



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**MESTRADO EM HISTÓRIA**

**O RECIFE NO CAMINHO DOS BONDES ELÉTRICOS:**  
**LEITURAS DE UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO**

**Tales de Lima Pedrosa**

RECIFE

2021

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**MESTRADO EM HISTÓRIA**

**O RECIFE NO CAMINHO DOS BONDES ELÉTRICOS:**  
**LEITURAS DE UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO**

**Tales de Lima Pedrosa**

Trabalho de Dissertação apresentado como requisito para obtenção do título de mestre em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Orientadora: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

**RECIFE**

**2021**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal Rural de Pernambuco  
Sistema Integrado de Bibliotecas  
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

P372r Pedrosa, Tales  
O RECIFE NO CAMINHO DOS BONDES ELÉTRICOS: LEITURAS DE UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO  
/ Tales Pedrosa. - 2021.  
99 f. : il.

Orientadora: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.  
Inclui referências.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2021.

1. Cidade. 2. Bonde Elétrico. 3. Representação. I. Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de, orient. II. Título

CDD 981

---

**TALES DE LIMA PEDROSA**

**O RECIFE NO CAMINHO DOS BONDES ELÉTRICOS:  
LEITURAS DE UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO**

Trabalho de Dissertação apresentado como requisito para obtenção do título de mestre em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Orientadora: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

**BANCA EXAMINADORA**

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra<sup>a</sup> Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

---

Examinadora Interna: Prof.<sup>a</sup> Dra<sup>a</sup> Ana Lucia Nascimento Oliveira

---

Examinador Externo: Prof.<sup>a</sup> Dra<sup>a</sup> Edvania Torres Aguiar Gomes

---

## AGRADECIMENTOS

Sempre gosto de pensar no coletivo, por acreditar que em grupo temos mais força e por isso, não considere em nenhum momento a escrita da dissertação como um trabalho solitário. De uma forma ou de outra me mantive em constante processo de construção coletiva desse texto, seja em conversas com amigos para saber se a ideia que tive estava coerente ou se estava viajando, pedindo para que lessem cada coisa nova que acrescentava ao trabalho e até em momentos de encontro (quando ainda se podia fazer isso) em que não falávamos de nossos projetos acadêmicos, sempre surgiam *iluminações profanas* que permitiam outros olhares sobre a cidade.

De forma nenhuma eu poderia deixar de falar da minha família, que tanto me deu força e apoio. Meus pais, Cristiane e Emerson, meus irmãos Tábata e Túlio, e a minha companheira Sarah, a quem eu pedi várias e várias vezes para ler meu texto (mesmo ouvindo “não sou da área, não vou entender”), porque para mim, sempre foi importante que eles soubessem e compreendessem o que eu buscava fazer. A família sempre unida para tudo, inclusive nos estudos. Falando em família, preciso fazer uma menção honrosa a minha família de Axé, agradeço a todos os meus irmãos do Nzo Dandalunda, em nome da minha Mameto Dandasilê e da minha Madrinha Mãe Neide, que vem cuidando do lado espiritual, algo muito importante na minha jornada e crucial para que eu esteja aqui hoje.

Minha orientadora, Mariana Zerbone a quem tenho um carinho especial, também possui papel fundamental no desenvolvimento dessa pesquisa. Comprou minha ideia desde a graduação e de lá para cá foi responsável pelo meu amadurecimento científico, me guiando por entre os diversos caminhos possíveis até desembocar no resultado que hoje estamos conseguindo apresentar. Foram conversas e e-mails trocados com ela em busca de textos, em busca de energia para continuar e cobranças por um trabalho bem feito.

De tantos amigos que acompanharam essa caminhada, agradeço nominalmente a Thyago Grilo, Wilck Camilo, Anderson Silva, Arthur Victor, João Victor, Samantha Lima e Nomager Nunes, que acompanharam bem de perto todo o processo de desenvolvimento da pesquisa, nos encontros quase diários na UFRPE, UFPE, na gravação de nosso PODCAST, em nossas “lombas” ou nos momentos de lazer (mas que sempre acabava chegando no momento de conversar sobre as pesquisas).

## **EPIGRAFE**

No princípio era Exu. E Exu se fez caminho, e habitou entre nós, e vimos a sua glória.

Thyago Grilo

## PRÓLOGO

Na busca por descrever o Recife, sinto-me como se estivesse falando de diferentes lugares, exaltando símbolos que saltaram ao meu olhar, refletindo cidades diferentes, igual a Marco Polo quando descreve todo o império de Kublai Khan. Calvino (1990) aponta que a passagem de uma cidade para outra não envolve uma viagem, mas uma simples troca de elementos e, assim, desmontando o Recife pedaço por pedaço, posso reconstruí-lo de outra maneira, “substituindo ingredientes, deslocando-os, invertendo-os” (CALVINO, 1990, p. 43). O encontro com a cidade ocorre quando estamos em um lugar desconhecido, por isso é necessário que eu me faça estranho à própria cidade em que vivo.

Muitos autores apresentam a cidade como um caleidoscópio, um espaço transbordante de estímulos e de possibilidades, cabe a quem quer falar sobre ela escolher o fragmento que mais lhe agrada. Não podemos dizer que um aspecto da cidade é mais verdadeiro, importante que outro; são pontos de partida para a investigação que cada pesquisador pretende realizar. Daí vem a importância de salientar que as nossas análises serão sempre inacabadas, pois as possibilidades de sentido surgem com as necessidades, desejos e inquietações que experimentamos. Quanto mais se tenta descobrir o que é a cidade, mais nos afastamos de uma definição precisa. A materialidade do espaço citadino nos afeta de diferentes formas em razão de que “cada pessoa tem em mente uma cidade feita exclusivamente de diferenças, uma cidade sem figuras e sem forma, preenchida pelas cidades particulares” (CALVINO, 1990, p. 34). Sendo assim, precisamos construir nossos recortes de pesquisa sabendo que não podemos ficar dentro das fronteiras desse recorte, porque precisamos estar sempre direcionando nosso olhar por regiões que não são de nosso interesse específico ou lugares que acreditamos já estar familiarizados, visto que toda cidade se funda também naquilo que não se vê.

A cidade é um objeto de extrema complexidade em que se manifestam complexos fenômenos de interação e as imagens que se produzem desse ambiente são o resultado de um processo que envolve tanto o meio, quanto aqueles que por ali circulam, por isso tais imagens podem variar de forma significativa a partir da perspectiva de diferentes observadores, que por sua vez, selecionam, organizam e dotam de sentido aquilo que observam. Estamos em busca de fragmentos da história, de tempos empilhados, para que possamos montar o nosso quebra-cabeças. Estamos em busca de fragmentos que “concentram o universal”, onde o presente está carregado de vestígios daquilo que já foi vivido e se conserva de forma material, mas também de maneira onírica.

É preciso salientar que existe uma relação entre a cidade escrita com a cidade “real”, mas é imprescindível estar ciente que a cidade escrita é uma representação e, como diz Calvino, não podemos confundir a cidade com o discurso que a descreve. Nós, que habitamos a cidade, criamos imagens mentais, que tem extrema importância para o cotidiano. Por isso, faço questão de trazer minhas experiências para esse texto.

Por gostar muito de caminhar e fotografar, acreditava que conhecia a cidade como a palma das minhas mãos... um grande engano. Cada vez que observamos, novos elementos surgem, novas perspectivas nos fazem conhecer e reconhecer a cidade. Andando pelo Recife, alguns elementos sempre saltaram os meus olhos, observava o que sobrou dos trilhos espalhados pelas ruas, marca dos tempos que passaram, fazendo com que meu interesse por pesquisar a cidade crescesse.

É dito que os memorialistas trazem em suas obras fortes sentimentos afetivos sobre a cidade, além de um certo bairrismo, assim como eu também, mas é claro que sem me distanciar das análises e questionamentos de minhas fontes. Sendo assim, admito que é muito difícil me despir de meus sentimentos, mas dizem que é necessário para uma escrita científica, para a construção de uma dissertação. Claro que meu amor pela cidade estará presente em cada página, em cada palavra, porém o único momento que esse afeto escorre indecorosamente é aqui, neste prólogo. Pois como diz Calvino, “de uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas” (CALVINO, 1990, p.44).



## RESUMO

A cidade é um objeto complexo, *lócus* de diversas práticas, estando em um constante processo de transformação. O Recife desde o século XIX passou por uma série de reformas que buscavam inseri-la no patamar das “cidades modernas” e no século XX melhoramentos como a eletricidade, iluminação pública e principalmente a atualização do sistema de transporte público. Com isso, foi criada a *Pernambuco Tramways & Power Company*, que seria responsável pela implantação desses e de outros serviços na cidade. Entre os anos de 1913 e 1957 a Tramways modificou não só o tecido urbano recifense, bem como as “sociabilidades” e a maneira de experienciar a cidade. De modo geral, este trabalho busca analisar as “sociabilidades” e a mudança dos hábitos da população a partir da implantação do novo sistema de bondes. Buscou-se aqui revelar as relações sociais existentes nos espaços públicos da cidade, buscando observar as representações acerca dos bondes elétricos no Recife.

Palavras-chave: Cidade; Bonde Elétrico; Representação.

## **RESUMEN**

La ciudad es un objeto complejo, lugar de varias prácticas, y está en constante proceso de transformación. Recife desde el siglo XIX ha sufrido una serie de reformas que buscaban insertarlo a nivel de "ciudades modernas" y en el siglo XX mejoras como la electricidad, el alumbrado público y principalmente la actualización del sistema de transporte público. Con eso, se creó Pernambuco Tramways & Power Company, que se encargaría de la implementación de estos y otros servicios en la ciudad. Entre 1913 y 1957, Tranvías cambió no solo el tejido urbano de Recife, sino también la sociabilidad y la forma de vivir la ciudad. En general, este trabajo busca analizar la sociabilidad y el cambio de hábitos de la población a partir de la implementación del nuevo sistema de tranvía. Aquí buscamos revelar las relaciones sociales existentes en los espacios públicos de la ciudad, buscando observar las representaciones sobre los tranvías eléctricos en Recife.

Palabras clave: Ciudad; Tranvía; Representación.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Planta da Cidade do Recife do início do século XX

Figura 2: Cais Martins e Barros, Bairro de Santo Antônio, por volta do ano de 1910.

Figura 3: Representação de uma diligência trazida no livro Arruar de Mário Sette

Figura 4: Prédio da Western Telegraph, início do século XX

Figura 5: Bonde de Tração Animal

Figura 6: Mapa da Cidade do Recife com as Linhas de Bondes em 1906

Figura 7: Propaganda da Tramways relatando suas atividades na cidade

Figura 8: Avenida Rio Branco, Bairro do Recife 1920, nota-se o traçado dos trilhos e a presença do bonde elétrico

Figura 9: Projeto de uma locomotiva da Pernambuco Tramways

Figura 10: Bonde lotado em rua do Recife

Figura 11: Demolições no Pátio do Corpo Santo, Bairro do Recife - 1913

Figura 12: Assentamentos dos Trilhos na Avenida Beira Mar – 1923

Figura 13: Propaganda da Pernambuco Tramways. O primeiro texto fala que em décadas passadas o recifense possuía um serviço de transporte ineficiente, caro e de tração animal. Na segunda parte, complementa que com a chegada da *Pernambuco Tramways* o cidadão contava com o serviço de carros vistosos, limpos e decentes.

Figura 14: Bonde elétrico que fazia a linha Tejipió completamente lotado no ano de 1930

Figura 15: Bonde elétrico que fazia o percurso Olinda era conhecido por *Zeppelin*

Figura 16: Anuncio do Colégio dos Maristas evidenciado as linhas de bonde que circulavam por aquela região

Figura 17: Mudança do Calçamento da Av. Beberibe Bairro de Água Fria em 1947. Nota-se os trilhos dos bondes à esquerda da imagem.

Figura 18: Rua Nova Centro do Recife, Década de 1920

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. O RECIFE E O RIO DE FERRO.....	18
1.1. Cidade, Urbano e Representação.....	19
1.2. Caminhos Modernos para o Recife.....	21
1.3. A Tramways e a Cidade.....	31
1.4. Inovação Efêmera.....	39
2. UM BONDE CHAMADO DESEJO.....	46
2.1. Sociabilidades na Cidade.....	47
2.2. Os Caminhos de Ferro se Irradiam pela Cidade.....	51
3. NO BONDE DA SAUDADE SEREMOS FIÉIS PASSAGEIROS.....	70
3.1 Memória e a Construção de Narrativas sobre as Cidades.....	73
3.2 Os Bondes pelos Memorialistas Recifenses: Memória Individual ou Coletiva?.....	76
3.3 Os Bondes como Memória para Rostand Paraíso e Polycarpo Feitosa.....	78
3.4. Diferentes Vivências, Distintas Narrativas.....	88
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	92
REFERÊNCIAS.....	97

## INTRODUÇÃO

Essa pesquisa volta-se para o estudo da cidade do Recife em um peculiar momento de ruptura e transformações, onde o antigo e o moderno coexistem possibilitando a gênese de diversas representações sobre a cidade. Esse período consiste nos anos de 1913 a 1957, entre a implantação e o fim do sistema de bondes elétricos nesta cidade. De modo geral, este trabalho busca analisar as “sociabilidades” e a mudança das práticas cotidianas da população a partir da implantação do novo sistema de bondes. Buscar-se-á revelar as relações sociais existentes nos espaços públicos da cidade, buscando observar as representações acerca dos bondes elétricos no Recife. Para tal, é preciso compreender a rua como símbolo da vida, como um espaço dotado de significados, um local de encontros e transformações, transfigurando a cidade em personagem ativo e central da história que pretendemos contar.

O Recife já possuía desde 1867 serviços de bondes, que eram realizados à vapor e em tração animal, todavia a criação da *The Pernambuco Tramways & Power Company* pretendia modernizar os deslocamentos de uma cidade que tentava se inserir no *Hall* das cidades modernas. Muitas obras foram realizadas e a movimentação cotidiana se transformou devido à redução de distâncias causada pelo novo modal e com isso, permitindo a própria expansão da cidade para regiões mais afastadas. Porém aquilo que era visto como novo, como um bem essencial para a urbe, passou em algumas décadas a ser taxado como antiquado e responsabilizado pelo “atravancamento das ruas” e pelos estragos causados nas ruas e avenidas.

Ítalo Calvino (1990) apresenta o ambiente citadino como lugar de possibilidades, de encontros, desencontros e transformações, um espaço labiríntico de desejos e memórias, por isso busco uma análise que foge de clássicas observações políticas e econômicas, optando por alia-las a análises como a cultural, considerando interações que transformaram o espaço urbano. Assim como declara Pesavento, a cidade pode-se constituir em um campo de pesquisa e discussão interdisciplinar, unindo os historiadores com geógrafos, urbanistas, antropólogos, economistas, já que na abordagem trazida pela História Cultural “não se estudam apenas processos econômicos e sociais que ocorrem na cidade, mas as representações que se constroem na e sobre a cidade” (PESAVENTO, 2008, p. 77-78). Além disso, ainda de acordo com a autora, “a cidade é objeto de múltiplos discursos e olhares, que não se hierarquizam, mas que se justapõem, compõem ou se contradizem, sem por isso, serem uns mais verdadeiros ou importantes que os outros” (PESAVENTO, 2002, p. 9).

A cidade é um campo de possibilidade de análises como também de representações acerca de sua dinâmica espaço-temporal. A cidade é produto da sociedade e das relações que se estabelecem neste espaço, sendo transformada de acordo com os novos arranjos que se estabelecem, seja por uma mudança de estrutura política, econômica, produtiva, cultural e até mesmo pela inserção de novas técnicas. É no caminho das técnicas e das representações que esta pesquisa se estabelece, tendo o bonde elétrico como um elemento importante para revelar “sociabilidades” do Recife na primeira metade do século XX, através de representações referentes a chegada deste meio de transporte na cidade.

Os caminhos percorridos pelos bondes irão guiar os olhares sobre a cidade que a pesquisa pretende abarcar. Isto é, o bonde elétrico não será estudado única e simplesmente como uma técnica, mas o percurso em que o sistema foi implantado será observado como objeto de análise das transformações socioespaciais. Buscaremos uma interpretação a partir do ponto de vista do *passageiro do bonde*, que transitava e vivenciava a cidade através desse modal e assim criava suas representações. O discurso da modernidade esteve muito presente no Recife, que se transformava na virada do século XIX para o século XX. Esse discurso trouxe consigo uma ideia de mudança radical, de uma ruptura com o passado e com tudo aquilo que era entendido como antiquado. Berman apresenta a modernidade como “experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida” (BERMAN, 1998, p. 15). Le Goff contribui afirmando que o moderno assinala a tomada de consciência de uma ruptura com o passado e, segundo ele, “a modernidade foi definida como uma cultura da vida cotidiana e uma cultura de massas. Baudelaire (...) orientou a modernidade para o que Henri Lefebvre, filósofo da modernidade e da vida cotidiana, chamou << a flor do cotidiano >>” (LE GOFF, 2000, p. 165).

A narrativa também é parte importante da história que estamos contando, história essa que busca representar um passado por meio de vestígios, onde as diversas experiências na cidade servirão como um dos pilares desta narrativa. É impossível transmitir uma ideia de totalidade do que foi uma cidade, tendo em vista as diversas representações sobre a vida material, as atividades culturais e tudo o mais que se desenvolveu naquele espaço. O processo de modernização da cidade passa a incorporar a dinâmica e a velocidade dos fluxos de informação, contribuindo para que novas imagens sejam estabelecidas. O transporte coletivo e os diversos deslocamentos cotidianos são partes responsáveis pela tomada de consciência sobre novos atributos na edificação do imaginário de cada habitante.

A perspectiva da História Cultural serve como base teórico-metodológica dessa pesquisa. A criação de ideias sobre o real pode ser traduzida por intermédio de imagens, discursos e práticas sociais, qualificando o mundo ou orientando os olhares e percepções sobre a realidade, assim como desenvolve Chartier ao dizer que “as representações são entendidas como classificações e divisões que organizam a apreensão do mundo social como categorias de percepção do real” (CHARTIER, 1990, p. 17). A utilização da noção de representação de Roger Chartier enquanto instrumento teórico-metodológico de análise da história cultural surge, tendo em vista que, todas as sociedades, ao longo de sua história produzem suas próprias representações, na qual atribuem uma identidade.

Uma história cultural do urbano possibilita o cruzamento de dados objetivos, que nos chegam em forma de imagens e discursos, com a diversidade de possibilidades de leitura oferecidas pela cidade. Percebe-se aqui o espaço como um caleidoscópio, onde a cidade propicia, a seus habitantes, representações contraditórias do espaço e das “sociabilidades” que ali tem lugar. As narrativas históricas relativas às sensibilidades humanas procuram desvelar os distintos modos pelos quais diferentes indivíduos e grupos produzem representações sobre suas experiências no tempo. Almeja-se nesta pesquisa trabalhar a partir da combinação de memórias como uma ferramenta que propicia a apuração de percepções de uma época. Tratando sobre esse assunto Ricoeur narra que

a cidade também suscita paixões mais complexas que a casa, na medida em que oferece um espaço de deslocamento, de aproximação e de distanciamento. É possível ali sentir-se extraviado, errante, perdido, enquanto que seus espaços públicos, suas praças, justamente denominados, convidam às comemorações e as reuniões ritualizadas (RICOEUR, 2007, p. 159).

Entende-se aqui que a cidade não deve ser compreendida apenas pela sua estrutura física, ela também está edificada nas “sociabilidades” de seus habitantes, passando a constituir representações e memórias coletivas. Para Ricoeur, “narrativa e construção operam um mesmo tipo de inscrição, uma na duração, a outra na dureza do material. Cada novo edifício inscreve-se no espaço urbano como uma narrativa em um meio de intertextualidade” (RICOEUR, 2007, p. 159), sendo assim serão observadas as modificações físicas do Recife, como as reformas urbanas que transformaram o traçado das ruas, a escala dos edifícios e a circulação na cidade.

Essas representações materiais serão atreladas as representações construídas individualmente, por lembranças e vivências que estão impregnadas nas coisas e nas relações

sociais que se estabeleceram – e que continuam a se estabelecer no espaço, ao longo do tempo, assim como acredita Ricoeur qual afirma que “é na escala do urbanismo que melhor se percebe o trabalho do tempo no espaço. Uma cidade confronta no mesmo espaço épocas diferentes, oferecendo ao olhar uma história sedimentada dos gostos e das formas culturais. A cidade se dá ao mesmo tempo a ver e a ler” (RICOEUR, 2007, p. 159), bem como acredita Pesavento (2002) ao assinalar que as formas arquitetônicas traduzem sensibilidades correntes.

As representações relativas a essas mudanças podem ser encontradas principalmente em jornais da época, como o *Diário de Pernambuco* e *Jornal Pequeno*, assim como nas obras elaboradas por memorialistas, bem como “A velha Rua Nova” de Rostand Paraíso e “Dois Recifes” de Polycarpo Feitosa, que expressavam suas impressões sobre as mudanças espaço-temporais que estavam se estabelecendo na cidade. Cada representação sendo entendida como uma classificação que organiza a apreensão do mundo social como categorias de percepção do real.

A partir do momento em que são introduzidas na cidade do Recife técnicas modernas de transporte, as práticas diárias - que relacionam o tempo e o espaço - são modificadas. Esse contexto é explicado por Harvey (2013) quando diz que “[...]as concepções de tempo e espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem de reprodução à vida social” (HARVEY, 2013, p. 189), além disso Sechi (2013) alega que a “cidade e o território pertencem inevitavelmente a experiência cotidiana de cada um” (SECHI, 2015, p. 12), tendo em vista que o bonde elétrico - na primeira metade do século XX - era a forma de locomoção mais utilizada na cidade, ele não pode ter deixado de marcar o dia-a-dia da população.

A empresa The Pernambuco Tramways & Power Company teve um papel relevante nesse processo, tornando-se um elemento importante na vida da população recifense e possuindo grande expressão nas metamorfoses socioespaciais pois, a partir do momento em que a Tramways começou a sair do papel, logo figurou como um símbolo do progresso na cidade. Em nome desse modal, calçamentos foram arrancados das ruas, edificações foram demolidas, postes foram erguidos e os fios condutores de eletricidade se espalharam. O novo sistema também passou a acessar locais mais distantes, assim como a própria iluminação elétrica passou a permitir novos usos do espaço urbano. O bonde, como um objeto técnico, atua na produção e percepção do espaço e do tempo, sendo refletido nas representações da população.



Ítalo Calvino (1990) escreveu que uma cidade comporta muitas, e, ao analisar uma metrópole, mediante ao que ela se tornou, é possível recordar aquilo que ela foi um dia. O Bonde elétrico nesta pesquisa será observado como um produto do trabalho, das relações e dos sonhos humanos, um símbolo de pertencimento à cidade moderna. Através das relações entre a técnica, a cidade e as pessoas, buscaremos a leitura da cidade do Recife a partir da coletividade que se projetava em seus espaços.

As fontes que escolhemos trabalhar apresentam representações de um passado que já transcorreu, mas que nos permite “ver” aquilo que não pode mais ser visto. É sabido que um texto de arquivo e um texto literário, por exemplo, não possuem a mesma natureza, porém ambos são artefatos socialmente produzidos, oferecendo representações específicas da história. Assim como outras fontes, indo desde artigos de jornais, passando por fotografias e os projetos urbanísticos. A busca pela recuperação dessas representações não significa que iremos senti-las da mesma forma, a nossa tentativa é por explicar como poderia ter sido a experiência sensível de um outro tempo por meio das reminiscências que deixou.

As fontes utilizadas na pesquisa mesclam-se entre registros jornalísticos, memórias, narrativas fotográficas, referências artístico-literárias, incluindo as experiências pessoais e fotografias do autor desta dissertação, como uma maneira – própria – de ler e interpretar a cidade do Recife a fim de reconstruir um tempo-espaço.

Deste modo, o desenvolvimento desta pesquisa inicia-se através de uma análise documental, a partir de fontes primárias, como os documentos oficiais da *Pernambuco Tramways*, dos periódicos da época, fontes secundárias que dissertam sobre a história da cidade do Recife. Ou seja, realizaremos uma análise das representações a partir de dois caminhos, jornais da época que mostram as impressões sobre os bondes, e a análise do discurso dos memorialistas, pautando-se na História Cultural como corrente de pensamento por estar trabalhando memória e representações.

No primeiro capítulo é apresentado aos leitores a cidade do Recife, seu desenvolvimento histórico e seus aspectos geográficos e a relação que a cidade desenvolveu com as águas ao longo dos anos. Também serão expostas as diversas reformas urbanas que buscavam elevar o Recife ao patamar de *cidade moderna*. Além disso, será abordada a expansão da cidade, apresentando um panorama acerca dos transportes urbanos que funcionaram na cidade, com destaque para a *Pernambuco Tramways* e suas atividades no Recife.

No segundo capítulo apresentar-se-á a existência da técnica bonde na cidade juntamente com as representações daqueles que vivenciaram a cidade e a presença dessa nova técnica, bem como suas insatisfações, estranhamento e encantamentos. Para com isso revelar a cidade a partir do percurso dos bondes elétricos, expondo como o novo transporte permitiu que distâncias maiores fossem percorridas num tempo menor, contribuindo com a sensação de aceleração do tempo vivido. As transformações no espaço físico citadino, que se estabeleceram com a implementação dessa nova técnica - bonde elétrico -, geraram novas dinâmicas e conseqüentemente novas e diversas representações sobre a cidade que se modernizava. Com isso, diversas rupturas aconteceram, modificando as “sociabilidades”, trazendo novas expectativas. Tudo isso à luz das representações presentes nos diversos periódicos da cidade.

O terceiro capítulo mostrará a ausência dos bondes na cidade a partir da memória, na ótica dos memorialistas, que não falam mais da presença, mas das lembranças de algo que já se foi. Esses autores viviam na cidade, mas é preciso estar ciente que esses relatos são carregados de saudosismo e sentimentos, visto que cada indivíduo realiza uma diferente apropriação do espaço citadino, produzindo imagens carregadas de memórias e significados, relacionadas as associações realizadas com diferentes espaços e vivências.

## 1. O RECIFE E O RIO DE FERRO

### **Fardos: expedição e empacotamento**

“Eu ia de manhã cedo, de automóvel, através de Marselha em direção à estação e, assim que no caminho me deparavam lugares conhecidos, depois novos, desconhecidos, ou outros de que eu só conseguia lembrar-me inexatamente, a cidade tornou-se em minhas mãos um livro, no qual eu lançava ainda rapidamente alguns olhares, antes que ele me desaparecesse dos olhos no baú do depósito por quem sabe quanto tempo.” (BENJAMIN, 1997, p. 56)

O dicionário on-line Michaelis apresenta o significado da palavra *ferro* como: “1 QUÍM Elemento metálico sólido de número atômico 26, acinzentado, duro e dúctil, produzido na natureza, com variadas utilizações, especialmente nas indústrias e na construção civil”. O ferro é o metal de transição mais abundante na crosta terrestre, possuindo grande importância no processo evolutivo da humanidade, nomeando o último dos três períodos utilizados para classificar as sociedades pré-históricas. Na *Idade do Ferro* o aprimoramento da técnica da metalurgia permitiu a produção de novos artefatos, ferramentas e armas, marcando o fim da pré-história, dando início ao que conhecemos por *Idade Antiga*.

Para a edificação das cidades, a pedra, o barro e a madeira foram, durante muito tempo, utilizados de forma abrangente. No âmbito construtivo, a utilização do ferro começa a se ampliar a partir do século XVIII, pois seu uso “exigia uma tecnologia difícil e produção em larga escala” (SOUTO MAIOR, 2010, p. 7). O uso do ferro se expande a partir do século XIX, nesse período de transformações modernas, de “embelezamento estratégico” onde a dominação da cidade cruza as reformas urbanas para a manutenção da ordem burguesa.

O ferro aporta no Recife entre os séculos XIX e XX, e em pouco tempo já era possível “dormir em uma cama de ferro, lavar o rosto pela manhã em uma tina de ferro, tomar café sentado em uma cadeira de ferro, ir ao trabalho em um trem urbano que passava sobre uma ponte de ferro, fazer compras em um mercado feito de ferro e até, nos fins de semana, ir ao

teatro, que também tinha estrutura de ferro” (SOUTO MAIOR, 2010, p. 32). O trem e as estradas de ferro também foram grandes representantes dessas modificações, primeiramente atuando nas áreas rurais e posteriormente no transporte urbano de passageiros.

A partir de 1850 o Recife passa pela chamada “revolução dos transportes”, onde são implementadas diversas estradas de ferro tanto urbanas, quanto suburbanas, além das ferrovias de longas distâncias, que seguiam para a zona da mata e para o interior do estado. No Recife as primeiras ferrovias são implantadas na zona rural entre os anos de 1850 e 1890 para o transporte da produção açucareira. Segundo Cardoso (2018) as cargas possuíam prioridade nessas estradas de ferro, todavia, o transporte de passageiros também representava um percentual de lucro para essas empresas.

Nesse capítulo será apresentado como os trilhos urbanos penetraram o interior da cidade em busca dos distantes arrabaldes seguindo o curso dos rios, principalmente o Capibaribe, que funcionou durante muitos anos como eixo de comunicação entre a área central e os bairros mais afastados.

### **1.1. Cidade, Urbano e Representação**

É sempre muito difícil dissertar sobre a cidade, pois se trata de um espaço labiríntico, e essa expressão não se refere unicamente ao traçado de suas ruas. A urbe se constitui na interseção entre o construído, o não construído, assim como a articulação dessas duas primeiras com todos os movimentos que ali se desenvolvem e se reproduzem. “A cidade é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico” (CARLOS 2013, p. 57), onde os processos históricos específicos são encarregados de criar suas especificidades.

Esses encontros que originam o espaço citadino, provocam os pesquisadores a se debruçar sobre essa temática em um esforço de articulação de conceitos e propostas, atravessando fronteiras no processo de construção do conhecimento. A cidade é um espaço que condensa o pensamento em torno do processo de modernidade, por meio do conjunto de transformações espaço-temporais. São essas novas construções, novos traçados das ruas e a própria modificação da compreensão do tempo por conta das técnicas que modificam as experiências no cotidiano citadino.

Pesavento nos instrui que “os estudos de uma história cultural urbana, se aplicam no resgate do discurso, imagens e práticas sociais de representação da cidade” (PESAVENTO,

2007, p. 15), nosso trabalho é, então, garimpar e costurar essas representações. Mas é preciso estar ciente ao que pensa Benjamin (1984), onde no recurso da rememoração não é importante salientar o que o autor viveu e sim o tecido de sua rememoração, nos permitindo produzir um novo discurso sobre o momento pelo qual nos debruçamos, observando as reminiscências do passado que continuam a ecoar no presente.

Assim como Walter Benjamin faz em *Rua de Mão Única*, precisamos tomar a metrópole como um texto, realizando uma minuciosa leitura dos fragmentos da cidade. Esses fragmentos são as “ruínas” da cidade, as contradições concebidas pela modernidade, as experiências, as vivências. O fragmento é para Benjamin um motor de criação, os símbolos pelos quais trafegamos para a tecitura das ideias, onde buscamos recuperar as experiências (algo que nunca será perfeito) da e na cidade.

Quando tratamos da produção de sentido sobre uma cidade, é necessário compreender que essas representações possuem uma espacialidade e uma temporalidade específica. A partir daí aparece o que Pesavento (2008) denomina de pontos de ancoragem da memória, ou seja, lugares que, por diversos motivos ficam marcados em nossas vidas, tornando o espaço nutrido de significados. Assim o espaço é alçado à categoria de *lugar*, por ser portador de um significado e de uma memória. Neste *lugar que se transformou a cidade*, as representações sensíveis despontam o processo de destruição e de reconstrução de uma cidade provoca sensações, percepções e representações para aqueles que estão incorporados ao processo. As representações que construímos do mundo ao nosso redor organizam a nossa realidade atribuindo valores ao espaço, à cidade, à rua, aos bairros, aos habitantes da urbe.

A cidade é uma sobreposição de tempos no espaço, um livro de pedra que acumula tempos, formas, usos e significados. Os planos urbanísticos, seus prédios e o movimento cotidiano das pessoas contam uma história não verbal acerca de tudo aquilo que a urbe vivenciou um dia. Isso corrobora com a ideia de tessitura poética na narrativa histórica apresentada por Walter Benjamin, como se história fosse uma crônica. Na Tese 3, “Sobre o Conceito de História”, Benjamin (1987) evidencia que na narrativa dos cronistas a descrição dos acontecimentos não distingue grandes ou pequenos acontecimentos, pois o fato como um todo é relevante para a história.

As fontes que escolhemos trabalhar apresentam representações de um passado que já transcorreu, mas que nos permite “ver” aquilo que não pode mais ser visto. É sabido que um

texto de arquivo e um texto literário, por exemplo, não possuem a mesma natureza, porém, são ambos são artefatos socialmente produzidos, oferecendo representações específicas da história. Assim como outras fontes, indo desde artigos de jornais, passando por fotografias e os discursos urbanísticos. A busca pela recuperação dessas representações não significa que iremos senti-las da mesma forma, a nossa tentativa é por explicar como poderia ter sido a experiência sensível de um outro tempo por meio das reminiscências que deixou.

## **1.2. Caminhos Modernos para o Recife**

A cidade do Recife é formada por uma planície aluvial que entre os séculos XVI e XIX passou de porto da cidade de Olinda a cidade portuária, dispondo então de forte relevância econômica, concentrando o capital financeiro e comercial da região. É com o desenvolvimento das indústrias no estado, que o sistema produtivo começa a se diversificar, proporcionando um crescente adensamento populacional. Para Lubambo (1991, p. 51) a transição do século XIX para o XX “tratou-se de um período de transformações significativas para as atividades urbanas”, onde a reorientação financeira, além de favorecer as indústrias, permitiu uma maior penetração do capital estrangeiro nas atividades locais.

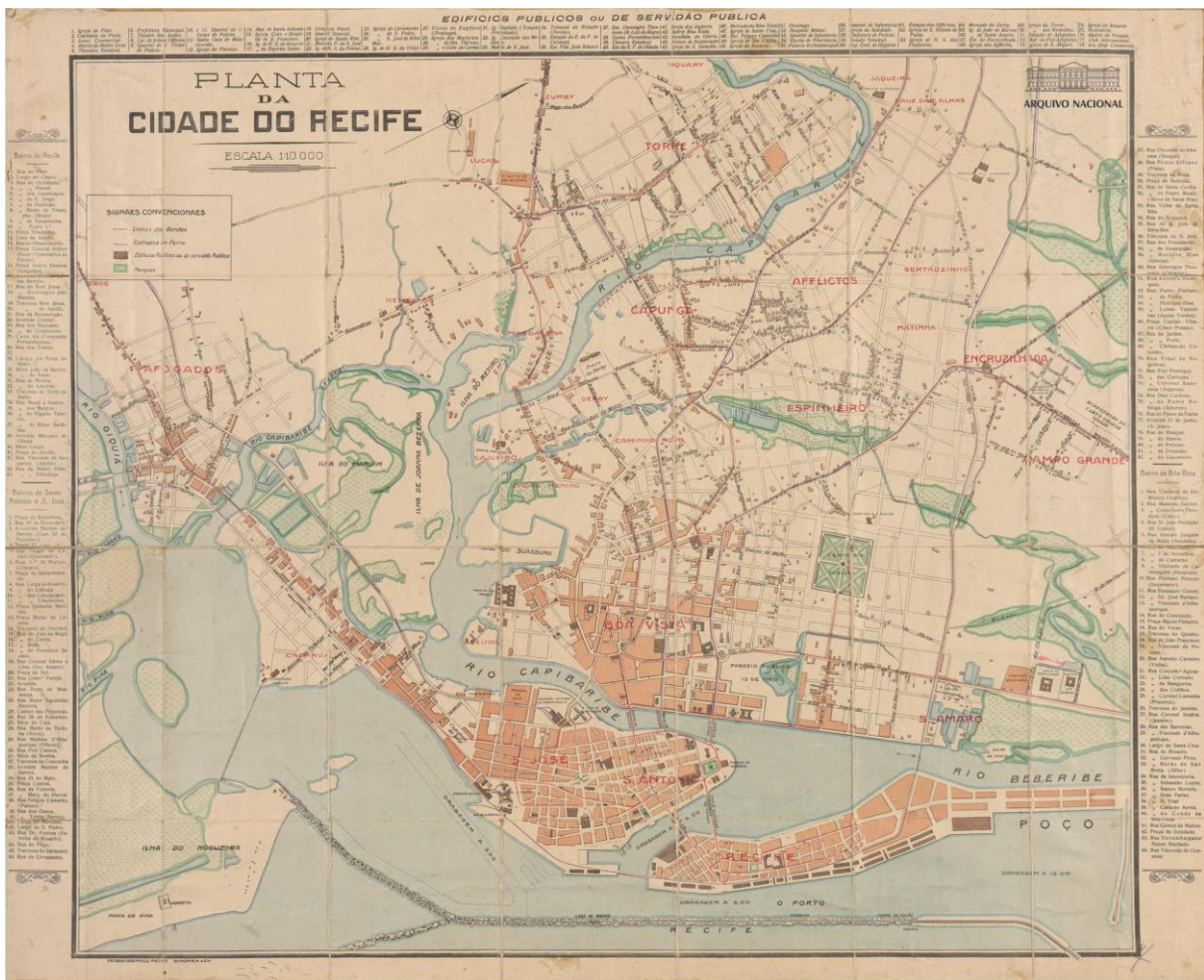
O Recife historicamente se relaciona com seus cursos d’água, incluindo a formação da própria cidade. Bem como Josué de Castro primorosamente nos relata:

É essa planície constituída de ilhas, penínsulas, alagados, mangues e pauis, envolvidos pelos braços d’água dos rios que rompendo passagem através da cinta sedimentar das colinas, se espraiam remansos pela planície inundável. Foi nesses bancos de solo ainda mal consolidados mistura ainda incerta de terra e de água – que nasceu e cresceu a cidade do Recife, chamada anfíbia, como Amsterdã e Veneza, porque assenta as massas de sua construção quase dentro de água, aparecendo numa perspectiva aérea, com seus diferentes bairros flutuando esquecidos à flor das águas (CASTRO, 1954, p. 16).

A imagem e a presença do rio possuem um espaço reservado na vida e no imaginário da população recifense. Era das águas desses rios que muitos habitantes tiravam seu sustento e por entre seus sinuosos caminhos se penetrava em uma cidade que ainda era rodeada pela cana-de-açúcar. “Qual serpente, o rio enroscava-se e contorcia-se por entre os bairros da cidade, abrigando em suas margens mocambos e casarões, proporcionando banhos curativos para uns,

caranguejos e sururus para outros” (COUCEIRO, 2003, p. 34-35), é assim que Sylvia Couceiro descreve a intensa relação do Recife com as águas. Se observarmos as plantas cartográficas do Recife do início do século XX, é perceptível como os bairros do Recife, Santo Antônio e São José, as três principais povoações daquele período, possuíam seus limites demarcados pela água. Essas águas contribuem inclusive para a conformação da própria cidade.

Figura 1: Planta da Cidade do Recife do início do século XX



Fonte: Arquivo Nacional. Fundo João Coelho Brandão. BR\_RJANRIO\_HQ\_0\_MAP\_0011 Disponível em: <<https://br.pinterest.com/pin/737183032737796326/>> Acesso em: 03/02/2021

O rio Capibaribe penetra a cidade alcançando as regiões da Boa Vista, Madalena, Caxangá e Várzea, enquanto o Beberibe conquista a vizinha cidade de Olinda. Existiam diversas plataformas de embarque situadas ao longo das margens do Capibaribe e pelo bairro

do Recife, as pequenas canoas e jangadas se misturavam com embarcações de maior porte no Cais da Alfândega. Cercado de rios, mangues e alagados, o Recife utilizou, para seus primeiros meios de transporte, as embarcações, principalmente as canoas que pela facilidade de conduzir atravessavam, a remo ou a vara, todos os cursos d'água. Essa forma de locomoção foi durante séculos dominante. Era possível encontrar nos jornais diversos anúncios oferecendo e buscando por essas funções, ainda mais sabendo que a principal forma de abastecimento de água potável era através do serviço desses trabalhadores (a grande maioria escravizados), que subiam o caudaloso Capibaribe em busca das mais límpidas águas.

O Recife passou muitos anos com poucas estradas, sofrendo com rodagens de péssima qualidade para o transporte das matérias-primas aqui produzidas. Os cursos d'água supriam essa carência, como infere o historiador Marcus Carvalho, “a história da Capitania de Pernambuco é inseparável do processo de conquista da várzea do rio Capibaribe” (CARVALHO, 2010, p. 22), pois, complementa Sette, “as canoas iam a toda parte: traziam açúcar, a água de beber, a madeira, o tijolo, as mudanças, tropas e famílias” (SETTE, 2018, p. 123-124). Esses rios, além de tudo, ofereciam à população da cidade um meio de transporte que permitia a ligação entre o centro e os diversos arrabaldes, sendo possível encontrar uma série de molhes, com diversas dimensões (Figura 2).

Figura 2: Cais Martins e Barros, Bairro de Santo Antônio, por volta do ano de 1910.



Fonte: Coleção Benício Dias, Villa Digital Fundaj. Disponível em: <<http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/itemlist/category/19-benicio-dias>> Acesso em: 22 de nov. 2019.)



Principal escoadouro da produção da Capitania, o Recife transformou-se em um dos principais portos da colônia. “Essa condição, vital na formação da cidade, imprimiu no Recife características muito particulares, além de uma organização singular no bairro portuário onde a cidade se originou” (CANTARELLI, 2014, p. 50). As casas construídas nas margens dos rios, possuíam atracadouros devido à intensa relação existente com as águas. Posteriormente, as casas começam a “dar as costas” para o rio, no momento em que outros modais passaram a ganhar força.

No período imperial o Brasil ainda mantinha a mesma estrutura econômica, alicerçada na monocultura para exportação e utilizando-se de mão de obra escravizada. Todavia, com a indústria do café o país começa a compor “uma acumulação interna de capitais e aprofunda a integração do território” (NETO, 2001, p. 12), que aliada aos investimentos estrangeiros, principalmente o Inglês, começam a implantar as primeiras indústrias e infraestruturas modernas de transporte e comunicação, reforçando o impulso da modernização.

No século XIX, Francisco do Rego Barros<sup>1</sup> (futuro Conde da Boa Vista) iniciou um processo de modernização que buscava se afastar do esquema colonial português e como salienta Rezende (2016), dando uma outra dimensão à cidade. A alta sociedade do Recife pretendia a partir de então, seguir as ideias que vigoravam na Europa, porém a manutenção de certas tendências conservadoras, preservava as relações culturais existentes no Brasil. Os filhos destas ricas famílias buscavam estudar na França ou em outros países de *velho continente*, onde se adquiria conhecimento teórico sobre diversas ações, e, ao retornar ao Brasil, adaptavam o aprendizado ao território e cultura local. O contato com a cultura europeia fez com que as cidades brasileiras fossem percebidas como antiquadas e impróprias, com isso propostas de reformas e remodelações eram desenvolvidas para se alcançar “aspectos civilizados”.

O engenheiro francês Louis Léger Vauthier foi convidado pelo presidente da província para trabalhar na cidade realizando a organização e o abastecimento de água, construindo pontes, contando com a participação de trabalhadores franceses. Ainda determinou a estruturação de aterros para que a cidade pudesse crescer, o mais importante deles foi o da Boa Vista, iniciando na Rua da Aurora, abrindo a *Rua Formosa*, continuada pelo *Caminho Novo* que, a partir de 1870, passou a ser chamada de *Av. Conde da Boa Vista*, em homenagem

---

<sup>1</sup> Francisco do Rego Barros nasceu no Cabo de Santo Agostinho em 1802, quando jovem serviu ao exército brasileiro e posteriormente bacharelou-se em matemática na cidade de Paris. Ao voltar para o país, foi designado presidente da Província de Pernambuco entre os anos de 1837 e 1844, determinado a modernizar e higienizar o Recife, operando transformações materiais e culturais significativas para a Província.

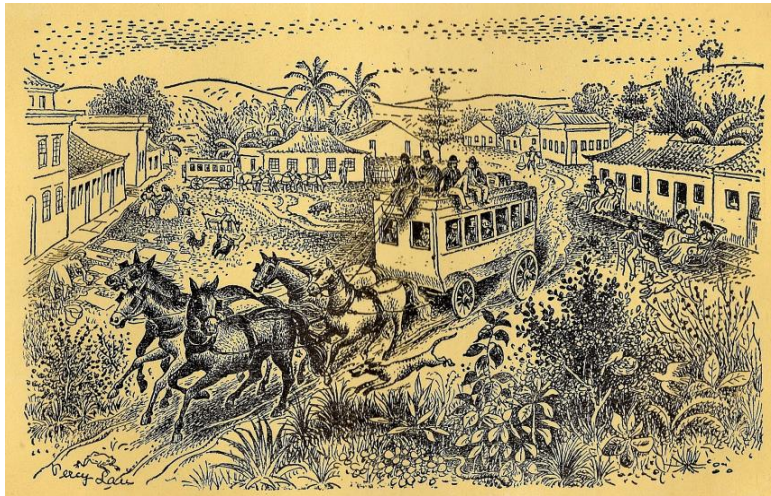
ao governante. O rio ainda exercia o seu fascínio para a população da época levando diversas obras para a suas margens, como a Casa de Detenção (atual Casa da Cultura) e o Teatro de Santa Isabel, além de ações paisagísticas como passeios públicos, praças e jardins.

Vauthier chefiou as Repartições de Obras Públicas durante os anos de 1840 e 1846, exigiu melhorias nas condições de trabalho tanto de escravizados, quanto de empregados livres visto que, nessa época o trabalho braçal era considerado pela população brasileira como algo degradante, um serviço que só poderia ser realizado pelas “classes subalternas”, como os escravizados. Além de obras públicas, também construiu algumas casas, como a que pertenceu ao Barão Rodrigues Mendes, e que atualmente é a sede da Academia Pernambucana de Letras, no bairro das Graças. Também projetou residências nas margens do Rio Capibaribe, essas casas possuíam atracadouro por onde chegavam as visitas, mostrando a importância que os rios ainda possuíam naquele momento para o deslocamento.

Na composição do transporte coletivo da cidade, as diligências surgiram como alternativa a partir de 1839, por iniciativa do inglês Thomas Sayle (GONSALVES DE MELLO, 1972). De acordo com Sette, "a primeira condução coletiva puxada à mear, no Recife, foi à diligência, que se chamou também ônibus" (SETTE, 2018, p. 126), os veículos eram puxados por quatro cavalos e alguns possuíam dois andares. Essas carruagens faziam um trajeto entre a Matriz de Santo Antônio e o bairro de Casa Forte, posteriormente, seguindo com trajetos para Olinda.

Na segunda metade do século XIX a chamada revolução dos transportes traz ao Recife o incremento em sua mobilidade com a construção de uma ampla malha ferroviária, propiciando a melhora nos serviços de transporte de açúcar e algodão (nas regiões mais interioranas onde os rios não eram navegáveis, o transporte desses itens era feito por tropas de mulas ou carros de boi, algo bastante arcaico). As pessoas com mais recursos tinham à sua disposição “carros” de passeio puxados por tração animal e conduzidos por cocheiros. Esses “carros de aluguel” poderiam ser utilizados para deslocamentos cotidianos, como também para serviços funerários.

Figura 3: Representação de uma diligência trazida no livro Arruar de Mário Sette



Fonte: Disponível em: <[http://www.mariosette.com.br/pdf/MarioSette\\_Arruar.pdf](http://www.mariosette.com.br/pdf/MarioSette_Arruar.pdf)> p. 87 Acesso em: 02/12/2019.

Com a instauração da República a partir de 1889, as cidades começam a crescer progressivamente, em razão do fim da escravidão, da sofisticação da economia e da diversificação das atividades econômicas e produtivas. Dessa maneira, irrompiam reivindicações pela melhoria da qualidade de vida na crescente área urbana, onde os governantes “procuravam suprir as demandas pelos serviços essenciais, como eletricidade, iluminação pública, abastecimento d’água, esgoto, gás canalizado, telefone e principalmente transporte público” (NETO, 2001, p. 188-189). Esses serviços foram realizados através de concessões à iniciativa privada, onde muitas delas eram de empresas estrangeiras de países como Inglaterra, França, Bélgica e Estados Unidos. Em Recife as empresas inglesas coordenavam vários segmentos das concessões públicas de serviços essenciais, como é possível ver no relato da matéria do Diário de Pernambuco de 1 de novembro de 1968.

Diversos serviços públicos em Pernambuco foram explorados inicialmente por companhias inglesas. O primeiro foi o transporte ferroviário. Os engenheiros Edward e Alfred Mornay receberam autorização legislativa de explorarem o serviço de trens por um período de noventa anos, em Pernambuco, com um plano inicial de construção da ferrovia Recife – Água Preta. Em 7 de novembro de 1855 era lançada, na ilha de Nogueira, a pedra fundamental da estrada, aberta ao tráfego em 1858. Surgia então o Great Western.

Em 1841, o inglês Thomas Savl instalava no Recife os **primeiros ônibus de tração animal**, o que os franceses chamam de impériale. Percorriam Apipucos, Caxangá, Casa Forte, Mangabeira, Monteiro e Jaboatão. A “**Brazilian Street Railway Limited**” implantou, em 1866, o serviço de trens suburbanos que ficaram conhecidos, popularmente, pelo nome de **maxambombas**, corruptela de “machine pump”.

O primeiro estabelecimento bancário instalado no Recife foi o London e Brazilian Bank. Os anúncios de jornais, almanaques e revistas do século 19 estampavam notícias notícias as mais variadas que davam conta da presença de comerciantes, professores, engenheiros e técnicos ingleses entre nós.

O Diário de Pernambuco de 28 de novembro de 1836 estampou anúncio do negociante inglês John Donnelley, mercador de tecidos, que dizia ter “a honra de anunciar aos seus amigos e ao público em geral que ele acaba de chegar de Londres com um grande e escolhido sortimento de fazendas que, pelas suas qualidades e bom gosto, convidam a atenção dos seus fregueses”.

A primeira hidráulica para refinamento de açúcar foi instalada em Pernambuco pelo banqueiro Thomas Comber, exportador de algodão. Pioneiramente, os britânicos implantaram, também, as primeiras fábricas de fósforo e vidro, a Perman e a Jungman, respectivamente.

Por meio século, os serviços de esgotos da cidade estiveram a cargo do Recife Damage Co.. Eram seus administradores os ingleses Mackintosh e Dowsley. A Beberibe Water Company foi responsável, por longos anos, pelo serviço de água potável.

Os serviços de alvarengas e rebocadores do Porto do Recife estiveram entregues às firmas Wilson, Sons & Co. e Cory Brothers; O serviço telegráfico pertencia a ingleses, a exemplo da Brazilian Submarine Telegraph, já incorporada à The Western Telegraph Co. Ltd. A iluminação a gás também esteve a cargo de companhia britânica.

(DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1968. Grifos do Autor)

O objetivo naquele momento era a substituição das redes de bondes de tração animal pela tração elétrica, mais moderna, rápida e confortável. Esse processo de modernização ocorreu no limiar entre o Império e a Primeira República, sendo o Rio de Janeiro a primeira cidade a ter o serviço no ano de 1892, na cidade de Salvador a tração elétrica foi implementada em 1897. Em outras cidades a implantação se deu mais tardiamente, como em Belo Horizonte em 1908 e em Vitória, a partir de 1910. Essas mudanças eram necessárias, pois já se percebia que os sistemas de transporte têm importância vital para o desenvolvimento das cidades atuando no “encurtamento” das distâncias, facilitando o deslocamento de pessoas e mercadorias. Em Recife o bonde elétrico só foi implementado em 1914.

Em Recife, no ano de 1889 a *Great Western*, companhia ferroviária que funcionou de 1881 até 1951, propôs o estabelecimento de uma linha de bondes elétricos entre Recife e Olinda, todavia, essa possibilidade foi questionada pela *Western Telegraph*, alegando que “interferiria

nos seus serviços, em função de seus cabos passarem por ali” (NETO, 2001, p. 198). A *Western Telegraph Company* (Figura 4) possuía sua sede defronte a Praça do Arsenal da Marinha, no Bairro do Recife, um local de intenso fluxo de bondes. Por possibilitar o contato com o velho continente por meio de cabos submarinos, a companhia possuía grande dimensão no cotidiano recifense, pois era por meio de seus cabos chegavam as informações sobre conflitos e acontecimentos, fazendo com que os principais periódicos que circulavam na cidade apresentavam sessões contendo notícias e informações que chegavam via rede telegráfica.

Figura 4: Prédio da Western Telegraph, início do século XX



Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

O bonde é uma técnica de transporte de massa com origem inglesa que se movimenta sobre trilhos sendo destinado à condução de passageiros nos centros urbanos. Os bondes - como rede técnica de transporte urbano – possibilitou a acessibilidade a outras áreas da cidade viabilizando a diminuição das distâncias. A organização espacial intraurbana recifense foi fortemente afetada pelos seus padrões de circulação, conseqüentemente, impactando nas relações socioespaciais. Parecia que “as coisas ganhavam uma urgência. A população crescia, e o Recife já não era a cidade onde todos imaginavam se conhecer. Suas distâncias, seus resíduos, seus ritmos, suas trilhas, suas cores, seus esquecimentos e suas lembranças mudavam ou pareciam mudar com mais velocidade” (REZENDE, 2016, p. 97).

As antigas áreas de cultivo foram se transformando gradativamente em locais residenciais, com uma forte contribuição proporcionada pela redução das distâncias que foi

facilitada pela nova técnica. A gênese (ou expansão) de certos bairros pode ser relacionada à acessibilidade proporcionada pelos bondes acarretando numa série de transformações nas estruturas internas da cidade, bem como em seus fluxos.

Antes da implantação dos bondes elétricos, outros dois sistemas de trens urbanos foram experimentados na cidade, as maxambombas e os bondes de tração animal. É no ano de 1867 que começam a trafegar na capital pernambucana os trens urbanos apelidados de maxambomba, sob a concessão da “Brazilian Street Railway Company Limited”, também conhecida como “Companhia de Caxangá”. A expressão adotada pelos pernambucanos para chamar os Trens Urbanos veio da modificação da expressão inglesa machinepump ou na tradução literal “bomba mecânica”, uma referência ao funcionamento do equipamento.

Os bondes de tração animal (figura 5) começam a circular na cidade a partir de 1871 sob concessão da “Pernambuco Street Railway Company”. Em seus primeiros caminhos, segundo Sette (2018), partiam do centro, no largo do Arsenal da Marinha e atravessando as pontes Sete de Setembro e da Boa Vista, terminando na Passagem da Madalena. Neste percurso havia uma ramificação dos pontos para Afogados, Fernandes Vieira e Santo Amaro, linha esta que trafegava pela ponte Santa Isabel.

Figura 5: Bonde de Tração Animal



Fonte: Coleção Allen Morrison. Disponível em: <[www.tramz.com/br/re/re.html](http://www.tramz.com/br/re/re.html)> Acesso em: 14 de out. 2019).

Tabela 1: Período de circulação dos bondes no Recife

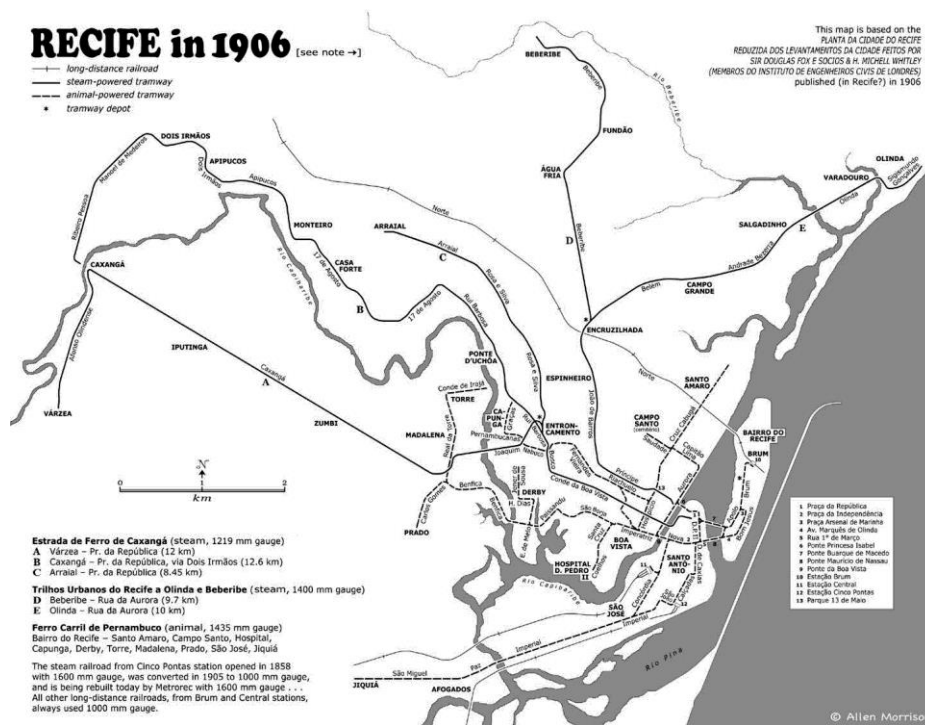
<b>INÍCIO</b>	<b>NOME</b>	<b>TRAÇÃO</b>	<b>FIM</b>
1867	Brazilian Street Railway Limited	Vapor	1916
1871	Pernambuco Street Railway Company (Ferro-Carril)	Animal (burros)	1922
1914	The Pernambuco Tramways & Power Company	Eletricidade	1957

Fonte: Elaborada pelo autor, 2021

É importante salientar que na cidade do Recife sempre buscou-se seguir os progressos técnicos europeus, porém muitos desses “melhoramentos” acabavam por demorar muito para atravessar o Atlântico, ocasionando rápidas mudanças nos ideais de modernidade. Essas mudanças fizeram com que os diferentes sistemas coexistissem no espaço citadino e sobre isso Milton Santos adverte que “num mesmo pedaço de território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas” (SANTOS, 2008, p. 42). A Tramways, ao longo de sua estruturação, foi “absorvendo” as firmas e, conseqüentemente, os itinerários que elas realizavam tornando-se, com o tempo, a única a realizar os serviços de transporte de passageiros.

Ao observar a figura 6 percebe-se como as linhas dos bondes seguiam o curso do Capibaribe, saindo do centro rumo aos bairros que se estabeleceram Recife adentro, ao longo de suas margens, configurando os novos caminhos, semelhantes a “rios de ferro”.

Figura 6: Mapa da Cidade do Recife com as Linhas de Bondes em 1906



Fonte: Mapa elaborado por Allen Morrison. Disponível em: <[www.tramz.com/br/re/re.html](http://www.tramz.com/br/re/re.html)> Acesso em: 14 de out. 2019.

### 1.3. A Tramways e a cidade

Para a implementação de uma nova tecnologia ferroviária em Recife no início do século XX, foi criada a “The Pernambuco Tramways & Power Company” (em uma tradução livre: Companhia de Bondes e Energia de Pernambuco), que passou a operar os bondes elétricos na cidade. As técnicas dos transportes e comunicação, como desenvolve Milton Santos (SANTOS, 2013, p. 57), são um dos dados explicativos do espaço, porém não explicam nada sozinhas, sendo necessário inseri-los em um contexto político, econômico e social (em níveis local e global) para que possamos compreendê-los da devida forma, analisando as articulações espaço-temporais.

A ideia da *técnica* permeia todo o texto, sendo, portanto, necessário fazer uma pequena argumentação sobre essa temática. De forma simples, a *técnica* pode ser descrita como um conjunto de procedimentos ligados a uma arte ou ciência. A *técnica* está relacionada ao interesse da humanidade em transformar o ambiente, adaptando e melhorando as formas de satisfazer



suas necessidades. Para Milton Santos, as técnicas “são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem, realiza sua vida, produz e ao mesmo tempo cria espaço” (SANTOS, 2008, p. 29). Por isso, é preciso ter em mente o papel que o fenômeno técnico possui nas transformações ocorridas no espaço.

É mediante as técnicas que o ser humano realiza a união entre espaço e tempo. O espaço é formado por objetos técnicos, “as técnicas participam na produção da percepção do espaço e também da percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário” (SANTOS, 2008, p. 54). Em muitos estudos, o fenômeno da técnica é analisado como se não fizesse parte do território, como se não fosse responsável por sua constituição e transformação.

O discurso da modernidade esteve muito presente no Recife na virada do século XIX para o século XX. Esse discurso trouxe consigo uma ideia de mudança radical, de uma ruptura com o passado e com tudo aquilo que era entendido como antiquado. A vida moderna apresentou um novo horizonte cultural, desencadeando intensas mudanças na cidade. Essas mudanças puderam ser percebidas desde as modificações nas estruturas físicas e no espaço, quanto na aceleração no ritmo da vida, resultando numa diversidade de estímulos para os indivíduos. Nessa virada do século, mais precisamente a partir de 1889, o Brasil passa por uma reconfiguração política, tornando-se uma República. Essa reestruturação no país irá refletir também nas relações de poder no Recife do início do século XX.

A modernidade nesse aspecto foi um importante movimento dos grandes centros urbanos, transformando esses espaços no palco das metamorfoses culturais. A materialidade desses processos atinge o cotidiano causando alterações nas relações sociais, sendo assim Rezende aponta que “os projetos de modernização das cidades mexeram com o seu cotidiano, provocaram reações das mais diversas e representaram confrontos com as tradições existentes” (REZENDE, 2016, p. 164).

As sociedades modernas são marcadas por um processo de desenfreadas transformações, causando tensões entre as tradições existentes e as metamorfoses que parecem se impor ao cotidiano. Os meios de transporte se apresentaram como elementos importantes nesse processo.

O século XX foi um período onde a modernidade impôs uma série de mudanças, trazendo consigo incontáveis novas técnicas e instaurando, como diz Antônio Paulo Rezende (2002), um culto, às vezes cego, ao progresso. A cidade a partir desse momento passa a conter

em suas ruas as chamadas *invenções* modernas, como a luz elétrica e o bonde elétrico, “causando alvoroço” (REZENDE, 2016, p. 79) entre os habitantes. A população sentia no ar a chegada de um novo tempo, ao passo que os jornais e revistas da época anunciavam novas tendências mundiais e o advento de comodidades, onde o bem-estar social estava relacionado à velocidade dos fluxos.

Neste trabalho conceitos como *Modernidade, Modernismo e Modernização* serão largamente explorados. Todavia, é categórica a compreensão de que essas palavras não são sinônimas. Quando tratamos de *modernidade*, é preciso entender que ela abrange o período em que a humanidade, influenciada pelos ideais iluministas, passou a atuar em nome da razão, identificando-se como um ser autossuficiente, universal e autônomo atrelado a busca pelo progresso e na criatividade humana através das descobertas científicas. O ambiente moderno é permeado por incessantes transformações e reconfigurações, um ambiente ambíguo, sofrendo “uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes” (HARVEY, 2013, p. 22).

A modernidade não se constitui a partir de processos harmônicos, mas através das contradições existentes entre o modernismo e a modernização. Harvey (2013) retrata a modernidade como uma avassaladora sensação de fragmentação e transformações caóticas, tendo a revolução industrial como o marco dessa proposta, estando fortemente ligada ao desenvolvimento do capitalismo, onde essas mudanças e transformações eram observadas como imprescindíveis para o progresso do sistema capitalista.

Essa modernidade é entendida como um processo de transformações do pensamento ocidental iniciado no século XVI onde há uma ruptura com a tradição medieval e o distanciamento dos desígnios de Deus. O próprio ser humano é o sujeito que dá significado à sua existência, sendo ele mesmo é o responsável pelo desenrolar de sua vida. A sensibilidade moderna está atrelada a uma atmosfera de agitação e turbulência, de expansão de possibilidades e quebra de barreiras. O conceito de modernidade faz referência às mudanças geradoras do progresso, em oposição ao passado, à tradição.

Por *modernismo* entende-se o movimento estético, uma variada quantidade de movimentos artísticos e literários que se desenvolveram entre os séculos XIX e XX, com o propósito de romper com os sistemas estéticos tradicionais. O artista moderno tem como objetivo a renovação constante do sistema de representação visual, o modernismo simboliza,

deste modo, o culto do novo pelo novo, de modo irrefletido e acrítico. Harvey salienta que “o modernismo é uma perturbada e fugidia resposta estética a condições de modernidade produzidas por um processo particular de modernização” (HARVEY, 2013, p. 97), que trazia uma série de mudanças aos padrões de vida e da própria experiência cotidiana. Ou seja, para Harvey “a crescente necessidade de enfrentar os problemas psicológicos, sociológicos, técnicos, organizacionais e políticos da urbanização maciça foi um dos canteiros em que floresceram o movimento modernista” (HARVEY, 2013, p. 34).

Por fim, a *modernização*, que é um conceito sustentado pelas Ciências Sociais que trata dos processos pelos quais as sociedades atravessaram a partir dos ideais modernos. A industrialização e a urbanização foram processos que transformaram o modo de vida dos indivíduos, contribuindo com devir moderno das cidades. A modernização não se refere de maneira exclusiva às transformações que se processam nos meios de produção e na infraestrutura técnica, relaciona-se ainda com um conjunto de valores que pertencem a uma determinada classe social, manifestando um forte caráter ideológico.

A modernização está relacionada a um projeto da modernidade que possui uma ideologia desenvolvimentista, que busca o progresso e a partir da racionalidade, tendo como foco a expansão do modo de produção capitalista. A conceituação do moderno na cidade estava muito relacionada as invenções que levariam a uma maior praticidade para a vida cotidiana, visto que o processo de modernização do período que estudamos, trouxe consigo impactos na configuração urbana, nas “sociabilidades” e os próprios objetos “modernos” transformam-se em símbolos.

Os projetos de urbanização no Brasil começam no século XIX sendo, em parte provocados pela inserção de novas tecnologias para os engenhos no Nordeste, assim como para a exploração do café em São Paulo, contando, como de costume, com investimentos estrangeiros. Outros fatores também contribuíram para alavancar o processo de urbanização, como a abolição da escravatura, permitindo um aumento no mercado consumidor e as crescentes iniciativas empresariais e públicas que reforçaram a necessidade de modernização das cidades.

Com isso, é percebido que a modernização da cidade influenciou novos costumes, não só no espaço público como também e na esfera privada e com isso, novas mudanças sociais se desenrolam, como o crescimento demográfico, a concentração urbana, a divisão do trabalho e

o aprimoramento dos meios de comunicação de massa, tendo como efeito a transformação do próprio conceito de modernidade.

O Recife provinciano e pacato onde “o cocheiro, condutor do bonde, conhecia seus passageiros, fazia seus agrados para os seus preferidos e para os mais poderosos” (REZENDE, 2016, p. 81), entrega-se e converte-se ao que se pretendia moderno, é preciso compreender o choque trazido por essas mudanças neste período de inserção de novas técnicas importadas dos países centrais, numa época em que as diferenças entre o *novo* e o *velho* eram excepcionalmente nítidas.

A própria Tramways foi responsável por esse forte pensamento moderno que passava a vigorar na cidade. Sendo ela uma empresa de capital inglês que além dos serviços de transporte, ficou responsável ainda pelo sistema de distribuição de energia elétrica, telefone e gás encanado, trazendo para o Recife características das cidades modernas europeias, o grande espelho de nossa sociedade à época.

Para entender as representações que estão sendo organizadas, é preciso compreender a declaração de Milton Santos que afirma que “as técnicas participam na produção da percepção do espaço, e também do tempo, tanto para sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário” (SANTOS, 2008, p. 550). Isso foi perceptível no Recife, pois com a chegada dos bondes elétricos passa a ser estabelecida uma nova dinâmica urbana devido à nova relação espaço-temporal, construindo assim novas “sociabilidades”.

Figura 7: Propaganda da Tramways relatando suas atividades na cidade



Fonte: A Província 08/05/1933

Mesmo se tratando de uma técnica inovadora e com grande importância para a cidade, o desuso do bonde foi rápido, passando a ser visto como um equipamento atrasado e obsoleto. Isso se deu pela oferta do transporte rodoviário, que automóveis passaram a ter maior prestígio dentro da cidade moderna, não mais no padrão europeu, mas estadunidense. As lembranças nostálgicas e idealizadas dos bondes apenas ajudaram a legitimar o discurso de progresso, que sustentou sua extinção na cidade do Recife.

Na medida em que essas novas técnicas são implementadas na cidade, também precisou ser readaptada, passando por uma série de reformas que atendessem às suas novas necessidades. O bairro do Recife era a área mais movimentada da cidade no início do século XX. Lá se concentrava “o comércio importador e exportador, as finanças nacionais e estrangeiras, os serviços públicos básicos, como o transporte ferroviário e marítimo e as comunicações” (LUBAMBO, 1991, p. 96) e ainda de acordo com Lubambo, no início do século XX residiam naquele bairro cerca de 13000 pessoas, em sobrados de uso misto. Em 1909 o Recife é palco de uma grande reforma em sua região portuária, onde sobrados e becos são postos abaixo e o espaço remodelado tendo como referência a Paris Moderna. Como a cidade sempre esteve muito ligada ao porto, esse foi um território que passou por sucessivas transformações, incluindo uma diversidade de aterramentos onde a cidade adentrou aos territórios do mangue.

As diversas intervenções realizadas no início do século XX com o intuito de modernizar a cidade, acabaram se estendendo por um longo período. Mas para falar sobre isso, é preciso voltar um pouco no tempo. É possível dizer que a entrada do Recife no rol das cidades modernas aconteceu a partir da administração do Conde da Boa Vista, no século XIX, com o trabalho de afrancesamento proporcionado pelo engenheiro responsável pelas obras, o francês Louis Vauthier. Os projetos por ele desenvolvidos proporcionaram o espraiamento da mancha urbana, permitindo uma reestruturação na escala intraurbana, distribuindo a população e as atividades para novas áreas da cidade. Conforme Cantarelli o “Recife colonial começou a desaparecer sob a euforia da elite dirigente, que o via como símbolo do atraso, do período colonial e da insalubridade, e sob o lançamento de uns poucos intelectuais” (CANTARELLI, 2014, p. 55-56).

A reforma do porto do Recife teve início em junho de 1909, sendo realizada em consórcio com uma empresa francesa denominada *Société de Construction du Port de Pernambuco*. Algumas áreas nas redondezas foram aterradas e muitas paisagens peculiares também desapareceram nesse processo, foi realizada a demolição da Matriz do Corpo Santo,

bem como a de casas e sobrados, transformando o Recife em *cidade bela, próspera e civilizada*, para os moldes da época. Redes de esgoto e distribuição de água potável, plano de arruamento e ocupação das periferias também foram desenvolvidas nesse momento. Com isso “a velha estrutura urbana, anacrônica, insalubre e que dificultava o acesso ao porto precisava ser transformada” (CANTARELLI, 2014, p. 58), tendo o surgimento do projeto Recife Novo com sua arquitetura eclética e associada ao novo estilo de vida da burguesia emergente.

No meio do caminho as obras precisaram ser interrompidas. A Primeira Guerra Mundial é deflagrada no ano de 1914 afetando as operações econômicas e o abastecimento dos materiais necessários para as obras. Mario Sette relata que durante esse período alguns barcos ancoravam aqui, fugindo do combate. No dia 11 de novembro de 1918, é assinado o armistício pondo fim ao conflito. Porém, o contrato com a firma francesa foi anulado e um novo contrato firmado com uma empresa holandesa. As obras findam apenas no ano de 1923 e, a partir de então, “os "gigantes do mar" poderiam transpô-la e vir sentir no costado a carícia da terra pernambucana” (SETTE, 2018, p. 116).

No processo de reforma, ruas como a Marquês de Olinda foram alargadas, ao mesmo tempo em que novas vias, como a Rio Branco, foram criadas. O novo traçado oferecido pela reforma foi fortemente influenciado pelo urbanismo francês do século XIX, mais precisamente no projeto de reforma de Paris, idealizado por Haussmann. Ambos os projetos possuíam como ponto de partida a abertura de grandes avenidas e bulevares, modificando as ruas e ignorando o traçado histórico existente. Não é possível afirmar que os projetos aqui desenvolvidos seguiram perfeitamente os projetos Hausmannianos, pois não acarretou em uma transformação profunda, envolvendo toda a infraestrutura urbana, cumpriu apenas parte dele. Foi um ideal de “embelezamento” a ser seguido.

Josué de Castro nos faz um belo panorama da cidade após a reforma

Salta o viajante do paquete, desce ao longo dos armazéns e desemboca mesmo na praça monumental. Cinco avenidas se abrindo em leque, com magníficos estabelecimentos comerciais. Ruas largas, limpas, retas, com as filas inquebrantáveis dos edifícios uniformemente solenes. Bancos, telégrafos, companhia de vapores... Prédios aseados, com um ar de disciplina e riqueza. De recato mesmo e de desconfiança européias. Os homens de poucas palavras, tratando dos seus negócios. Fisionomia inteiramente européia dessas bonitas ruas. É verdade que são curtas, curtinhas mesmo, se acabando logo ali adiante na beira do rio. Mas quando elas se acabam, lá vem as pontes lançadas elegantemente sobre o Capibaribe. E, depois outras praças: da “Independência” e da “República” – com seus palácios e palacetes – do

Governo, da Justiça, do Diário de Pernambuco, todos feios, feiíssimos, mas também monumentais como os das grandes cidades européias. (Josué de Castro - Documentário do Nordeste - 1937)

Para entender esse momento, é preciso compreender a força da palavra “desenvolvimento” para o Recife do início do século XX. Aliado ao discurso de modernização encontrava-se o discurso de higienização e embelezamento da cidade e conseqüentemente a busca pela racionalização técnica. Nesse período formalizaram-se “as políticas sanitaristas e os planos de saneamento nas principais cidades do país” (LUBAMBO, 1991, p. 80), incluindo a cidade do Recife. Entre as medidas ligadas à higienização foram realizadas também alterações urbanas como “a demolição de casas e estabelecimentos considerados insalubres e perigosos à saúde pública” (LUBAMBO, 1991, p. 100).

Figura 8: Avenida Rio Branco, Bairro do Recife 1920, nota-se o traçado dos trilhos e a presença do bonde elétrico



Fonte: Coleção Benicio Dias, Villa Digital Fundaj. Disponível em: <<http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/itemlist/category/19-benicio-dias>> Acesso em: 22 de nov. 2019.)

Os bondes - todos os três sistemas que aqui se estabeleceram - foram aos poucos redefinindo o modo de ocupação no entorno da região central. Mário Sette é enfático ao tratar das modificações espaciais intra-urbanas:

Na sensibilíssima transformação dos seus transportes urbanos, do uso da cadeirinha, da canoa, da rêde e mesmo do ônibus a luar, ao tráfego permanente dos bondes de burros e dos pequenos trens, fácil é imaginar-se o vulto das modificações de vida e de hábitos que atingiram o Recife do meado do século XIX em diante. A cidade cresceu, os subúrbios desenvolveram-se, as comunicações amudaram-se, tudo recebeu um impulso vigoroso e continuado. O que era distante "mato" virou acessível arrabalde. (SETTE, 2018, pag. 165-166)

Os bondes representaram uma marca na modernização dos transportes coletivos, fortalecendo a integração intra-urbana da cidade, reduziu o tempo das viagens e ampliou a circulação, aproximando as zonas periféricas do centro da cidade. O crescimento das linhas de transporte gerou impactos espaciais que afetaram a morfologia urbana, o desenvolvimento do mercado imobiliário e o fluxo de pessoas. Quando lembramos dos bairros que se formaram nas margens dos rios, sabemos que estão relacionados aos antigos engenhos de açúcar, assim como diversos outros bairros foram surgindo nas margens das estradas de ferro que partiam do Recife, assim como dos trilhos urbanos que se dissipavam por toda cidade. Muitas ruas da cidade foram, em algum momento, caminhos de ferro, onde circulavam as Maxambombas e em seguida os Bondes Elétricos, como a Avenida Caxangá, a Avenida Boa Viagem e a Avenida Norte, que foi o caminho da Graet Western, que seguia até a cidade de Limoeiro.

Mesmo a cidade do Recife passando por todas essas reformas e modificações e o bonde elétrico sendo observado como um grande símbolo da modernidade e do progresso, não tardou para que essa técnica também passasse a ser considerada antiquada, e o que era progresso passou a ser uma lembrança, um símbolo nostálgico do que foi o Recife da primeira década do século XX, sendo relatado por vários escritores em seus livros de crônicas, poemas e memórias.

#### **1.4. Inovação efêmera**

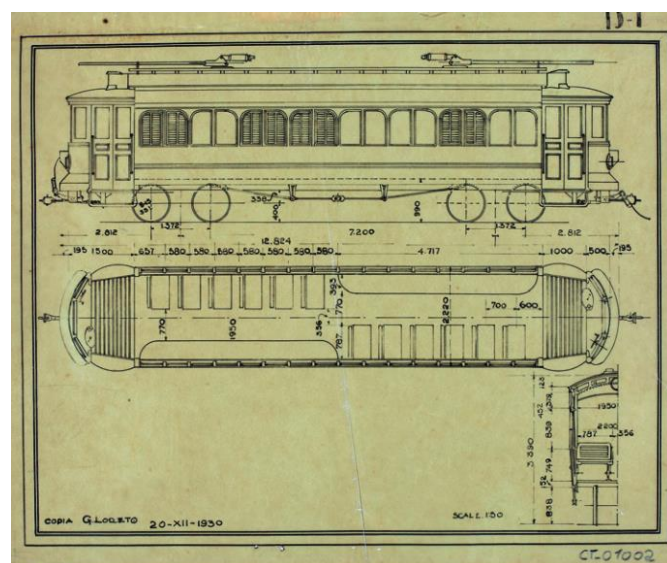
Tal como reconhece Harvey (2015, p. 34), é um desafio intimidante investigar e traçar representações das cidades em momentos de extrema mudança, e essa afirmação pode ser



percebida mediante ao discurso de modernidade e da drástica fratura com o passado em que o Recife demandava. O Recife é uma cidade que sempre buscou estar na vanguarda da modernidade e a Tramways fez parte deste processo, onde a concessionária utilizou-se de toda uma estrutura preexistente (possibilitada pelos sistemas de bondes anteriores) para se disseminar pela cidade. Muitas vezes ouvimos falar que o espaço urbano é o lugar onde domina o efêmero, pois nela fica mais perceptível o desenvolvimento constante das tecnologias, através das frequentes mudanças físicas, bem como, das dinâmicas entre a cidade e sociedade, manifestando-se nos aspectos cotidianos e infra estruturais. Além disso, as experiências que se desenvolvem no espaço urbano são reflexões acerca da relação que o indivíduo estabelece com o espaço. Então, pensar na cidade contemporânea e sua espacialidade é refletir de que maneira as transformações socioeconômicas, que compreendem as inovações tecnológicas, impactaram as novas relações de espaço-tempo.

Durante a década de 1920 *ações modernizantes* aconteceram na cidade abrangendo, por exemplo, o processo de reformulação dos serviços públicos e a construção de casas populares (que se encontrava atrelada ao discurso higienista e de erradicação dos mocambos), assim como na ampliação da rede elétrica e a abertura de ruas e avenidas. A chegada da eletricidade, o encurtamento das distâncias e o gás encanado são exemplos de inovações que atracaram na cidade na virada do século XIX para o XX e conseqüentemente modificaram as experiências na/da cidade.

Figura 9: Projeto de uma locomotiva da Pernambuco Tramways



Fonte: Catálogo do acervo cartográfico do Museu da Cidade do Recife

Tanto a implantação quanto a retirada dos bondes de circulação estavam atreladas à uma concepção de modernidade, de progresso. Porém o que viria a ser essa modernidade tão esperada pela população? Os ideais *modernos* estão sempre em transformação, aparentam uma espécie de vir a ser, de um ideal inatingível, com isso a “personificação”, os modelos de modernidade estão sempre em movimento e, neste momento em que estamos estudando, encontravam-se relacionados a influências externas, dos países centrais do sistema capitalista.

O *Diário de Pernambuco* em 12 de dezembro de 1944 reporta o “problema angustiante” que era o transporte na cidade, uma frota excessivamente lotada e sem a devida qualidade, onde os homens conseguiam se pendurar nos estribos, enquanto mulheres e crianças sofriam ainda mais. O texto também falava sobre a presença dos ônibus que passaram a circular começaram a melhorar os problemas de tráfego, porém serviam apenas as áreas calçadas “deixando os moradores de muitos subúrbios entregues a um único sistema de transporte popular”.

O calçamento também era apontado como um transtorno relevante para a cidade e segundo a reportagem “quanto maior for a área calçada, maiores serão as facilidades de transporte”. Em seguida, argumenta que a tendência das grandes cidades era de suspender os sistemas de bondes “por serem veículos pesados, de circulação lenta, atravancando as ruas”, a matéria conclui afirmando que “só o calçamento poderá dar ao Recife um serviço completo de ônibus, unindo todos os subúrbios ao centro da cidade e liberando a população do pesadelo dos bondes cheios” (como podemos verificar na figura 9) que poderiam ocasionar graves acidentes.

Figura 10: Bonde lotado em rua do Recife



Fonte: Charles S. Small (Disponível em: <http://www.tramz.com/br/re/re64.html>).

Durante os conflitos da 2ª Guerra, o racionamento de combustível era uma realidade na cidade, fazendo com que os carros permanecessem nas garagens, aumentando o uso de bicicletas e, segundo Paraíso, “já começávamos a vislumbrar a volta às nossas ruas, dos cavalos e das românticas carruagens” (PARAÍSO, 2003, p. 191-192). Mas saindo dos devaneios e caindo na realidade, tendo em vista o controle sobre a gasolina, os passeios de carro e as viagens de ônibus (ainda em linha experimental da Pernambuco Autoviária) ficaram de lado, sendo os bondes da Tramways a solução para se chegar a longínquos bairros como Boa Viagem. A região ainda não possuía o prestígio e a centralidade atual, mas já era um local de veraneio e piqueniques nos finais de semana. Os elétricos chegaram lá no começo da década de 1920 e circulavam pelo canteiro central da Avenida Beira Mar (atual Avenida Boa Viagem) onde haviam postes em “T” que sustentavam a linha de energização dos bondinhos e a iluminação pública, os passageiros saltavam do bonde no meio da rua, “a sorte era que, naqueles tempos, não eram muito os carros à circular pela avenida” (PARAÍSO, 2003, p. 198).

O Recife sempre se empenhou em seguir as tendências das “grandes cidades” e a visão de progresso, que aqui vigorava, incluía a eliminação dos bondes, apresentados neste momento como um “transporte de pobre”, uma “condução popular”. O sistema, que era visto no momento de sua implementação como uma condução que unia as classes mais abastadas com os menos favorecidos, por ser o único a oferecer os serviços e não haver outras opções de deslocamento. Essa mudança de interpretação passou a determinar tanto a política de preços, como levou à marginalização do sistema.

O Diário da Manhã do 26 de março de 1950 relembra saudosamente dos “tempos áureos” da Tramways, afirmando que a cidade possuía “os mais belos e belos e mais confortáveis tranvias do mundo”, lembrando dos elogiosos *Zepelins* (ver figura 15, página 62). Naquele momento os elétricos já haviam sido desviados das ruas centrais e os poucos que restavam numa “pálida reminiscência dos áureos tempos”, atendiam aos subúrbios, abrindo espaço para a circulação dos ônibus.

O bonde começa rapidamente a ser enquadrado como uma *subcategoria*, como um “transporte de pobre”, para Rios “não é o pobre que é confinado no bonde, é o bonde que é confinado na pobreza como transporte marginalizado, pela própria concessionária, pelo poder público e pela sociedade” (RIOS, 1995, p. 51). Nos discursos governamentais foi crescendo cada vez mais o apoio aos automóveis, as políticas públicas passaram a privilegiar as obras

viárias, o calçamento. Ou seja, por intermédio do dinheiro público, proporcionando toda uma estrutura para a operacionalização privada dos transportes rodoviários.

A imprensa também buscava tomar partido sobre as transformações que a cidade precisava passar, inclusive tendo assento na mesa do Plano Diretor da Cidade “onde se afigura com clareza o papel legitimador da imprensa na implementação das políticas públicas” (RIOS, 1995, p. 41). Rios afirma que em diversas matérias jornalísticas que pregam a substituição dos bondes pelos ônibus “nunca se realça o fato das vias para os ônibus (e automóveis) deverem ser pavimentadas pelo setor público enquanto a construção das linhas férreas e sua manutenção competem à concessionária” (RIOS, 1995, p. 51). O *Jornal Pequeno* apresentava a reportagem “Uma cidade esburacada: uma novela interminável...” (Jornal Pequeno, 11 de outubro de 1955 p. 2), notícia que reclama dos buracos por toda a cidade e o bonde, devido ao seu peso, era colocado como um dos causadores desses danos, assim reforçando a ideia de substituição do sistema de transporte por um mais adequado.

Rios cita uma Crônica do jornalista Mário Melo publicada no dia 26 de fevereiro de 1949, intitulada “Transportes coletivos”, onde queixa-se de que muitos pensam apenas em seu interesse próprio, “sem olhar para a coletividade” por desejar a manutenção dos bondes para que eles parassem “na porta de sua casa ou de seu serviço, para poupar alguns passos” (RIOS, 1995, p. 51), desta forma Mário Melo apresenta aquelas pessoas que pendem a manutenção dos bondes como egoístas saudosos, que não pensam no desenvolvimento da cidade e sim nas comodidades que por ventura possuíam.

Rios sustenta que “a ausência de uma política pública para os transportes coletivos no Recife da década de 40 resultou numa improvisação grotesca de meios de transporte, sem mínimas condições de segurança, verdadeiro retrocesso técnico e social, malgrado o discurso do progresso existente como vimos” (RIOS, 1995, p. 68). Começou a circular as chamadas “beliscadas”, carros adaptados para o transporte de passageiros, que trafegavam por zonas pouco atendidas por ônibus e bondes.

A coluna “Coisas da cidade” do *Diário de Pernambuco* (08/05/1947), mais uma vez “ataca” os bondes ao falar que a cidade, com o seu reduzido espaço, precisa evitar tudo que atrapalha e estorva a circulação. Até a década de 1960 o Brasil possuía a maior e mais complexa rede de transporte de bondes do mundo que foi gradativamente sendo substituída por ônibus (movidos a combustível fóssil, mas também alguns elétricos), assim como pelo transporte individual de passageiros.

Stiel (1984) apontou alguns fatores para o início do declínio dos bondes elétricos no Recife, tendo como ponto de partida a Segunda Guerra Mundial, ainda na primeira metade do século XX. Tal conflito ocasionou um grande obstáculo na importação de peças de reposição, tendo em vista o esforço de guerra que estava acontecendo no continente europeu, culminando na “canibalização” da frota, ou seja, a retirada de peças de um veículo para ser colocado em outro(s) e assim, reduzindo a quantidade de veículos. Nos anos que se seguiram cresceu no Brasil a cultura rodoviária, expandindo a frota de veículos pessoais e a utilização de ônibus, ocasionando grandes congestionamentos na cidade.

A ditadura Vargas deu início a um acelerado processo de industrialização e, voltando ao poder em 1950, dessa vez pelo voto popular, prosseguiu com uma política desenvolvimentista, que foi continuada por Juscelino Kubitschek. De acordo com Neto (2001) a comissão Brasil-Estados Unidos desenvolveu o plano de metas que tinha como um de seus focos o setor de transportes. Tal plano foi responsável pelo desenvolvimento da indústria de base, incluindo a produção de automóveis e realizando, conseqüentemente, investimentos pesados em novas vias.

Após 1945 o Brasil percebeu a necessidade de viver uma nova fase de desenvolvimento econômico através da produção de bens de consumo, equipamentos, diversificação na produção agrícola e, para isso, fazia-se necessário um melhoramento e incremento nos sistemas de transporte. O deslocamento rodoviário foi priorizado pelo governo por ser uma tecnologia mais recente, estando em um processo de rápido aperfeiçoamento naquele momento.

Em janeiro de 1954, os transportes passam a ter uma regulamentação mais organizada através da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, que foi criada para coordenar os interesses econômicos desse segmento, atuando na regulamentação e fiscalização do transporte de cargas e do sistema coletivo de passageiros, em nível federal.

Os serviços de bondes, assim como inúmeros outros, foram implementados nas diversas cidades do Brasil mediante a concessões, através de empresas de capital internacional (principalmente ingleses e norte-americanos), mas a partir da década de 1930 e, com mais força nas décadas subseqüentes, as empresas foram entregando consecutivamente os seus sistemas as prefeituras. Ainda de acordo com os estudos de Neto, “nas cidades de maior porte, foram instituídas empresas públicas que se encarregaram de operar os bondes e o fizeram durante um

certo tempo. Simultaneamente, porém, foram assumindo funções de gerenciamento do transporte por ônibus e implantando linhas de trólebus” (NETO, p. 258 - 259, 2001).

Na primeira metade do século XX o Recife possuía uma rede de 25 linhas de bonde, perfazendo 239 quilômetros e fazendo trafegar 214, composições, ao chegar na década de 1950 esse número caiu drasticamente, não atendendo mais as necessidades dos moradores da cidade e contando com apenas 27 veículos. A partir daí, surgiram os pequenos operadores de ônibus, sem um sistema regulamentado eram, segundo Neto (2001), em 1953, 128 proprietários, operando aproximadamente 501 veículos.

Tendo em vista todo esse desarranjo nos transportes, a prefeitura passou a regula-los impondo fusões dos pequenos operadores e a utilização de veículos com maior capacidade. Em 1959 a Prefeitura do Recife estabeleceu uma operadora pública, a Companhia de Transportes Urbanos (CTU) que “acumulava as funções de operadora pública e órgão de gerência dos serviços” (NETO, p. 291, 2001). A partir do ano de 1960 a companhia passou a operar as linhas de trólebus, em substituição aos bondes elétricos e posteriormente, adquirindo ônibus movidos a diesel.

O Brasil e, claro, o Recife, viviam em momento de significativas mudanças, onde eclodiam novos tipos de consumo e formas de lazer, novas formas de se relacionar com o próximo e com a cidade compondo o que pode-se chamar de “vida moderna” e essa multiplicidade de coisas novas indica a característica central do período. Tudo era novo, e quanto mais novo mais notoriedade recebe e, na mesma medida, tudo aquilo que envelhece é desprezado e encostado até ser esquecido.

A partir das observações efetuadas é possível compreender os ideais modernos como um eterno devir, sendo sempre esperada e dificilmente alcançada. Esse pensamento ocasionou o gradativo sucateamento dos bondes e a sua subsequente extinção.

## 2. UM BONDE CHAMADO DESEJO

“Oh! Sim, as ruas têm alma! Há ruas honestas, ruas ambíguas, ruas sinistras, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, infames, ruas sem história, ruas tão velhas que bastam para contar a evolução de uma cidade inteira, ruas guerreiras, revoltosas, medrosas, *spleenéticas*, *snobs*, ruas aristocráticas, ruas amorosas, ruas covardes, que ficam sem pinga de sangue...”

(RIO, 2007, p. 30)

O título deste capítulo - “Um bonde chamado desejo” - faz alusão a obra de mesmo nome, escrita por Tennessee Williams que estreou na Broadway em 1947. Na trama a protagonista, Blanche Dubois, que não estava preparada para aceitar sua nova realidade e ao voltar para a casa de sua irmã passa por uma série de tensões no âmbito familiar devido à falta de empatia e sensibilidade. Quando a personagem principal chega na cidade de Nova Orleans ela é informada que precisa pegar um bonde chamado desejo, para chegar na casa de sua irmã.

Neste capítulo, ao tratar de desejo, falamos em relação às expectativas de possuir ou alcançar algo. No bonde chamado desejo, estavam embarcadas todas as expectativas de mudanças na forma de experienciar a cidade, causadas pela nova técnica de transporte e a própria ânsia pela cidade moderna.

Considera-se neste trabalho a escrita da história como uma narrativa que almeja a recuperação de imagens pregressas, de representações, numa ressignificação do passado a partir da eterna releitura de fragmentos e de vestígios. A partir dessa ótica, textos teóricos se mesclam aos ficcionais, poéticos e artísticos, responsáveis por um olhar prismático sobre o Recife, numa tentativa de reconstruir aquele passado. Assim como Giddens (2002), busca-se aqui identificar os eventos causadores de tensão, tentando compreender suas implicações, na tentativa de manutenção de um diálogo com o tempo, com uma narrativa através da história e da temporalidade que se encontram em objetos cotidianos.

Não se trata de uma simples descrição das imagens da cidade. A busca é por traçar um panorama histórico importantíssimo para o entendimento do imaginário urbano que se construía através do processo de modernização que a cidade passava naquele momento. As imagens

urbanas que comento dizem respeito aos traçados urbanos, as particularidades das construções arquitetônicas da cidade do Recife. Imagens essas registradas por fotografias, pinturas, tal como a própria literatura (em prosa ou poesia). As representações literárias podem ser percebidas como meio privilegiado de se investigar o passado e de nele perceber o imaginário da modernidade urbana.

A história cultural do urbano observa as representações da cidade entendidas como construções simbólicas em espaços de “sociabilidade”, expressos através de suportes imagéticos e de narrativas históricas e literárias, constituindo representações que qualificam o social e identificam as experiências vividas pelos habitantes da cidade. “Consideramos que a literatura tem, ao longo do tempo, produzindo representações sobre o urbano, que traduzem não só as transformações do espaço como as sensibilidades e sociabilidades dos seus agentes” (PESAVENTO, 2002, p. 13).

A inserção de novas técnicas modernas derrubou antigos costumes, tencionando um novo olhar para a realidade, ecoando em uma relação entre a sedução pela novidade e o impacto pelo obsoleto. Acredita-se que uma cidade moderna é aquela que destrói para construir; seguindo esse conceito, Harvey apresenta a noção de *destruição criativa*, que “se baseia na desvalorização ou destruição forçadas de ativos antigos para abrir caminho aos novos” (HARVEY, 2013, p. 210). Todavia, a derrubada de tudo aquilo que se acredita estar ultrapassado, acaba por destruir também as vivências e apropriações que existiam naqueles espaços.

Partindo dessa interpretação, Giddens apresenta que as “instituições modernas diferem de todas as formas anteriores de ordem social quanto a seu dinamismo, ao grau em que interferem com hábitos e costumes tradicionais, e a seu impacto global” (GIDDENS, 2002, p. 9) e continua afirmando que “a modernidade altera radicalmente a natureza da vida social cotidiana e afeta os aspectos mais pessoais de nossa existência” (GIDDENS, 2002, p. 9).

## **2.1. Sociabilidades na cidade**

O espaço citadino está sempre em transformação, é por essência um espaço não definitivo onde as transformações acontecem a todo momento deixando entranhado na paisagem marcas significativas. O “mundo é sempre produto da articulação da atividade viva dos indivíduos que o compõem e do espaço que produzem” (CARLOS, 2013, p. 58). Em



épocas de metamorfoses as convicções e características tradicionais passam a coexistir com o novo, a cidade transforma-se em um espaço múltiplo, possibilitando a convivência entre diferentes formas de “sociabilidade” e desejos.

O homem habita sentimentalmente o espaço, levando-o a criar representações que nem sempre condizem com aquilo que é propagado pela história - dita - oficial, mas faz parte das experiências que foram vivenciadas na cidade. A cidade é um local de encontro com o novo, com a multiplicidade e a paisagem urbana possui elementos que permitem aos indivíduos uma infinidade de possibilidades de percepções e que são distintas para cada um deles.

A “sociabilidade” apresenta-se como um aspecto fundamental das relações de partilha entre indivíduos que, de alguma forma, identificam-se entre si. O conceito de “sociabilidade” foi cunhado por Georg Simmel, entendendo-a não “como algo dado”, mas, continuamente construído (e dissolvido) pelos indivíduos, através de interações recíprocas. A “sociabilidade” é um conceito que nasce do olhar sobre as interações, podendo ser compreendida como o modo de ser e de viver em sociedade. Os significados (no espaço) são constituídos a partir de relações cotidianas e a “sociabilidade” se dá em tempo e espaço determinados (no nosso caso, na cidade do Recife e na interação com os bondes elétricos). Essas relações e interações que ocorrem entre os indivíduos, sofre influência tanto da cultura, quanto do cotidiano do espaço vivido.

No espaço urbano, as “sociabilidades” são encontradas em grupos que possuem interesses em comum e nas interações entre grupos onde há diversidade de tipos humanos, além de estarem presentes nos espaços públicos urbanos. O bonde é um espaço significativo de “sociabilidade” urbana e de trocas simbólicas, é um território social permeado por práticas e significados compartilhados.

A “sociabilidade” é uma categoria em contínua construção, estando ancorada em tempo e espaço específicos. Toda interação social promove mudanças psíquicas e comportamentais, no estabelecimento de vínculos, na formação de grupos ou no afastamento de outros. Os bondes valorizavam, de certa maneira, a “sociabilidade” proporcionada pela vida cotidiana, pela vida comunitária, exemplificadas nas relações de proximidade entre os indivíduos que partilhavam daquele sistema cotidianamente, criando assim um hábito alicerçado na ideia de reconhecimento, pertencimento. A partir do momento em que o transporte passa a ser individualizado em larga escala, essa característica vai se desvanecendo.

O meio de transporte e sua experiência de mobilidade proporciona o encontro cotidiano e favorece a “sociabilidade”. Existem indivíduos e grupos de bairros distintos que percorrem

tais caminhos em consonância com suas rotinas, trajetos convergentes a um mesmo local, principalmente o centro da cidade, no começo do dia e posteriormente, de volta aos subúrbios/arrabaldes.

Muitas e distintas experiências são concebidas por meio dos deslocamentos cotidianos nos bondes e sua organização. Era possível enxergar uma estrutura de classe presente dentro do sistema de transporte sobre trilhos. Existiam os bondes de Primeira e Segunda Classe e recebendo ainda alcunhas específicas, assim como seguindo por bairros específicos. Segundo Alves da Mota (1982) os bondes “Zepelins”, feitos em alumínio, eram extremamente limpos e só poderiam ser utilizados por passageiros que estivessem bem vestidos e calçando sapato fechado.

Nos bondes de *1ª Classe*, o sapato fechado também era exigido, juntamente com o que Alves da Mota se refere como “roupa decente”. Já nos carros de *2ª Classe* (também chamados de *lorés*, que pode ser entendido como algo de nível inferior, ralé) estava disponível para levar todo tipo de trabalhador, valendo-se de suas vestes sujas de um intenso dia de trabalho, além de permitir o embarque de maleta de ferramentas, balaio de frutas/verduras e toda sorte de materiais de trabalho.

Com o crescimento da cidade e o aumento populacional acabaram dificultando a manutenção deste controle. Havia bondes grandes, que comportavam em média setenta pessoas sentadas e os bondes pequenos, que conduziam 36 pessoas sentadas. Em pé o número era “ilimitado”, principalmente pelo fato de muitas pessoas andarem penduradas nos estribos e balaústres.

Compreendemos a ideia de experiência benjaminiana como uma construção coletiva de sentido do real, que se desenvolve em um momento de “choque”, que é exatamente o período de transformação, de construção da cidade moderna. Os espaços pelos quais passamos e que desenvolvemos nossas atividades cotidianas possuem diversas significações, muitas delas por nós atribuídas, sendo essas apropriações perceptíveis pelos diferentes usos que fazemos desses espaços. Tais usos fundam-se nas representações construídas e compartilhadas por sujeitos e são manifestadas através de suas atitudes e comportamentos.

Utilizando a ideia de representação social compreendemos que o conhecimento cotidiano possui grande valor na assimilação do mundo em volta do sujeito, influenciando nos comportamentos diante de determinadas situações. As representações sociais são formas de

conhecimento que circulam em nosso cotidiano, facilitando a comunicação, auxiliando a familiarização com o desconhecido. São formas de interpretação da realidade, abrangendo as relações sociais de um indivíduo com o mundo, orientando seu comportamento e sua comunicação. No entanto, tais representações devem ser compreendidas a partir do contexto de sua criação. A experiência cotidiana individual, ou seja, o processo de apropriação do espaço, tecem e reorganizam essas representações. É por meio das representações formuladas que os sujeitos conseguem se relacionar tanto com os indivíduos, quando com o espaço que ele está inserido.

O cotidiano simboliza uma espécie de roteiro, mas que possui infinitas possibilidades, está relacionado a escolhas e alternativas, sempre relacionando sociedade e indivíduo. A vida cotidiana acontece em um lugar compartilhado entre diversas realidades, a do trabalhador, dos agentes econômicos, das diversas camadas sociais, cada um vivendo o cotidiano através de suas lentes e particularidades e assim, sua complexidade vai revelando diversas experiências do/no espaço.

Os lugares são repletos de símbolos, que adquirem profundos significados, através dos laços emocionais que são tecidos ao longo dos anos pelos habitantes da urbe. A composição de símbolos e representações que elaboramos, criam um sentimento de pertencimento que podem nos afetar positiva ou negativamente, nos momentos de transformação daquele espaço. Tais símbolos, representações e sentimentos existentes com o espaço existem em virtude do significado que um sujeito ou grupo lhe atribui.

É a rua que resgata a experiência da diversidade, possibilitando a presença do forasteiro, o encontro entre desconhecidos, a troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes, a multiplicidade de usos e detalhes. O ser humano se expressa e é reconhecido por meio de signos. Tais símbolos são criados socialmente, adquirindo diferentes interpretações de acordo com o espaço, a experiência e os valores.

A partir dessas concepções buscou-se aqui apreender as representações referentes às novas dinâmicas que se estabeleceram no cotidiano da cidade com a implantação do bonde elétrico. Percebe-se um momento de rupturas, redefinições, estranhamentos, insatisfações e encantamentos com os novos traçados, os novos ritmos, as novas formas, as novas regras e novos entendimentos e representações da realidade, todos entrelaçados com concepções e hábitos já cristalizados nas relações sociais e nas maneiras de se viver este espaço da cidade.

A cidade é o lugar da construção social e cultural dos seres humanos, ela se constitui não apenas pelas suas estruturas físicas, bem como através das relações que nela se desenvolvem. É por isso que o estudo sobre o urbano tem encantado os pesquisadores, pela complexidade e a multiplicidade de fenômenos que ali se manifestam. Para Certeau, "as práticas do espaço tecem com efeito as condições determinantes da vida social" (CERTEAU, 2018, p. 163), um efeito disso pode ser percebido por meio das modificações das práticas espaciais causadas pela mudança da técnica.

## **2.2. Os caminhos de ferro se irradiam pela cidade**

Quando no momento de reconfiguração das estruturas físicas para o estabelecimento dos bondes elétricos, a cidade do Recife transfigurou-se em um imenso canteiro de obras, como podemos observar na Figura 10, que mostra a demolição do conjunto arquitetônico do Corpo Santo para a construção da Avenida Marquês de Olinda. A destruição e o processo de reconstrução de uma cidade suscitam sensações, percepções e representações para aqueles que vivenciam todo esse processo de mudança. Esse encadeamento de edificações e destruições ocasiona um entrelaçamento de temporalidades, que podem ser observadas na ideia de rugosidades<sup>2</sup> apresentada por Milton Santos, onde o espaço é concebido como acúmulo de tempos, ou seja, enfrenta os enigmas teóricos relacionados à indissociabilidade entre espaço e tempo. Um acúmulo de tempo que constrói o espaço.

---

<sup>2</sup> As rugosidades apresentam no tempo atual vestígios das relações de trabalho e das técnicas, uma acumulação, superposição desses elementos que fizeram partes de outros tempos, pois em cada lugar "O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento" (SANTOS, 2008, p. 140).

Figura 11: Demolições no Pátio do Corpo Santo, Bairro do Recife - 1913



Fonte: Coleção Benício Dias (Disponível em <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/578-patio-do-corpo-santo>).

Na edição do dia 21 de setembro de 1913 do *Jornal do Recife*, é apresentado um texto sobre as obras que estavam sendo realizadas pela Pernambuco Tramways por toda a cidade. A reportagem apresenta a comitiva composta pelo governador Emídio Dantas Barreto<sup>3</sup>, pelo secretário de Higiene e Obras Públicas Heitor Maia, pelo diretor da Tramways Eugênio Dodsworth, além de advogados e engenheiros da companhia. A comitiva circulou pelas várias linhas que estavam sendo assentadas nos bairros do Recife, Santo Antônio, Boa Vista e Santo Amaro. Visitaram ainda a usina geradora de energia que ficava “em um terreno compreendido entre o rio Capibaribe e a estrada de Ferro Central” (Jornal do Recife 21/09/1913) apresentando os equipamentos que seriam utilizados para a geração de força.

As transformações foram bruscas e avassaladoras, os prédios postos abaixo para a abertura de novas vias, e uma nova concepção de cidade, a partir do discurso do progresso e da modernidade. Contudo a velocidade das reformas urbanas não é a mesma da mudança de hábito e das “sociabilidades” dos cidadãos, os quais necessitam de mais tempo para entenderem as transformações e tentarem se adaptar às mudanças. As reações ao processo de reforma urbana de forma brusca são as mais diversas, desde a insatisfação como o encantamento.

---

<sup>3</sup> Nascido em 1850, numa família pobre de Bom Conselho, Emídio Dantas Barreto ingressou no exército aos 15 anos de idade para lutar na guerra do Paraguai. Prosseguiu na carreira militar, lutando também na guerra de Canudos e alcançando várias patentes. Concorreu ao governo de Pernambuco em 1911, perdendo a eleição para o seu concorrente, Rosa e Silva. Os partidários de Dantas Barreto não concordaram com o resultado do pleito desencadeando na cidade uma série de conflitos violentos, além da paralização do serviço de bondes e fechamento de casas comerciais e cinemas. O conflito levou Dantas Barreto ao cargo de governador.

Dividiremos a partir de agora as representações sobre a implementação dessa nova técnica através de dois posicionamentos praticamente opostos, a insatisfação e o encantamento. Esses pontos de vista eram causados de forma quase que concomitante revelando as tensões atreladas às inovações que começavam a chegar.

## **Encantamento**

A partir do ano de 1913 foi possível perceber as marcas do novo sistema e as novas características que ele estava imprimindo na cidade. Sette escreveu que “viu nas ruas os novos trilhos para os bondes, os postes, a linha aérea, os desvios. Em São José, perto do Gasômetro, levantava-se o edifício da usina elétrica” (SETTE, 2018, p. 169). O tráfego dos bondes de burros, que até então serviam a cidade começa a sofrer alterações para permitir o assentamento de dormentes e trilhos para dar passagem ao seu sucessor.

No *Diário de Pernambuco*, muitas vezes, ficava expresso tanto o desejo de jornalistas, quanto do povo em ver o Recife “dotado de tão útil melhoramento” e assim, população esperava ver nos trilhos “o correr dos suspirados carros” e ouvir o ruído do bonde elétrico (*Diário de Pernambuco*, 01/02/1914). Essa nota foi publicada no jornal como cobrança ao gerente da Pernambuco Tramways o início dos serviços, que havia sido prometido em entrevista, para janeiro de 1914. Essa expectativa e até o medo de que os elétricos não circulassem é compreensível, visto que a *Great Western* já havia feito a proposta de eletrificação do sistema no ano de 1899, mas uma licitação para o serviço só foi recomendada em 1912 por Dantas Barreto.

Na medida em que se aproximava a data prevista para a inauguração, a expectativa crescia entre a empresa, a população, bem como a imprensa local. O *Diário de Pernambuco* apresentava o estabelecimento das linhas de transmissão de energia, o local de instalação dos transformadores, informando que a força gerada pela caldeira “produzirá energia bastante para mover 40 ou 50 bonds (sic)” (*Diário de Pernambuco* 30/03/1914). Na mesma nota, o jornal faz seus votos para que a “tão desejada inauguração se realize com perfeito sucesso”, elogiando também os novos carros vistos na estação da Rua do Brum que rivalizavam “no aspecto e na construção elegante e moderna com os melhores modelos dos mais admirados carris electricos (sic) do mundo”. Esse trecho evidencia como os valores e ideias de beleza eram importados de países estrangeiros.

Em 8 de abril de 1914 os recifenses viram, pela primeira vez, em plena rua o primeiro bonde, espaçoso com 12 bancos e segundo Sette, “um belo carro. Amarelo, elegante, com uma pintura de esmalte no teto, prometedor mesmo. Não havia dois modos de opinar” (SETTE, 2018, p. 170). Todos queriam ver e andar nesse novo veículo, a população começava a se familiarizar com o novo transporte.

No Diário de Pernambuco do dia 13 de maio de 1914, o Jornal informa aos seus leitores que a inauguração dos elétricos iria acontecer naquele dia a partir das 13 horas com carros partindo da Praça Rio Branco. Quando no momento da inauguração, Sette foi enfático ao escrever sobre a ruptura ocasionada pelos bondes elétricos que transitaram pelo centro da cidade naquele dia:

Ouviu-se, para nunca mais, o estrépito, tão familiar aos recifenses, das patas dos burros no calçamento das ruas. E os estalidos dos chicotes dos boleiros, quase sempre acompanhados de exortações ou ameaças:

- Anda, burra!... Corre, diabo!... (SETTE, 2018, p. 144).

A inauguração se deu com toda *pompa e garbo*, uma festa só! Levando a população, jornalistas e autoridades às ruas. Mário Sette relatou que “quatro dêsses bondes, cheios de autoridades e convivas, inauguraram festivamente o tráfego entre o bairro do Recife e a Praça Maciel Pinheiro, numa linha, e até a Cabanga, em outra.” (SETTE, 2018, p. 170). Logo em outubro a linha já havia sido expandida para a cidade vizinha, Olinda.

O *Jornal do Recife* noticiou a inauguração no dia seguinte afirmando que “A Praça Rio Branco era um formigueiro humano” (Jornal do Recife 14/05/1914) e em “todos os rostos se espelhavam a mais franca alegria”, o periódico ainda dizia que naquele momento “a maior das aspirações populares” estava sendo atendida. Nas ruas aglomeravam-se “grande massa de curiosos” (Diário de Pernambuco 14/05/1914), além das varandas e janelas lotadas para ver o bonde passar. Após a solenidade de inauguração, os elétricos começaram a trafegar normalmente e “até alta hora da noite, os novos ‘Tramways’ circularam inteiramente cheios” (Diário de Pernambuco 14/05/1914) de pessoas encantadas com aquele avanço finalmente trazido pela modernidade.

## Insatisfação

Os diversos periódicos que existiam na época eram responsáveis por disseminar os acontecimentos da cidade, reportavam as reformas, as modificações e também as reclamações da população com “caos” ocasionado por essa situação. Um exemplo pode ser verificado na edição do dia 22/09/1913 do *Jornal Pequeno*, que narra o progresso das obras, informando sobre a presença de cerca de 700 homens trabalhando e 17 km de trilhos já assentados, além disso, foi feito um pequeno passeio pelo caminho aonde o bonde viria a trafegar, conhecendo, por fim, a usina geradora. Mesmo assim, Mario Sette (2018) relatava a existência de um receio de parte da população, que acreditava que *Tramways* não conseguiria cumprir com todas as suas promessas.

Devidos às obras espalhadas por todo lado, o bonde elétrico começou a causar os seus primeiros impactos no cotidiano, ainda não eram os benefícios que se apresentavam, mas sim a recomposição das vias e dos espaços da cidade, fazendo com que todos sentissem o alvoroço. Mario Sette revelou a insatisfação e o lamento dos transeuntes e comerciantes que achavam tudo “um inferno”, onde “as artérias principais da cidade viram-se por vários dias com o seu movimento elegante modificado pelas turmas que cavavam, remexiam, batiam, aparafusavam, erguiam colunas de ferro” (SETTE, 2018, p. 169-170). Os moradores das áreas próximas às obras reclamavam do barulho que se estendia durante toda a noite na instalação dos dormentes dos trilhos (Jornal Pequeno 07/11/1913).

No dia 20 de novembro de 1913, a população recorre aos jornais para comunicar seu desagrado relacionado aos bloqueios realizados para o assentamento de trilhos nas ruas “mais propriamente commerciaes (sic)” (Jornal Pequeno 20/11/1913) e de intenso movimento do bairro de Santo Antônio, acarretando prejuízo às lojas situadas na Rua Duque de Caxias, que estava há seis meses sem tráfego de bondes.

Assim como a Duque de Caxias, outras ruas também estavam com a circulação prejudicada, além disso, a mesma reportagem ainda abordou o atraso na instalação da usina geradora, levando o diretor da Tramways, Eugênio Dodsworth, a prestar esclarecimentos sobre as obras na edição do dia 22/11/1913 do *Jornal Pequeno*. Dodsworth alegou que os bloqueios das ruas aconteceram naquele momento aproveitando as interdições já feitas pela prefeitura que realizava o projeto de requalificação da Praça da Independência, assim aproveitaram para fazer



o serviço logo "a fim de não vir mais tarde provocar segunda interrupção" (Jornal Pequeno 22/11/1913).

Ainda em relação aos transtornos causados pelas obras de substituição das linhas férreas, na Rua do Riachuelo, os hóspedes do "Hotel dos Estrangeiros" pediram a Tramways "providências a fim de serem removidos das calçadas daquele estabelecimento, alguns trilhos systema (sic.) antigos, ali atirados ao abandono" (Diário de Pernambuco, 18/03/1914). Mesmo a Tramways absorvendo algumas linhas dos bondes de burro e vapor, todo o trilho precisou ser modificado por possuir uma bitola (largura entre um trilho e outro da linha férrea) diferente, mantendo-se apenas o percurso realizado.

### **Expansão das linhas**

Com o início do tráfego nos primeiros ramais, começou-se a projetar a ampliação das linhas para outras localidades. Todavia, em agosto de 1914, poucos meses após a sua inauguração, a Tramways precisou paralisar por um tempo as obras de expansão das linhas. O motivo foi a impossibilidade de recebimento de recursos vindos da Inglaterra, devido à Europa estar em conflito. Um dos diretores da empresa ressalta em uma entrevista que apenas em "um caso excepcional, em que nenhuma empresa mais possa manter-se" (Diário de Pernambuco 07/08/1914), o tráfego seria paralisado.

Os testes antes da inauguração de cada nova linha eram acontecimentos constantes que provocavam grandes expectativas à população. Em outubro de 1914 a Tramways realizou uma experiência no ramal que levava ao bairro do Varadouro, em Olinda. Diversos convidados estavam presentes, entre eles políticos do estado e diretores da companhia. Saindo de Santo Amaro em direção ao Varadouro, a viagem durou aproximadamente 14 minutos (em viagem direta, sem paradas). Naquele momento ainda foi ressaltado os esforços para a manutenção dos trabalhos, tendo em vista a I Guerra Mundial que se desenrolava (Diário de Pernambuco 09/10/1914).

Para a comunicação entre o centro e o subúrbio existiam algumas linhas de bonde que circulavam em mão dupla pela Imperatriz, Ponte da Boa Vista, Rua Nova, 1º de março, onde algumas dessas linhas seguiam rumo ao bairro do Recife. Rostand Paraíso (1993) aponta que

os bondes eram abertos e ventilados – sendo assim propícios para a região tropical -, possuindo por vezes reboques (conhecidos popularmente como *loré*). Esses reboques ofereciam tarifas mais baratas e permitiam aos passageiros a possibilidade de embarque com “trouxas, pacotes e até animais” (PARAÍSO, 1993, p. 38).

Rapidamente o bonde elétrico cai no gosto popular, sendo um equipamento incontestável no cotidiano recifense. Essa inovação técnica possibilitou diversas transformações, incluindo maior facilidade e rapidez na movimentação pela cidade. Novos arrabaldes passaram a ser servidos por essa modalidade de condução. Mario Sette declara que com os elétricos

o movimento no centro urbano intensificou-se a olhos vistos. Vinha-se a êle com mais freqüência, e a horas até então desusadas, como à noite. Outros hábitos, outras modas, outros interesses. Os cinemas aumentaram. Inauguram-se os teatros do Parque e Moderno. Aparecem os cinemas suburbanos. Remodelam-se lojas. Conjugam-se aos benefícios da tração elétrica os do saneamento, da assistência pública, do novo calçamento, da luz também elétrica, em vários trechos da cidade (SETTE, 2018, pág. 171 - 172).

No dia 23 de setembro de 1914, o *Diário de Pernambuco* publica uma nota acerca da inauguração, no dia anterior, da linha de bondes elétricos para o hospital Pedro II. A nota vem detalhando o percurso que seria percorrido: *Rua Imperatriz, Intendencia, Pires e Santa Cruz, voltando pela rua Velha e Cães Capibaribe*. Para quem está acostumado com o espraiamento da cidade e as grandes distâncias percorridas, no que se conhece hoje como “região metropolitana do Recife”, acaba sendo difícil entender como a ligação entre áreas tão “próximas” pudessem ser tão exaltadas, mas, naquele momento, tanto as atividades, quanto a aglomeração residencial encontrava-se naquela região, no “núcleo primitivo” da cidade. É o bonde elétrico que passará a funcionar, a partir de então, como elemento “encurtador” de distâncias, ampliando o Recife.

O trajeto descrito acima é rememorado algumas vezes por Rostand Paraíso, quando escreve que “esse bondinho era, quase exclusivamente, usado pelos estudantes e pelos doentes que pra lá se dirigiam” (PARAÍSO, 2011, p. 36). Ainda sobre o *bondinho dos coelhos*, Paraíso (1993) relembra a existência de um carro único, sem reboque, aberto, onde seu ponto de parada final ficava em frente ao portão principal do hospital e, por fim, conta que bastava inverter a *bananas* sobre os mesmos trilhos, agora em sentido contrário, reiniciava o seu trajeto.

Na coluna do *Diário de Pernambuco* chamada “*De uns e de outros...*”, há um artigo falando sobre o Recife, apresentando a cidade como a “capital de um Estado importantíssimo, grande produtor de açúcar (sic) e algodão, entreposto comercial do nordeste brasileiro, com perto de 300 mil habitantes, cheio de possibilidades, numa posição geográfica (sic) única na América do Sul, cortado por rios, apto para ser a primeira metrópole do continente” (*Diário de Pernambuco* 03/01/1920), o texto ainda tece considerações sobre Morais Rego, prefeito da cidade entre os anos de 1915 e 1918. Argumentando que a cidade possuía uma construção colonial “sem a menor observância (sic) aos mais rudimentares princípios (sic) de bom senso, higiene (sic) e da estética (sic)”, elaborando reflexões sobre a péssima estrutura viária da cidade e falta de planejamento das edificações, fazendo com que tudo fique mais oneroso. O texto segue falando da falta de divertimentos e lugares para se estar em contato com a natureza, pois as praças e campinas encontravam-se abandonadas.

O clamor por reformas e melhoramentos era uma pauta recorrente, o discurso proferido por Morais Rego coadunava com as ideias modernas de transformações e reformas vigentes naquele período, alegando a necessidade de reestruturações urbanas, como veio acontecer alguns anos depois. O *Jornal de Recife* (20/01/1920) apresentava uma série de reclamações sobre a falta de estrutura da cidade, além do risco de queda de pontes por onde passam os bondes.

A administração do governador Sérgio Loreto (1922-1926) também foi marcada por uma sucessão de transformações, como a reforma na região do Derby, a construção da Avenida Beira Mar – hoje, Avenida Boa Viagem – além de melhorias em largos e praças nos arredores da cidade. A ocupação da região de Boa Viagem foi naquele momento justificada pela necessidade de expansão da área habitada, bem como pelas amenidades proporcionadas por sua proximidade com o mar. Os ideais sanitaristas foram utilizados para reafirmar a proposta, numa região que seria pavimentada, servida por iluminação e por uma linha de bonde elétrico (Figura 12).

O bairro era até então um território de pescadores e de veraneio, possuindo um acesso complicado. Na edição do dia 25/03/1920 do jornal *A Província*, foi apresentada uma queixa elaborada pelos moradores do bairro do Pina, exigindo a criação de uma linha de bondes para Boa Viagem. Os moradores justificam que

falta apenas esse melhoramento para que o Pina adquira a importancia que tudo está a lhe indicar. Essa ilha pittoresca e amena, coberta de coqueiros, realizara, dado aquelle beneficio, a perfeição de uma praia com todos os encantos exigidos para uma dessas estancias de verão, a 15 minutos do coração da cidade (A Província 25/03/1920).

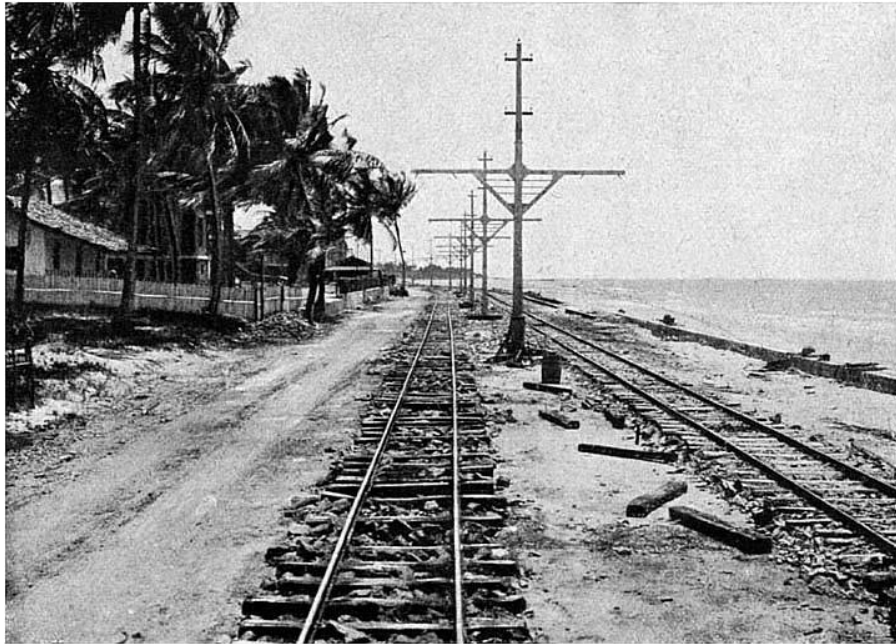
Rostand Paraíso relata a facilidade que o bonde passou a oferecer para se chegar lá,

tomávamos o bonde que, após atravessar a Ponte do Pina antiga, nos deixava em plena avenida, à beira mar. Ali a mão era dupla, os bondes indo até o circular e dali voltando, os trilhos sendo separados pelos refúgios centrais cuja principal finalidade parecia ser a de abrigar os postes que, em forma de “T”, sustentavam as luminárias e, também, a rede de energização dos bondes. (PARAÍSO, 1993, p. 151)

Entre os anos de 1937 e 1945, Novaes Filho foi prefeito do Recife, permanecendo no cargo durante todo o período do Estado Novo e segundo Pontual (2001), pautando-se pelos lemas de ordem, ação e progresso. Entre as propostas de seu projeto de governo estava a elaboração de um novo plano de remodelação da cidade, bem como a organização do tráfego e melhoria dos meios de comunicação, particularmente, do serviço de ônibus, que já circulava na cidade de forma bastante rudimentar.

A ânsia pela modernização e pela necessidade de modificação do que restava do tecido colonial continuava a existir, dessa vez através de um plano de reforma do bairro de Santo Antônio e de um plano de expansão da cidade causando, conforme Pontual (2001, p. 80), um significativo aumento da área edificada a partir de 1938. Foi então que “o governo de Novaes Filho executou a abertura de avenidas e pavimentação de ruas, propugnadas pelos urbanistas como as que propiciariam agilidade, integração e rapidez aos fluxos viários” (PONTUAL, 2001, p. 93).

Figura 12: Assentamentos dos Trilhos na Avenida Beira Mar - 1923



Fonte: Coleção Allen Morrison (Disponível <http://www.tramz.com/br/re/re39.html>).

Para Givanildo Sá Leitão “A suposta cidade moderna não se esgota num novo traçado de vias, a razão deste está na sua funcionalidade para a circulação crescente do transporte individual, o automóvel, pois os homens de trabalho não podem estar à mercê das conduções morosas, com itinerário determinado e inalterável” (RIOS, 1995, p. 37)

Novamente, o processo de modernização, e de evolução das técnicas, impõe um sentimento de aceleração do tempo e os meios de transporte, conseqüentemente são atingidos por esses ideais. Os bondes elétricos outrora sinônimo de progresso, começam a ser vistos como sinônimo de atraso, de um *tempo lento* que não era mais compatível com a cidade que se pretendia construir. Os automóveis, transportes individuais, passam a ser a figura central do *novo pensamento moderno*.

O intento pela conversão do Recife em *cidade moderna* permanecia, assim como em épocas precedentes, novas propostas de *progresso* vão surgindo e atreladas a ela novos planos de reforma da cidade. O novo plano de remodelação previa a abertura da Avenida Dantas Barreto até o Largo das Cinco Pontas, além da remodelação do bairro de São José, retirando os becos, as calçadas irregulares e as antigas casas. Para além da remodelação de ruas, outro fator que, segundo os especialistas, colaboraria com a melhoria da circulação seria a renovação dos

serviços de transporte. O tempo parece novamente se acelerar, a dinâmica cotidiana muda e como diz o velho chavão “*é preciso se adaptar*”.

O *Diário de Pernambuco* apresentava mais uma vez a necessidade da melhoria no tráfego da cidade que, de acordo com eles, se via sobrecarregado pela circulação de veículos pesados, como os bondes, “em ruas estreitas como a Rua Nova e pontes de difícil (sic) acesso, como a do Pina” (Diário de Pernambuco 09/01/1940) sendo necessário um serviço de ônibus, “pois com uma população de mais de meio milhão de habitantes cerca de 200 *bonds*(sic) não podem servir convenientemente” aos núcleos mais afastados. Um decreto para regulamentar esse tipo de serviço já havia sido emitido pelo governo, porém parecia ainda não haver interesse para a exploração comercial desse tipo de serviço, declarava o jornal. A coluna *Cousas da Cidade* de janeiro de 1940 reforça essa ideia acrescentando que “nestas condições, ou se faria o serviço por iniciativa do próprio governo, ou a Tramways deveria tomar a si a solução do problema” (Diário de Pernambuco 10/01/1940).

Um artigo intitulado *O Transtorno no Recife* expõe que “os pequenos problemas de tráfego na nossa capital só começaram a surgir com o advento da vinda das primeiras dúzias de automóveis” (Diário de Pernambuco 30/03/1940) o grande perigo até então encontrava-se nos trilhos onde não havia “nenhuma noção de mão e contra-mão (sic)”. O texto ainda diz que a Tramways herdou os trilhos que eram utilizados pelas *maxambombas*, não acompanhando as mudanças na cidade, seguindo no fluxo contrário de algumas ruas, como por exemplo, no Parque Amorim, onde, mesmo a prefeitura realizando serviços de alargamento, calçamento de ruas e construção de calçadas a Pernambuco Tramways “logo se encarrega de sobre ellas (sic) fazer correr um bonde em contra-mão (sic)” (Diário de Pernambuco 30/03/1940).

A imprensa sempre veiculava críticas sobre as condições dos veículos, em junho de 1940 quando abordava a chegada dos novos bondes adquiridos pela Tramways em contrato com o governo do Estado, aproveitou-se para falar das dificuldades enfrentadas nos períodos de chuva, acrescentando ainda que “si (sic) a Tramways lança em circulação novos *bonds* (sic), por que não faz circular também alguns omnibus (sic)?” (Diário de Pernambuco 15/06/1940). Percebia que o bonde sozinho não conseguia mais suprir as necessidades de deslocamento da crescente população, e o discurso proferido pelo colunista era que “Será possível que o Recife seja a única cidade brasileira, de importância, que esteja praticamente privada desse melhoramento”, reforçava.

O desgaste do material rodante da empresa serviu como peça fundamental no discurso que sustentava o fim da circulação dos elétricos na cidade. A Secretaria de Viação passa então a examinar os motivos dos constantes desastres, além de propor sugestões sobre o que poderia ser feito. Foi verificado que muitos descarrilamentos eram ocasionados por excesso de velocidade, principalmente nas últimas viagens da noite, “pedras e ferros colocados criminosamente nas linhas”, entre outras coisas. Ainda segundo a reportagem, no ano de 1940 262 bondes circulavam na cidade (161 motores e 101 reboques), percorrendo 28 linhas e realizando 3.335 viagens diárias (Diário de Pernambuco 01/09/1940).

Novamente, em outubro de 1940 a coluna *Cousas da Cidade* cobra às autoridades a ampliação das linhas de ônibus, “há omnibus (sic) apenas algumas linhas, sendo que outras se acham na dependência exclusiva dos bonds(sic) da Tramways (...). O omnibus (sic) faz uma falta enorme nesta cidade, que é a terceira do Brasil” (Diário de Pernambuco 18/10/1940).

É de se esperar que, mesmo estando em altas manifestações que pleiteavam o fim da circulação dos elétricos, esse discurso não fosse hegemônico. Foi possível encontrar nos periódicos, solicitações a favor do retorno de certas linhas. Um exemplo está no *Diário de Pernambuco* (23 de fevereiro de 1950, p. 4), onde o artigo intitulado “*TRANSPORTE PARA OS SUBÚRBIOS*” apresenta reclamações sobre a retirada dos bondes de 2ª Classe para os subúrbios (Boa Viagem e Pina). Essa linha era utilizada pela população pobre para carregar “os seus embrulhos, as suas trouxas e os seus balaios de fruta” e os operários levarem suas ferramentas. A falta de recursos para pagar a passagem de ônibus e a proibição do transporte de volumes, levou as pessoas a percorrer o trajeto a pé. Esse itinerário foi cortado pela Tramways em 1937, sendo substituído por ônibus e não havendo concorrência de transporte na linha.

Alguns autores criaram uma certa aura para o Recife do “tempo dos bondes elétricos”, antes de todas as transformações modernas empreendidas na cidade. Era um local pacato e tranquilo, “uma época ainda sem o automóvel para atrapalhar a sua movimentação; sem a pressa dos dias que correm, [...] época de ruas calmas e tranquilas, sem alto-falantes [...] sem o atravancamento das calçadas e dos leitos das ruas” (MOTA, 1982, p. 29).

Nos tempos da Tramways, a capital de Pernambuco era apresentada com ares ainda bucólicos, provocando algumas situações peculiares. Nesse tempo, quando ninguém tinha pressa, “era comum que, ao passar pelo largo de Santa Cruz, o motorneiro o parasse para fazer sua fezinha numa banca de bico ali localizada, os passageiros, pacientemente, esperando sua volta” (PARAÍSO, p. 228, 2011). Rostand Paraíso relata ainda que “os estudantes, entre eles o

irrequieto Bidu Krause, nas suas irreverências, assume, algumas vezes o lugar do motorneiro e, para o desespero dos passageiros, levassem o veículo até o seu destino final” (PARAÍSO, p. 228, 2011).

O Recife apresentava-se como uma *pequena grande cidade*, onde se almejava a modernidade, ao mesmo tempo em que ainda apresentava comportamentos provincianos. A vida social foi intensamente marcada pelo processo de reorganização do tempo e do espaço realizada pelo sistema elétrico de transporte, ocasionando um encurtamento do espaço em relação ao tempo, acelerando o tempo vivido e modificando profundamente as relações sociais, uma vez que “as transformações introduzidas pelas instituições modernas se entrelaçam de maneira direta com a vida individual” (GIDDENS, 2002, p. 9).

O bonde acompanhou as diversas metamorfoses do Recife, seguindo os ideais de progresso, o crescimento, o desenvolvimento da cidade e as transformações socioespaciais. O bonde foi um mecanismo importante no funcionamento do cotidiano, visto que a população dependia quase que exclusivamente dele para se locomover, os carros de passeio ainda não haviam se popularizado, “era ainda artigo de luxo importado dos USA, para poucos endinheirados” (MOTA, 1982, p. 18).

O jornalista Alves da Mota escreveu que “a atividade da cidade começava com o ruído de suas rodas de ferro sobre os trilhos, às primeiras horas do dia” (MOTA, 1982, p. 18). Os primeiros carros a trafegar eram conhecidos como *bondes de empregados*, recebendo esse nome por atenderem pessoas que possuíam trabalhos noturnos, como “gráficos, jornalistas, policiais, pessoal das Docas do Porto, vigilantes, bem como notívagos e boêmios” (MOTA, 1982, p. 18), eles começavam a deixar as oficinas a partir da meia-noite.



Figura 13: Propaganda da Pernambuco Tramways. O primeiro texto fala que em décadas passadas o recifense possuía um serviço de transporte ineficiente, caro e de tração animal. Na segunda parte, complementa que com a chegada da *Pernambuco Tramways* o cidadão contava com o serviço de carros vistosos, limpos e decentes.



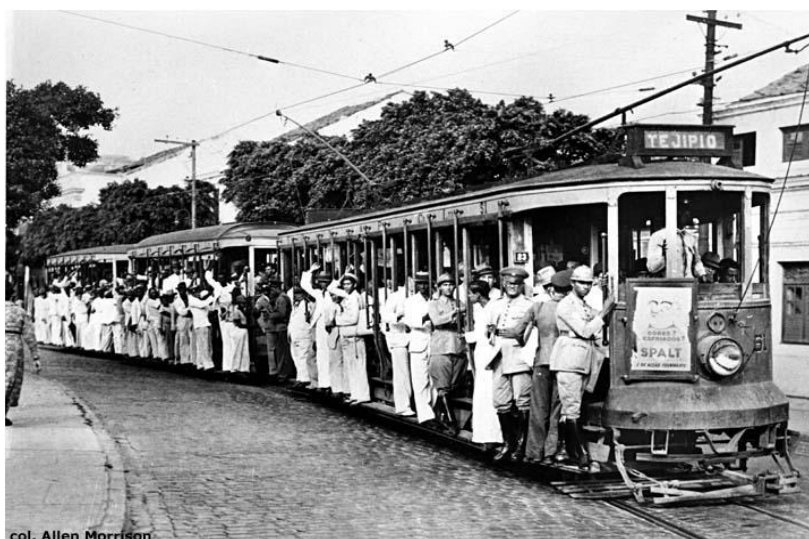
Fonte: Revista do Nordeste. Ano II. Número 22. janeiro/1921).

Nas madrugadas circulavam os bondes que vinham dos mais afastados subúrbios como Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela e Beberibe. Esses bairros começaram a crescer a partir dos bondes, eram povoações rurais, terrenos que se desmembraram de antigos engenhos onde os bondes possibilitaram a aproximação com o centro. Dessas regiões saiam para diversos pontos do centro da cidade, com o objetivo de trabalhar nos mercados públicos, matadouros e fábricas, além de trazer os peixeiros, verdureiros, vendedores de frutas, padeiros e os mais diversos vendedores ambulantes para dar início aos seus trabalhos. Os carros de 1ª Classe, que saiam principalmente de Dois Irmãos e da Várzea, possuíam reboques de 2ª Classe na qual era possível

carregar grandes bagagens, vindo “apinhados de fardos de verduras, de cestos e balaios de frutas e de toda sorte de atados” (MOTA, 1982, p. 18).

Circulavam alguns exemplares distintos de bondes e que também recebiam alguns apelidos da população. Eram vários os tipos. Carros grandes, abertos e arejados, possuindo “sessenta lugares, sentados, tinham mais conforto e maior segurança” (MOTA, 1982, p. 51), além dos carros menores que comportavam cerca de trinta e seis pessoas sentadas. Para se viajar em pé, Alves da Mota afirma que não havia número de lotação. Com isso, tanto os carros grandes, quanto os pequenos, trafegavam com “pingentes de todos os lados: nos estribos, atrás e na frente” (MOTA, 1982, p. 51), não se salvava nem o compartimento do motorneiro e nem reboque, chegando o bonde grande, a levar cerca de 300 passageiros.

Figura 14: Bonde elétrico que fazia a linha Tejipló completamente lotado no ano de 1930



Fonte: Coleção Allen Morrison. Disponível em: <[www.tramz.com/br/re/re.html](http://www.tramz.com/br/re/re.html)> Acesso em: 08 de nov. 2019.

Outro bonde que fazia o percurso para Olinda era conhecido por *Zeppelin*. Possuíam esse nome por assemelhar-se o dirigível Graf Zeppelin que pousou no Recife no ano de 1930. O *Zeppelin* era um carro fechado, com pintura de alumínio, possuindo carro-motor e iguais em tamanho e formato.

Figura 15: Bonde elétrico que fazia o percurso Olinda era conhecido por *Zeppelin*



Fonte: Coleção Allen Morrison. Disponível em: <<https://sombbrasdorecife.com.br/seculo-xx-e-os-transportes-parte-3/>> Acesso em: 25 de fev. 2021.

Nos bondes havia a possibilidade de se atrelar reboques ao carro principal, em momentos de maior tráfego, por exemplo, os bondes da Várzea, Tejipló, Casa Amarela e Beberibe, recebiam o reboque “só enquanto durasse o rush” (MOTA, 1982, p. 53). Existiam ainda os bondes de 2ª Classe, também conhecidos por “loré”, eram utilizados por pessoas que conduziam bagagens de grande porte, bem como por pessoas com poucas condições financeiras por possuir um valor mais acessível, comparado com os de 1ª Classe. Na 2ª classe era comum que passageiros viajassem descalços (o que não ocorria nos de 1ª Classe), além disso viajavam em meio à sacos, fardos, trouxas e os mais diversos produtos que seriam vendidos no centro e nos mercados.

Alves da Mota escreveu que quem estivesse à procura de ambiente decente e limpo, viajasse na 1ª Classe, mas era preciso “se apresentar calçado, de roupa limpa e usar paletó” (MOTA, 1982, p. 53). Esses requisitos acabaram em desuso com a “fase de decadência” da Tramways, quando “os empregados do tráfego não tiveram mais condições de fazer cumprir as exigências da empresa” (MOTA, 1982, p. 25).

Bondes de bagageiros também circulavam atrelados aos reboques. Eles não carregavam passageiros, mas conduziam grandes volumes como “sacos de cereais, fardos enormes, de sortimentos de armazéns e mercearias” (MOTA, 1982, p. 53).

Os projetos modernizantes empreendidos no Recife, ao atingirem os sistemas de transporte e as estruturas físicas, impactaram também a forma como a população passou a experienciar a cidade. Os espaços de circulação passaram também a ser vividos de modo diferente. Como vem sendo apresentado, foram diversas as “novidades” que aqui chegaram, “algumas mais outras menos acessíveis, ao conjunto da população” afirma Couceiro, provocando “grandes alterações na vida cotidiana da população da cidade, assim como estava ocorrendo em outras partes do mundo” (COUCEIRO, 2003, p. 64). A partir deste momento desenvolvem-se reapropriações dos espaços bem como da forma como ele é experienciado.

No primeiro dia do ano de 1915, o *Jornal do Recife* abre a sua edição apresentando um balanço, construído a partir de documentos oficiais, dos três anos da gestão do então governador Dantas Barreto, onde é possível perceber os primeiros impactos das invenções modernas que aqui aportaram. O levantamento tratava de áreas como a tração elétrica, iluminação pública e obras públicas. Ao falar dos transportes, apresenta que o serviço era efetuado desde 1875 por meio da tração animal e várias “tentativas inúteis” foram feitas por “administrações anteriores para a substituição daquela (sic) serviço pela tração eléctrica (sic)” (*Jornal do Recife* 01/01/1915).

O texto continua informando que desde 1897 uma empresa, também inglesa, realizava os serviços de iluminação pública com lampiões a gás carbônico na cidade. Com a criação da Tramways, a empresa começou a fornecer (inicialmente como teste) energia elétrica para as principais artérias da cidade a partir de dezembro de 1913, sendo posteriormente instalada de maneira gradativa e definitiva por toda a cidade.

Com a iluminação elétrica, relativamente mais forte, o cidadão tinha a possibilidade de vivenciar a rua por mais tempo e a escuridão não era mais um empecilho para as atividades. A energia era concedida pela mesma empresa responsável pelos transportes, a *Pernambuco Tramways*, que, além disso, também operava outros serviços como o telefone e o gás encanado. Como toda novidade, a eletricidade foi intensamente divulgada nos veículos de comunicação. A iluminação era apresentada como um *embelezamento* importante, as diversas quermesses e festas religiosas espalhadas por toda a cidade propagavam a nova iluminação com que as igrejas contavam para as festividades. Um exemplo é a nota encontrada no *Jornal do Recife* relacionada

à festa de Nossa Senhora do Carmo, informando que as missas na igreja estariam “profusamente iluminadas a electricidade (sic), cuja iluminação deslumbrante foi confiada a conhecida casa comercial dos srs. Martins Galvão & C.<sup>as</sup>” (Jornal do Recife 15/07/1914). Um outro exemplo é sobre a festa de Sant’Ana onde a “Egreja (sic) interna e externamente apresentará bela ornamentação, sendo profusamente iluminada a electricidade (sic)” (Jornal do Recife 16/08/1914).

Nas festividades religiosas, a eletricidade também possuía outro papel importante. Ao informar sobre as atividades, era comum comunicar sobre bondes que viriam a circular extraordinariamente para aquela situação. Festas como a de Santo Amaro, Nossa Senhora do Carmo e Nossa Senhora da Saúde, sempre contava com os coletivos para o transporte dos fiéis.

Os *bondes extraordinários* também se faziam presentes em outras atividades como na saída de sessões de cinema e de teatro, bem como em partidas de futebol. Rostand Paraíso fala que em uma época de boa fase, a Tramways, ficava sempre atenta aos eventos que aconteciam pela cidade, colocando em “dias de jogos mais concorridos, nos horários que antecediam e se seguiam àquelas partidas, bondes especiais à disposição dos torcedores” (PARAÍSO, 2011, p. 177). Ele segue dizendo que, “dependendo dos resultados, participávamos da euforia dos vitoriosos ou da tristeza dos vencidos e ouvíamos, também, as xingações aos juízes” (PARAÍSO, 2011, p. 177). Se, porventura, os bondes extraordinários não circulassem, notas de reclamação eram veiculadas na imprensa trazendo afirmações como: “Os bonds da Tramways não foram até o teatro (sic), antes do espectáculo (sic), causando aborrecimento aos espectadores” (Diário de Pernambuco 08/02/1920).

Naquele início do século XX, o carnaval já era uma tradição recifense. Bailes aconteciam nos diversos clubes da cidade, nos jornais foi possível encontrar propagandas de serpentinas e lança perfume para alegrar as festividades, anúncios de casas para se alugar nas temporadas de carnaval além de informações sobre a modificação do trânsito e trajeto dos bondes para que os cursos acontecessem.

Os bondes possuíam uma grande importância para o deslocamento cotidiano, levando e trazendo trabalhadores por todas as direções, estando presente nos mais diversos acontecimentos, pois através deles “que o povo podia ter acesso aos locais de todas as festividades recifenses, bem como a outras partes da cidade onde quisesse ir no passeio domingueiro” (MOTA, 1982, p. 40).

A relação dos bondes com os fluxos no Recife é possível ser visto nas páginas dos jornais, através dos diversos anúncios de colégios, como o Marista e o Salesiano. Esses anúncios apresentam a instituição e informando quais bondes eram possíveis tomar para se chegar até elas.

Tendo sua malha amplamente espalhada, não era difícil haver o cruzamento entre as diferentes operadoras, causando cenas um tanto cômicas. Mario Sette (2018, p. 140) descreve que antes dos cruzamentos, existiam vigias com bandeiras e faróis coloridos, porém, algumas vezes, o condutor descia do bonde e ia até a esquina ver se vinha ou não o trem.

Harvey (2013) apresenta o espaço e o tempo como “categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido” (HARVEY, 2013, p. 187). Quando se observam os reflexos do novo sistema de transporte na cidade, é possível perceber o papel dessas técnicas na construção da percepção de espaço e tempo no Recife. O que Harvey também observa quando escreve que é possível “afirmar que as concepções de tempo e espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social” (HARVEY, 2013, p. 189). Ou seja, a objetividade do tempo e do espaço advém de práticas materiais de reprodução social.

### 3. NO BONDE DA SAUDADE SEREMOS FIÉIS PASSAGEIROS

“A cidade se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata” (CALVINO, 1990, p. 14)

Podemos compreender a cidade como um conjunto de representações, um fenômeno dinâmico e em ininterrupto processo de construção. A cidade é possuidora de uma dimensão porosa, onde as construções e as ações se entrelaçam, onde o cotidiano, os caminhos de seus habitantes, os trilhos urbanos e toda a sólida estrutura cidadina se unem. A cidade é o espaço de confluência entre dinâmicas econômicas, políticas sociais, demográficas, culturais e alegóricas. Entrecruzamento da materialidade, das políticas sociais e das representações simbólicas para compreender a cidade.

O cidadão, habitante da urbe, ocupa os diversos espaços, deslocando-se por entre os numerosos territórios e estabelecendo relações em diferentes contextos. A sociedade, fruto dessas relações, está em contínua transformação, através dessas constantes interações recíprocas, como uma rede de relações que se desenvolvem no tempo e no espaço. Como diz Pesavento “a cidade é em si uma realidade objetiva com suas ruas, construções, monumentos, praças, mas sobre este “real” os homens constroem um sistema de ideias e imagens de representação coletiva” (PESAVENTO, 1997, p. 26).

É sempre muito difícil dissertar sobre a cidade, pois se trata de um espaço labiríntico, e essa expressão não se refere unicamente ao traçado de suas ruas. A urbe se constitui na interseção entre o construído, o não construído, assim como a articulação dessas duas primeiras com todos os movimentos que ali se desenvolvem e se reproduzem. “A cidade é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico” (CARLOS 2013, p. 57), onde os processos históricos específicos são encarregados de criar suas especificidades.

Esses encontros que originam o espaço cidadão, provocam os pesquisadores a se debruçar sobre essa temática em um esforço de articulação de conceitos e propostas, atravessando fronteiras no processo de construção do conhecimento. A cidade é um espaço que condensa o pensamento em torno do processo de modernidade, por meio do conjunto de transformações espaço-temporais. São essas novas construções, novos traçados das ruas e a

própria modificação da compreensão do tempo por conta das técnicas que modificam as experiências no cotidiano citadino.

Pesavento nos instrui que “os estudos de uma história cultural urbana, se aplicam no resgate do discurso, imagens e práticas sociais de representação da cidade” (PESAVENTO, 2007, p. 15), nosso trabalho é, então, garimpar e costurar essas representações. Mas é preciso estar ciente ao que pensa Benjamin (1984), onde no recurso da rememoração não é importante salientar o que o autor viveu e sim o tecido de sua rememoração, nos permitindo produzir um novo discurso sobre o momento pelo qual nos debruçamos, observando as reminiscências do passado que continuam a ecoar no presente.

Assim como Walter Benjamin faz em *Rua de Mão Única*, precisamos tomar a metrópole como um texto, realizando uma minuciosa leitura dos fragmentos da cidade. Esses fragmentos são as “ruínas” da cidade, as contradições concebidas pela modernidade, as experiências, as vivências. O fragmento é para Benjamin um motor de criação, os símbolos pelos quais trafegamos para a tecitura das ideias, onde buscamos recuperar as experiências (algo que nunca será perfeito) da e na cidade.

Walter Benjamin atua na observação da cidade através de um método denominado *fisiognômico*, que procura entender as obras como uma expressão histórica, ou seja, procura obter visões do conteúdo histórico de um determinado espaço a partir da interpretação de seus traços, de suas rugosidades, dos diversos tempos históricos sobrevivem e se complementam no espaço citadino. Neste caso, os mais simples detalhes tornam-se significativos. Até aquilo que nos aparenta insignificante, pela sua familiaridade, é extremamente relevante. É preciso observar os detalhes, os hábitos cotidianos. É necessário se apropriar das características do *flâneur* benjaminiano e farejar os rastros, descobrir as correspondências existentes na cidade, seja ela na dimensão temporal ou espacial.

A cidade é uma construção que atravessa a história excedendo o simples conceito de “depósito de pessoas e mercadorias”, local de moradia pois estamos profundamente relacionados aos desejos e imaginários das queles que vivem ou passam por ela, por isso é preciso trabalhar em dois níveis de realidade: a objetiva e a onírica. Utilizando os termos de Berman (1986) a cidade é uma floresta de símbolos, que transcendem suas estruturas físicas, necessitando passar por um processo exaustivo de interpretação e reinterpretação.



Quando tratamos da produção de sentido sobre uma cidade, é fundamental compreender que essas representações possuem uma espacialidade e uma temporalidade específica. A partir daí aparece o que Pesavento (2008) denomina de pontos de ancoragem da memória, ou seja, lugares que, por diversos motivos ficam marcados em nossas vidas, tornando o espaço nutrido de significados. Assim o espaço é alçado à categoria de *lugar*, por ser portador de um significado e de uma memória. Neste *lugar* que se transformou a cidade, as representações sensíveis despontam, nos sucessivos processos de destruição e de reconstrução, sensações, percepções e representações para aqueles que estão incorporados ao processo. As representações que construímos do mundo ao nosso redor organizam a nossa realidade atribuindo valores ao espaço, à cidade, à rua, aos bairros, aos habitantes da urbe.

A cidade é uma sobreposição de tempos no espaço, um livro de pedra que acumula tempos, formas, usos e significados. Os planos urbanísticos, seus prédios e o movimento cotidiano das pessoas contam uma história não verbal acerca de tudo aquilo que a urbe vivenciou um dia. Isso corrobora com a ideia de tessitura poética na narrativa histórica apresentada por Walter Benjamin, como se história fosse uma crônica. Na Tese 3, “Sobre o Conceito de História”, Benjamin (1987) evidencia que na narrativa dos cronistas a descrição dos acontecimentos não distingue grandes ou pequenos acontecimentos, pois o fato como um todo é relevante para a história.

Muitos poetas e memorialistas descreveram suas experiências, suas memórias e vivências na e sobre a cidade. Será a partir delas que seguiremos neste trecho de nosso percurso. Partindo da ideia de que a memória é construída em grupo, visto que as lembranças de um indivíduo estão inseridas na sociedade na qual sempre possuiu as suas referências.

A memória é resultado de um processo coletivo, estando inserida em um contexto social específico. Por isso buscamos construir uma narrativa apoiada em fragmentos; fragmentos da história, das memórias e do espaço, por considerar que a cidade se trata de uma temporalidade e uma espacialidade com múltiplas subordinações e associações. A memória é um elemento essencial para a compreensão da identidade, tanto de uma pessoa, quanto de um lugar e essa memória possui ancoragem no tempo e no espaço.

### 3.1 Memória e a construção de narrativas sobre as cidades

A vida urbana nos apresenta uma série de possibilidades de análises e interpretações e a figura do morador, do cidadão que circula por seus espaços, experienciando os seus contrastes e transformações do ambiente, relacionando-se com outras pessoas, observando os fluxos... As “sociabilidades” são continuamente construídas e dissolvidas pelos indivíduos nesses espaços por meio de relações mutuas. Os processos de interações cotidianas, pois não é só o indivíduo que compõe a sociedade, mas suas relações de interação. As grandes cidades modernas são “o espaço por excelência dos princípios ordenadores da racionalidade capitalista, o que reverbera na subjetividade de seus habitantes” (FRÚGAL JUNIOR, 2007, p. 15). Essas cidades são um “mosaico de pequenos mundos” e os indivíduos navegam por esses vários e diferentes mundos.

A memória, mesmo em sua dimensão individual, possui diversas referências sociais. Elas sofrem interferências do espaço, tendo em vista os locais em que os grupos sociais estão inseridos, “moldando” as lembranças e as concepções. Esse espaço plural e complexo, que é a cidade produz diferentes discursos: são de urbanistas, de jornalistas, de cronistas, de memorialistas, dos habitantes que circulam pelas ruas e atribuem a todo momento significados à cidade e aos usos que fazem dela a partir de seu lugar de atuação. A cidade é uma realidade objetiva, possuindo diversos elementos constituintes (ruas, monumentos, construções) possibilitando a composição das representações sobre essa materialidade. Berman (1989) apresenta a *modernidade* como uma experiência histórica, pessoal e coletiva de sentir-se num mundo em transformação e simultaneamente, mudar com ele, assim como era o Recife em constante transformação experienciados pelos memorialistas que recorreremos.

Nesse contexto, a rua é uma fronteira entre a casa e a cidade, entre o eu e o outro, ela tanto aproxima, quanto distância. Assim como a rua, a cidade é o campo das contradições onde a desordem e as realizações se misturam, dando a sensação de infinitas possibilidades, de movimentos e encontros, porque a vida é atravessada pela dimensão espacial, múltipla, heterogênea e contraditória. A cidade não é apenas um produto construído, também é um domínio de conflitos e significados.

As lembranças são consequências de um processo coletivo, estando inseridas em um preciso contexto social. Portanto, é necessário ter em mente que as representações e relatos dos memorialistas estão inclusas dentro de uma camada específica, tanto da sociedade, quanto da cidade, não sendo possível generalizá-las, pois outras camadas da sociedade – que não possuíam

uma voz ativa – poderiam entender aqueles mesmos espaços de uma maneira diferente. Muitas dessas representações são inflamadas e sentimentais, portanto faz-se necessário a realização do confronto dessas representações.

No caso deste capítulo, em que trabalhamos com textos de memorialistas, muitos deles, profissionais liberais que estão estabelecidos em uma camada mais “abastada” da sociedade. Esses relatos trazem fragmentos, experiências pessoais e privilegiadas, contudo, possuem um forte poder para a consolidação de uma memória histórica. Esta linha de raciocínio atende não só aos memorialistas. O mesmo cabe aos poetas, aos fotógrafos, ao motorneiro que conduzia o bonde. Todos eles fazem parte de uma camada da sociedade, construindo diferentes representações sobre esse espaço; construindo diferentes memórias, com seus grupos e suas formas de experienciar o cotidiano.

Buscamos destacar algumas diferentes representações da/na cidade, podemos entender essas representações como categorias da percepção do mundo real, tornando presente àquilo que se encontra ausente, aliada a uma percepção de diferenças que o tempo nos proporciona. Buscamos trazer novos elementos de compreensão da cidade. As cidades e os discursos se constroem mutuamente, através da observação dos lugares onde as memórias se refugiam e se cristalizam.

A realidade do mundo e do ser também se faz presente na constituição da narrativa ficcional ou literária. De acordo com Antonio Candido, "o recado do escritor se constrói a partir do mundo, mas gera um mundo novo, cujas leis fazem sentir melhor a realidade originária" (CANDIDO, 1993, p. 10). Ítalo Calvino (1994), por sua vez, afirma que não devemos confundir a cidade com o discurso que a descreve, existe uma relação entre elas, porém não são as mesmas.

Nas cidades afloram histórias, pois possuem impregnadas por todos os locais elementos importantes para a percepção da passagem dos tempos. Realizamos uma viagem pelo interior do Recife, conhecendo a cidade e conseqüentemente, conhecendo a si mesmo. Podemos evidenciar o valor inestimável da linguagem para a edificação das cidades e também para sua preservação. Transformar em narrativas os lugares faz com que eles vivam um pouco mais. O ponto central dos relatos memorialistas é a preocupação em sustentar as múltiplas mudanças que a cidade passava, inventando e reinventando continuamente o espaço urbano, dotando-o de símbolos, marcos e identidades.

As reminiscências que trouxemos para esse estudo compõem acontecimentos e trajetórias de vidas, são memórias individuais e coletivas. Olhares que constroem, revelando mais um ângulo da passagem do tempo. Navegando pelos fragmentos dessas memórias, buscamos as ligações necessárias através de diferentes fontes, acontecimentos e práticas, confrontado com outros vestígios e possibilidades, numa tentativa de oferecer maior nitidez ao texto, à luz da Ciência Histórica. Algo que salientamos é a compreensão de que, aquilo que investigamos nesses relatos são suas interseções com a memória coletiva. Os abundantes relatos dessas trajetórias individuais só nos serão úteis caso confluem com aquilo que estudamos.

O relato memorialístico opera com uma certa descontinuidade temporal, revelando do fluxo de tempo, das experiências os acontecimentos considerados mais significativos do ponto de vista daquele que rememora. As imagens criadas por meio dos “fatos da memória”, apresentam combinações próprias e únicas (memória individual), serão relacionadas com uma rede de acontecimentos que sustentam a narrativa histórica.

As recordações não são simples manifestações da memória, mas uma perspectiva que costura, permitindo a passagem de um tempo a outro, possibilitando a compreensão daquilo que escoou no correr da história. Para Halbwachs, as memórias evocadas pelos memorialistas constituem-se como uma memória social, onde as subjetividades do tempo que passa encontram sentido na vida coletiva, que ajuda a lembrar e dar significado ao passado. O historiador trata de interpretar a cidade buscando demonstrar a temporalidade que encontra forma e sentido no espaço, ou como um espaço que abriga múltiplas temporalidades e sentidos.

Recuperar a história das cidades exige não somente o registro das lembranças, o relato dos fatos, a celebração de “figuras importantes”. No resgate da história das cidades, é indispensável a busca por imagens e discursos que sejam capazes de proporcionar uma identidade urbana, um conjunto de sentidos e de formas que possibilitem o reconhecimento, mas que também a individualizem na história. Na reconstrução narrativa da cidade é preciso alcançar a capacidade evocativa e de significação que cada fragmento do passado pode nos revelar.

### **3.2 Os bondes pelos memorialistas recifenses: memória individual ou coletiva?**

O século XX no Recife foi um momento onde a cidade perdeu e ganhou, muito rapidamente diferentes contornos, a cidade cresceu, a população aumentou, obras foram concebidas e assim, os memorialistas procuram manter a cidade que eles conheciam “viva”, através de seus relatos. Essas narrativas produzidas ajudam a compreender um pouco de suas impressões frente a todas essas transformações que estavam ocorrendo. As modificações socioespaciais modernas produziram oportunidades de convivências entre diferentes camadas sociais, que transitavam (de maneira cada vez mais eficiente) pelo espaço citadino criando novos padrões de comportamento. Consideramos a memória como um instrumento que permite reestabelecer conexões com esse momento em que o espaço urbano é, para esses escritores, cotidianamente permeado pela novidade.

Cada coisa é sempre relativa ao seu próprio período, quando buscamos decifrar um autor ou texto, estamos o entendendo em sua época particular. A partir dos documentos (e de suas condições de produção) o historiador estará interpretando a forma como a sociedade se representa. E, por ser uma interpretação, o historiador, na utilização de suas fontes, não esgota os fatos, e sim, concebe um novo significado.

Mas o que são “memorialistas” de que tanto temos falado? A narrativa memorialista possui um forte caráter autobiográfico, onde as experiências de vida dos autores e as experiências que se desenvolvem na cidade (em que vive ou escreve), fazem parte da narrativa. Esses escritos não se apoiam nas normas teórico-metodológicas utilizadas pelos historiadores. Muitos desses autores desenvolvem suas narrativas a partir de suas próprias observações no ambiente citadino, numa busca por salvaguardar suas memórias.

O acaso e o inesperado atuam na construção das representações dos memorialistas que utilizamos. Por meio deles, criamos uma narrativa histórica a partir de nosso presente. O espaço é um mosaico de elementos de diferentes eras, permitindo a observação do desenvolvimento da sociedade. As marcas e as formas remanescentes no espaço são referências importantes para pensar a história das sociedades. Nessa amálgama, o espaço é narrado através do tempo ao mesmo passo que o tempo é narrado pelo espaço.

Atados a esses relatos estão os eventos cotidianos e as alterações que ocorreram no espaço. Essas memórias “inventam e reinventam continuamente o espaço urbano, dotando-o de símbolos, marcos e identidades” (BREFE, 1993, p. 1-2). Nos relatos analisados foi possível

observar uma intensa descrição do espaço, quase sempre atrelada a uma profunda afetividade por esses lugares, bem como pessoas descritas. Os relatos nos mostram as sucessivas transformações na cidade, que apagavam os traços universalizados e ressaltavam novos símbolos. Muitos dos textos externalizavam uma inquietação acerca do desaparecimento dos espaços considerados familiares.

Nesse momento de virada, o passado era encarado por parte da sociedade como símbolo do atraso, e as reformas urbanas realizadas naquele momento não tinham nenhuma preocupação com a preservação do que hoje entendemos como patrimônio histórico, potencializando a sensação de ruptura causada pelo processo de modernização, que modificava os espaços conhecidos e experienciados na cidade, dissolvendo as antigas referências sociais.

Nos relatos dos memorialistas alguns espaços de “sociabilidade” urbana ganham destaque. Entre eles estão os cafés, confeitarias, teatros e cinemas, além disso, podemos incluir nesse grupo a própria rua. Um grande exemplo é a Rua Nova<sup>4</sup>, no centro do Recife, que ficou conhecida por ser um intenso espaço de “sociabilidades”, concentrando lojas, restaurantes e etc. As ruas passam a ser um lugar de encontro, de trocas e experiências, que marcam ainda mais a memória.

Para esses memorialistas tudo é importante, cada aspecto do seu cotidiano, seus percursos, suas caminhadas na cidade. A leitura dessas crônicas, dessas memórias, são matéria-prima para o nosso trabalho de reflexão, onde buscamos fazer nessas leituras um percurso interpretativo, recompondo os retalhos das memórias.

É fundamental a observação do espaço como um arquivo de memória que nos permite interpretar a humanidade por aquilo que ela deixa impregnado na sua produção. Para Paul Ricoeur existe uma relação entre o texto narrado e o espaço construído, devido ao que podemos chamar de arquitetura porosa da cidade. As “ruínas” de uma determinada geração, fachadas de

---

<sup>4</sup> A rua Nova foi durante muito tempo na cidade um símbolo, um grande espaço de sociabilidade. Era local de encontros, numa parte considerada elegante, abrigando cinemas, lojas, consultórios e onde também circulavam bondes que seguiam para a zona sul e zona oeste. Com um grande movimento, por lá circulavam trabalhadores que iam ou voltavam de seus serviços, ou aquelas pessoas que faziam o *footing* de todas as tardes. O *footing* era o simples ato de passear pelos espaços públicos, num movimento de ver e ser visto, um momento de paquera entre os jovens.

A relação da rua Nova com a população não era algo apenas funcional, um simples local de passagem ou área comercial, é um lugar repleto de história, memórias e experiências dos mais diversos sujeitos e grupos sociais.

edifícios, possuem características temporais que espelham um período histórico, ou até diversos períodos históricos. Dessas ruínas retiramos os fragmentos para a reconstrução da narrativa histórica, uma construção que se dá a partir do presente e que deflagra múltiplos elos que encadeiam “diversos passados”. O historiador vai em busca dos rastros, as leituras que desenvolvemos são sempre inacabadas, pois as possibilidades de sentidos encontram-se com as necessidades de pesquisa, desejos e inquietações.

A história é múltipla, heterogênea e contraditória, por isso a importância da confluência das nossas fontes. Pegamos os fragmentos da história, da memória e dos espaços para compor nossa narrativa. Não temos o interesse de utilizar os relatos memorialísticos como um vestígio fiel do passado da cidade, mas entender os discursos produtores de imagens da cidade. O discurso do memorialista revela uma cidade baseada em suas experiências e memórias. A cidade construída por intermédio desses enunciados acaba “diluindo” as heterogeneidades e criando um espaço onde parece não existir conflitos

Diversos são os memorialistas que escreveram sobre a cidade, mas os poetas também traziam as representações de suas experiências na cidade. O Recife também foi (e ainda é) tema dos escritos de diversos artistas, onde o rio, o mar, as cheias, as pontes, o mangue, a miséria, a decadência econômica e os sobrados, foram temas por eles explorados. Para os poetas o espaço urbano é como o espaço da liberdade, da diversidade, do mundo em movimento, do novo, levando para suas obras toda a sensação acerca das metamorfoses que estão acontecendo, criando símbolos para aquele espaço.

Já falamos anteriormente sobre a imagem de destruição criativa cunhada por Harvey, onde a destruição do antigo dá passagem ao novo que está sendo gestado. Esse novo pode causar aos habitantes um certo mal-estar, porém, em tempos de modernização no Recife, diversos artistas sentiram a necessidade de escrever sobre a cidade que eles viam, sentiam e experienciavam, para que o Recife, tal qual conheciam permanecesse inalterado.

### **3.3 Os bondes como memória para Rostand Paraíso e Polycarpo Feitosa**

Os autores que escolhemos como base deste fragmento de nossa narrativa são Rostand Paraíso e Polycarpo Feitosa. Entre tantos nomes, por quais motivos escolhi esses dois para utilizar em nossas análises? Primeiramente é preciso evidenciar que os dois possuem percepções diferentes sobre os bondes. Em nossa concepção, as obras desses autores

assemelham-se ao conceito de *flâneur* descrito por Benjamin (1989), que por sua vez, apresenta-o como uma espécie de sujeito caminhante, um observador do mundo através de uma perspectiva panorâmica. Ambos os autores experienciavam a cidade e partir desse ponto externavam suas inquietações e percepções sobre os espaços que já conheciam e/ou estavam conhecendo, dado processo de constante transformação.

Esses sujeitos caminhantes possuem um profundo envolvimento com a observação do cotidiano da cidade. Lançando-se na urbe por intermédio de todos os seus sentidos, tanto do ponto de vista objetivo quanto do subjetivo, buscando tornar o estranho familiar e o familiar estranho. Na cidade que se modernizava, novas experiências sensoriais foram trazidas, pelo cinema, pela fotografia, pela publicidade, que crescia vertiginosamente e os estímulos que as transformações modernas transportavam a esses caminhantes, mostrava uma cidade com que eles não se identificavam, com diversos detalhes sendo modificados abruptamente, transformando a cidade numa fonte de alegorias.

Os relatos elaborados por esses autores encontram-se na encruzilhada da história, em um momento de transformações da cidade, onde suas características mais pitorescas começaram a desaparecer, onde o novo se sobrepõe ao velho, onde a paisagem citadina é modernizada, tornando-se quase irreconhecível ao habitante. Num esforço por eternizar a cidade que conheciam, vão inventando e reinventando o(s) seu(s) Recife(s), criando identidades, erguendo símbolos.

Rostand Carneiro Leão Paraíso nasceu no Recife, em 26 de fevereiro de 1930, formou-se médico cardiologista pela Faculdade de Medicina da antiga Universidade do Recife no ano de 1953. Porém, a sua grande paixão, o que lhe rendeu a produção de mais de 10 livros e o acesso à cadeira de número 14 da Academia Pernambucana de Letras, foi registrar suas memórias sobre a cidade do Recife. Utilizaremos alguns de seus trabalhos em busca de lampejos que nos permitam costurar os retalhos da história. Paraíso possui uma extensa biografia relacionada ao Recife, *A indefinível cor do tempo*, *Antes que o Tempo Apague*, *Esquina do Lafayette*, *A velha Rua Nova*, são algumas dessas obras, todas permeadas por suas experiências e sua relação com o Recife, seus habitantes e a sua cotidianidade.

O segundo autor que utilizaremos é Polycarpo Feitosa, autor do livro “Dois Recifes”, escrito no ano de 1945. Polycarpo Feitosa era na verdade um pseudônimo utilizado pelo senador, historiador, escritor e jornalista Potiguar Antônio José de Melo e Souza. Nesse livro o autor apresenta suas experiências na cidade do Recife, experiências que aconteceram em dois



momentos distintos: o primeiro quando ele chega à cidade, em 1886, ainda criança, para realizar seus estudos primários e, posteriormente, ao ingressar na Faculdade de Direito do Recife; o segundo Recife apresentado no livro, é o seu retorno à cidade, 60 anos depois. A partir daí, o autor tece comparações sobre as mudanças sociais e físicas que se desenrolaram na capital pernambucana.

O livro é prefaciado por Tarcísio Gurgel, e ele informa que a primeira edição da obra foi publicada pela Imprensa Industrial do Recife no ano de 1945, 10 anos antes da morte do autor. Mesmo utilizando-se de um pseudônimo, Feitosa explora suas memórias e vivências de quando vem ao Recife, sobre a tutela de seu tio, Tarquínio Bráulio de Souza Amaranto, bacharel em direito e catedrático de direito na Faculdade do Recife.

O narrador-personagem viveu sua juventude na virada de século, um momento em que também aconteceram significativas transformações, tanto físicas, quanto sociais na cidade, e esse novo vem sempre seguido de fascínio e medo. Já envelhecido, “na gana de viver mais um pouquinho voltou à luminosa cidade em busca de saúde” (FEITOSA, 2011, p. 138) e suas memórias iluminaram-se, se transformando num livro que combina recordações, comparações e comentários.

Podemos simplificar o trabalho dos memorialistas como relatos sobre a cidade, elaborados por observadores que procuraram preservar suas memórias, esperando que por meio delas o passado pudesse ser arquivado em sua essência. Podemos trazer como exemplo o texto de Rostand Paraíso, onde ele narra as ruas na década de 1940 como lugares tranquilos, mas cheios de ruídos, sonoridades que fazem parte do dia-a-dia da cidade. Nesses sons cotidianos estavam presentes os gritos e toadas dos vendedores ambulantes, que se misturavam com outros ruídos, como os apitos dos guardas-noturnos, a gaita do amolador de facas e tesouras, a matraca dos mascates, bem como “o som provocado pelos motorneiros, ao deslocar, com uma alavanca, as *agulhas* dos trilhos, para que os bondes entrassem nos desvios” (PARAÍSO, 2011, p. 97).

Nas suas memórias sempre há um espaço para os bondes, que o demonstra como um elemento importante para a cidade naquele período. Nesse trecho ele fala que

“Da minha infância e adolescência, guardo prazerosas lembranças de duas coisas: os bondes da Pernambuco Tramways e os Trens da Great Western. Palavras arrepassadas, que nós mesmos tínhamos dificuldades de pronunciar, e que o povão, no seu linguajar prático e desprovido de perfeccionismos desnecessários, simplificava para Pernambuco *Trâmis* e *Gretuêste*” (PARAÍSO, 2011, p. 71).

Os trilhos urbanos são elementos modernos inseridos no cotidiano dos indivíduos, possibilitando novas formas de experienciar a cidade, uma nova dinâmica urbana, transformando-se em um símbolo daquele momento de mudanças. Esses símbolos mantêm relações com uma certa realidade que é compartilhada por um específico grupo social, com as representações que esse grupo cria e com os significados que ele confere às experiências, pessoas e lugares de sua vida cotidiana.

Polycarpo Feitosa também possuía uma certa relação com os trilhos urbanos. Ele conta que uma das maiores admirações de sua vida foi o trenzinho da Caxangá, narrou que tinha ouvido falar ou lia buscando referências acerca das estradas de ferro, porém as imaginava como “um largo caminho forrado de grandes placas ligadas umas às outras, sobre as quais a gente a pé, os cavaleiros e os carros de boi andariam comodamente” (FEITOSA, 2011, p. 257). A primeira vez que ele teve contato com as Maxambombas era noite e não pôde ver os trilhos, mas pela manhã ao ouvir apitos diferentes questionou o que seriam e logo lhe responderam que era o trem. Ele então correu para a porta e viu o trenzinho que “ia passando, com sua locomotiva barulhenta e fumegante, puxando faceira dois carros com gente dentro” (FEITOSA, 2011, p. 257) e ao “ver no chão as duas compridas tiras de ferro, sobre as quais ele ia rodando”, finalmente descobriu o que realmente eram as estradas de ferro.

Feitosa relata seus primeiros estranhamentos em relação aquele novo lugar em que passara a viver. Conta suas experiências em passeios “aleatórios” de bonde, subindo naqueles que se apresentavam mais vagos, o que segundo ele era difícil em algumas horas do dia, como às seis da manhã ou dez da noite. O embarque era realizado no bairro onde moravam, no Espinheiro ou no ponto inicial da linha que ficava na Avenida Rio Branco, seguindo muitas vezes para lugares distantes, como Boa Viagem, Tejipló, Várzea, Dois Irmãos e assim por diante.

As viagens seguiam sempre com grande atenção aos caminhos, as edificações e as paisagens. Feitosa já se admirava com a extensão que a cidade possuía naqueles anos finais do século XIX, falava sobre as “avenidas de vários quilômetros, as inúmeras transversais a essas avenidas e estradas, quase tudo sem melhoramentos ‘urbanísticos’, mas quase tudo cheio de casas, cheio de gente, cheio de movimento e vida” (FEITOSA, 2011, p. 221). Revelando um Recife que engatinhava em seu processo de urbanização e inserção no mundo moderno, tendo como inspiração as reformas parisienses.

Nesses passeios de bonde também seguia pelas linhas menores, que circulavam no centro da cidade, passando por lugares como a praça Maciel Pinheiro (Antiga Conde d’Eu), Rua Nova, Praça da Independência e várias outras até chegar ao ponto dos Bondes na Marquês de Olinda. Muitas ruas ainda eram, segundo ele, “mangues”, incluindo as do bairro do Espinheiro. Mas no centro da cidade, o que o impressionava não eram as edificações, mas sim o grande fluxo de pessoas que circulavam nas calçadas, dificultando a movimentação dos automóveis (algo que declaradamente ele ainda não havia se familiarizado), dos bondes e dos caminhões. Ele compara a movimentação das “calçadas da Rua Nova, Cabugá e Duque de Caxias, das quatro às seis da tarde” as ruas da Capital Federal, o Rio de Janeiro.

Do mesmo modo, Paraíso relata sobre as horas de intensa circulação e seus momentos (de certa forma) divertidos, lembrando que “nas horas do rush, era comum haver, pendurados nos estribos, uma boa quantidade de passageiros, alguns deles sem esperar a parada nos pontos previamente designados, descendo do veículo em movimento, não por uma questão de pressa, mas, às vezes, tão somente para exibir agilidade” (PARAÍSO, 2011, p. 174 – 175).

Ao falar dos “pingentes” (aquelas pessoas que andavam penduradas nos balaústres dos bondes) Feitosa afirma ironicamente que são “produto direto, diretíssimo da civilização” (FEITOSA, 2011, p. 743), tendo em vista o desenvolvimento comercial e industrial do Recife, que enchia as ruas com seus operários e lotando o já (ou diria sempre) insuficiente transporte público, fazendo com que os bondes “de Casa Amarela por exemplo, gemerem ali na minha rua com dois reboques de manhã e à tardinha, cheio de ‘morcegos’ pendurados de ambos os lados” (FEITOSA, 2011, p. 765).

Como tratamos no capítulo anterior, os bondes foram durante muito tempo os responsáveis pela locomoção diária da massa trabalhadora, dos profissionais liberais, dos estudantes, era praticamente onipresente na cidade. Os jornais anunciavam sua presença ao termino de peças de teatro, partidas esportivas, eram mencionados em anúncios de escolas. O cotidiano era atravessado por eles. Sendo assim, as modificações socioespaciais modernas produziram oportunidades de convivências entre diferentes camadas sociais, que transitavam (de maneira cada vez mais eficiente) pelo espaço citadino criando novos padrões de comportamento.

Figura 16: Anúncio do Colégio dos Maristas evidenciado as linhas de bonde que circulavam por aquela região e que facilitavam a chegada dos alunos.



Fonte: Diário de Pernambuco, 01/01/1920, página 9.

Rostand Paraíso também elenca alguns dos trajetos, por ele percorridos, onde nos mais longos viajava para os bairros de Apipucos e da Várzea, onde visitava parentes ou apenas para passeios dominicais, que deveriam ser previamente acertados, entre vizinhos e familiares. Ele conta que os passeios “se constituíam em verdadeiras aventuras e inesquecíveis deslumbramentos com as paisagens ribeirinhas e que ficaram indelevelmente marcados em minhas melhores reminiscências” (PARAÍSO, 2011, p. 72). Nesse momento, bairros como Várzea e Apipucos eram distantes e bucólicos arrabaldes que começavam a se “aproximar” cada vez mais do perímetro urbano da cidade, tendo em vista o sistema de transporte urbano, que permitia o deslocamento diário de passageiros, bem como, em alguns casos, de suas mercadorias.

As mudanças que aconteceram no espaço citadino poderiam ser encaradas com louvor ou com pesar, como já foi possível observar através desse trabalho, o momento que estudamos foi largamente afetado por várias transformações. Nos escritos de Paraíso fica explícito seus sentimentos em relação a elas. A sensação de ruptura era presente em seu discurso, ele cita que “uma cidade é feita de cantos e recantos. É, portanto, com um misto de saudade e tristeza que vejo o Recife vai, pouco a pouco, se descaracterizando, perdendo, lamentavelmente, seus pontos de referência” (PARAÍSO, 2011, p. 236). A cidade é uma fonte de diversas imagens sedimentadas em nossa memória, onde “cada um de nós, em seus itinerários urbanos diários, deixa trabalhar a memória e a imaginação: anota as mínimas mudanças, a nova pintura de uma

fachada, o novo letreiro de uma loja...” (ARGAN, 2005, p. 232) e os memorialistas buscaram reunir esses fragmentos.

Figura 17: Mudança do Calçamento da Av. Beberibe Bairro de Água Fria em 1947. Nota-se os trilhos dos bondes à esquerda da imagem.



Fonte: <https://www.facebook.com/PernambucoArcaico> (Acesso: 13/03/2021)

Os objetos ao nosso redor não falam, mas é possível interpreta-los, pois possuem um sentido decifrável. Nosso objeto, a cidade, está em constante formação e transformação, assim percebemos as metamorfoses modernas empreendidas como causadoras de grandes impactos, visto que as cidades são todas, ou quase todas, o resultado de sucessivas adaptações a funções diversas não previstas em seus planos anteriores. No fluxo da história, as cidades se transformam, com as obras públicas e a abertura de novas ruas, por exemplo, demolições e construções são realizadas, os planos urbanísticos se superpõem uns aos outros. Para Halbwachs, uma longa vivência em um local adaptado aos hábitos de um determinado grupo, os movimentos e também os pensamentos “se regulam pela sucessão de imagens materiais que os objetos exteriores representam para ele” (HALBWACHS, 2003, p. 163).

E nessa interação com a cidade Feitosa rememora que o único prêmio para quem ia bem nos estudos era a possibilidade de passeios aos domingos. Nestes passeios, os meninos

rumavam até o centro da cidade, e assim, relata, “íamos olhar o mercado de S. José, a igreja da Penha, recém-construída, o Campo das Princesas (hoje Praça da República), e até a praia próxima da fortaleza do Brum, onde tomávamos dois ou três banhos adâmicos” (FEITOSA, 2011, p. 726). Quando essas viagens seguiam para os arrabaldes mais distantes “só se ia quando no grupo se achava algum nascido na cidade” (posição 726), que poderia servir como guia para todos os outros.

O capítulo 13 do livro, Polycarpo Feitosa intitulado “Passeando e Olhando”, conta que nem sempre, ele e seus companheiros, tinham dinheiro para pagar o bondinho, mas lembra que haviam entre eles dois ou três mais abastados que faziam questão de pagar as passagens de todos. Ele descreve que naquele tempo

“Os bondes eram quase suficientes para o serviço, embora o Recife já fosse uma cidade de mais de 100 mil habitantes. Apenas, apesar de seu movimento comercial, dos seus escritórios, das suas repartições, ainda não havia a desesperada gana dos *bussisnes*, nem o violento *rush* nos transportes” (FEITOSA, 2011, p. 743).

No livro de pedra que é a cidade, estão impressas diversas imagens urbanas, signos desse espaço e atuam como mediadores de seu conhecimento, as representações sobre uma cidade não a reproduzem, porém, impulsionado pelos seus fragmentos, produz uma série de discursos que interagem com ela. Com o passar do tempo as formas espaciais vão se descaracterizando e a história tem como desafio a análise do tempo físico e do tempo social, buscando ver no presente uma cidade do passado. Como assinala Milton Santos “o que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento” (SANTOS, 2008, p. 140). O tempo da cidade é múltiplo e está sempre a ser construído, pois a urbe é uma contínua reinvenção do mundo no espaço e nós, historiadores buscamos a reconstrução, problemática e incompleta, da cidade que já não existe mais. Como afirma Pierre Norra,

“a curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Momento de articulação onde a consciência de ruptura com o passado se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada” (NORRA, 1993, p. 1).

Encontramos nas cidades as marcas de diversos tempos e dos processos sociais que se desenvolvem ali. Diferentes sujeitos e grupos sociais experienciam e produzem representações acerca do espaço citadino, cada qual com sua própria dinâmica, “os grupos tanto constroem a cidade enquanto um tecido de relações sociais e representações, quanto são constituídos por ela” (MONTEIRO, p. 104, 2012).

Algumas ruas, em específico, possuíam um grande poder atrativo, eram locais para ver e ser visto, para ficar a par das tendências e a Rua Nova era uma delas. Lá sempre foi um espaço de grande destaque para a sociedade recifense, principal local de encontro, passeio, compras e olhares. Uma rua sempre agitada e movimentada. “Quem olha hoje a Rua Nova admira-se, dada a sua estreiteza, de que ali passassem indo e vindo, nos dois sentidos, bondes que conseguiam circular sem originar maiores problemas, somente muito raramente ocorrendo algum acidente” (PARAÍSO, 2011, p. 174).

Antônio Paulo Rezende (2016) relata que a partir da década de 1920 o Recife se agitava e se divertia, os passeios pelas ruas aumentavam, como na Rua da Imperatriz e na Rua Nova, por exemplo. Na Rua Nova estavam os cinemas Pathé, Vitória e Royal, além da Casa Godim e da Casa Júlia, que tinha seu andar térreo iluminado pela energia elétrica e uma grande novidade para a época: mocinhas atendendo no balcão.

Além de novos contornos, a cidade também adquire uma nova “aura”, que se fazia presente nos espaços de “sociabilidades”. Ruas, Confeitarias, Cinemas, Assustados, a vida coletiva começava a fazer parte do cotidiano da cidade. O cinema teve grande importância para a transformação dos hábitos da população, principalmente pelo fascínio propiciado às pessoas. Rezende afirma que com o grande número de cinemas, “o Recife alargou os seus horários noturnos, movimentou-se mais o centro da cidade” (REZENDE, 2016, p. 105), gerando ainda novos pontos de encontro para a juventude. O Teatro Moderno, por exemplo, trazia em sua programação no jornal a informação de que haveriam bondes para todas as linhas após os espetáculos, incentivando a presença das pessoas nesses locais, em horários que até aquele momento não eram comuns.

Nas cidades modernas o processo de “sociabilidades” se dá de maneira bastante contraditória, numa relação entre proximidade e distanciamento. As pessoas passam a frequentar cada vez mais os espaços públicos, as ruas, os transportes coletivos sugerindo uma maior proximidade e conseqüentemente uma mais estreita relação entre essa população, mas a

cidade capitalista moderna (um patamar que o Recife buscava alcançar no período que estudamos) propiciava essa sensação de proximidade, mas que é incompatível com a forma como as atividades são desenvolvidas na cidade moderna.

O cotidiano está gravado nas memórias de Paraíso, ele relata os momentos em que trabalhava no Hospital Pedro II existia um bondinho especial para aquele local. Esse bondinho fazia um percurso bem limitado, saindo do Hotel Central até a Rua dos Coelhos. Segundo ele, era um carro quase exclusivo entre estudantes e doentes que iam para o Hospital. Porém, a maioria dos estudantes fazia esse percurso a pé, os grupos já vinham formados de outros hospitais, conversando sobre o cotidiano médico. Também aproveitavam o percurso a pé, para parar “aqui e ali, nas filiais dos laboratórios para pegar algumas amostras grátis, ou, para um pão doce ou um caldo de cana no Pátio de Santa Cruz ou numa nem sempre higiênica barraca que se encontrasse no percurso” (PARAÍSO, 2011, p. 36 – 37).

Figura 18: Rua Nova Centro do Recife, Década de 1920



Fonte: Foto Studio Recife. Disponível em <http://www.facebook.com/pernambucoarcaico>  
(Acesso: 10/03/2021)

O bonde elétrico e seu percurso, são elementos importantes e o eixo norteador de nossa dissertação, são objetos técnicos que possuem uma intenção e uma funcionalidade, fruto da



tecnologia que contribui para a eficácia do deslocamento. O conhecimento da técnica permite entender as relações sociais e compreender peculiaridades em diferentes contextos. Nesse enquadramento, a cidade manifesta-se como observatório privilegiado, um ponto estratégico para se compreender as transformações em curso. A cidade figura ao lado das máquinas (com seu poder promissor e transformador) e da multidão. A técnica na cidade moderna possui um poder transformador, moldando o cotidiano e as percepções da população.

### **3.4. Diferentes vivências, distintas narrativas**

Não estamos estudando nem as causas nem as consequências da implementação dos bondes, mas aquilo que se passou entre essas duas situações, modificando a cidade física e a cidade subjetiva e assim buscando a interpretação da temporalidade através da espacialidade. É no espaço construído que se depositam os fragmentos, as marcas da passagem dos anos. Nossa narrativa é construída a partir da retirada de elementos importantes do fenômeno histórico, onde fazemos um encadeamento de diversos passados.

Com frequência, ao se discutir sobre as cidades, a sua estrutura física torna-se o cerne do debate, no entanto, precisamos compreender a arquitetura como uma construção da cidade no tempo, uma sobreposição de formas, de temporalidades. Para Argan “a cidade não é apenas o lugar da condição humana, mas uma parte dessa condição, que se representa na cidade em seus monumentos, nos bairros, nas residências, em todos os fatos urbanos que emergem do espaço habitado” (ARGAN, 2005, p. 23).

O bonde elétrico era um elemento que atravessava a cotidianidade recifense, Rostand nos conta que ao andar pela cidade não era raro observar pessoas debruçadas nas portas, muros e varandas das casas esperando a passagem do bondinho. Ele também recorda dos momentos de cuidado que era necessário: “Atravesso a rua com o cuidado recomendado pelos meus pais, esperando um intervalo entre os bondes que passam nos dois sentidos” (PARAÍSO, 2011, p. 105).

Ao transitar de bonde pela cidade, Feitosa recorda dos “cavalheiros apumados, quase todos com roupas escuras, sentados corretamente, pernas aproximadas, com o guarda-chuva ou bengala no meio” (FEITOSA, 2011, p. 743), isso claro, em momentos de tráfego menos intenso.

No entanto, ele faz uma comparação entre a época de sua juventude e 40 anos depois, quando retorna à cidade. Para ele, já estava tudo muito diferente onde se via, seja qual fosse a linha ou o horário, pessoas sentando de qualquer jeito, sem se importar se estavam ou não incomodando os outros passageiros por estar sentados todo esparramado no banco ou se fumava e soltava as baforadas no rosto dos demais passageiros.

Paraíso, por sua vez, também relata um pouco das “normas de cordialidade” que eram exigidas pela Tramways no início de seu funcionamento. Ele relata que ficavam visivelmente expostas “atrás dos bancos de madeira, inscrições educativas como ‘Seguro morreu de velho’, ‘Não salte do bonde andando’ e outras frases imaginadas pelos ingleses da Pernambuco Tramways para a orientação dos seus usuários” (PARAÍSO, 1993, p. 38). Até as vestimentas dos funcionários eram observadas, precisando sempre manter a elegância. A coluna “De uns e de outros...” do Diário de Pernambuco, expunha que a civilização obriga a manutenção de certos hábitos, pois a ideia de civilização estava atrelada, não apenas a chegada de automóveis e construções, mas também no ato de “tocar a aba do chapéu e pedir licença à subida de um bond” (Diário de Pernambuco, 01/02/1920, p. 3) além disso, relatava que “condutores e motoneiros dos pés a cabeça, são verdadeiros mendigos que envergonham a cidade”.

Como já foi evidenciado em outros momentos, buscamos os fragmentos e trabalhamos em cima do processo de recuperação da memória e através delas é possível atingir momentos urbanos que já passaram e formas espaciais que já não existem mais. A cidade é uma estrutura simbólica, que possui uma identidade que possibilita um reconhecimento mútuo entre ela e o indivíduo. Podemos entendê-la como um organismo vivo, que cresce todos os dias de maneira voluntária e involuntária. Sendo assim, rápido ou lentamente, cada movimento que atua na sociedade descaracteriza e readapta ou deteriora irremediavelmente o tecido urbano, sua topografia, sua sociologia, sua cultura, institucional ou de massa.

Os fragmentos que trouxemos para nossa pesquisa são relatos muito pessoais e essas memórias individuais são subjetivas, podendo conter distorções. Essa busca pela compreensão das experiências, possibilitam a construção coletiva de sentido sobre o real. No entanto, podem ser utilizadas para o enriquecimento da memória das cidades, que, por sua vez, possuem um caráter objetivo. A afetividade e a emoção ficam latentes nos adjetivos que são utilizados de forma recorrente pelos autores por nós utilizados. Com isso percebemos a condição seletiva dessas memórias, onde determinados lugares são amplamente explorados, enquanto outros, não são citados.

A afetividade, as subjetividades e as experiências desses autores traduzem-se em referências acumuladas de forma inconsciente que confluem na memória. Esses escritos foram concebidos em um momento de choque causado pela modernidade, onde se vivenciava um duplo processo de transformação aliado a uma perda de reconhecimento, tanto dos traços físicos, quanto da maneira de experienciar a cidade. A narrativa memorialista inclina-se a uma diluição à heterogeneidade, estabelecendo um contexto harmônico, onde não mais enxergamos os conflitos.

Os relatos possuem um caráter descritivo – tentando abranger pequenos detalhes e dar conta do maior número de fatos possíveis -, como profundamente afetivos. Esses escritos pretendem realizar uma descrição objetiva da cidade, listando o progresso que saltava aos olhos, porém evidenciando uma perspectiva intimista sobre o Recife, salientando o caráter seletivo das memórias, contendo espaços largamente explorados e outros pouco ou nunca mencionados.

Essa pessoalidade e afetividade pode ser percebida em trechos como esse: “Gostoso era, à noite – quando me dirigia à Barão de São Borja, para as aulas no Liceu Pernambucano -, viajar, sentado nos seus bancos de madeira ou pendurado nos estribos, naqueles bondinhos que vinham da Encruzilhada” (PARAÍSO, 2011, p. 71), relatando momentos íntimos de suas experiências com o cotidiano citadino.

Quando tratamos da construção dessas memórias é indispensável compreender que elas não se constituem por meio de observações descompromissados com aquilo que será observado e registrado, pois a preservação da memória “não significa preservar o passado em si, mas aquilo a que é possível se ter acesso e também, em grande parte, aquilo que se quer ver recordado” (BREFE, 1993, p. 32).

Ao retornar para a cidade, na década de 1940, Feitosa pondera que naquele momento a mais poderosa entidade que dominava o Recife era o automóvel. Ele reflete que, com a chegada dos carros, novos contratos sociais foram estabelecidos, prédios destruídos, ruas alargadas e até desconsiderando os pontos de parada dos bondes que atendem a maior parte da população. Ainda declara que no “Recife do automóvel, o pedestre é o animal mais desprezível de toda a criação” (FEITOSA, 2011, p. 787), pois por culpa deles, os postes de iluminação e energia foram levados para as calçadas, atrapalhando o tráfego das pessoas.

Podemos considerar o espaço construído como um espaço de memória, onde é possível interpretar as diversas temporalidades, através da materialidade. A cidade se transforma, no entanto, subsistem vestígios de outras temporalidades e aqueles que a conheceram em seu

estado anterior, utilizam-se desses fragmentos para acessar esse outro tempo. Os memorialistas nos propiciam trajetos afetivos pelo espaço construído e cada um desses autores pode ressaltar uma visão de mundo distinta sobre o mesmo local, pois o imaginário sobre uma cidade não a reproduz, mas, estimulado pelos seus fragmentos produz discursos que com ela se integram.

A observação está na essência do trabalho dos memorialistas, através dela, é possível captar e registrar a realidade, armazená-la na memória e, a com isso, realizar uma narrativa a respeito do espaço. A partir disso é possível reconstruir a história da cidade. Segundo Benjamin (1987) a experiência causada pela modernidade urbana faz com que o ser humano perca suas referências dado o novo ritmo de vida. Então é preciso rememorar a cidade, antes que ela dissolva em meio as metamorfoses, pois como afirma Norra (1993) todos os lugares de memória são objetos no abismo!

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo da cidade, acompanhando suas transformações nos possibilita tanto um planejamento, quanto a busca por soluções dos problemas existentes no espaço urbano. As sensibilidades e representações, são elementos chaves estampados pelas cidades. O mundo é visto e compreendido a partir do olhar dos seres humanos, segundo as formas de trabalho e de apropriação da matéria, de acordo com os modos de produção, de como se relacionam com o meio e de como estabelecem as relações sociais. Como já disse Milton Santos, “o espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade” (SANTOS, 1985, p. 22).

Quando nos propomos a desenvolver esse trabalho, percebemos a ideia da representação figurando como ponto fundamental da pesquisa. A ideia de investigar a circulação do bonde elétrico e a sua interferência na cidade já vinha de outros momentos, mas no aprofundar do tema foi possível encontrar a existência de não só um ou dois Recifes, mas diversos Recifes, cada qual representando as expectativas, as relações e as experiências de cada pessoa. Aquele que conduzia o bonde, aquele que participou das obras, aquele que escrevia sobre a cidade ou aquele que simplesmente circulava por ela.

O bonde elétrico foi apenas o ponto de partida de nossa pesquisa, nossa intenção foi expor que a cidade está para além de suas estruturas físicas, estando edificada pelas memórias, construída pelas diversas representações. Salientamos a importância da rua como símbolo da vida, como um espaço dotado de significados e de significância, um local de encontros e transformações, onde a cidade passa a ser personagem ativo e central da história e não apenas “o palco” onde ela se desenvolve. O bonde elétrico aqui aparece como símbolo de uma modernidade efêmera, que transforma o Recife, e logo desaparece, deixando um tom de nostalgia para alguns, mesmo como todas as desigualdades que se aprofundaram em Recife nesse período.

O bonde elétrico possibilitou a expansão da área urbana no Recife e junto com outras técnicas também contribuiu para novas “sociabilidades” e práticas cotidianas, mas também se estabeleceu como símbolo de divisão de classes, desde um transporte moderno utilizado pela elite urbana, como um transporte popular com a chegada do automóvel, mas permaneceu na memória de muitos.

Toda escrita parte de uma experiência vivida e o historiador não é neutro, recompõe os retalhos da memória, interpretando a partir do prisma formulado pelo conjunto de fontes utilizadas. A memória é seletiva, relicário onde guardamos apenas aquilo que teve forte significado para nossas vidas, ou seja, a memória é uma tensão histórica. Os lugares representados nas obras que utilizamos como referência, são produtos da memória de seus autores e relacionam-se com suas vivências. Não importa estabelecer possíveis limites entre real e imaginário, mas sim, percebê-los em permanente comunicação e diálogo. Pois nenhuma cidade jamais nasceu da invenção de um gênio, a cidade é produto de toda uma história que se cristaliza e se manifesta” (ARGAN, 2005, p. 244).

O urbano é composto por pequenos mundos particulares, com seus dramas, desejos e sonhos. Benjamin condena a reforma destruidora e disciplinadora executada por Hausmann que não levava em conta as realidades do passado e as diferentes visões da cidade, assim como foram as grandes reformas modernizadoras que fizeram ruir monumentos, histórias e vivências.

Quando escolhemos frações do espaço urbano para explorar, elas nos revelam uma época, um sentido, uma característica que se encontra ali acumulada, pois tempo e espaço estão sempre em tensão, são indissociáveis. Como diria Benjamin, “escrever a história significa dar às datas a sua fisionomia” (BENJAMIN, 2006, p. 518 passagens). A fisionomia é a possibilidade de “dar um rosto” as representações históricas e esse rosto é o rosto da modernidade, nos possibilitando uma interpretação da história que está entranhada no espaço. Essa fisionomia experimentada por Benjamin busca “humanizar” os fenômenos históricos.

Seguindo os trilhos dos bondes foi possível perceber o processo de compressão do espaço pelo tempo, o processo constante de aceleração na sensação do tempo vivido causada pelo processo de modernização e, conseqüentemente, a modificação na maneira de experienciar a cidade, visto que o processo social está sempre deixando heranças que acabam constituindo uma condição para as novas etapas. Como ressalta Berman (1986) ao conceituar a modernidade como experiência histórica, pessoal e coletiva, de sentir-se num mundo em transformação e mudar com ele.

Ao estudar os transportes e a implementação de um novo sistema, é certo que verificamos uma série de transformações e mudanças realizadas no espaço citadino. As estruturas físicas se modificam, a cidade se expande e a alcunha de labirinto, por tantas vezes repetida, se consolida. Tendo em vista esses aspectos, optamos por uma análise interdisciplinar,

unindo a visão de historiadores, geógrafos, cientistas sociais, urbanistas e pesquisas de diversas outras áreas, onde podemos compor os múltiplos discursos e olhares sobre a cidade.

A vida urbana sugere uma multiplicidade de ritmos e diferentes temporalidades. É com os fragmentos oferecidos pelas fontes que encontramos que o historiador monta a colcha de retalhos caleidoscópica, com intermináveis possibilidades de combinações. E isso não nos diminui como cientistas sociais. Pelo contrário, mostra que assumimos as incertezas, desvelando principalmente os discursos totalitários de poder sobre a cidade. Para Pesavento “só se pode resgatar o tempo escoado no espaço da cidade por meio de uma atitude deliberada e um esforço de imaginação, que chama a si toda uma carga de referências acumuladas, capazes de criar esse olhar especial, que possibilita ver além daquilo que é dado a ver” (PESAVENTO, 2020, p. 1599).

Ao longo do trabalho conseguimos apresentar a cidade do Recife e suas sucessivas transformações, os remodelamentos urbanos, a implementação do bonde elétrico e a busca do Recife pela sua inserção no hall das cidades modernas. Traçamos um panorama da evolução técnica dos sistemas de transportes e a Tramways contribuiu com a expansão e a modificação das dinâmicas urbanas da cidade, onde o desejo pelo que era considerado novo estava sempre presente, ao mesmo tempo em que a saudade apertava o coração de outros tantos.

Tanto a cidade, quanto os caminhos utilizados atualmente foram configurados por meio dos transportes “sua morfologia foi determinada pelas artérias de circulação, sua fisionomia transformada pelas grandes obras públicas de eixos férreos e rodoviários” (CASTRO, 2007, p. 15). A cidade é movimento e os sistemas de transportes envolvem a transformação da paisagem, a qualidade de vida dos moradores a partir de seus deslocamentos e, conseqüentemente, proporcionando uma maior eficiência econômica e social.

Como pudemos analisar ao longo deste trabalho, o bonde passou rapidamente de um elemento importante para a modernização das cidades, para um equipamento visto como anacrônico que atrapalhava o trânsito. Todavia, na atualidade, houve uma reviravolta na concepção acerca da utilização dos bondes, principalmente em países europeus, como a França, onde “um modo de transporte obsoleto, metamorfoseado pela técnica e pelo design tornou-se um instrumento das novas políticas de transporte e do urbanismo” (CASTRO, 2007, p. 16). O transporte individual apresentou valores destrutivos, como a formação de congestionamentos, poluição sonora e atmosférica, demandando a busca por soluções para esses problemas oportunizando um processo de renovação de antigos conceitos.

Na medida em que o transporte se transformou, seguiu os mesmos eixos de penetração na cidade. Ou seja, ocorreram mudanças nos sistemas técnicos, porém os eixos de deslocamentos permaneceram praticamente inalterados. Com o avanço técnico, o sistema de transporte público “ganhou em rapidez, regularidade, capacidade e silêncio. Tornou-se também um instrumento de extensão urbana, deixando suas marcas nas formas das cidades” (CASTRO, 2007, p. 24).

O transporte coletivo está dentro das estruturas de classe, o bonde elétrico surgiu como novidade, mas logo foi incorporado à classe dos trabalhadores sendo considerado um meio de transporte para os pobres. Isso se reflete na utilização dos sistemas de transporte público na atualidade, principalmente o metrô. Isso é uma marca cultural na cidade. Quando falamos de estrutura de classe, tudo que é coletivo, acaba tornando-se sinônimo de popular, em um sentido pejorativo e enquanto o privado possui um status de prestígio.

O Recife foi se transformando, a população e os costumes modificaram; resta o nome e a presença de “objetos” mais resistentes em forma de rugosidade, ou seja, descontinuidades do passado presentes na atualidade, onde há nelas uma importância reservada para o presente. Os fragmentos das diversas temporalidades estão espalhados pela cidade, mas dos bondes elétricos pouco sobrou. O único bonde que sobreviveu está exposto no Museu do Homem do Nordeste, possuindo a chapa número 104, o carro circulou até março de 1954 percorrendo o trajeto Boa Vista - Madalena. Além dele, alguns pedaços dos trilhos se encontram perdidos em ruas do Recife, sobrepostos pelo asfalto que sufoca as ruas da capital pernambucana.

Grandes cidades são intituladas como espaços de conflito, sendo compreendida como espaço funcional, prioritariamente destinada à acumulação e à circulação do capital. A vida cotidiana é por excelência o lugar que se desenvolve a vida humana. O cotidiano é o resultado de um processo de socialização em que uma forma específica de interação relaciona o indivíduo ao grupo, transformando o espaço geográfico em simbólico.

O passado não está contido apenas naquilo que passou, ele constitui nossas sensibilidades e continua, de certa forma, a ser presente. Benjamin aponta que “articular historicamente um fenômeno com o passado não significa conhecê-lo tal como ele de fato foi” (BENJAMIN, 1994, p. 224), significa encontrar no presente reminiscências que nos transportam ao passado. Escovar a história a contrapelo nos mostra a importância de atentar para os fazeres cotidianos como caminhos para escutar e compreender as outras vozes, além da perspectiva do fragmento como sínteses capazes de expor o mundo, as narrativas para a história



não irão acabar, a cada leitura novas possibilidades surgem, por isso a história é sempre escrita e reescrita.

## REFERÊNCIAS

- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade** / Giulio Carlo Argan; tradução Pier Luigi Cabra. – 5ª.ed. - São Paulo: Martins Fontes, 2005. (Coleção a)
- BENJAMIN, Walter. **Diário de Moscou**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- \_\_\_\_\_, Walter. **OBRAS ESCOLHIDAS**, I. magia e técnica, arte e política. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- \_\_\_\_\_, Walter. **Paris do segundo Império-A boêmia; Flâuner; A modernidade**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade** / Marshall Berman; [Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti]. – São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BOLLE, Willi. **Fisiognomia da Metrópole Moderna: Representação da História em Walter Benjamin** / WilliBolle. 2. ed. – São Paulo: Editoria da Universidade de São Paulo, 2000.
- BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo, Editora Perspectiva, 1992.
- \_\_\_\_\_, Pierre. **O Poder Simbólico** / Pierre Bourdieu; tradução Fernando Tomaz (português de Portugal) - 12ª ed. - Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2009.
- CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. 2006. São Paulo. Publifolha.
- CANTARELLI, Rodrigo. **Contra a conspiração da ignorância com a maldade: a Inspetoria de Monumentos de Pernambuco**. Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2014.
- CARDOSO, André Luiz Rocha. **Trens de subúrbio nas rotas de exportação: Uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858 – 1900)**. Trabalho de Conclusão de Curso – Licenciatura Plena em História, Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2018.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. 15. ed. Petrópolis: Vozes, 2008
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa:DIFEL, 1990.

- \_\_\_\_\_, Roger. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude** / Roger Chartier, trad. Patrícia Chittoni Ramos. –Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.
- DE CASTRO, Maria Beatriz. **Bonde Na Cidade: Transportes**. AnnaBlume, 2007.
- FEITOSA, Polycarpo. **Dois Recifes**. Companhia Editora de Pernambuco, 2011.
- GIDDENS, Anthony. **Modernidade e identidade**. Zahar, 2002.
- HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo: Centauro, 2003.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo, Edições Loyola, 2007.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória** / Jacques Le Goff; tradução Bernardo Leitão... [et al.] -- Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley. 1961 - **O bairro do Recife: Entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife, CEPE/Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991.
- NETO, Oswaldo Lima. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes, 2001.
- NORA, Pierre et al. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, v. 10, 1993.
- PARAÍSO, Rostand. **A indefinível cor do tempo**/ Rostand Paraíso. – Recife: Bagaço, 2011 (2ª Edição, 2005).
- \_\_\_\_\_, Rostand. **Antes que o tempo apague--: crônica do anos 40 e 50**. Editora Comunicarte, 1996.
- \_\_\_\_\_, Rostand. **O Recife e a II guerra mundial**. Recife: Edições Bagaço, p. 310-313, 2003.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da Cidade: Visões literárias do urbano** – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre / Sandra Jatahy Pesavento. – 2.ed. – Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.
- \_\_\_\_\_, Sandra Jatahy. História & História Cultural / Sandra Jatahy Pesavento. 2. ed. 2. reimp. - Belo Horizonte: Autêntica, 2008. 132p. (Coleção História &... Reflexões, 5)
- \_\_\_\_\_, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.
- \_\_\_\_\_, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. **Revista Mosaico-Revista de História**, v. 1, n. 1, p. 3-12, 2008.

\_\_\_\_\_, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, n. 158, 2020.

PONTUAL, Virginia. **Uma cidade e dois prefeitos: Narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950**. Editora Universitária, UFPE, 2001.

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

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento** / Paul Ricoeur – tradução: Alain François [et al.]. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2007.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. **Linhas apagadas: do coletivo como arcaico ao individual como moderno (a extinção dos bondes na década de 40)**. Editora Universitária, 1995.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.

\_\_\_\_\_, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo: Globalização e Meio Técnico Científico Informacional** / Milton Santos. – 5. ed., 1. Reimpr. – São Paulo, 2013.

SECHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo** / Bernardo Sechi; [tradução Marisa Barda e Pedro M. R. Sales]. – São Paulo: Perspectiva. 2015. -- (Debates; 306 / dirigida por J. Guinsburg).

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**/ Richard Sennett: Tradução de Marcos Arão Reis – 3ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2003.

SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. – 4. ed. revista e ampliada – Recife: Cepe, 2018.

SOUTO MAIOR, Paulo M. **Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife: (1830 – 1920)** / Paulo M. Souto Maior.- Recife: CEPE, 2010.