e nas situações de frenagem e tração. Para esse desígnio eles utilizavam instrumentos específicos, bandeiras durante o dia e lanternas à noite, a fim de melhor se fazerem entender, eram procedimentos adotados pela ferrovia no intuito de haver perfeita compreensão dos maquinistas, foguistas, condutores e dos próprios guardas.[265]

Esses instrumentos possuíam cores com seus respectivos significados: a cor vermelha indicava que o maquinista deveria parar a locomotiva; a verde, que reduzisse a velocidade; e a branca, que o trem seguisse curso ordinário. Tanto as bandeiras quanto as lanternas seguiam um mesmo padrão, utilizando as mesmas cores e sinais.

Os regulamentos existentes previam penas distintas a determinadas infrações: no caso de vandalismo, quem pusesse pedras ou pedaços de madeira na linha ou atentasse de qualquer forma contra o material rodante ou fixo, ficaria sujeito à prisão ou a multas, de acordo com a lei vigente.[266] Os escravos que não respeitassem o apito do trem e permanecessem nos trilhos, seriam presos, remetidos à Casa de Detenção e punidos, já os maquinistas que não obedecessem aos sinais, estariam sujeitos a multas, demissão e até prisão.

A parceria com o aparato policial do governo, possuía como atribuição atuar diretamente nas ocorrências e, se necessário, requisitar a força pública. Para a aplicação dessa tarefa, cada trem teria um guarda nomeado pelo chefe de polícia que prestaria o serviço devidamente identificado, usando um boné com uma chapa metálica afixada no fronte contendo a sigla G.T.U., (Guarda da Trilhos Urbanos).[267]

A questão da segurança operacional foi motivo de bastante atenção, visto que o engenheiro fiscal era acionado com relativa freqüência, este tinha uma participação ativa nos casos de reclamações oriundas dos usuários, dos moradores próximos da malha ferroviária e das pessoas que utilizavam as estradas partilhadas com a via férrea. Eram situações problemáticas que envolviam inteiramente o material rodante, tendo por fator determinante sua influência no trajeto rotineiro, como também certos acontecimentos ao seu derredor. Nesses casos, costumeiramente, envolviam-se passageiros, funcionários e guardas.

---

[265] Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 52. Ms. APEJE.
[266] Idem. p. 53.
[267] Regulamento da Brazilian Street Railway Company. Recife, 15 de junho de 1868. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 54. Ms. APEJE.

Quando ocorreu a desativação da ponte ferroviária na saída da rua do Sol, a companhia resolveu tomar providências, na intenção de amenizar as dificuldades com a mudança temporária do local de partida das composições, tendo colocado pranchas de madeira sobre os dormentes para melhorar a segurança dos transeuntes que atravessavam de Santo Antônio a rua Formosa, onde se instalou provisoriamente o ponto inicial da maxambomba. Além do assoalho, foi colocada iluminação, e ficou temporariamente circulando um trem entre a Ponte do Recife e o Largo do Capim.

Anteriormente, constatou-se uma reclamação do chefe de polícia solicitando a colocação de cancelas nas entradas da ponte ferroviária, a fim de evitar a ocorrência de acidentes, com pessoas imprudentes, que corriam o risco de caírem no rio, como já havia acontecido.[268]

Mesmo estando devidamente assoalhada e havendo boa iluminação, em determinado momento, a R. O. P. resolveu interditar o trânsito de pedestres, em decorrência de um choque que sofreu a ponte, provavelmente por uma embarcação; o engenheiro fiscal não citou detalhes do acontecimento, levou de imediato ao conhecimento da administração provincial a insegurança que inspirava a referida obra, solicitando ratificar o embargo.[269]

Ciente do caso, o gerente da Trilhos Urbanos do Recife consultou a sede da Empresa em Londres e obteve a concordância quanto à substituição da referida estrutura ferroviária. No novo projeto apresentado, a planta não proporcionava grandes mudanças em relação à anterior, permanecendo as mesmas medidas de comprimento, apenas se acrescentou na largura 1,52 m e triplicou-se a resistência em relação à antiga.

Apesar da suspensão do tráfego de transeuntes, continuaram a circular os trens de serviço, com bastante cautela e eram utilizadas as locomotivas mais leves, de menor tonelagem. Não obstante as devidas precauções e o início dos trabalhos de fabricação na Inglaterra, a fiscalização resolveu cancelar totalmente o trânsito.[270]

Finalmente, em 27 de junho de 1885, o engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira comunicou ao presidente da província, o Conselheiro João Rodrigues Chaves, a previsão da abertura ao trânsito da nova ponte ligando Santo Antônio a Boa Vista para o dia seguinte.[271]

---

[268] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 18 de agosto de 1883. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 153, Ms. APEJE.
[269] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de agosto de 1884. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 200, Ms. APEJE.
[270] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 8 de maio de 1885. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 244, Ms. APEJE.
[271] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 27 de junho de 1885. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 253, Ms. APEJE.

Alguns diferentes fatores chamavam a atenção da inspetoria do governo, como também da própria ferrovia, no entanto, certos posicionamentos necessários à redução de riscos ou à eliminação por completo, em alguns casos, não dependiam de uma ação imediata das partes responsáveis, visto que às vezes estavam atrelados a decisões e acordos que levavam bastante tempo para serem avalizados e a outros inconvenientes que podiam surgir de forma intermitente.

A última década do regime imperial registrou acontecimentos que chamaram a atenção tanto da Brazilian Street Railway Company quanto da R. O. P., pelo grau de perigo apresentado e ousadia, em alguns casos. Com a abertura da operação comercial na extensão da Várzea, através da denominada Estrada Nova do Caxangá, a companhia ferroviária solicitou da presidência maiores providências no sentido de conter os abusos de determinados viajantes que costumavam subir e descer dos trens em movimento, quando estes atingiam a curva no povoado da Torre, dessa forma, pondo em risco as próprias vidas. Apesar das medidas anteriormente tomadas, as quais resultaram na diminuição dos problemas, ainda permanecia a temeridade de sinistro.

O novo ramal, mesmo conferindo maiores benefícios aos usuários, trouxe dificuldades à ferrovia quanto à possibilidade de acidentes nas proximidades do porto do Lasserre, pois vários populares insistiam em ir de encontro à ordem pública, expondo a perigo tanto a si quanto aos demais. Foram registradas, através de relatórios do engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira ao primeiro vice-presidente da província Inácio Joaquim de Souza Leão, algumas ocorrências as quais relatavam a retirada de trilhos da dita curva, como também a colocação de troncos de árvore e pedaços de madeira sobre eles.[272]

Outros infortúnios de naturezas diferentes aconteciam quer nas dependências do trem, quer na via férrea. Em janeiro de 1884, relatou-se o caso de um desordeiro que feriu um passageiro dentro de um carro e empurrou outro que estava na plataforma, este também se machucou, pois o comboio estava em movimento. Isso ocorreu sem que houvesse qualquer interferência dos guardas.

Diversas movimentações com a finalidade de amenizar as dificuldades eram tomadas antecipadamente, contudo, surgiam os imprevistos; apesar disso havia bastante discussão na intenção de que tanto usuários quanto investidores não tivessem prejuízo. Para isso, buscavam-se intervenções prévias, quando possível.

[272]Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 19 de maio de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 358, Ms. APEJE.

Um outro evento pôde ser averiguado: em janeiro de 1886, a Trilhos Urbanos do Recife solicitou à R. O. P. a orientação da empresa de abastecimento d'água, que também se utilizava da via pública para colocação de suas tubulações, para que tomasse mais cuidado nos seus serviços e passasse a manter uma boa distância entre as valas abertas e os trilhos, pois a terra retirada ficava acumulada sobre a estrada, assim permitindo que as águas pluviais fossem represadas, provocando abatimento do solo, como já havia ocorrido.[273]

Envolvendo novamente a Companhia do Beberibe, o gerente da ferrovia H. Stonehewer Bird relatou um fato à presidência provincial e pediu providências, inclusive ressarcimento dos danos causados por esta. O ocorrido se deu na noite do dia 12 de janeiro de 1888, quando o chamado trem de espetáculo que conduzia pessoas após as apresentações no Teatro Santa Isabel, tendo partido do Campo das Princesas e já estando saindo da estação do Monteiro, foi atingido por grande quantidade de água expelida por um dos canos da rede de abastecimento, ficando encharcados vários passageiros, especialmente as mulheres, e algumas alegaram ter os vestidos danificados.[274]

Determinados incidentes advinham de forma proposital, cabendo da mesma maneira cobranças às autoridades para que não viessem a acontecer situações de maior gravidade, como a ocorrida na tarde de 22 de outubro de 1889, quando malfeitores lançaram pedaços de barro no trem que passava pela curva da Torre e vários passageiros foram atingidos, embora não houvesse feridos, sujaram-se as roupas.[275]

Essas exposições eram uma rotina no cotidiano de funcionários e usuários da maxambomba, mostrando algumas dificuldades que careciam ser transpostas, para dessa forma, poder-se conferir um melhor atendimento aos clientes recifenses, personagens fundamentais envolvidos na operação do sistema ferroviário que, assim, revelava outra natureza, além das questões técnicas, também de muita importância a sua existência.

[273] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 25 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 320. Ms. APEJE.
[274] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife, 13 de janeiro de 1888. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 485, Ms. APEJE.
[275] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 22 de outubro de 1889, p. 2.

## 3.2 – Percalços

Com o advento do progresso no setor de transporte coletivo, as pessoas passaram a conviver com situações que as deixavam perplexas, entre essas, as proporcionadas pela maxambomba: desde o seu estabelecimento em Pernambuco, veio a acumular um considerável número de acidentes, vários destes fatais. As viaturas não escolhiam as vítimas, atingiam adultos, crianças e animais. Esses nem sempre sucumbiam, muitas vezes ficavam mutilados; eram cenas trágicas as quais geravam compaixão e desconforto aos observadores.

Dada a sua constituição, o trem, que possuía trajeto fixo, na maioria dos casos, não era considerado culpado, principalmente quando os atropelados atravessavam o caminho, desatentos, subestimavam a velocidade, tentavam subir ou descer da composição em movimento, assustando-se com o seu barulho ou apito, ou em outras circunstâncias. Ainda havia determinadas fatos em menor escala, eles se davam nas oficinas, no tráfego, em canteiros de obras e através de colisões e descarrilamentos.

A mecanização implementada pela estrada de ferro trouxe percalços, alguns de alto custo, como a perda de vidas humanas. A urbe, um espaço onde se aglomeravam pessoas com sua diversidade de intentos e pensamentos, mostrava-se nesse momento envolvida com o desalento das conseqüências da pressa; essa era uma situação paradoxal, antes se ressentia da necessidade de um sistema de condução que proporcionasse maior e melhor facilidade nos deslocamentos e incentivasse o processo de ocupação das cercanias, só que para isso ele deveria apresentar, além de conforto e segurança, rapidez.

O Recife trilhava um caminho sem volta, mesmo não sendo uma unanimidade, o novo chegara para permanecer, tinha ampla aceitação, devido a sua excelente qualidade e importância. Também fazia bastante tempo que a capital pernambucana almejava caminhar com maior velocidade e, assim, ratificar a condição de mais desenvolvido centro socioeconômico da região. Dessa maneira, a cidade se livrara da quase total dependência da condução fluvial, a principal, e da terrestre que também não apresentava agilidade compatível com as necessidades locais, enfim, ficara para trás o saudosismo de parcela da população.

Notadamente, a maxambomba propiciou um avanço qualitativo de reconhecida grandeza no ramo de transporte terrestre e constituiu parte do projeto de expansão da modernidade européia, a fim de ocupar espaços, implantar sua hegemonia tecnológica e captar recursos para a metrópole. Mesmo estando envolvido num propósito de expansão do mercado capitalista, inegavelmente contribuiu com o progresso mecânico em território brasileiro.

Incidentes faziam parte do processo, cabendo à empresa a fiscalização e aos funcionários, aos usuários e aos transeuntes buscarem, da melhor forma possível, minimizá-los; cada setor, dentro de suas atribuições e possibilidades, deveria traçar uma convivência aceitável em que todos conquistassem seus objetivos. Mesmo se tomando diversas medidas a fim de evitar os sinistros, os resultados às vezes pareciam não surtir o efeito esperado; devido a atos negligentes, ainda ocorriam problemas fáceis de serem impedidos.

Apesar de várias precauções, sucediam acidentes envolvendo passageiros, viandantes e empregados. Em maio de 1871, mencionou-se um acontecimento envolvendo dois ferroviários que estavam em serviço, na ocasião, um sofreu ferimento no pé e o outro na perna, porém, sem maiores conseqüências à integridade física. No entanto, as repercussões foram grandes, pois o caso chegou ao conhecimento do presidente da província, que exigiu perícia e intervenção policial. Esse fato contou com a abertura de averiguações, a qual revelou minúcias que reportaram a operacionalidade do período. Na descrição constava que, em 15 de maio de 1871, às 9h e 30min da noite, no aterro do açude de Apipucos, ao se realizar o engate de carros, caíram operários que se achavam desatentos, sentados na borda da carroça. Ambos foram atendidos pelo médico da companhia Dr. King, e, logo no dia seguinte, foram liberados. A apuração técnica detectou que houve descarrilamento devido à imprudência desses e à negligência do maquinista; diante dos dados, a empresa resolveu demitir os três funcionários.[276]

TABELA 28:ALGUNS ACIDENTES COM FUNCIONÁRIOS DA FERROVIA (1872-1888)

| DATA | MOTIVO |
|---|---|
| 10/1872 | Um funcionário sofreu grave acidente na oficina ao ser arrastado por uma correia de transmissão. |
| 16/02/1872 | Um maquinista foi queimado por água da caldeira quando extinguia fogo por conta de um descarrilamento. |
| 22/04/1873 | Desabamento de parte das paredes da estação na rua do Sol, matando um empregado. (após as 9h da noite) |
| 16/01/1886 | Dois operários da companhia sofreram acidentes graves devido à negligência, enquanto trabalhavam no trecho. |
| 09/02/1888 | Três empregados da companhia sofreram contusões leves, devido a suas imprudências. |

Fontes: Relatório do Engenheiro Fiscal. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 295, 414, 430.
Relatório do Engenheiro Fiscal. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 314, 493.

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

Os funcionários faziam parte da estatística, se bem que em menor proporção, os fatos aconteciam tanto em serviços internos quanto nos externos. Noutro caso, às 8h e 30min da noite, ao se aproximar da estação Caminho Novo, o condutor de nome Delgado desceu do trem ainda em movimento e caiu, ficando o pé esquerdo sobre os trilhos, tendo sido decepado um dedo e esmagado outro. O gerente, aproveitando a oportunidade, solicitou à administração provincial autorização para mudar o lugar da parada, não só por conta de mais uma ocorrência no lugar, mas por ser próximo a uma curva, havendo constante perigo.[277]

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.

Vários transeuntes se viram envoltos em situações que fugiam a sua rotina cotidiana, a partir do estabelecimento da maxambomba, as estradas destinadas ao acesso dos arrabaldes mais movimentados tiveram de ser compartilhadas; antes não havia exclusivismo: pedestres, carruagens, carroças e animais dividiam esses espaços sem grandes problemas. Contudo, 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 16 km/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.

Diversos acontecimentos foram mencionados por meio de relatos dirigidos à administração provincial através dos engenheiros fiscais. Em maio de 1871, uma composição de serviço, ao sair de Apipucos em direção a Caxangá, não conseguiu frear a tempo e, mesmo acionando o apito várias vezes, findou por esmagar um trabalhador de nome Antônio Ferreira da Silva que, em estado de embriaguez, estava sentado sobre os carris.[278] Pelo ocorrido, o maquinista Luiz Rozas foi recolhido à prisão, sendo necessária a intervenção do gerente da companhia que, apesar de pedir a apuração do caso, solicitou a sua soltura, pois alegou ser ele indispensável aos afazeres. Para isso, contou com a participação de testemunhas as quais

[277] Relatório do engenheiro fiscal. Recife, 23 de julho de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 149. Ms. APEJE.
[278] Relatório do engenheiro chefe da Brazilian Street Railway Company. Recife, 18 de maio de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 114. Ms. APEJE.

consideraram o acidente casual, não por culpa do ferroviário; dessa forma, prontificaram-se a prestar declaração em seu favor o foguista e os funcionários de lastro Pedro do Carmo, Francisco Bernardo, Benedito Ferreira e Manoel Antônio, e ainda um morador da localidade, Candido M. Vitorino.[279] Assim, de acordo com os depoimentos fornecidos, entendeu-se que Luiz Rozas era inocente. No mesmo ano, um trem, descendo do povoado do Caldeireiro às 9h e 10min da manhã, terminou por atropelar um soldado que circulava sobre a linha; mesmo tendo alertado com vários apitos, o maquinista não pôde evitar a ocorrência.[280]

O tráfego mostrava surpresas e eventos estranhos, como o cadáver de um indivíduo encontrado sobre a ponte do rio Camaragibe; não se soube qual composição havia realizado o esmagamento. Não se encontrou registro do número pleno de sinistros incluindo negros, todavia houve vários casos que os citaram, por exemplo, notificou-se através de relato em 1873, um acidente envolvendo um homem de cor preta. No dia 10 do corrente mês, o trem que partiu de Caxangá às 8h e 40min da manhã, ao aproximar-se de Apipucos, atropelou matando um negro que se achava sentado no trilho, chamava-se João Rebolo, era escravo de D. Maria Lúcia, moradora da fazenda Dois Irmãos. O mesmo, além de ser surdo, tinha o hábito de embriagar-se.[281]

TABELA 29: ACIDENTES OCORRIDOS EM 1874

| MÊS | DESCARRILAMENTOS | ATRASOS DE TRENS | CHOQUES | FERIMENTOS | SUSPENSÃO DE TRÁFEGO | MORTES DE PESSOAS | MORTES DE ANIMAIS | DEFEITOS DE MÁQUINAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **0 1** | 0 3 | | | | | | | |
| **0 2** | | | | | | | | 0 1 |
| **0 3** | 0 2 | | 0 2 | | | | 1 Boi | 0 2 |
| **0 4** | | | | 1 Preto | 1 Dia | | | |
| **0 5** | | | | | | | 1 Cavalo | |
| **0 6** | 0 2 | 0 2 | | 1 Mulher | | | | |
| **0 7** | | 0 2 | | | | 1 Menino | 1 Cavalo | 0 2 |
| **0 8** | | 0 2 | | | | | | 0 1 |
| **0 9** | | | | 1 Homem | | 1 Homem | | |
| **1 0** | 0 4 | 0 5 | | | | | | |
| **1 1** | | 0 1 | | | | | | 0 1 |
| **1 2** | 0 1 | 0 3 | | | | 1 Criança | | 0 2 |
| **TOTAL** | 1 2 | 1 5 | 0 2 | 0 3 | 0 1 | 0 3 | 0 3 | 0 9 |

Fonte:Série Estradas de Ferro, vol.17, p. 8. Ms APEJE.

[279] Relatório do engenheiro chefe da Brazilian Street Railway Company. Recife, 19 de maio de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 116. Ms. APEJE.
[280] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 20 de maio de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 120. Ms. APEJE.
[281] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 11 de setembro de 1873. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 447. Ms. APEJE.

O quadro demonstrativo de acidentes em 1874 mostra que 3 deles findaram em apenas ferimentos, um preto, um homem e uma mulher; os com vítimas fatais também foram 3, sendo um adulto e dois menores, tendo o primeiro sido esmagado contra um muro. Esse caso possibilita o entendimento de alguns pedidos de desapropriações realizados tanto por populares quanto pela ferrovia, na intenção de melhorar as curvas e distanciar os trilhos dos muros e cercas.

Através da exposição, é possível se ter um certo conhecimento das ocorrências de atropelamentos no âmbito ferroviário recifense, por conta da via férrea instalada na sua área urbana, ligando a capital aos arrabaldes mais populosos, localizados nas proximidades do rio Capibaribe. Esses dados não eram a regra de todos os anos, contavam com variações de fatos, por exemplo, foram considerados inferiores aos dois semestres anteriores, no entanto, forneciam subsídios para a companhia e o governo se nortearem quanto à tomada de decisões, a fim de minimizar os transtornos introduzidos pelo progresso decorrente do transporte terrestre a vapor.

Entre os anos de 1877 e 1878, verificou-se a manutenção média dos índices apresentados na tabela anterior, aconteceram 10 acidentes envolvendo pessoas, deixando 7 feridos, segundo parecer da ferrovia, por precipitação das vítimas, e 3 mortos, sendo 2 homens e uma mulher. No relato consta que ela foi esmagada quando tentava atravessar a linha em busca de um cão, tal caso favorece a hipótese da imprudência, posicionamento bastante defendido pela Brazilian Street Raylway Company.[282]

A última década de oitenta não se apresentou diferente quanto à incidência de atropelamentos, aconteceram 15 fatais, entre 1880 e 1889, na maioria das vezes, tratava-se de indivíduos adultos. O balancete de 1883 referindo-se ao ano anterior foi motivo de contentamento junto à direção, por ter sido o mais bem expedido na história da ferrovia nesses termos, pois apresentou apenas um ferimento grave seguido de morte no dia seguinte; um homem saiu às pressas de um açougue na esquina da rua do Pires e tentou subir no trem em movimento.[283]

As causas de determinados óbitos foram embriaguez, suicídio e ousadia. Alguns desses puderam ser observados através de relatos emitidos em 05/02/1881: dois esmagamentos de adultos, que se encontravam deitados na linha e embriagados; em 6/01/1886: 4 mortes por atropelamento, sendo dois suicídios, pois as vitimas se atiraram sobre

[282] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de novembro de 1878. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 357. Ms. APEJE.
[283] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 3 de fevereiro de 1883. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 133. Ms. APEJE.

os trilhos; em 13/2/1872: um menor negro de nome Sabino, de propriedade de Francisco Jacintho Pereira da Mota, ao descer da composição em movimento, em frente ao Campo das Princesas, foi arrastado para baixo do trem.[284] Além desses casos fatais registrados, houve mutilações cujos números acompanhavam a média, normalmente atingiam os membros superiores e inferiores.

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, dentre elas, a de 21 de setembro de 1886, a qual cita que os sinistros vinham decrescendo ano a ano e os que ainda se verificaram, ocorriam por alvoroço das vítimas: no total de 4 situações, duas apresentaram maior gravidade, 1 indivíduo faleceu e outro fraturou as duas pernas, sem maiores problemas.[285]

Faziam parte dos transtornos os problemas envolvendo animais, eram comuns os acontecimentos mesmo durante o dia, período em que era possível melhor visualização da estrada. Alguns desses acidentes foram mencionados nos relatórios, num deles, em 1871, colocou que, por volta de 1h e 10min da tarde, a composição que descia da Caxangá atingiu um cavalo montado por um negro, resultando na morte deste e ferindo levemente o seu condutor; outro fato com o mesmo tipo de animal e tendo um preto como guia, aconteceu em Apipucos, quando assustado com o apito da máquina, se colocou diante dela, provocando a sua morte e ferimentos leves no cavaleiro de nome Pedro, escravo de José Hilário Paes Barreto.[286] No dia 9 de janeiro de 1868, foi divulgado o esmagamento de um cavalo que se encontrava vagando nas imediações da estação de Apipucos, o que também causou o descarrilamento, sem danos aos passageiros, apenas interrompeu o tráfego por pouco tempo.[287]

Desastres e quebras envolvendo trens surgiam corriqueiramente tanto pelas características da própria construção do material rodante e do material fixo, como ainda por falha humana, vandalismos e atropelamentos. As amostragens contidas nas explanações confirmavam tais fatos, inclusive através de anúncios na imprensa local, como o rompimento

[284] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 13 de fevereiro de 1872. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 263. Ms. APEJE.
[285] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de setembro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 380. Ms. APEJE.
[286] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 18 de agosto de 1871. Série Estradas de Ferro, vol 13, p. 175. Ms. APEJE.
[287] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 9 de janeiro de 1868, p. 1.

de um tubo da caldeira da locomotiva no Sítio da Jaqueira; e no dia seguinte, o mesmo ocorreu com outra máquina que estava sobre a ponte da maxambomba.[288]

Em outubro de 1872, à tarde, duas composições de passageiros que caminhavam em direções opostas, sendo um expresso, se chocaram na curva da entrada do Monteiro, no encontro não houve morte, apenas susto aos usuários. Os prejuízos foram materiais, ficaram avariados uma máquina e um carro, sendo que dois vagões saíram dos trilhos. Após perícia técnica realizada, a gerência resolveu demitir o condutor do trem expresso, por suspeita de negligência.[289]

De forma direta, determinados equipamentos do material rodante estavam passivos de provocar acidentes, dada a sua pouca resistência. "Trem com 5 carros superlotados, próximo a estação do Caldeireiro partiu um eixo do quarto carro que foi arrastado por dois minutos, até parar. Os passageiros apenas se assustaram, não houve acidentados. Desengatou-se o carro danificado e poucos minutos depois seguiu-se viagem".[290] Em 1 de janeiro de 1872, em Dois Irmãos, partiu-se um eixo de um vagão de primeira classe e a plataforma de outro de segunda classe; neste último caso, houve o esmagamento dos dedos de um indivíduo. Após um mês, em 12 de fevereiro, ocorreu outra quebra de eixo num carro de segunda classe, desta feita, na localidade de Ponte d'Uchoa, tal situação provocou apenas atraso na viagem.[291] No ano seguinte, aconteceu mais uma situação de demora provocada por descarrilamento, sem maiores conseqüências, além de retardamento na operação; o caso se deu nas proximidades do Chacon em Casa Forte.

Atos criminosos também criavam dificuldades para a estrada de ferro, alguns deles eram capazes de causar sérios danos, tanto aos equipamentos ferroviários quanto aos passageiros. Numa das ocorrências em que o trem descarrilou em Dois Irmãos, divulgou-se o seguinte: "... apenas o foguista se machucou, deslocou a mão esquerda. Foram colocados outros trilhos sobre a linha, em forma de agulha, foi proposital".[292]

Não bastassem esses problemas, acrescentava-se a participação da Ferro-Carril, elevando as estatísticas das colisões, se bem que em números mínimos e sem grandes proporções; conforme um dos registros apresentados, no terceiro ano de operação dos bondes de burro, em 24 de março de 1874, aconteceu mais um choque envolvendo esses: o vigia da

---

[288] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 4 de fevereiro de 1868, p. 2.
[289] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 10 de outubro de 1872. Série Estradas de Ferro, vol 13, p. 294. Ms. APEJE.
[290] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 1 de março de 1869, p. 2.
[291] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 1 de janeiro de 1872. Série Estradas de Ferro, vol 13, p. 414. Ms. APEJE.
[292] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 22 de dezembro de 1880, p. 2.

referida linha efetuou os sinais errados, o que podia ocorrer, principalmente à noite, uma vez que as cores de sinalização das duas empresas não correspondiam.[293]

Em 1876, a preocupação foi aumentada, tendo em vista que constou um número bastante acentuado de acidentes com trens, no total foram 14 descarrilamentos, os quais tiveram como principais motivos: encontros com animais, pedras colocadas propositalmente na linha e nos cruzamentos e descuido dos encarregados das manobras das agulhas.

O engenheiro fiscal do governo em 1880 mencionou que a maior parte das ocorrências de composições deixando os trilhos deveu-se ao abuso de malfeitores que obstruíam a via, inclusive com troncos de árvores, e mais, aconteciam arremessos de pedras e outros projéteis e até tiros dados sobre os trens, além da quebra de cadeados e correntes que fechavam as máquinas de mudança de via.[294]

Sendo geradores de dificuldades, ocasionando transtornos, prejuízos e requerem o devido acompanhamento tanto pela empresa ferroviária quanto pela fiscalização provincial, os acidentes eram aceitos por alguns conhecedores do ramo de estradas de ferro como satisfatórios; esses os viam com certa relatividade, em números razoáveis, comparados com os de outras ferrovias do país e do exterior que possuíam linha privativa.[295]

Tratava-se de uma firma prestando um serviço de boa qualidade, assim permitindo uma maior e melhor mobilidade nas áreas centrais da urbe e nas cercanias de maior concentração populacional. Apesar desse entendimento, a estrada de ferro, desde o início, passou a vivenciar situações conflitantes no que tange às relações com os usuários, em algumas, detinha razão, em outras não, por vezes, ,era, intransigente e, em várias ocasiões, buscava benefício próprio, findando por tomar atitudes comprometedoras, indo de encontro à ordem pública, dando espaço à atuação de malfeitores e pondo em dúvida a boa fé de determinados cidadãos.

Nem sempre as afinidades entre ferrovia e população se davam de forma branda, detectaram-se certos protestos contra a companhia ferroviária, inclusive através de citações na imprensa local, o que gerava mal-estar entre as partes. Em determinadas conjunturas, colocada à prova sua reputação, veio a utilizar do mesmo expediente para realizar réplicas.

Numa das respostas, se referiu a uma denúncia de ter posto propositadamente pregos nos dormentes sobre um bueiro na Jaqueira, no qual alguns desavisados já haviam se

[293] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 26 de março de 1874. Série Estradas de Ferro, vol 13, p. 476. Ms. APEJE.
[294] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1880. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 417. Ms. APEJE.
[295] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 29 de janeiro de 1874. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 470. Ms. APEJE.

acidentado. A Trilhos Urbanos, através de seu gerente William Rawllinson, assim se defendeu, rebatendo divulgação anterior em Jornal da cidade:

> ***Trilhos urbanos do Recife.***
> *Bomba na Jaqueira: havia um acordo entre empresa e proprietários dos sítios por onde passava a maxambomba, para não ser permitido o trânsito de pedestres.*
> *As medidas tomadas: seguranças que constantemente usavam de cassetadas, oficio em que muitos não se submetiam, portão com cadeado que eram constantemente arrombados e vigias.*
> *Trens a baixa velocidade.*
> *Pregos nos dormentes: não se tratava de armadilha mas tentativa de inibir a travessia de viandantes.*
> *No dia 9/1/1869, Miguel de tal, que outrora foi vigia do mesmo sitio, o trem que partiu do Recife as 7h da noite, o mesmo só comprou passagem até a Jaqueira e não querendo pagar a diferença, saltou do trem em movimento próximo ao referido bueiro, precipitou-se sobre os pregos saindo com um braço e um pé feridos.*[296]

Outro caso que resultou em justificação, envolveu um chefe de estação acusado de ter intencionalmente matado uma criança.

> *O trem Recife a Caxangá ao deixar a estação do Arco as 2 horas e 30 minutos da Tarde anteontem, conduzindo em suas carroças alguns meninos o chefe dessa estação deu uma bofetada em Samuel Pereira Bulcão, que caiu sobre a linha fraturando a espinha dorsal e faleceu ontem, as 11 horas da manhã. O delinqüente esta preso.*[297]
>
> *Pancada Fatal.*
> *O fato que ocorreu foi esse: o chefe da estação saltou para dentro da carroça para advertir os 3 do perigo, eles sabendo disso procuraram saltar e o dito*

[296] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 13 de janeiro de 1869, p. 1.
[297] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 12 de novembro de 1875, p. 2.

> *menino desequilibrou-se e caiu diante da carroça recebendo grande choque, vindo a falecer no dia seguinte.*[298]

Todas essas circunstâncias incomodavam bastante a Brazilian Street Railway Company, pois remetiam ao descrédito de seu serviço, além de acarretar prejuízos aos componentes ferroviários, como também aos usuários que deixavam de viajar, além da pressão exercida pela inspetoria pública.

Várias situações foram expostas mostrando uma postura talvez de agradecimento e compreensão: uma parcela da população que viajava nos trens entendia que estava se servindo de um sistema de condução coletiva capaz de fornecer, entre outras coisas, conforto e rapidez, algo antes inexistente nesse nível. Vivia-se uma ocasião de incontestável melhora, todavia, algumas respostas não pareciam conter o devido reconhecimento do progresso proporcionado pela maxambomba.

Essa linha de pensamento pode ser averiguada através de relatos nos quais constam questionamentos quanto à falta de uma maior participação da força policial em período de mais necessidade e, igualmente, a compreensão por parte dos passageiros, como aconteceu na festividade de Nossa Senhora da Saúde no Poço da Panela em 2 de fevereiro de 1867: no momento de retorno, o condutor verificou haver superlotação no trem que estava na estação da localidade, e o que viria do Recife não tinha chegado, portanto aquele não podia partir do subúrbio, uma vez que a estrada possuía via férrea única e associado à dificuldade de comunicação, existia o perigo de colisão.

Mesmo contando com a presença da segurança pública, inclusive com seu chefe, não foi possível conter determinados usuários revoltosos que, insatisfeitos com as circunstâncias, danificaram o interior dos carros. Apesar do tumulto, o comboio somente foi liberado pela manhã; como não pôde conduzir a todos, um grupo tentou impedir a saída, isto já com o dia claro, provocando grande atraso. Enfim, às 5h, a viatura deixou o arrabalde, mas alguns que não conseguiram embarcar, mais adiante, após uma curva, colocaram sobre os trilhos paus e pedras, ocasionando nova demora.[299] Segundo parecer da gerência, tal situação não foi contornada a tempo de evitar prejuízos e danos, porque as pessoas não atenderam aos apelos dos funcionários da companhia e a quantidade de policiais presentes foi insuficiente para conter a turba.

---

[298] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 13 de novembro de 1875, p. 2.
[299] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 5 de fevereiro de 1867, p. 1.

As festas religiosas mais concorridas, inclusive as fora de portas, vez por outra, revelavam problemas, contudo os motivos não estavam nelas, mas na conjuntura. Paradoxalmente, com a inegável melhora nos transportes através da maxambomba, não foram sanadas totalmente as dificuldades, mas surgiram outras, devido ao aumento de participantes, criando determinados embaraços, como questões de excesso de lotação.

Ciente de possíveis empecilhos, a gerência buscava atender às petições da própria população, com a elevação da quantidade de viagens durante esses períodos, ainda solicitava o reforço do número de policiais a fim de melhor compor a segurança, como também tomava as posições que lhe eram cabíveis.[300]

Entretanto, não era apenas a festa do Poço que causava transtornos, no mesmo mês, foram registrados pedidos de horários especiais e a presença de maior contingente de praças visando a atender às festividades de São Francisco de Paula que, a partir da recente rota do trem urbano pela Estrada Nova do Caxangá, vieram a ter mais destaque no calendário eclesiástico e uma crescente participação da população.[301]

Esse trajeto, iniciando a partir de uma bifurcação na estação Entroncamento e depois passando pela área da Capunga, além de favorecer os habitantes das proximidades, elevou o quantitativo de fiéis nos ensejos festivos da região e também gerou bastante discussão, devido à intenção tanto de moradores da localidade quanto da Empresa de Trilhos Urbanos do Recife de construir uma paragem junto à ponte do Lasserre; todavia os direitos pertenciam à Ferro Carril, que não demonstrava a menor intenção de ceder seu espaço, sem retirar vantagens. Como esta impediu tal intento e as negociações não chegavam a um acordo que beneficiasse os interessados, populares resolveram protestar de forma radical, isto ao bloquear o trânsito dos trens, colocando entulhos na via.

Tal fato, provocando insegurança e interrompendo o tráfego temporariamente, foi caso de reincidência, pois já haviam sido registrados dois outros episódios semelhantes, um em 19 de maio e outro em 17 de novembro de 1886. Diante da gravidade das ocorrências, a empresa ferroviária se reportava ao governo pernambucano solicitando medidas cabíveis e afirmando que até aquele momento todos os infratores permaneciam impunes. No mesmo relatório, constava a informação de que, um carro de segunda classe, totalmente restaurado, teve de ser recolhido por conta de desordeiros terem quebrado várias de suas tábuas laterais. A

[300] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 1 de fevereiro de 1867, p. 4.
[301] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 18 de fevereiro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 322. Ms. APEJE.

companhia queixava-se com certa freqüência, pois malfeitores costumeiramente danificavam o seu patrimônio.[302]

Os acontecimentos no Porto do Lasserre se tornaram tão tumultuados que mereceram apelo nos meios de comunicação:

> *Ao Publico*
> *O gerente da Companhia dos Trilhos Urbanos do Recife à Caxangá avisa aos Srs. Passageiros dessa linha que sendo pelo respectivo contracto prohibido receber e deixar passageiros no espaço comprehendido entre a ponte do Porto de Lasserre e a estação do Zumby, tem dado ordens terminantes aos conductores para que façam cumprir essa disposição do contracto, e pede portanto aos Srs. Passageiros o obsequio de não tomar ou sahir dos trens no espaço prohibido, para evitar a intervenção das autoridades.*[303]

A presidência provincial acompanhava sempre os eventos, todavia não conseguia resultados imediatos, uma vez que, mesmo tomando as devidas resoluções em conjunto com a gerência da ferrovia, logo outras circunstâncias surgiam, assim dificultando a eliminação plena dos conflitos, pois normalmente incidiam novos casos e reclamações.

Em Recife, a direção da estrada de ferro relatou alguns atos de vandalismo e de má índole efetuados durante a operação comercial, num deles, em junho de 1887, consta que foram arrancados 3 bancos dos carros.[304] Casos como esse e semelhantes eventualmente aconteciam, em fevereiro de 1888, novamente surgiram denúncias de que mal-educados e inescrupulosos estavam cortando as palhinhas dos assentos; ainda durante o ano, foi averiguada a quebra de postigos, além de outro sério problema quanto à integridade física dos usuários e funcionários, nesse período, registraram-se três vítimas de pedradas, dois ferroviários em serviço e um passageiro.[305]

Os conflitos constituíam aspectos quase corriqueiros detectados no sistema, variavam de motivos e de agentes causadores, mas normalmente incluíam viajantes, empregados e às vezes policiais. Vários foram os episódios mencionados, tendo, em sua maioria, causas fúteis

---

[302] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 12 de fevereiro de 1887. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 420. Ms. APEJE.
[303] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 13 de dezembro de 1885, p. 3.
[304] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 17 de junho de 1887. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 449. Ms. APEJE.
[305] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 9 de fevereiro de 1888. Série Estradas de Ferro, vol 27, p. 494. Ms. APEJE.

e uma marca bastante destacada: os oportunistas, os chamados valentões e os abusos de autoridade. Determinados fatos revelavam detalhes pertinentes à época, como as exposições sucintas, indicando o tipo de arma mais comum e o tratamento descritivo das pessoas.

Dentre as casualidades, uma envolveu passageiros que ocupavam um vagão de segunda classe do trem que voltava da Caxangá, às 8h e 35min da noite. Não se soube o motivo que desencadeou o desentendimento entre esses, apenas que resultou em punhaladas, mas não ficou claro se houve ferimentos, se foram simples, graves ou fatais e quais as medidas tomadas pelos guardas do trem.[306]

Noutra circunstância, um praça da cavalaria subiu na parada da Jaqueira, negou-se a pagar a passagem e findou por desferir um golpe de punhal atingindo o condutor na mão direita; diversas pessoas interferiram e conseguiram desarmá-lo. Posteriormente, ao chegar à estação do Entroncamento, foi entregue ao subdelegado da freguesia da Graça.[307]

Em agosto de 1879, o chefe de trem, Oliveira, emitiu protestos ao gerente da ferrovia, na oportunidade, ele prendeu por motivo de algazarra o preto Manoel, posteriormente levando-o ao chefe de polícia. Na ocasião, acrescentou que os funcionários eram constantemente intimidados por passageiros armados com facas e cacetes, na intenção de não pagarem pela viagem.[308] Além disso, foi informado de que alguns desordeiros por parte do preso o esperavam na Soledade a fim de tirarem desforra. Ainda adicionou que era costume do acusado descer da composição em movimento e espalhar terror no interior dos vagões, ameaçando com faca de ponta e chicote os empregados. Dessa forma, despertava medo nos ferroviários que, temendo pelas vidas e sem força policial pública, não reagiam.

Um acidente na saída da estação das Oficinas, entre tantas ocorrências, despertou questionamentos, devido à condução do processo. Nesse episódio, em que o subdelegado tentou prender o maquinista, percebeu-se que faltou clareza no procedimento policial ou a vítima gozava de destacado prestígio e por isso se exigiu uma postura mais ofensiva contra o infrator. O caso se deu próximo ao portão da Recife Drainage, por volta das 7h e 23min da noite, quando um homem de cor parda tentou subir no trem em movimento e caiu, sendo esmagado pelo mesmo. O acidentado ainda foi levado à parada, onde um médico da empresa, Dr. Ramos, o examinou e concluiu que os ferimentos eram mortais. A citada autoridade compareceu e alegou que o empregado não teve culpa do ocorrido. No entanto, quando o

[306] Relatório. MACEDO, Manoel Buarque de. Engenheiro fiscal. Recife 10 de fevereiro de 1873. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 393. Ms. APEJE.
[307] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 5 de junho de 1882. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 97. Ms. APEJE.
[308] Relatório do chefe de trem OLIVEIRA. Recife 6 de agosto de 1879. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 389. Ms. APEJE.

comboio chegou a estação das Oficinas, guiado pelo mesmo ferroviário, às 8h e 47min da noite, a força policial invadiu a viatura com os guardas cívicos de sabre em punho, prontos para o espancá-lo e prendê-lo, porém tal ato não se consumou graças à intervenção popular e de companheiros de trabalho. Estranhou-se a postura, tendo em vista que o funcionário não teve culpa alguma, e prontamente várias testemunhas se dispuseram a depor em sua defesa.[309]

Outros acontecimentos marcaram a participação de ferroviários, certa vez, uma composição vindo da Caxangá, chegando ao Entroncamento, recebeu grande número de usuários oriundos do Arraial. Ao se aproximar das Oficinas, o condutor Luiz Ribeiro da Silva, fazendo as devidas cobranças de passagens, foi atacado por alguns passageiros, tendo sido socorrido por viajantes e pela guarda cívica, todavia, um dos praças que se destacou na ajuda ao agredido, terminou sendo preso pelo chefe de polícia. No total, foram quatro os agressores, todos devidamente identificados, sendo três deles parentes, entretanto, nenhum foi punido.[310]

Referindo-se ao carnaval de 1888, ocorreram alguns problemas nos dias de comemoração, que findaram em sérios danos ao patrimônio da companhia. Ao encerrar os festejos carnavalescos, a Empresa de Trilhos Urbanos do Recife informou ter prejuízo de 1:000.000 (um conto de réis), em virtude de estragos causados ao material rodante, que teve 9 carros danificados, os quais posteriormente foram vistoriados pela inspetoria pública.[311]

A direção da ferrovia transmitiu a sua indignação e emitiu seu parecer quanto ao acontecido, ressaltando a falta de policiamento adequado naquelas datas, afirmava que não comparecera um praça sequer, sendo esse o seu maior ressentimento. Achava-se no direito de cobrar por tal serviço, uma vez que cumpria regularmente com a distribuição de passes gratuitos destinados à chefatura de polícia, os quais faziam parte de um acordo entre estes.

Outro fato atestava a imprudência e ousadia de certo passageiro, de nome José da Ipatinga, acusado de desengatar um carro na estação Zumbi. No relatório do engenheiro fiscal Paulo José de Oliveira, constava não ser a primeira vez que ocorria aquela situação na referida localidade, e creditava-se a responsabilidade aos vendedores de leite do lugar, de que o réu fazia parte, ainda argumentava-se que eles agiam daquela forma na intenção de não pagar pela viagem.[312]

---

[309] Relatório. OLIVEIRA, Paulo José de. Engenheiro fiscal. Recife 10 de fevereiro de 1881. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 25. Ms. APEJE.

[310] Relatório do chefe de trem. PEIXOTO, Júlio de Lelis. Recife 7 de dezembro de 1885. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 66. Ms. APEJE.

[311] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 9 de março de 1888. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 503. Ms. APEJE.

[312] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 30 de julho de 1879. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 581. Ms. APEJE.

Mesmo convivendo com determinadas circunstâncias conflitantes, os clientes não escondiam a satisfação de poder usufruir um transporte de inegável qualidade, uma verdadeira revolução tecnológica, participar de vários acontecimentos que surgiam em seu derredor.

Atenta a esse segmento, parcela da população se via no direito de tomar parte nesse processo de melhorias, fazendo algumas reivindicações em seu beneficio, fato observado desde o primeiro ano de atuação do trem urbano. Em duas ocasiões, uma em janeiro e outra em agosto de 1867, o engenheiro fiscal relatava a participação de moradores**,** os quais não ficavam indiferentes ao progresso estabelecido pela ferrovia na cidade. Desde o início, eles se fizeram presentes, há menção de suas ações, por exemplo, um ofício expedido no próprio mês da inauguração, em que se pedia a abertura total do trecho, tendo em vista que o tráfego já atingia o povoado do Monteiro. A solicitação foi prontamente aceita pela empresa, no entanto, dependia de autorização da R. O. P. Entretanto a referida rogativa não logrou êxito, pois, em agosto do mesmo ano, verificou-se a companhia ferroviária requerendo permissão para obter liberação do trajeto até Apipucos, reforçando já haver uma solicitação dos residentes da localidade, além de outro, o de construir um desvio para manobras na estação da localidade.[313]

O engajamento de recifenses dando sugestões a inspetoria provincial e à gerência da estrada de ferro não só tinha a ver com o transporte, as vezes tomava outros rumos, se bem que houve certo compartilhamento, foi o que ocorreu em julho de 1870, quando um grupo deles resolveu pedir desapropriações em Casa Forte e Monteiro, com a finalidade de melhorar as condições das curvas, como também alargar a estrada para facilitar o trânsito e principalmente formar uma praça no Largo de Casa Forte. No entanto, a resposta foi negativa, a empresa alegou não ter interesse em promover as expropriações sugeridas.[314]

A movimentação popular persistiu e, ainda no mesmo ano, reivindicou o aumento da oferta de carros de segunda classe; prontamente, a ferrovia se pronunciou alegando que o contrato não estabelecia quantos deveriam ser empregados nessa divisão, apenas que se fornecesse a opção, e também que, naquele momento, era maior a demanda de passageiros da primeira categoria, mas, independentemente das formalidades, estava-se esforçando para liberar parte dos vagões em reparo, além de, sempre que possível, elevar de dois para três o quantitativo desses nos comboios.

Foram vários os apelos de parcela da população que, por vezes, foram atendidos; alguns demoravam, outros não. Contudo, a empresa não só beneficiava os clientes, no caso,

---

[313] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 10 de agosto de 1867. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 26. Ms. APEJE.

[314] Relatório do gerente da Brazilian Street Railway Company. Recife 19 de julho de 1870. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 97. Ms. APEJE.

com redução de tarifa, mas também buscava, dentro do possível, atender às sugestões de mudanças de horários ordinários, que normalmente se davam em eventos extraordinários, por exemplo nos dias de funcionamento do teatro Santa Isabel e de determinadas festividades religiosas, para tanto, essas teriam que ser previamente requeridas a tempo de serem levadas ao conhecimento público.

A partir do novo trajeto pela Estrada Nova de Caxangá, essas condições foram acrescidas, a festa de São Francisco de Paula passou a ser mais freqüentada, sendo possível observar isso através de petições de viaturas extra nesse período. A festa do Poço detinha maior tradição e participação, sendo incluído um calendário determinando o aumento do número de composições nos momentos comemorativos.[315]

Quanto ao teatro, mais pareciam uma regra e não uma exceção as medidas tomadas para se atender às programações nos términos dos bailes e espetáculos, do mesmo modo certa mobilização dos passageiros pedindo mudança no último horário de saída do Recife, além de autorização para a utilização dos bilhetes de assinatura nessas ocasiões especiais. [316]

Havia alguns pontos de difícil acordo, pois independiam da Brazilian Street Railway Company, um deles se deu a partir de 1885, com a inauguração do ramal Caxangá, o qual, seguindo pela rua das Crioulas e passando pela Capunga, fez com que habitantes das imediações se mobilizassem pedindo permissão para embarcar e desembarcar no lugar conhecido como curva da Torre, postura essa causadora de vários conflitos. Tais impasses chegaram ao fim do decênio de 1880 sem solução, uma vez que a Ferro Carril, detentora do privilégio de exploração do referido espaço, não conseguiu alcançar um acordo com a presidência da província, muito menos com a Empresa de Trilhos Urbanos do Recife, quanto à liberação da referida área.[317]

Assuntos relacionados a alterações de horários, redução de tarifas, maior quantidade de carros e aumento do número de viagens, de certa forma, faziam parte da rotina das solicitações dos usuários. Contudo, os trâmites para a obtenção dos resultados desejados esbarravam nos interesses da concessionária, que normalmente efetuava a avaliação do custo/ benefício para, assim, deferir ou indeferir as petições. Além disso, era preciso confrontar com tais solicitações os direitos de terceiros e das leis provinciais.

---

[315] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 1 de fevereiro de 1868, p. 1.
[316] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 5 de junho de 1882. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 110. Ms. APEJE.
[317] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife 2 de outubro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 383. Ms. APEJE.

### 3.3 – Rumos do progresso

O exercício participativo em assuntos concernentes aos interesses públicos não só era desempenhado pelos representantes formais dentro da estrutura administrativa provincial, uma vez que, em fatos envolvendo a urbe, percebia-se considerável intervenção da população, tendo em vista que esta herdara uma marcante trajetória de atuação política. Nesse período, direcionava essa postura para novos rumos, novos gostos, através de questões relativas a benfeitorias da cidade.

Esse entendimento permitia ampliar anseios e interesses que às vezes perpassavam a esfera da legalidade, com as atuações podendo ser de maneira ordenada ou infratora, no sentido de buscar fora da chamada ordem pública a concretização dos intentos coletivos. A modernidade exercia fascínio através de suas inovações, normalmente seguidas de comodidade e facilidades, exercendo atração sobre as pessoas em grande proporção; o envolvimento se tornara praticamente irreversível, cabendo aos implicados passar a conviver com as novidades da melhor maneira possível, no entanto, comumente, os seus usufruidores não se contentavam com a possibilidade de redução nas conquistas alcançadas, mas concentravam-se no intuito de ampliá-las.

> *A modernidade tem suas ligações intrínsecas com a modernização. O espaço físico da modernização, sua concretude acelera a modernidade, alarga os sentimentos ditos progressistas. Na verdade, é a idéia de progresso que enfeitiça os homens e que vêem na cidade seu lugar privilegiado. O mundo da mercadoria e do valor de troca é fundamental para que a cidade assuma seu papel de agente da modernidade, para que se produza o contraponto entre o urbano e o rural com suas mistificações.*[318]

No segundo quartel do século XIX, a transformação da principal economia pernambucana, a açucareira, o crescimento urbano do Recife e a afluência da modernização aumentaram e contribuíram para modificar a fisionomia social e do meio ambiente local. Ainda nesse alinhamento, a cidade portuária, reconhecida pelas suas atividades mercantis, vivenciava um momento de progresso, inclusive dos novos conceitos citadinos em voga nos grandes centros da Europa.

---

[318] REZENDE, Antonio Paulo. Op. cit. p. 25.

A capital de Pernambuco era usualmente motivada por valores oriundos de outros paises e do Rio de Janeiro. Essa situação conduzia parcela dos recifenses a querer acompanhar certos avanços e novidades que aconteciam ultramar e superar a concorrência interna estabelecida na Corte Imperial.[319] Entre os desejos despertados, estava a questão do transporte de passageiros; nessa linha de pensamento estabelecida, Recife partiu na frente, ao implantar o primeiro sistema de transporte urbano sobre trilhos do país. Foi a desforra com a capital do Império, que obteve a primeira estrada de ferro em solo brasileiro, a Estrada de Ferro de Petrópolis, mais conhecida como Mauá, enquanto que os pernambucanos ficaram com a segunda, a São Francisco Railway Company.

Em tempos de melhoramentos, a urbe lidava com novas experiências, os espaços urbanizados adquiriam maior prestígio.[320] Vivenciava-se uma fase com água encanada, saneamento, iluminação a gás, um hospital de grande porte, o Pedro II, um cemitério público em Santo Amaro das Salinas, matadouros nos arredores, casa de detenção, calçamento em várias ruas centrais, o Teatro Santa Isabel e condução coletiva de qualidade.

Além desses avanços nos serviços públicos, percebia-se maior desempenho nos setores produtivos: aumento na movimentação comercial, ampliação das manufaturas e implantação de fábricas. No entanto, não se pode afirmar que foi a maxambomba a causadora desse comportamento, mas certamente ela contribuiu com o deslocamento de pessoas que prestavam seus afazeres nesses setores.[321] No caso recifense, o sonho comentado por Mumford, de moradia no campo para as famílias de trabalhadores, veio a se realizar nessa época.

> *... a despeito de inúmeras piedosas esperanças incentivadas no meio do século XIX, de que passagens baratas e trens especiais para os trabalhadores viessem logo resolver o problema da habitação dos pobres e permitir que todos passassem parte de seu dia num ambiente rural.*[322]

Mesmo considerando as valorosas contribuições de outros ramos que interferiram de forma positiva na área das comunicações, esses não apresentaram participação tão efetiva quanto as estradas de ferro; foi o que expressou Eric Hobsbawm: os correios, as pontes, as

[319] LUBAMBO, Cátia W. Op. cit. p. 54.
[320] REZENDE, Antonio Paulo. Op. cit. p. 78.
[321] JUCÁ, Gisafram N. Op. cit. p. 18.
[322] MUMFORD Lewis. *A Cidade na História*. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 531.

embarcações modernas e de maior capacidade, as carruagens, as estradas novas e melhores, certamente nenhum desses, tecnicamente, foi tão inspirador quanto as ferrovias.[323] Estabeleceu-se um novo ritmo de vida concedido pelo progresso tecnológico trazido pela modernidade, em que todos obtiveram ganhos, europeus e pernambucanos.

Cabe a compreensão de que o crescimento e a expansão do Recife tiveram suas peculiaridades, uma delas se deu por conta do ancoradouro, foi a partir dele que se iniciaram os assentamentos voltados para atender a sua importância, estrategicamente necessária ao recebimento dos produtos de exportação da província. Devido ao seu porte, levava grande vantagem sobre as demais regiões, no período, sendo o que mais prosperava no Norte do Brasil. Decorrente da sua posição privilegiada e sua reconhecida movimentação mercantil, contribuiu na formação e no controle de um porto moderno; esses fatores constituíram elementos essenciais para o domínio de uma rede urbana.[324]

O pouco aproveitamento da modernização, em função da insuficiente utilização do vapor na agricultura canavieira, o aumento da concorrência do açúcar externo e posteriormente a desativação de engenhos, tiveram em contrapartida, um processo de urbanização e a permanência de investimentos nos setores econômicos desenvolvidos na cidade. Tal conjuntura concorreu para uma progressiva aproximação entre as zonas campesinas e as localidades residenciais. Além disso, a renda de parte dos assalariados era insuficiente para locarem casas nas áreas centrais da cidade, que eram bastante valorizadas, em decorrência de a procura ser maior que a oferta.

Com o aumento das necessidades, uma vez que se convivia há bastante tempo com problemas de concentração populacional, um novo tipo de ocupação do espaço citadino se desencadeou, provocando a expansão horizontal, no sentido da consolidação dos arrabaldes. O crescimento demográfico, ao exercer pressões sobre determinados lugares, favoreceu a promoção do desenvolvimento habitacional, fortemente ligado às linhas de propagação do transporte público de grande capacidade de lotação.[325]

Intensificou-se uma nova corrente de tráfego com maior densidade, composta por aqueles que afluíam para a urbe, deixando seus locais de afazeres agrícolas, e pelo implemento de melhorias públicas beneficiando a criação de postos de trabalho. Contava-se ainda com o crescente desempenho econômico, exportador e importador, realizando-se bastantes embarques e desembarques na zona portuária, exigindo-se maior número de

[323] HOBSBAWM, Eric J. Op cit. p. 190.
[324] GEIGER, Pedro Pinchas. *Evolução da Rede Urbana Brasileira*. Rio de Janeiro: MEC, 1963, p.371.
[325] BARAT, Josef. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p.316.

escritórios e outros estabelecimentos, além de outras ocupações. Esse novo processo estabelecia alterações na região urbana, demandando novas posturas governamentais, a fim de acolher várias precisões dos habitantes, dentre elas estava um meio de comunicação capaz de atender aos interesses coletivos.

O desenvolvimento conseguinte acompanhava a disponibilidade da oferta de condução de passageiros, pois, a princípio, o que se tinha de melhor estava na hidrovia, nas tradicionais canoas e, só a partir de meados do terceiro quartel do século XIX, é que se obteve nesse sentido uma satisfatória adequação suprindo essa necessidade. Enfim, as limitações eram vencidas com a facilidade de acesso e, assim, iam-se consolidando as edificações horizontais, estas de construção bem menos complexa.

Essas observações demonstram estruturas que permitiram modificações na paisagem urbana recifense; alguns fatores, tanto de categoria natural como cultural, contribuíram na determinação e localização iniciais da cidade.[326] Tais características foram mais marcantes na primeira metade do século XIX, pois, a partir de então, ocorreram outras influências que foram fundamentais para essa consolidação, como a possibilidade de empregos, adversamente ofertada no campo, e uma nova postura adotada pelos governantes da província, no que tange a investimentos de maiores recursos no perímetro citadino. Ainda se contou com o aproveitamento das terras ribeirinhas destinadas aos canaviais, constituindo um motivo essencial de impulsão e evolução da urbe, cuja localização teve uma considerável abrangência na direção que norteou as posteriores transformações.

A propagação dos vários núcleos de povoação e a sua assimilação pela cidade, não se fizeram, na verdade, numa direção definida: não só ela se aproximava cada vez mais dos redutos rurais, como também houve a expansão desses, em sentido oposto. Para o Oeste, o rio Capibaribe fixou o eixo mais expressivo, colocando nas suas margens importantes arrabaldes; antigas áreas destinadas ao plantio e fabrico do açúcar foram as iniciantes desses centros de crescimento, atraídas pela força da direção imposta pelo porto. Tais circunstâncias puderam ser bem caracterizadas pelas demarcações regionais que apresentavam esses lugares, incorporando as velhas denominações dos engenhos como os da Torre, da Madalena, da Caxangá e da Várzea, na margem direita, e da Casa Forte, do Monteiro, de Apipucos e Dois Irmãos, na margem esquerda.[327]

---

[326] CASTRO, Josué de. *A Cidade do Recife: Ensaio de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954, p. 161.
[327] GEIGER, Pedro Pinchas. Op. cit. p. 365.

Terras empregadas na cultura da cana-de-açúcar fizeram parte do processo de diferenciação: vários desses núcleos tiveram saturadas as suas lavouras, assim promovendo a alteração do panorama campestre a citadino. A partir da decadência dessas zonas de plantio e fabrico e da instalação de usinas em locais mais distantes, as grandes propriedades da planície foram fracionados em outras menores denominadas sítios, situação que se acentuou no decorrer do século XIX, cedendo lugar a construções de casas de campo, parte destas bastante espaçosas e de bela arquitetura.

Em certo aspecto elas demonstravam a preponderância de sua origem, com as fachadas sempre voltadas para o rio. Essa tendência não significava uma questão de estética mas, sim, o aproveitamento das condições oferecidas pela aquavia, que apresentava o melhor acesso de circulação.[328] Inclusive, os grandes senhores da agricultura utilizavam embarcações para se deslocarem ao centro da cidade.

Noutra etapa, os sítios sofreram nova divisão em terrenos para residências, através de loteamentos, por seus proprietários e por pessoas que os adquiriam.[329] O setor imobiliário, até mesmo o especulativo, firmou uma importante fonte de renda proporcionada pelo condicionamento da expansão rumo aos arredores que, sendo favorecidos pela a inserção de satisfatórias melhorias, foram-se consumando à apropriação desses domínios atendidos por serviços públicos de maior precisão, como transporte coletivo.[330]

Nesse contexto dos meios de condução, verificava-se que apenas uma pequena quantidade da produção açucareira era levada pela via terrestre, a maior parte era escoada através de canoas até o ancoradouro recifense. Isso devido às facilidades proporcionadas pela hidrovia e às dificuldades encontradas no deslocamento por terra, pois o solo da região, que apresentava considerável dureza no período de verão, no inverno era bastante mole, revelando um grave obstáculo.[331]

Em princípio, devido às condições dessas localidades, durante a primeira metade do século XIX, eram estabelecidos limites ao perímetro urbanizado da cidade. As porções de terra firme continuavam restritas e de difícil acesso, além de impor longas distâncias e longas travessias. Essas condições indicavam alguns motivos dos direcionamentos que envolviam as questões imobiliárias, como os elevados preços das moradias para venda e principalmente dos

[328] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 79.
[329] MELO, Mário Lacerda de. *Metropolização e Subdesenvolvimento: O Caso do Recife*. Recife: UFPE, 1978, p. 63-64.
[330] ZANCHETI, Silvio Mendes. Op. cit. p. 147.
[331] CASTRO, Josué de. Op. cit. p. 133.

aluguéis, também se refletindo no aproveitamento do solo através dos modelos de construção com vários pavimentos, atingindo até cinco andares.[332]

> *Se o terreno é escasso, ... a cidade se eleva para o alto e conquista a terceira dimensão, antes de explorar as profundezas, cavando o solo, para aí esconder ou enterrar a rede de canalizações indispensável à vida de um grande centro urbano.*[333]

> *O centro das cidades torna-se o lugar privilegiados dos negócios e das administrações. Os trabalhadores, que não têm meios de pagar os altos aluguéis dos bairros elegantes, são progressivamente rejeitados para a periferia, rumo aos subúrbios e aos bairros mais afastados.*[334]

Quanto aos arrabaldes, estes apresentavam melhor qualidade de salubridade do que as zonas centrais da urbe, embora esta tivesse iniciado um amplo programa de revitalização com o calçamento das principais ruas, já estivesse quase livre dos tigres e possuísse água encanada. Porém as condições ainda permaneciam difíceis, sendo, por vezes, alvo de epidemias, como a varíola, a peste, a febre amarela e a disenteria. Esses aspectos eram, em grande parte, decorrentes da aglomeração populacional nesses núcleos, mesmo assim, vivia-se um Recife melhorado, bem diferente daquele relatado por Koster.

Áreas outrora campesinas começava a ter um novo perfil de habitantes um tanto diferenciados dos anteriores, que utilizavam esses espaços quase totalmente para temporada de verão; poucas pessoas de posses os aproveitavam para residência fixa, normalmente possuíam condução própria ou não precisavam se deslocar todos os dias para a capital, entre essas estavam alguns estrangeiros, especificamente ingleses, que mantinham o costume de residir em casarões no campo.[335]

Em função da carestia das conduções, tanto terrestres quanto fluviais, privava-se do veraneio determinada camada da população recifense, circunstância essa somente modificada com a quebra da supremacia do transporte aquático. Eram zonas favorecidas pela hidrovia, que permitia uma satisfatória navegação até Apipucos, conjuntura aceitável por determinado período, levando em conta o nível de ocupação da época. Outros fatores contribuíam para

---

[332] MELO, Mário Lacerda de. Op. cit. p. 65.
[333] RÉMOND, René. *O Século XIX (1815-1914).* São Paulo: Cultrix, 1990, p. 142.
[334] Ibidem. p. 142.
[335] FREYRE, Gilberto. Op. cit. p. 143.

aumentar as adversidades; as canoas tinham capacidade de lotação bastante limitada e sofriam interferência no seu percurso de exploração em decorrência dos aterros dos canais, de alguns cais construídos em pontos do rio e de currais de pesca.[336]

Em contrapartida, ampliava-se o desenvolvimento citadino, com a oferta de serviços e melhorias através de chafarizes, elegantes lampiões de parede, trem para o Cabo de Santo Agostinho realizando o percurso em 90 minutos, vasilha de lixo na porta, gás encanado, esgotos, embarcações a vapor a visitar o porto, ônibus para Olinda e Apipucos diariamente e, aos domingos viagem extraordinária.

Com o estabelecimento da ferrovia, eram abertos caminhos, afastadas cercas e muros, expropriadas construções e terrenos, diferentemente do que ocorria com o transporte fluvial, que enfrentava estreitamento nos trajetos. A ferrovia os alargava, inclusive partilhando desses acessos com os transeuntes, os carros e os animais; por exemplo, nas pontes construídas sobre o rio Capibaribe foram colocados passeios, em acordo com o governo provincial, que visava a melhorias públicas.

Nesse cenário, a Brazilian Street Railway Company se constituiu como a precursora do progresso tecnológico no transporte de massa, estimulou a sua volta a concorrência e ampliou vias de acesso. Foi ela que primeiro investiu na modalidade, criou oportunidades diversas, inclusive para a especialização profissional da mão-de-obra local, uma vez que as técnicas mecânicas eram pouco difundidas na região, sendo, em muitos casos executadas por estrangeiros.

Os acidentes não constituíram obstáculo para se recuar no investimento, pois se entendia que as ocorrências estavam em patamares aceitáveis e, portanto, sob controle. Outro aspecto de fundamental importância esteve voltado às relações entre administração e funcionários: entre 1867 e 1889, não houve movimento grevista, o que constituía mais um fator de regularidade verificado no funcionamento da estrada de ferro. Diante dos resultados satisfatórios, a empresa buscou expandir as suas linhas, obtendo pleno êxito nessas investidas.

As viaturas ferroviárias levavam grande vantagem sobre os meios de transporte difundidos até então, uma vez que as carruagens comportavam pouco mais de 10 pessoas, as canoas sequer atingiam essa lotação. Já o trem, conduzia a princípio, utilizando apenas 3 carros, 84 passageiros sentados e, ao usar máquinas de maior potência, rebocando 11 vagões, chegava a conduzir 300 passageiros sentados; com a posterior inserção dos carros duplos, certamente essa capacidade foi elevada; além disso, o trajeto entre Recife e as estações

[336] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. cit. p. 77.

terminais passou a ser percorridos em 52 minutos. Não havia comparação a se fazer quanto ao desempenho, a supremacia era absoluta, ainda o valor das tarifas, bem menor, oferecia um amplo horário de atendimento ordinário e mais viagens especiais e particulares, como também serviços de 24h em alguns períodos de festejos.[337]

A ocupação das cercanias se tornou mais freqüente e acessível às classes menos favorecidas, depois que se instalou a condução coletiva sobre trilhos. Os trens urbanos cumpriram, a partir do final da década de 1860, importante papel na determinação das alternativas de expansão física e na compatibilização dos pretensos espaços residenciais com as atividades econômicas desenvolvidas na capital pernambucana.[338] A estruturação dos transportes foi um dos fatores decisivos nessa zona, a princípio, explorada principalmente pelas embarcações, que, no entanto, não conseguiram sustentar a demanda exigida, pois o crescimento nesse aspecto estava ligado à oferta de serviços públicos com capacidade de movimentar pessoas, com rapidez e eficiência, das suas residências para os locais de afazeres mais requisitados.

Alguns desses povoados já eram bastante apreciados pela sua localização, com um número considerável de pessoas mantendo a tradição de passar o período de verão nessas regiões, além de dispor da destacada e tradicional festa do Poço da Panela, a qual promovia uma bela novena, atraindo fiéis em grande quantidade.

Em decorrência da enorme afluência de pessoas a esse povoado nos dias de festejos, a companhia tomava medidas preventivas para evitar eventuais transtornos. No segundo ano de operação da ferrovia, em fevereiro de 1868, a gerência emitiu uma nota de advertência, através da imprensa, fazendo menção ao ano anterior: “Amanhã tem inicio a festa do Poço. A trilhos Urbanos disponibilizara uma série avultada de trens. Recomenda da polícia todo cuidado na chegada e na partida dos trens, para que não aconteça os conflictos registrados no ano passado”.[339]

Esse trajeto também era favorecido pelos melhores meios de comunicação do período, dessa forma, conferindo aos seus habitantes certo ar de satisfação. Assim se referiu Mário Sette: “A  Linha Principal sempre manteve fóros de fidalga... Daí o seu nome. Naquela época Apipucos, Poço da Panela e Monteiro gozavam de fama e de destaque”.[340]

---

[337] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 22 de dezembro de 1875, p. 2.
[338] ANDRADE, Manuel Correia de. *Recife: Problemática de uma Metrópole de Região Subdesenvolvida*. Recife: UFPE, 1979, p. 91.
[339] Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 1 de fevereiro de 1868, p. 2.
[340] SETTE, Mário. *Maxambombas e Maracatus*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981. p. 225.

Essas localidades abandonaram a condição rural para se transformar em ambientes residenciais acolhedores. Criou-se uma aparência de superioridade e os seus moradores até achincalhavam de outros subúrbios que ainda se serviam dos ônibus e canoas. Além disso, tinham seus teatros: no Monteiro, havia o Ginásio Dramático; no Poço da Panela, instalou-se o Ginásio Campestre, em 18 de outubro de 1868, com 24 camarotes, 300 cadeiras e 144 gerais. Nessa data, como cortesia, as viagens realizadas através dos trens com destino à casa de espetáculos foram gratuitas.[341]

> *Apipucos e Monteiro, sim, constituíam verdadeiros regalos no verão. Transporte moderno, elegante, rápido! E os habitantes dos dois subúrbios preferidos enfunavam-se de vaidade ao irem para a estação esperar o trem. Enchiam a casinhola de madeira e ali se distraiam conversando com os vizinhos. Assuntos banais: metiam o pau no imperador, queixavam-se do abismo em que o Brasil se despenhava, apontavam defeitos na administração atual, havia sempre um jornalista da oposição indicando uma diretriz de salvação publica, confiavam nas perfeições da republica, comentavam uma companhia lírica, combinavam os festejos do Natal, choramingavam a baixa do açúcar... Quando não falavam da leviandade da filha do major Sinfronio, uma 'foguete' que com seus 17 anos não tinha vergonha de andar ainda de saia curta e não deixara crescer os cabelos.*[342]

Os arrabaldes estabelecidos a Oeste destacavam-se na qualidade dos transportes, provocando despeito à antiga capital da província, a qual reclamava os mesmos direitos e da arrogância dos recifenses atendidos pelo trem urbano. Tal disputa foi encerrada em 1870, com a instalação da empresa de Trilhos Urbanos de Olinda.

> *Os olindenses, com a maxambomba, tomavam também uma desforra. Havia muito que eles viviam trombudos, enciumados, feridos no amor-próprio. Porque desde 1867 corriam os trenzinhos para Apipucos, o arrabalde 'gozado' da época. Os moradores desse ramal, que por sinal logo fora denominado soberbamente de Linha Principal, não escondiam a "prôa". Quando alguém anunciava a algum deles tencionar ir a festa em Olinda, torcia*

[341] SETTE, Mário. Op. cit. p. 205.
[342] SETTE, Mário. Op. cit. p. 188.

> *o nariz e lamentava numa careta de piedade: - Agüentar o ônibus do Cláudio! Você acaba indo pro céu com tripas e tudo...*[343]

Determinadas circunstâncias e feitos constituíam ultrajes que afetavam o sistema ferroviário; embora alguns não fossem de sua competência administrativa, estavam na sua rota, ainda havia situações indesejáveis e repugnantes, gerando bastante insatisfação e implicando problemas que ofendiam diretamente os seus usuários, sem que as autoridades públicas tomassem atitudes satisfatórias, o que repercutia negativamente na utilização das viaturas e do ambiente citadino.

> *Em epoca mais remota, as maxambombas dessa empresa partiam de junto do Arco de Santo Antonio, esquina da Livraria Ramiro. Jornais, reclamavam então, contra os despejos de imundícies que se faziam nesse sitio. Os escravos traziam dos interiores das casas as barricas cheias de matérias fecais, por não haver nem esgotos nem fossas, e atiravam essa carga malcheirosa ao Capibaribe. Os passageiros recebiam os aromas e presenciavam as cenas.*[344]

Além de conviver com tais infortúnios, a ferrovia criava novos espaços que perpassavam a delimitação territorial, os diferentes aspectos das atividades urbanas, quer econômicas, sociais, habitacionais e recreativas; era um lugar onde pessoas se conheciam, se aproximavam, teciam comentários diversos; permitia a consolidação e a aproximações relacionais, algumas delas quase impraticáveis em tempos anteriores, em função de conceitos morais e culturais, como no caso do recato imposto às mulheres de famílias prestigiadas.

Essa condição foi relatada por viajantes estrangeiros em Pernambuco, no início do século XIX, mostrando que era natural elas permanecerem enclausuradas no interior das casas, apenas saindo às ruas em poucas ocasiões e, quando utilizavam os palanquins, estes eram normalmente acortinados, o que dificultava a visualização das sinhazinhas. Sendo assim, o novo transporte oferecia uma diferente perspectiva a essas mulheres que, a partir de então, eram capazes de se mostrar em público de outra forma, estavam livres das cortinas, podiam olhar pela janela, observar e serem observadas.

---

[343] SETTE, Mário. Op. cit. p. 188.
[344] Idem. p. 191.

> *O ponto inicial da 'Caxangá' tinha grande animação, principalmente à tarde e à noite. Virava esse trecho da cidade uma legitima feira. Samburás com peixes, taboleiros com miúdos, baús com bolos e midubins, pretas frigindo agulhas, rumas de abacaxis, ou mangas, tijelinhas de canjicas, balaios com pães... Os fregueses das maxambombas faziam ali as suas compras e levavam-nas debaixo dos bancos. Vinham chegando esses passageiros habituais de cada trem. Os de 4 e 20 do Arraial, os de 5 e 14 da Linha Principal, os de 6 e 22 da Várzea. Uns, com embrulhos de gêneros, outros com as bolsas de couro, quase todos com os jornais da tarde O Pequeno, O Correio do Recife, A Gazeta da Tarde, A Pimenta. Entravam nos vagões reconhecendo os companheiros, procurando os assentos prediletos. Este gostava de viajar de costas, por causa dos argueiros, e revirava o encosto dos bancos; aquele escolhia sempre o carro-salão onde iam as moças; aqueloutro preferia o banquinho do canto para melhor poder cochilar. Acomodavam-se. Trocavam-se comentarios sobre o calor, a politica, a festa, as caimbras de sangue, o chumbo na água, a chegada do Rosa, o ensaio do Caradura, o incendio da Alfandega... A maquina que fora beber água na rua do Sol vinha recuando e num choque súbito ligava-se à composição. Entravam ainda passageiros atrasados... sentavam-se depressa para descansar as pernas. O condutor dava o apitozinho de costume. Um silvo rouco da locomotiva. E o tremzinho fazia vagarosamente a curva do Liceu.*[345]

Nos arrabaldes vivia- se uma típica localidade campesina ainda em transformação, na qual as pessoas se conheciam, vislumbravam boa qualidade de vida e sua voz se fazia chegar aonde se desejavam sem tantos empecilhos dos fortes barulhos e balbúrdias das ruas da cidade. Quando as maxambombas passavam nesses locais próximos as residências, o pai gritava a um dos filhos que normalmente o esperava em frente ao portão, para alguém ir aguardá-lo na estação, comumente corria um moleque atrás da locomotiva a fim de receber na parada as mercadorias que o patrão trazia.[346]

O caminhar pelas ruas, os passeios vespertinos iam alcançando gosto como outros costumes quaisquer, assim estimulando a diminuição da austeridade imposta a esse hábito, principalmente às moças, além da atração e da conveniência oferecidas pelas alamedas, que a

[345] SETTE, Mário. Op. cit. p. 192.
[346] Ibidem. p. 192.

cada dia possibilitavam comodidades diversas, incluindo lojas requintadas e várias prestações de serviços com qualidade e conforto. “O hábito de sair de casa para compras, para consultas ao médico, para tratamento dos dentes, mesmo a passeio, seria restrito depois de haver sido por longos séculos proibido e pecaminoso”.[347]

Parte desses avanços, sem dúvida, foram concedidos pelas facilidades proporcionadas pelos trens urbanos, e certamente o chefe da casa dificilmente iria privar os seus familiares de utilizá-los, notadamente porque eles representavam o que havia de melhor e mais moderno do ramo no Brasil.

> *As maxambombas, por sua vez, deram outro aspecto ao quotidiano do centro urbano. O comercio teve freguesia acrescida e habitual, da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se a fisionomia das lojas e das ruas. E das festas populares também. O carnaval, singularmente... Os teatros, igualmente, puderam contar com maior número de freqüentadores,... Procissões, novenários, atos da quaresma, multiplicaram a assistência graças aos veículos de transporte coletivo a preços razoáveis e em horários convenientes. O Recife civiliza-se ...* [348]

Diante de um mercado promissor, tornou-se oportuno mudar o horário de funcionamento do comércio varejista, o qual passou a fechar às 9h da noite, a fim de prestar um bom serviço aos clientes, principalmente para o conforto das madames, que costumavam sair à tardinha para realizar suas compras, sempre acompanhadas do marido ou de uma parenta mais velha. Aliás, os proprietários alegaram a demanda dessa freguesia nesse período do dia para argumentar contra o fechamento dos estabelecimentos às 6h da tarde, conforme pleiteavam os funcionários. E mais, sem demora, se articularam e buscaram junto à companhia ferroviária a alteração no último horário de partida do trem, pedindo que este passasse a sair às 9h da noite, no intuito de atender aos lojistas que encerravam suas atividades, bem como parte da população que se dedicava a outros afazeres e distrações em clubes.[349]

Por outro lado, essas considerações não atingiam a mesma aceitação por todos, e os caixeiros se organizavam e buscavam a melhoria de suas condições: além da solicitação de

[347] SETTE, Mário. Op. cit. p. 16.
[348] SETTE, Mário. Op. cit. p. 133.
[349] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 10 de outubro de 1867, p. 4.

redução do horário de atividade diárias, também requeriam diminuição na jornada de trabalho semanal, com a supressão do expediente no domingo.

> *Não admira, porque em 1886, ao se pôr em execução uma lei de descanso dominical, os críticos ironizaram, achando que as cozinheiras e ... as parteiras também deviam ter direito a tal repouso. E outros achavam que soltar caixeiros aos domingos seria concorrer para sua perdição moral. Iriam vadiar, beber, jogar ...*[350]

O aprimoramento nos meios de comunicação foi fundamental ao estímulo e ao crescimento mercantil interno, permitindo uma considerável movimentação e distribuição de renda. Essa impulsão dependeu muito dos meios de transporte, e da participação da estrada de ferro: quando esta chegava, os núcleos habitacionais iam-se desenvolvendo, sendo perceptível o aumento de circulação de pessoas, produtos e conseqüentemente de negócios financeiros.[351]

> *...O último, trem à noite passou das sete horas para as nove horas, o que já exprimia uma tendência do povo para as farras... Andar na rua a essa hora tardia constituía indício de pouca seriedade, de vadiagem, de intenções maldosas... A menos que se tratasse de uma 'partida', de um teatro, de um presepe, de um fogo de vista. As maxambombas já começavam a fazer das suas, alterando os costumes,... Até os namorados se aproveitavam delas para as viagens em comum com os olhares à distância...*[352]

A partir da segunda metade do século XIX, a capital da província se viu envolta em várias mudanças que concorreram para alterações nos modos de vida e costumes que, por muito tempo, dirigiram a rotina de moradores da região. Dentre essas, merece destaque o desempenho dos trens urbanos, que exerceram significante influência na aproximação de áreas de difícil acesso, ligando distantes lugares em curto espaço de tempo, assim, constituindo-se como um valoroso contribuinte na ocupação das cercanias. Várias dessas localidades rurais tiveram um contínuo acréscimo na quantidade de construções de casas para

[350] SETTE, Mário. Op. cit. p. 261.
[351] VIOTTI, Emilia. Op. cit. p. 212.
[352] SETTE, Mário. Op. cit. p. 191.

moradia fixa, deixando de ser apenas paragens de veraneio, transformando-se em arrabaldes tradicionais e bem habitados.

O interesse de se estabelecer uma ferrovia urbana atendeu perfeitamente à ânsia de famílias ilustres que desejavam poder deslocar-se com maior conforto e rapidez à casa de espetáculos. Enfim, parcela dos recifenses se sentia no direito de exigir um meio de transporte de passageiros à altura da posição socioeconômica da urbe.

Ao se analisar as causas que motivaram a instalação da estrada de ferro no Recife, observamos as condições a que determinados grupos de citadinos se submetiam para participar da vida social local, é que se entendem, com maior clareza, certas razões da inquietude existente, esta decorria da carência de um meio de condução condizente com a necessidade e o prestígio da cidade, que, por conta do seu delineamento urbano, da sua localização, encontrava bastantes dificuldades de circulação: além das ruas e traçados, havia o solo e o rio impondo limites de mobilidade nessas zonas e, conseqüentemente, dificultando os deslocamentos entre Santo Antônio,  São Frei Pedro Gonçalves e o continente.

Para uma melhor compreensão, basta averiguar o episódio da noite de inauguração do Teatro Santa Isabel.

> *As seges seriam ainda raras na cidade, mas todas saíram das cocheiras com seus boleeiros encasacados. Palanquins ter-se-iam mostrado a caminho do teatro, e ao seu lado permaneceriam até o cair do pano, no derradeiro ato. Os ônibus do Cláudio porventura terão igualmente levado, ao trote de seus seis cavalos, famílias de Apipucos, de Olinda, do Poço, de Caxangá ... E até as canoas prestaram serviços de condução na travessia do rio. Aliás êsse recurso às canoas não seria de natureza excepcional.* [353]

Nas proximidades do Campo das Princesas, era comum haver embarcações operando das 6h da manhã às 6h da tarde. No entanto, nas noites em que havia apresentações, esse horário era estendido, com a finalidade de atender ao público que deixava o teatro no final da programação. Os valores cobrados por cada passageiro eram de $80 (oitenta reis) e $160 (cento e sessenta reis), dependendo da distância do local de desembarque, tais tarifas eram apenas para travessia. Esse era o tempo em que se ia aos espetáculos em canoas.[354]

[353] SETTE, Mário. Op. cit. p. 197.
[354] Ibidem. p. 197.

Com a instalação da maxambomba, os residentes na zona oeste da cidade ficaram praticamente livres das embarcações: passaram a ser divulgados nos jornais anúncios de horários especiais esclarecendo que, após os espetáculos, haveria trens para Apipucos em todas as direções.[355]

A vida social recifense se dividiu, a partir do Santa Isabel e depois de alguns outros teatros, inclusive nos arrabaldes, assim, quebrou-se o monopólio de parte das atividades culturais e entretenimentos controlados pela igreja em Recife. Nesses acontecimentos, o transporte urbano foi fundamental, mudando as relações entre o profano e o sagrado; este último, por longos tempos, foi quase absoluto na direção dos divertimentos, desde as festas dos Arcos, nas áreas centrais da urbe, até as fora de portas, as quais atraíam grupos de maior poder aquisitivo, mas não proibiam a freqüência dos menos favorecidos. Apesar disso, muitos destes deixavam de participar, em decorrência das dificuldades de acesso e dos elevados preços das tarifas das conduções, situação que foi praticamente resolvida a partir da ferrovia.

Outro aspecto observado, estava no cultivo de certa disputa interna entre os próprios religiosos, existia relativa preocupação na condução das novenas, na tentativa de proporcionar o mais belo evento. Por exemplo: nos arredores, envolviam-se nessa concorrência as festas de Nossa Senhora da Saúde, no Poço da Panela, a mais concorrida, e a da Virgem da Conceição, no Monteiro.[356] Não se pode esquecer a comemoração de São Francisco de Paula, no Caxangá, a qual passou a ter um maior fluxo de freqüentadores após o estabelecimento do trem urbano pela Estrada Nova.

> *Depois da festa tradiccional eminentemente popular da Senhora da Saúde que, como uma antiguíssima romaria que é, fez-se um hábito de nossa população, está annunciada com custoso apparato a festividade da Virgem da Conceição em sua pequena capella do Monteiro, que justiça feita não tem a elegância e a regularidade de construcção da igreja matriz erecta no Poço. As duas pequenas povoações, assentadas gentilmente à margem do Capibaribe, são como duas rivaes. Parece que as agita uma emulação constante. Uma e outra disputam a primazia em suas festas annuaes que de ordinário se succedem por uma agradável transição. Em uma como em outra desdobra-se um zelo*

[355] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 15 de dezembro de 1880, p. 4.
[356] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 8 de junho de 1868, p. 1.

> *louvável pelas pompas do culto que dão uma excellente mostra de espírito religioso de seus habitantes.*[357]

Enfim, verificava-se que grupos os quais interferiam nas programações culturais ou de lazer, certamente, podiam exercer um desempenho significante nas modificações sociais, pois normalmente buscavam o congraçamento dos envolvidos e habitualmente, dadas as suas finalidades, tendiam a expandir as suas idéias, seus credos e suas atividades.[358] Todavia, esse intercâmbio e a presença mais atuante por parte dos freqüentadores somente se intensificaram a partir do momento em que se firmou o transporte sobre trilhos nessas áreas, revelando indícios de democratização nas comunicações terrestres, por conta da acessibilidade conferida a um número bem maior de usuários.

A mais, tornava-se perceptível a forma que tomava o ritmo de expansão rumo a novos espaços para o estabelecimento residencial permanente, o que se pode verificar pelas alterações ocorridas através da elevação do número de construções nos arrabaldes, conforme exposição do professor Silvio Zancheti: em 1822 existiam 914 edifícios e em 1883 esse quantitativo aumentou para 3.952.[359]

Notadamente vivia-se anteriormente, devido aos limites colocados, momento de sujeição às imposições imobiliárias, em função da pouca oferta de terrenos para construção, o que encarecia bastante os valores dos imóveis e, dessa forma, dificultava a vida dos menos favorecidos financeiramente, situação essa amenizada a partir dos assentamentos nas cercanias, condição agilizada com a instalação de condução coletiva de suficiente capacidade de lotação e preços acessíveis.

Tais indicativos de transformações foram-se caracterizando através das ocupações que se seguiram nessas zonas, fato tratado em jornais, os quais antes praticamente só anunciavam residências para alugar no perímetro das freguesias centrais. Essas divulgações foram sofrendo alterações, pois passaram a surgir ofertas nos arredores com maior intensidade.

Nos espaços por onde os trilhos passavam, em suas adjacências, iam sendo acrescidas habitações permanentes, o que tornava essas áreas bastante movimentadas e atrativas, afinal, era sempre possível encontrar pessoas interessadas em casas nas proximidades da via férrea. “Precisa-se de uma casa perto da linha de ferro do Recife a Apipucos entre o Entroncamento e

---

[357] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 8 de fevereiro de 1868, p.1.
[358] LAUWE, Paul-Henry Chombart de. A Organização Social no Meio Urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987, p. 119.
[359] ZANCHETI, Silvio. Op. cit. p.147.

a Jaqueira. Basta ter 2 salas e 3 quartos. Aluga-se por anno".[360] Além desse novo direcionamento, verificavam-se modificações no nível de edificações nessa região, passaram a ser instaladas algumas modestas, antes, a ocupação era quase total de casarões, porém permaneciam os anúncios de locação de sítios nessas áreas.

> **Aluga-se:**
> *O sitio Chacon, próximo da estação da Casa Forte, com casas de vivenda, quartos para escravos, estribaria, boa cacimba, baixa para capim, banho do rio Capibaribe dentro do sitio, arvores, fructeiras e muitas outras commodidades que os pretendentes poderão examinar: a tratar na rua do Rangel n. 37.*[361]
> *Em Apipucos aluga-se uma boa casa com excellente vista, junto da estação, perto do rio, concertada e pintada de novo; a tratar na rua do Bom Jesus n.1.*[362]
> *Uma boa casa com sótão, reedificada, com um pequeno sitio, com bastantes commodos para uma grande família, na Capunga, no segundo becco do Ventura n. 2; a tratar na rua do Rangel n.60, 2° andar, ou na alfândega, com Heliodoro.*[363]
>
> **Vende-se:**
> *Sitio no Arraial, próximo a estação de casa amarella, arborização de fructas, baixas para capim, casa detaipa, tanque e cacimba, excellente água, 2.000 palmos de frente.*[364]
> *Um sitio com casa de vivenda, para uma família regular, tem bastante arvoredo de fructo, e estribaria para 4 cavallos: para ver, a chave está na taverna da estação de casa amarella no Arraial, em cujo lugar é o sitio, à distância de dous minutos de caminho para a mesma estação, e para tratar, na rua da Florentina n. 20.*[365]
> *Vende-se uma casa no Arraial, rua da Harmonia n.1, com 3 quartos, cosinha e cacimba, tanque,bomba, água boa, terreno proprio, bastantes fructeiras, o*

[360] Jornal do Recife. Recife 25 de outubro de 1885, p. 3.
[361] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 1 de outubro de 1875, p. 4.
[362] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 29 de outubro de 1880, p. 6.
[363] Ibidem. p. 6.
[364] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 26 de outubro de 1875, p. 6.
[365] Ibidem. p. 6.

> *terreno tem frente para a linha de ferro do Recife Caxangá e os fundos para a linha do Limoeiro: à tratar na Capunga, becco do Jacintho, ou Quatro Cantos, venda do Domingos.*[366]

A estrada de ferro passou a ser uma referência em termos de novas residências, fator esse bem assinalado em ações tomadas pelos corretores, que se aproveitavam dessa situação para atrair os clientes: tornou-se comum colocar em jornais da cidade anúncios relacionando as imediações das casas e sítios com a via férrea e as estações.

Tornou-se possível verificar determinadas transformações provocadas pelo novo traçado destinado aos caminhos públicos: através das mudanças apresentadas, foi possível notar a importância das comunicações em meio às necessidades de moradia. Antes de se obter um sistema de transporte terrestre com qualidade comprovada, os casarões eram erguidos com a fachada para o rio, uma vez que a via aquática era o que melhor representava no período, mas, a partir da maxambomba, essa configuração foi sendo alterada, e as construções passaram a ter suas frontes para a via terrestre.

A postura assumida pelo morador urbano, ao optar por uma nova região domiciliar, quer tenha sido de bom grado ou por precisão, desempenhou forte participação na ocupação dos arrabaldes como áreas voltadas para tais fins. Essa postura também teve bastante a ver com o nível de renda, e com os valores cobrados pelos imóveis.[367]

O evidente conglomerado populacional e as dificuldades habitacionais do período foram aliviados a partir das melhorias nos deslocamentos até as cercanias. Tal acontecimento influenciou a afirmação de várias áreas das proximidades do Recife como locais para o estabelecimento de diferentes grupos da população. Mas, certamente, o progresso tecnológico no transporte ferroviário decisivamente marcou uma nova fase na história urbana recifense, dessa forma, direcionando a cidade como elemento aglutinador, para além dos limites de si própria, inclusive influenciando consideravelmente o modo de vida dos citadinos nesses espaços.[368]

---

[366] Jornal Diário de Pernambuco. Recife 15 de outubro de 1880, p. 6.
[367] BARAT, Josef. Op. cit. p. 320.
[368] WIRTH, Louis. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). Op. cit. p. 93.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa pesquisa abordando o dinamismo implementado no Recife a partir da introdução da maxambomba buscou expor como a inserção do progresso tecnológico, um sintoma da modernidade demonstrado pela mecanização através do sistema ferroviário, promoveu uma estimável transformação no cenário urbano local, atuando tanto na questão do espaço físico, como nas relações socioeconômicas da cidade na segunda metade do século XIX. A propósito, quanto ao tipo de interferência, assinala David Herlihy: "No entanto, o sistema de transportes promoveu uma verdadeira reviravolta. Os trens... permitiram a circulação rápida entre o centro e a periferia, criando uma nova concepção de espaço".[369]

Ao confrontarmos as razões desse empreendimento realizado, compreendemos que o mesmo fez parte de um projeto de avanço capitalista desenvolvido por europeus, cujo atrativo estava nas novidades oferecidas, estas, envoltas no lema de progresso e modernização. Em contrapartida, era nítido o problema enfrentado pelos citadinos, no que tange à condução coletiva de passageiros. Sendo assim, vemos que os interesses se completavam.

Visando a nos alicerçar sobre as influências da modernidade, procuramos, através de autores que tratam do assunto, o questionamento e a ponderação, a fim de obtermos uma linha incorporada com os acontecimentos evidenciados na capital pernambucana. Para tanto, não nos apoiamos apenas em escritores consagrados a nível mundial, como Le Goff, mas também encontramos, nos escritos do pernambucano Antônio Paulo Rezende, bastante consistência no campo abordado, o que fortaleceu a nossa convicção do plano que envolveu o Recife no referido período.

Quanto às fontes primárias utilizadas, tanto as manuscritas quanto as impressas, elas nos ofereceram um verdadeiro encanto pelo conteúdo apresentado e pela riqueza de informações, cabendo-nos analisar e perceber o que nos concediam, para, então, construirmos as etapas propostas, mantendo o devido cuidado de não interferir na natureza dos registros, mas, ao mesmo tempo, não nos descuidamos das precisas intervenções e argüições.

No processo de averiguação historiográfica, deparamo-nos com discussões que normalmente colocavam a urbe como sendo carente em alguns setores públicos, porém as comunicações por terra mereciam destaque, tendo em vista várias dificuldades enfrentadas,

[369] Apud. RAMINELLI, Ronald. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). Op. cit. p. 191.

como a alocação de moradia, causadora de outras tantas conseqüências indesejáveis, evidenciando deficiências na questão sanitária, na saúde e na necessária expansão urbana.

Pernambuco, reconhecidamente um centro regional em contínuo desenvolvimento, até meados de 1860 detinha, entraves nas comunicações exploradas no perímetro urbano recifense, pois, apesar da existência de transportes terrestres e fluviais em operação, atendendo a determinadas povoações nas proximidades, esses não cumpriam a contento as exigências locais. O Recife almejava melhoramentos nesse mister e, para alcançar tal desígnio, contou com ampla participação do governo, sancionando leis e dando segurança a prováveis empreendimentos privados.

Ultrapassada essa etapa, entendia-se que o contrato firmado entre a província e a companhia ferroviária satisfazia em particular a interesses de um determinado grupo ansioso de lucros, porém sempre temerário em admitir riscos. Assim, os investimentos estrangeiros desempenharam um importante papel na implantação dos serviços urbanos.

Enfim, acreditamos tratar-se de um tema que merecia uma atenção enfática, dada a sua participação no contexto historiográfico pernambucano. Ainda salientamos a inexistência de trabalhos, que abordassem o assunto com profundidade, apenas o fizeram de forma superficial.

A introdução da maxambomba, a partir de 1867, consolidou-se como um préstimo de alta qualidade tecnológica, servindo para alcançar distâncias em menor espaço de tempo e aliviar o aglomerado populacional das áreas centrais da urbe. A reboque, trouxe progresso e transformações ao cotidiano dos recifenses. O seu trajeto, após a conclusão, ligando Santo Antônio a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea, estimulou o assentamento habitacional nos arrabaldes e o movimento comercial recifense.

Moderno, rápido e seguro, veio suprir a grande deficiência vivenciada no emprego de viaturas coletivas de passageiros. O grande empreendimento surtiu efeito para a população, uma vez que se integrou, de forma atraente, à paisagem urbana local como transporte eficiente e cômodo.

A combinação de vários fatores viabilizou o melhor desempenho da cidade e, na segunda metade do século XIX, proliferaram-se planos de modernização do seu ambiente. O trem a vapor promoveu uma verdadeira transformação, fortalecendo o desenvolvimento de zonas específicas, acompanhou mudanças e ajudou no seu crescimento. A via férrea foi peça importante nesse sentido, pois o progresso empreendido estava ligado à idéia de melhoria na qualidade das ações empregadas. Tais posturas revelam que o espaço citadino passou por variações podendo ser visto como um ideal de difusão e avanço.

Mais do que um meio de condução de massa, foi instalado na intenção de atender a uma camada social que carecia e podia corresponder ao mesmo, arcando com os valores das passagens, preestabelecidos no contrato inicial. Entretanto, o alcance foi além: alterações inseridas nos horários de funcionamento, preços e formas de tarifas ocasionaram considerável acréscimo na quantidade de usuários.

O empreendimento proporcionou o distendimento do ramo imobiliário, inclusive favorecendo camada da população de menor recurso financeiro. Ainda ampliou o convívio social, a própria viagem era uma opção de lazer e permitia uma maior participação nos festejos religiosos, pois estes, diferentemente dos eventos nos teatros, possibilitavam o maior alcance de camadas populares.

Através da estrada de ferro, foi possível estender o acesso ao uso do solo, pois a restrição na cobertura das áreas de circulação, imposta pelo caminhar e por insatisfatórios meios de locomoção, findou, com a possibilidade de percorrer longas distâncias em curto espaço de tempo, não obstante o desestímulo ao hábito de andar consideráveis percursos, que passou a ser visto como algo normal. Certamente, um dos mais significativos sentimentos se encontrava na expressão popular relatada por Mário Sette, para a população usuária de transporte de passageiro, “estamos livres da canoa!.”

A ferrovia cumpriu um importante papel nas comunicações terrestres, promovendo um consistente e primoroso feito quantitativo e qualitativo, não apenas no auxílio à expansão rumo ao continente, mas também no dinamismo das atividades desenvolvidas na urbe, nas relações sociais e nas opções de lazer. Além disso, no entendimento de grupos mais influentes, representava progresso e civilidade advindos do intercâmbio com a Europa e não deixava de ser um símbolo de prestígio à destacada província do Norte, inclusive despertando ciúmes a outras.

A partir material levantado sobre o tema, consideramos vários aspectos que nos conduziram a legitimar a sua significância, em função do implemento funcional comprovado e do avanço tecnológico representado pela primeira ferrovia urbana em solo brasileiro. Avaliamos que não expor a sua contribuição seria deixar um vazio na historiografia de Pernambuco, pois a trajetória da maxambomba está estreitamente atrelada à história do Recife, como qualquer outro fato histórico de relevante importância ocorrido na capital pernambucana.

# FONTES E BIBLIOGRAFIA

## FONTES MANUSCRITAS

Série Estradas de Ferro, vol. 1, 2 e 3. Arquivo Público Estadual.

Série Obras Públicas, vol. 46. Arquivo Público Estadual.

Fundo de Obras Públicas, pastas B18/1a, B18/1b, B18/1c. Arquivo Público Estadual.

Registro de Contratos, vol. 1. Arquivo Público Estadual.

## FONTES ICONOGRÁFICAS

Museu da Cidade do Recife

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

Museu do Estado de Pernambuco

## JORNAIS

Diário de Pernambuco (1863-1900)

Jornal do Recife (1863-1886)

## PERIÓDICO

Revista Arquivos. Diretoria de Estatística propaganda e Turismo. Prefeitura Municipal do Recife. Ano I, nº 2, 1942.

## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Mestrado História. UFPE, Recife, 1989.

ANDRADE, Gilberto Osório de. [et al]. *Exposição Comemorativa: Iconografía do Recife Século XIX*. Recife: Gráfica da Imprensa Oficial, 1954.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Atlas, 1986.
_____*Recife: Problemática de uma Metrópole de Região Subdesenvolvida*. Recife: UFPE, 1979.

ARLÉGO, Edvaldo. *Recife de Ontem e de Hoje*. Recife: Edificantes, 1988.

ARRAIS, Isabel Concessa Pinheiro de Alencar. *Teatro Santa Isabel: Biografia de uma casa de espetáculos*. Mestrado. História, UFPE. Recife, 1995.

BARAT, Josef. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a História Ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BORBA, Fernando de B. *De Traços e Feitos*. Recife: CREA, 1999.

BRAGA, Napoleão Barroso. *Cartas Recifense*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1984.

BURKE, Peter. *A Escola dos Annales*. São Paulo: UNESP, 1997.
_____*A Escrita da História: Novas Perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. e VAINFAS, Ronaldo. (orgs.). *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus,1997.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo Recife (1822-1850).* Recife: Editora Universitária/UFPE, 1998.

CASTRO, Josué de. *A Cidade do Recife*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante, 1954.

CAVALCANTI, Carlos B. *O Recife e Seus Bairros*. Recife: Câmara Municipal do Recife, 1998.
_____*O Recife: Um "Presente do Passado"*. Recife: V B F, 1995.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Secretaria de Cultura do Recife, 1977.

DARWIN, Charles. A Muralha de Pedra. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992.

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

FERREZ, Gilberto. (org.). *Memória de Pernambuco: Álbum para os Amigos das Artes (1863).* Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.
_____*Velhas Fotografias Pernambucanas (1851-1890).* Rio de Janeiro: Campo Visual, 1988.

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

FREYRE. Gilberto. *Sobrados e Mucambos*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
_____*Um Engenheiro Francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960.
_____*Ingleses no Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FIGUEIREDO, Antônio Pedro de. O Recife em 1857. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1998.

GALVÃO, Sebastião de Vasconcelos. *Dicionário Chorográphico, Histórico e Estatístico de Pernambuco*. v.3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional , 1921.

GEIGER, Pedro Pinchas. *Evolução da Rede Urbana Brasileira*. Rio de Janeiro: MEC, 1963.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. USP, 1990. (Coleção reconquista do Brasil, v. 157).

GUERRA, Flavio. *O Conde da Boa Vista e o Recife*. Recife: Fundação Guararapes, 1976.
_____O Recife e o Conde da Boa Vista. In: PEREIRA, Nilo. [et al]. *Um Tempo de Recife*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1978.
_____*Velhas Igrejas e Subúrbios Históricos*. Recife: Itinerário, 1978.

HADFIELD, William. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *A Paisagem Pernambucana.* Recife: Massangana, 1993.

HOBSBAWM. Eric J. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
_____*A Era do Capital (1848-1875)*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A Implantação dos Serviços Urbanos no Recife: O Caso da Companhia do Beberibe.* Mestrado. História. UFPE, Recife, 1979.

KIDDER, Daniel Parish. Onde a Imaginação não Conhece Limites. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992.

KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. (Coleção pernambucana, v. XVII)

LAUWE, Paul-Henry Chombart de. A Organização Social no Meio Urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, SP: UNICAMP, 1996.

LINHARES, Maria Yedda. (org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o corpo santo e o marco zero*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991.

MAIOR, Mário Souto. e SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.
_____*Canoas do Recife: Um Estudo da Microhistória Urbana*. In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, v. 50. Recife: M E C, 1978.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Ingleses em Pernambuco*. Recife: I A H G P, 1972.

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

MELO**,** Mário. *Síntese Cronológica de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1985.

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

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

MENEZES, Fernando. *Recife nos Tempos da Província*. Recife: Bagaço, 1999.

MENEZES, José Luiz Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: Massangana, 1988.
_____*Águas do Prata: História do Saneamento de Pernambuco (1838-1912)*. Recife: COMPESA, 1991.

MOTA, Alves da. *No Tempo do Bonde Elétrico*. Recife: Bagaço, 1997.

MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PARAHYM, Orlando. *Traços do Recife: Ontem e Hoje*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *Arredores do Recife*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

PEREIRA, Nilo. [et al]. *Um Tempo do Recife*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1978.

PINTO, Estevão. *História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olimpio, 1949.
_____*A Associação Comercial de Pernambuco (1839-1939)*. Recife: Gráfica do Jornal do Comércio, 1987.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense,1994.

REIS, José Carlos. *Escola dos Annales: A inovação em História*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

RÉMOND, René. *O Século XIX*. São Paulo: Cultrix. 1990.

REZENDE, Antonio Paulo. *( Des ) Encantos Modernos*. Recife: FUNDARPE, 1997.
_____*O Recife: Histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. *Linhas Apagadas*. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB,1995.

RUGENDAS, J. M. Duas Cidades Distintas. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (orgs.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992.

SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.
_____*Maxambombas e Maracatus*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Nacional, 1977.

TOLLENARE, L. F. de. *Notas Dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. (Coleção pernambucana, v. XVI).

TOURAINE, Alain. *Crítica da Modernidade*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

VELHO, Otávio Guilherme. (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

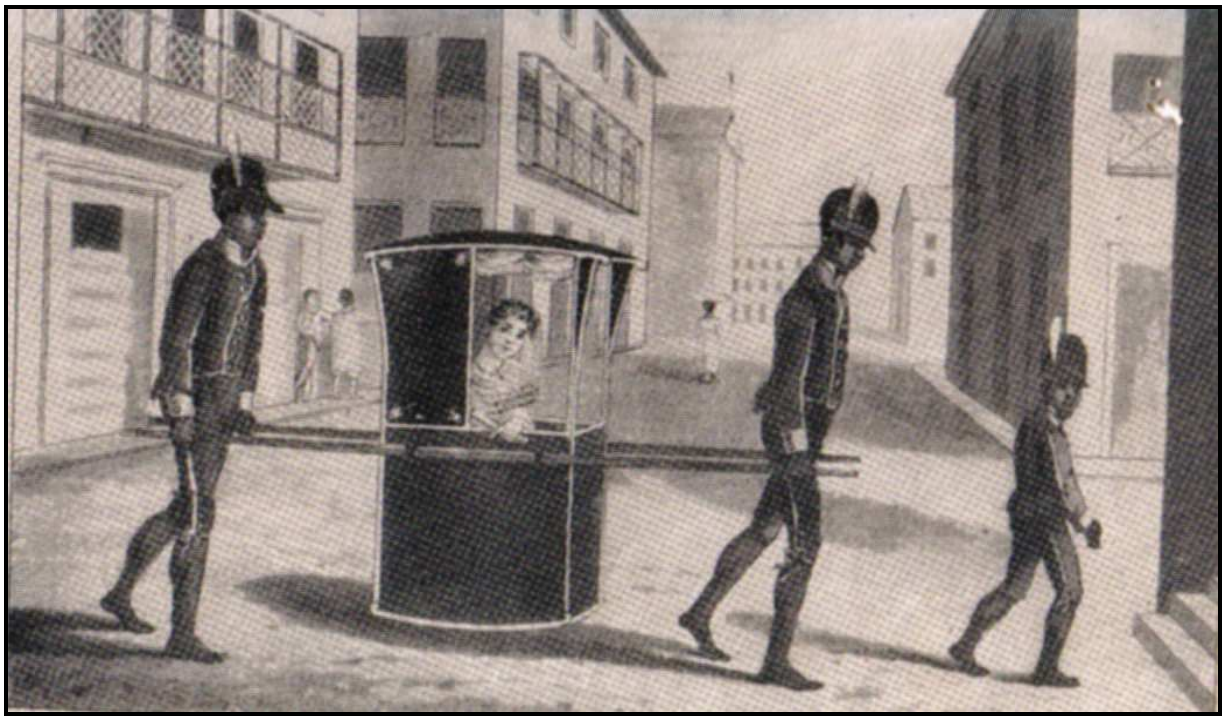
VIOTTI, Emilia. *Da Monarquia à República*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WIRTH, Louis. O Urbanismo como Modo de Vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

ZAIDAN, Noemia. *O Recife nos Trilhos dos Bondes de Burro (1871-1914)*. Mestrado. MDU, UFPE. Recife, 1992.

ZANCHETI, Silvio Mendes. *O Estado e a Cidade do Recife (1836-1889)*. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

# ANEXOS



Uma senhora em sua cadeirinha, carregada por escravos - Ruas do Recife em 1812.
Fonte: Exposição Comemorativa: Iconografia do Recife Século XIX. Esboço de Koster, gravado por J. Clark.

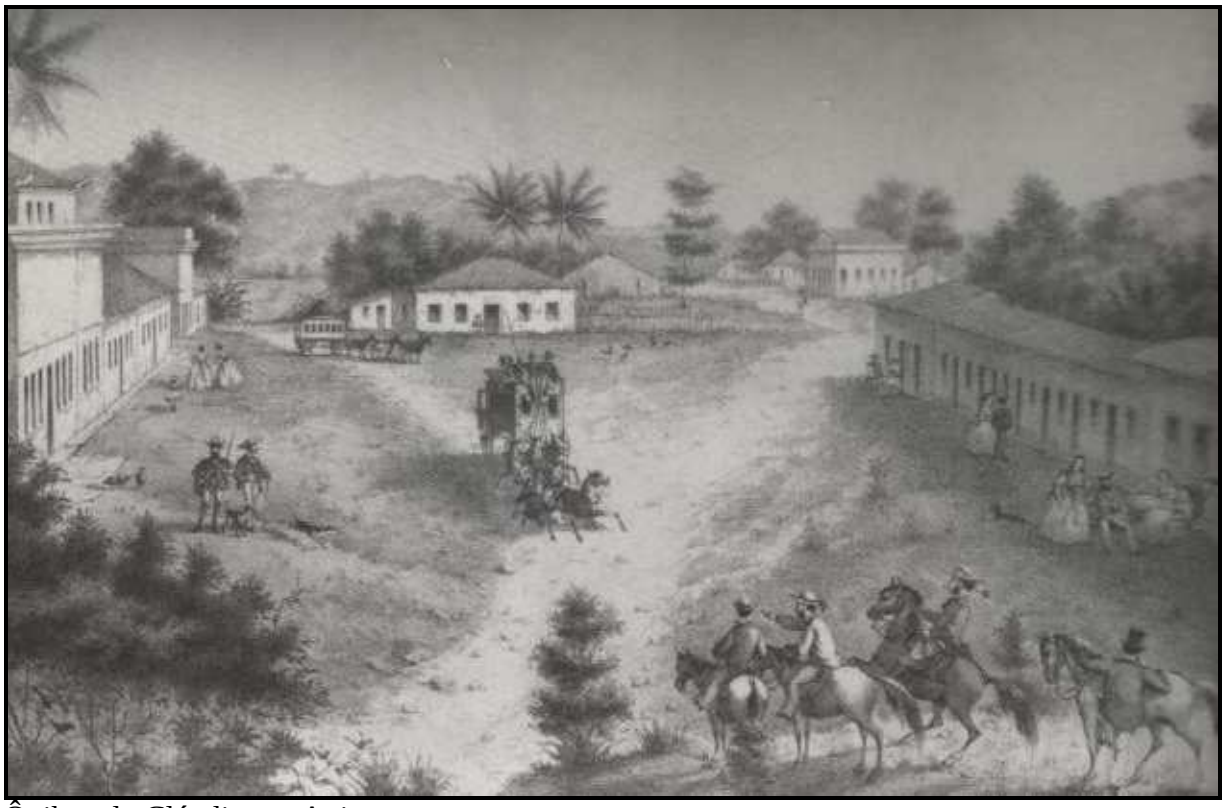
Mercado de escravos na rua da Cruz, em 1821 - No final da rua, o Arco do Bom Jesus, a entrada norte da cidade.
Fonte: Exposição Comemorativa: Iconografia do Recife Século XIX. Desenho de Augustos Earle.

Ponte do Recife - O Arco de Santo Antônio na cabeceira Oeste e na outra extremidade o Arco da Conceição no bairro do Recife.
Fonte: Exposição Comemorativa: Iconografia do Recife Século XIX. Desenho de H. Lewis, 1848.

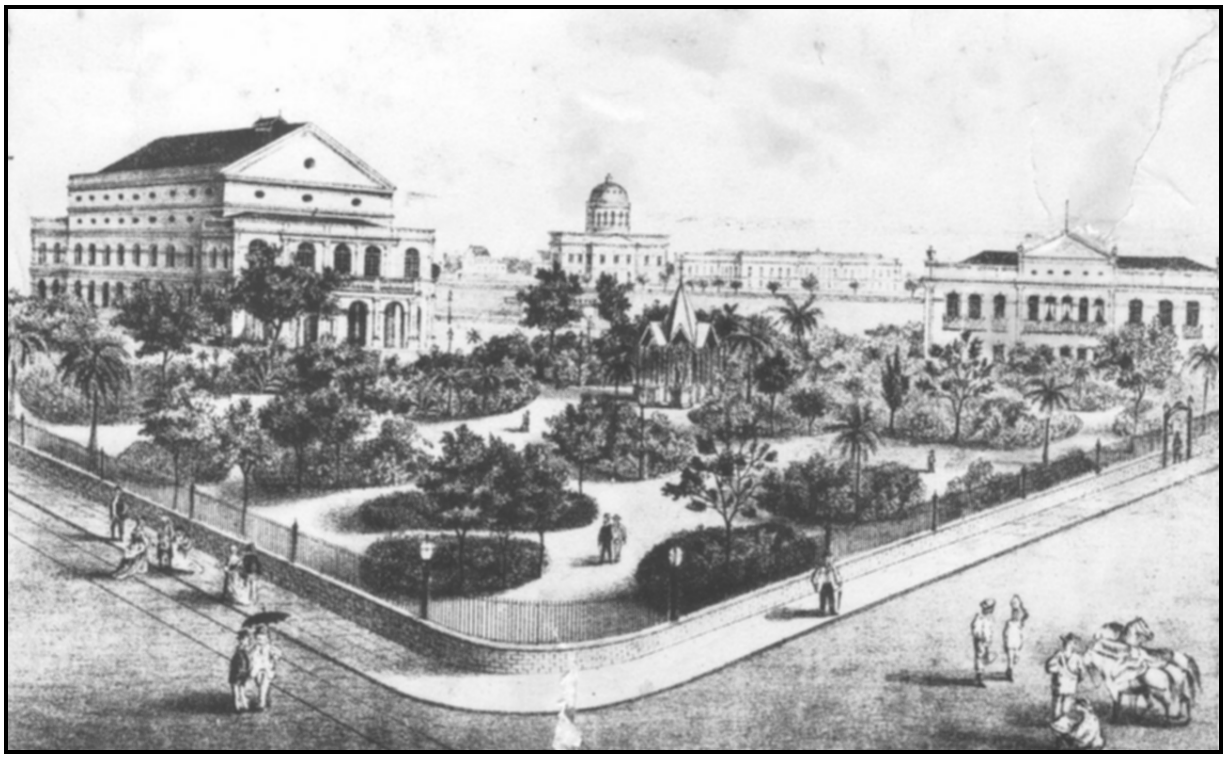
Forte do Picão – Localizado na entrada do porto, utilizado para o armazenamento de cargas explosivas de embarcações visitantes.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. Foto de Marc Ferrez, 1875.

Passagem da Madalena – Casas com as frentes voltadas para o rio. As canoas eram os transportes mais utilizados na zona Oeste, antes da maxambomba.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. Desenho de Luis Schlappriz, litografado por F. H. Carls, 1863.

Ônibus do Cláudio na rua do Crespo em Santo Antônio.
Fonte: Acervo do APEJE. Desenho de Luis Schlappriz, litografado por F. H. Carls, 1863.

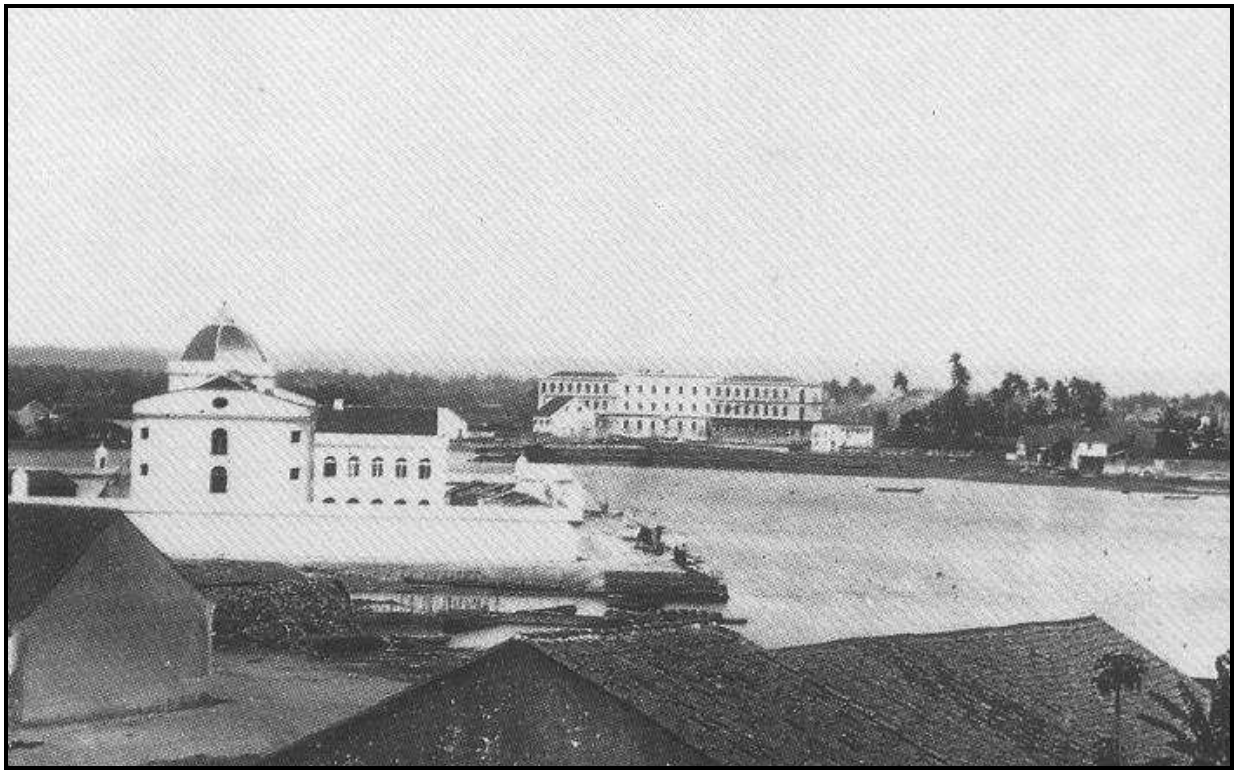


Ônibus do Cláudio em Apipucos.
Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife. Desenho de Luis Schlappriz, litografado por F. H. Carls, 1863.

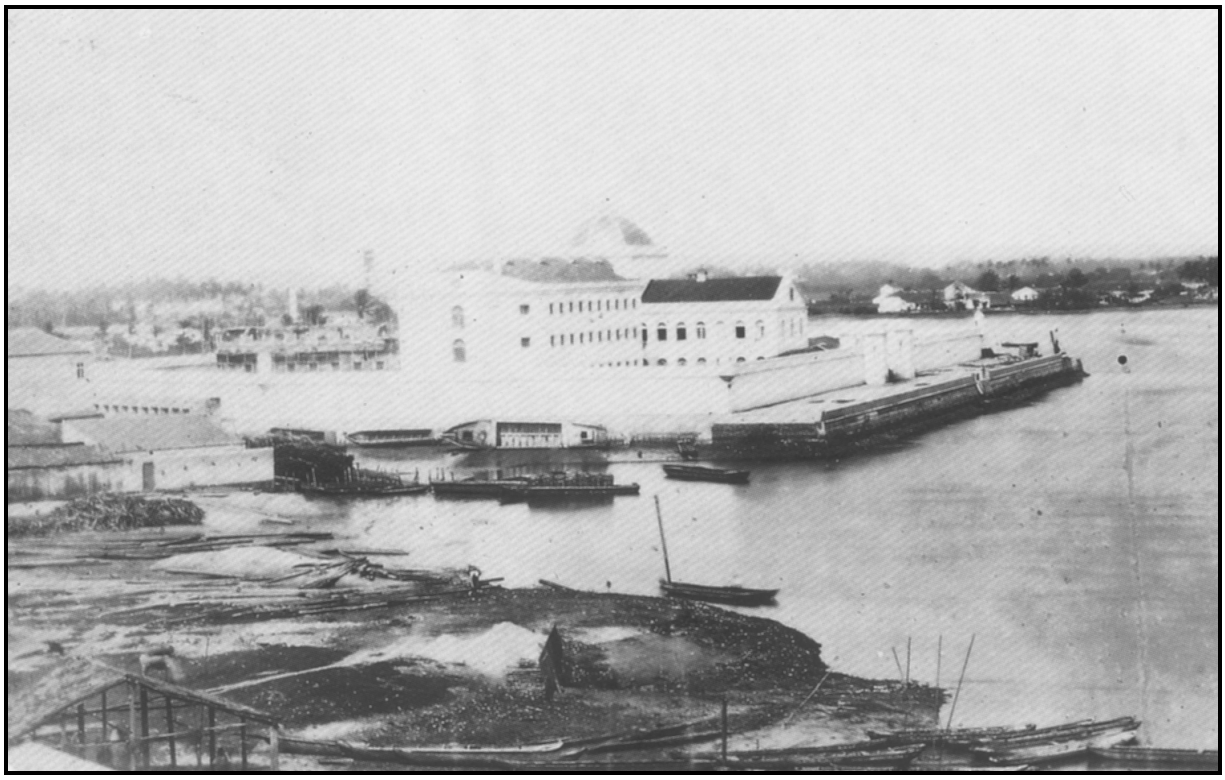


Campo das Princesas em 1875 – No mesmo cenário estão: à direita o Palácio Presidencial, à esquerda o Teatro Santa Isabel e ao fundo o Ginásio e a Assembléia Provincial.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. Litografia de F. H. Carls 1878.

Largo da Matriz da Boa Vista em 1863 - Mostrando um chafariz da Companhia do Beberibe.
Fonte: Memória de Pernambuco: Álbum para os Amigos das Artes. Desenho de Luis Schlappriz, litografado por F. H. Carls, 1863.



Casa de Detenção - A fronte voltada para o rio Capibaribe e ao fundo o Hospital Pedro II.
Fonte: Velhas Fotografias Pernambucanas – 1851-1890. Foto de Augusto Stahl, 1861.



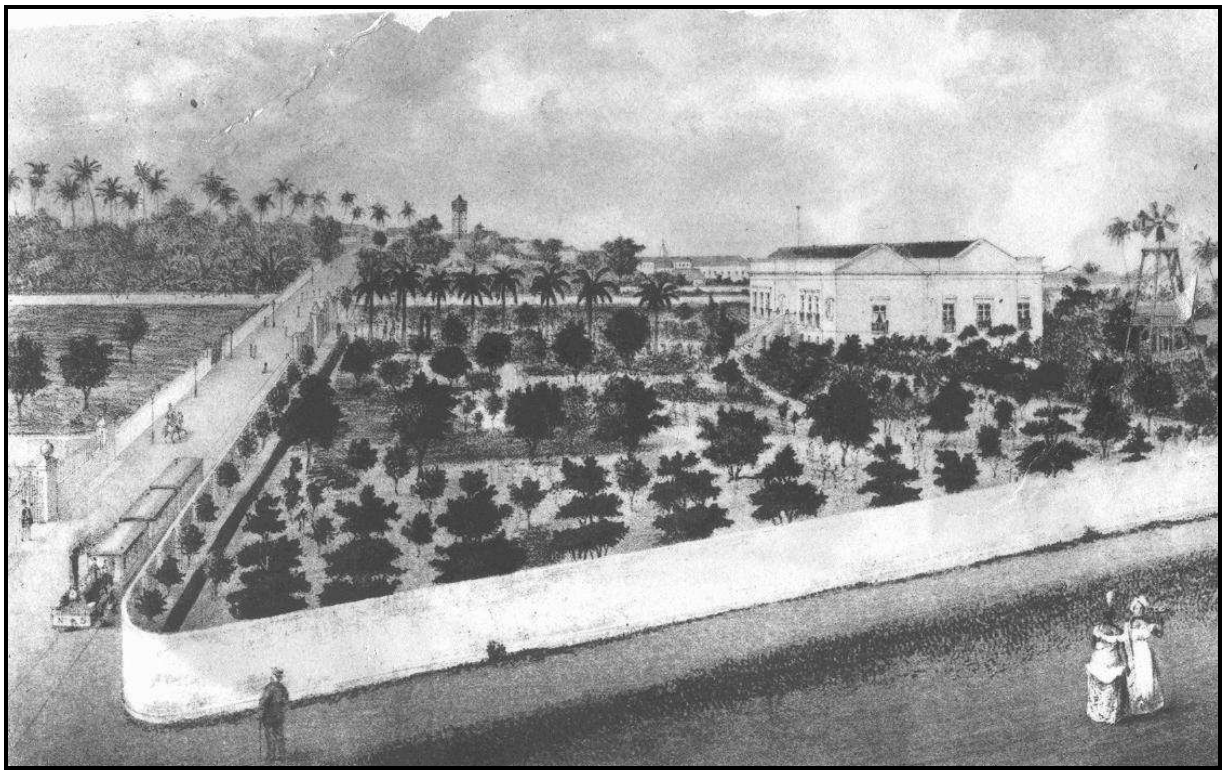
Casa de Detenção – A imagem oferece uma idéia das dificuldades de acesso e os meios disponíveis da época.
Fonte: Velhas Fotografias Pernambucanas – 1851-1890. Foto de Augusto Stahl, 1855.

---

Cais da Lingüeta - Ao fundo a sede da Associação Comercial Beneficente e no largo a presença de típicos habitantes.
Fonte: Exposição Comemorativa: Iconografia do Recife Século XIX. Desenho de Luis Schlappriz, 1863-1868.

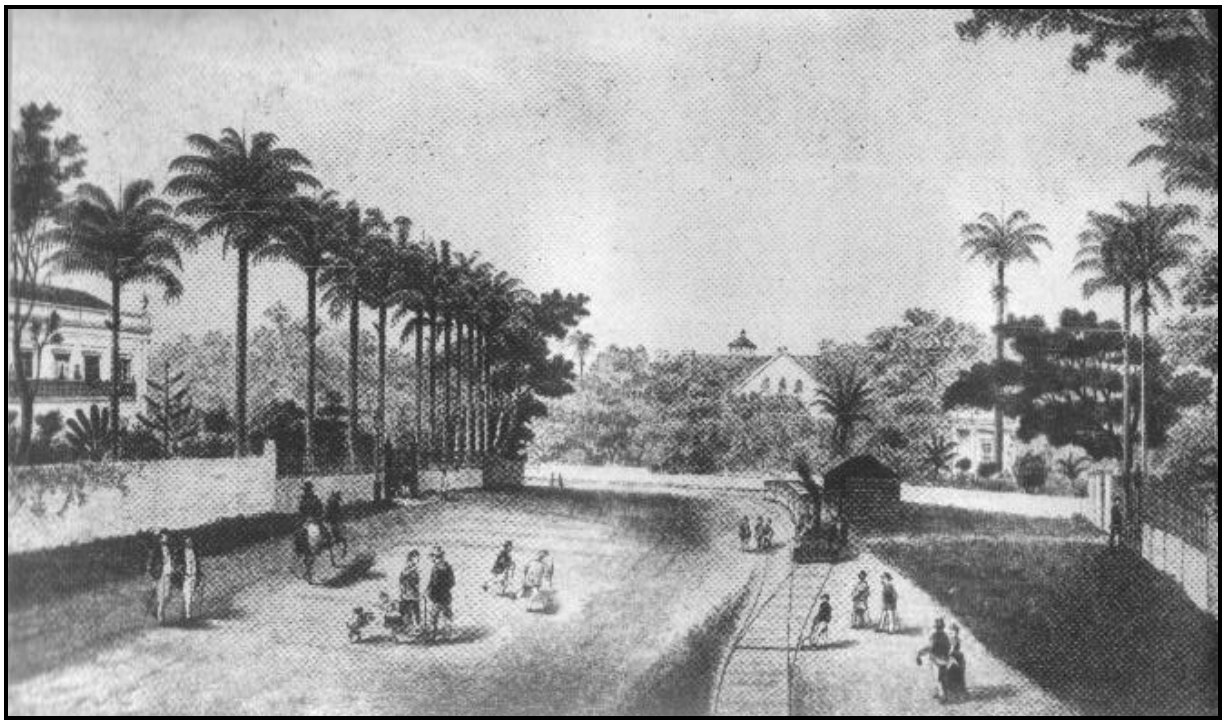
Ponte da Maxambomba - Ligava Santo Antônio a Boa Vista. Nela uma das composições da Brazilian Street Railway Company.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. (Foto sem identificação)

Ponte da Maxambomba – De frente para a rua Formosa, atual Conde da Boa Vista, á direita o casario da rua da Aurora e a esquerda a igreja dos ingleses.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. (Foto sem identificação)



A maxambomba na rua Formosa em frente ao palacete do Livramento.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. Litografia de Francisco Henrique Carls 1878.

---



“O Recife foi a primeira cidade da América Latina a dispor de transporte urbano por via-férrea.”

“Na litografia de Francisco Henrique Carls de 1878, aparece uma das composições da Brazilian Street Railway, conhecidas popularmente pela denominação de maxambomba, na estação, ainda hoje existente, de Ponte D’Uchoa. Coleção Museu do Estado de Pernambuco.”

A maxambomba na estação Ponte d'Uchoa.
Fonte: Coleção Museu da Cidade do Recife. (Foto sem identificação)

A maxambomba em Apipucos nas proximidades da capela do povoado.
Fonte: Coleção Museu do Estado de Pernambuco. Litografia de F. H. Carls, 1878.

Duas maxambombas em Apipucos.
Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife. (Foto sem identificação)

Carro da maxambomba.
Fonte: Museu da Cidade do Recife. (Foto sem identificação)

Planta da cidade do Recife – 1870.
Fonte: Coleção Museu da Cidade do Recife.

# Livros Grátis

( http://www.livrosgratis.com.br )

Milhares de Livros para Download:


Baixar livros de Administração
Baixar livros de Agronomia
Baixar livros de Arquitetura
Baixar livros de Artes
Baixar livros de Astronomia
Baixar livros de Biologia Geral
Baixar livros de Ciência da Computação
Baixar livros de Ciência da Informação
Baixar livros de Ciência Política
Baixar livros de Ciências da Saúde
Baixar livros de Comunicação
Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE
Baixar livros de Defesa civil
Baixar livros de Direito
Baixar livros de Direitos humanos
Baixar livros de Economia
Baixar livros de Economia Doméstica
Baixar livros de Educação
Baixar livros de Educação - Trânsito
Baixar livros de Educação Física
Baixar livros de Engenharia Aeroespacial
Baixar livros de Farmácia
Baixar livros de Filosofia
Baixar livros de Física
Baixar livros de Geociências
Baixar livros de Geografia
Baixar livros de História
Baixar livros de Línguas

Baixar livros de Literatura
Baixar livros de Literatura de Cordel
Baixar livros de Literatura Infantil
Baixar livros de Matemática
Baixar livros de Medicina
Baixar livros de Medicina Veterinária
Baixar livros de Meio Ambiente
Baixar livros de Meteorologia
Baixar Monografias e TCC
Baixar livros Multidisciplinar
Baixar livros de Música
Baixar livros de Psicologia
Baixar livros de Química
Baixar livros de Saúde Coletiva
Baixar livros de Serviço Social
Baixar livros de Sociologia
Baixar livros de Teologia
Baixar livros de Trabalho
Baixar livros de Turismo