

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**

**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

Trens de subúrbio nas rotas de exportação: Uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858 – 1900)

**ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO**

**RECIFE**

**2018**

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**

**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

Trens de subúrbio nas rotas de exportação: Uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858 – 1900)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado por André Luiz Rocha Cardoso ao Curso de Licenciatura em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.

**ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO**

**RECIFE**

**2018**



**TERMO DE APROVAÇÃO DE MONOGRAFIA NO CURSO DE LICENCIATURA EM  
HISTÓRIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO.**

ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO

TRENS DE SUBÚRBIO NAS ROTAS DE EXPORTAÇÃO: UMA DINÂMICA  
URBANA PARA AS FERROVIAS PERNAMBUCANAS DE LONGA DISTÂNCIA  
(1858 – 1900)

Monografia aprovada com nota \_\_\_\_\_ como requisito para conclusão da  
disciplina **Monografia – História** (Cód. 04603), pela seguinte banca  
examinadora:

Orientador: \_\_\_\_\_ Nota: \_\_\_\_\_  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque  
Departamento de História - UFRPE

Membro 1: \_\_\_\_\_ Nota: \_\_\_\_\_  
Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Rita Ivo de Melo Machado  
Departamento de História - UFRPE

Membro 2: \_\_\_\_\_ Nota: \_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Gustavo Acioli Lopes  
Departamento de História - UFRPE

Média das notas	
-----------------	--

Recife,

## AGRADECIMENTOS

Quero manifestar meu agradecimento a Deus pela saúde e força para poder executar este trabalho. À minha família que sempre me apoiou e me ajudou a levar a frente esta pesquisa.

Registro meu agradecimento à minha orientadora, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mariana Zerbone pelo acompanhamento e por todo apoio nos direcionamentos deste trabalho.

Agradeço também a Universidade Federal Rural de Pernambuco e ao corpo docente.

Para não cair no erro de esquecer nomes, agradeço a todos os amigos e também meus colegas de curso que antes e durante a graduação acompanharam minhas pesquisas sobre as estradas de ferro pernambucanas e me incentivaram a produzir trabalhos sobre o tema.

Ao amigo William Edmundson (Eddie) por contribuir com seu acervo sobre a *Great Western*. E a todos mais que contribuíram direta e indiretamente para a consolidação deste trabalho.

*Mergulham mocambos nos mangues molhados, moleques  
mulatos vem vê-lo passar. Adeus! Adeus!*

(Ascenso Ferreira – Trem de Alagoas)

## RESUMO

A partir da segunda metade do século XIX, Pernambuco vivencia a chamada “revolução dos transportes”. Este momento se caracteriza pelo surgimento das primeiras estradas de ferro na província, ligando os centros produtores do interior à capital. Recife, por sua vez, vivencia um momento de crescimento populacional e dada sua localização estratégica se consolida como um dos principais centros econômicos do Brasil. Essa importância fica evidenciada pelo adensamento urbano e pelas melhorias nos meios de transporte necessárias à época. Diante desse contexto, as ferrovias de longa distância, com a característica principal de caminhos de exportação e transporte de pessoas para áreas mais distantes do litoral, passam também a dar suporte à demanda entre o Recife e seus subúrbios. A partir desse contexto, o objetivo deste trabalho é identificar as causas e consequências dos fluxos e usos das ferrovias que partem de Recife rumo ao interior e cortam seu entorno no final do século XIX. A importância de realizar esse estudo parte da identificação de uma outra dinâmica de deslocamento nas linhas ferroviárias do Recife e seu entorno nesse período, ampliando o transporte de passageiros, o que contribui para a compreensão da produção do espaço urbano por meio dos trilhos no Recife e seus arredores a partir da década de 1850.

## **ABSTRACT**

From the second half of the nineteenth century, Pernambuco experienced the so-called "transportation revolution". This moment is characterized by the appearance of the first railroads in the province, linking the producing centers of the interior to the capital Recife. This, in turn, experiences a moment of population growth and given its strategic location is consolidated as one of the main economic centers of Brazil. This relevance is evidenced by the urban density and the improvements in means of transport needed at the time. Given this context, as long-distance railroads, with a main characteristic of export routes and transportation of people to areas further away from the coast, they also provide support for demand in Recife and its suburbs. From this context, the objective of this work is to identify the causes and consequences of the flows and uses of the railroads that depart from Recife towards the interior and cut their surroundings at the end of the 19th century. The importance of conducting this study is based on the identification of another dynamics of displacement in the railways of Recife and its surroundings during this period, increasing passenger transportation, which contributes to the understanding of urban space production through the rails in Recife and its surroundings from the 1850s.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. RECIFE OITOCENTISTA: OS TRILHOS ABRINDO NOVOS CAMINHOS PARA A MODERNIDADE.....	11
3. IMPORTANDO FERROVIAS DE EXPORTAÇÃO .....	23
4. TRANSPORTE (SUB) URBANO: UMA NOVA DINÂMICA PARA AS FERROVIAS DE LONGA DISTÂNCIA.....	35
CONCLUSÕES .....	48
REFERÊNCIAS.....	51



## 1. INTRODUÇÃO

O transporte ferroviário foi um dos principais expoentes da revolução industrial, podendo ser considerado o carro-chefe no processo de industrialização no Nordeste, logo caracterizando uma importante etapa do processo de adesão do país às características do regime capitalista, no século XIX. A essa época, Pernambuco passou por uma “tentativa” de modernização, buscando importar o que se tinha por moderno à época, direto do “Velho Mundo”. Ocorreram transformações superficiais diante de sua precária infraestrutura que pouco mudara, enquanto que novas necessidades surgiam. Neste momento ocorre a “revolução dos transportes”, vivenciada a partir da década de 1850, que se caracterizou pela construção de várias estradas de ferro em Pernambuco, dentre as quais estão as ferrovias de longa distância.

Construídas com a principal finalidade de interligar os pontos mais distantes do interior da província, onde se localizam centros produtores e comerciais, com a capital Recife, estas ferrovias ganham uma nova finalidade dentro da capital e seus arredores, vilas e outras povoações do entorno do Recife que, já em processo de adensamento urbano, vão apresentar uma nova demanda de transporte para as estradas de ferro de longa distância, o que decorrerá na implantação de novos trens dentro de uma nova dinâmica: o transporte de passageiros e mercadorias entre o Recife e seus subúrbios.

Para suprir a demanda de transporte entre o Recife e seus arredores (COSTA, 2013) já a partir da década de 1860 foram criados caminhos de ferro de menor extensão, no entanto, para esta pesquisa, nos ateremos às ferrovias de longa distância analisando essa nova dinâmica de “transporte suburbano” que adquirem, tomando o trem como resultado e também como influenciador na produção do espaço urbano em Pernambuco.

A inquietação que dá origem a esta pesquisa reside na busca pelos vestígios das primeiras transformações adotadas pelas ferrovias de longa distância de Pernambuco voltadas a atender a crescente demanda de transporte entre o Recife e seu entorno no século XIX. Essa busca justifica-se no sentido de permitir uma melhor compreensão da formação do espaço urbano no Recife e como os meios de

transporte influenciam e são influenciados pelo crescimento urbano. Com isso, demonstra-se o papel de importância delegado às ferrovias a partir da década de 1850 neste sentido. Deste modo, o objetivo deste trabalho é identificar as causas e consequências das transformações dos fluxos e usos das ferrovias de longa distância no Recife e seu entorno no final do século XIX.

Para construção da abordagem historiográfica desta pesquisa, buscou-se fazer um paralelo entre a História Social e a História Econômica, levando em consideração de que “todas as dimensões da realidade social interagem, ou rigorosamente sequer existem como dimensões separadas” (BARROS, 2013). Interpretou-se a ferrovia como um elemento do tecido urbano, este compreendido como fruto da era capitalista, a partir das revoluções industriais (LEFEVBRE, 2008). A compreensão de espaço, enquanto instância social, baseada em Santos (2014) permite visualizar a estrada de ferro, uma técnica de característica urbana, que atravessa as áreas rurais e influencia na sua transformação e aproximação do centro de irradiação econômica e cultural local, neste caso o Recife.

A estrada de ferro, enquanto estrutura, elemento fixo do espaço, possibilitou a criação de fluxos, ou facilitará a circulação dos já existentes. Esses fluxos são baseados em mercadorias e pessoas. Como fixos, para além dos trilhos e em muitos casos criados por estes, tem-se as estações de embarque e desembarque, no entorno das quais se fundam outros fixos que em seu conjunto formam povoações (SANTOS, 2014). Logo, foi tomada a ferrovia como elemento de um grande conjunto, influenciado por lógicas internas, das quais podemos citar o contexto regional do império brasileiro e da província de Pernambuco, sob pressão de lógicas internacionais como a expansão do capitalismo industrial promovida em sua essência pelos britânicos no século XIX. Com isso, separam-se os elementos do espaço, para fins de estudo e identificam-se suas contradições de modo a chegar a uma melhor compreensão do todo e das relações entre suas partes (LEFEVBRE, 1979).

Para execução desta pesquisa lançou-se mão de revisão bibliográfica e da consulta a fontes primárias e secundárias. Importantes obras para o estudo da história do transporte ferroviário em Pernambuco foram consultadas como o clássico “História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste”, de Estevão Pinto (1949) que,

enquanto relato construído a partir da própria companhia *Great Western of Brazil Railway*, traz dados, plantas e narrativas importantes para a compreensão do contexto em que se dá a implantação das primeiras ferrovias de Pernambuco. Por outro lado, também foram consultadas publicações mais recentes e de caráter mais acadêmico como as obras de Josemir Camilo de Melo e seu livro sobre a primeira ferrovia inglesa no Brasil, a pernambucana *Recife and São Francisco Railway*. Essas e outras obras referenciadas serviram como fontes secundárias para consulta de dados das companhias.

Além de mapas e iconografia, os periódicos foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho, por meio dos quais, em sua essência o Diário de Pernambuco, foi possível obter dados a respeito dos horários de trens, suas alterações, inaugurações de estações e manifestações da sociedade a respeito das estradas de ferro que possibilitaram fundamentar a hipótese desta pesquisa.

A sequência dos capítulos foi elaborada de modo a trabalhar o contexto e em seguida o fato. No primeiro capítulo, “Recife oitocentista: Os trilhos abrindo novos caminhos para a modernidade” se dá a contextualização do momento em que chegam as primeiras ferrovias em Pernambuco, quais seus impactos mais gerais na sociedade pernambucana, como era o Recife do século XIX, seus transportes e os aspectos econômico e social que compõem o cenário da província na segunda metade do século XIX. Já o segundo capítulo, “Importando ferrovias de exportação”, explica a lógica em que as primeiras ferrovias de longa distância foram construídas em Pernambuco, apresentando sua principal dinâmica inicial, que era ligação interior – litoral. Por fim, o terceiro capítulo, “Transporte (sub) urbano: Uma nova dinâmica para as ferrovias de longa distância”, apresenta como as linhas para o interior passaram a atender também a demanda dos subúrbios do Recife, inclusive enfrentando concorrência com as ferrovias urbanas.

## 2. RECIFE OITOCENTISTA: OS TRILHOS ABRINDO NOVOS CAMINHOS PARA A MODERNIDADE

No século XIX o Brasil receberia uma das principais inovações provenientes da revolução industrial, o transporte ferroviário. A utilização do vapor para movimentar máquinas é uma das principais características desse período de transformações que não se limita à instância econômica. As máquinas a vapor passam por aperfeiçoamentos e a técnica é aplicada aos meios de transporte, mudando a relação espaço e tempo. Mas, antes de analisarmos a implantação de ferrovias em Pernambuco é importante resgatarmos os contextos que embasam esse processo.

O período em questão traz muitas peculiaridades. Muitas mudanças de cunho político, social e econômico se efetuam a partir do atrito entre continuidades e rupturas e se desenrolam sob a influência de forças internas e externas. Mencionar separadamente estes aspectos não significa querer interpretar cada um dos mesmos como separados do todo, mas evidenciá-los para fins de compreensão. Segundo Santos (2014), para compreendermos o espaço é necessário procedermos pelo método da análise, fragmentando o todo para então depois reconstituí-lo. Essa divisão será operada a partir dos elementos do espaço, compreendendo o mesmo como

Uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica, e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias (...). A economia está no espaço assim como o espaço está na economia. (SANTOS, 2014, p. 12).

Consideraremos ainda que o espaço não pode ser formado apenas pelas coisas – os objetos geográficos – a partir dos quais o conjunto forma a natureza, mas também pela sociedade, esta que lhe atribui valor, que lhe traz sentido (SANTOS, 2014). Separando para fins de compreensão o século XIX em suas instâncias, é possível encontrar o plano de fundo em que se possibilita compreender a forma como se desenvolve a chamada “revolução dos transportes” no Brasil a partir de 1850 e entender como os novos fluxos criados geraram ou consolidaram novos fluxos diante das dinâmicas espaciais pernambucanas. Embora a revolução dos transportes tenha sido um fato de grande relevância do período em questão, o

mesmo não se desenrola isoladamente e é necessário compreendê-lo a partir da lógica internacional e, não menos importante, das formas-funções internas que vão também ditar o tempo e o modo como o trem de ferro irá rasgar as matas e canaviais nordestinos. Não por si só, mas ligada a outros fatores, a ferrovia possibilitou a criação de fluxos a partir do Recife para as povoações do entorno, com as quais passou a se interligar por meio dos trilhos com direção ao interior.

Este estudo se situa em meio a um século bastante conturbado. No cenário internacional vemos a expansão do capitalismo industrial, engolindo os velhos monopólios comerciais nos quais se baseava o modelo colonial. No caso de Portugal, o seu sistema colonial já alcançara os limites. Nas palavras de Caio Prado Júnior (2004) a situação diante das pressões internacionais e do desgaste do seu território na América, o Reino português se caracterizava como simples intermediário comercial, um simples “parasito” de sua colônia que nem como consumidor dos produtos internos servia bem (PRADO JÚNIOR, 2004). O Brasil passa então por modificações em sua estrutura política, de colônia a império, de império a república, tudo isso em menos de 70 anos.

Logo na primeira década ocorre a transferência da Família Real para o Brasil. Aumentam as tensões entre as elites, entre portugueses e brasileiros. Insurgem diversas revoltas como a memorável Revolução de 1817, que caracteriza o espírito libertário pernambucano e que, como um de seus desdobramentos, proporciona o acirramento dos ânimos às vésperas da independência política e torna Pernambuco o primeiro território a se tornar livre da metrópole, constituindo governo próprio por alguns dias. Se seguem outras revoltas como a Confederação do Equador (1824), movimentos pós-independência, dado o formato em que a mesma foi promovida, não atendendo aos interesses da elite com a centralização do poder e se mostrando como prolongamento da situação anterior (a de colônia) e ainda trazendo pesados gastos desde 1808 (PRADO JÚNIOR, 2004). Os descontentamentos com relação às políticas tributárias que pesavam sobre a província de Pernambuco se traduziam em movimentos sob a influência das ideias liberais importadas da Europa e que eram fruto das transformações no velho mundo em que a revolução industrial se processava a passos largos, modificando a lógica da produção, novas mentalidades como os ideais da revolução francesa. Eram um estímulo à revolta. Uma crítica que se faz a maioria destes movimentos ocorridos no Brasil é que os mesmos não

lograram êxito ou não se deram de maneira adequada a transformar a sociedade justamente por sua característica excludente, em que as grandes parcelas da população continuavam inertes, ou “bestializadas” como no próprio processo de instauração da república ao final do século (CARVALHO, 1987).

Todo um conjunto de ideias que desembarcavam no porto do Recife juntamente com as manufaturas que agora passavam a circular livremente com a abertura dos portos estimulavam o surgimento de novas necessidades, que, no entanto, aliada a outros fatores, impedia o desenvolvimento industrial do país. A concorrência externa era grande e “tudo passa a vir do estrangeiro” (PRADO JÚNIOR, 2004, p 136).

De acordo com Furtado (1967) a economia brasileira seria análoga a “uma constelação de sistemas” com algumas poucas articulações, girando em torno de dois “polos” principais: o ouro e o açúcar. Este, representado pelos numerosos engenhos que dominavam as várzeas na zona da mata em vastos territórios. A aristocracia agrícola, formada em Pernambuco na sua essência pelos senhores de engenho, que percebiam seu prestígio ameaçado pelas constantes oscilações no preço do açúcar e que se viam diante de altas taxações de impostos e diante da ascensão do algodão, o “ouro branco” que nas palavras de Resende (2002) era o sustentáculo da recuperação da economia a partir do fim do século XVIII. No entanto, segundo Furtado (1969) essa crescente experimentada pelo algodão não seria tão animadora visto que se apoiava nas dificuldades enfrentadas pelos Estados Unidos durante a Guerra da Secessão abrindo então um caminho temporário para o mercado brasileiro até sua recuperação. O açúcar também experimentaria a elevação temporária de preços como consequência da interrupção da produção haitiana devido ao seu processo de independência.

Há, na virada do século XVIII para o XIX, a ascensão de uma elite algodoeira na porção norte da província, com a adesão de diversos fazendeiros a este cultivo, tendo os britânicos como principal mercado consumidor, e funcionando a abertura dos portos, em 1808, como impulsionador e facilitador desta relação (AQUINO et al., 2014, p. 60). Enquanto que o sul pernambucano era de predominância da produção açucareira, que ainda enfrentava a dificuldade de ter como seu principal mercado a metrópole. Prevaleciam ainda os senhores do açúcar em ditar as regras. Não é à toa

que a primeira ferrovia pernambucana, a segunda do Brasil vem a ser construída na região da zona da mata sul de Pernambuco.

Seguem mudanças econômicas que serão o resultado da inserção do Império em uma nova posição na nova ordem mundial do capitalismo. A colônia, “uma grande plantação de produtos tropicais, estava ligada às economias da Europa numa relação de dependência” (FURTADO, 1969). Pernambuco, com uma das principais economias do império, também passara por transformações ao longo do século numa tentativa de modernização. Tomando essa modernização como a “necessidade” de se aproximar do modelo europeu. Foi promovida uma série de intervenções superficiais que irão acentuar desigualdades. A análise dessas transformações se dará sob a ótica dos contrastes produzidos. Até a própria ferrovia representa uma das faces deste contraste entre o “moderno” e o velho modelo escravista, sendo uma inovação que representava em sua essência os inícios do processo de industrialização do Nordeste, em especial no Recife e adjacências, uma importante ferramenta inglesa para obtenção de lucro com a exportação de bens de capital diante de seu interesse em expandir o mercado.

Será tomado como ponto de partida os fixos e fluxos<sup>1</sup> que orientaram as transformações na organização dos espaços urbanos e rurais do Recife e seu entorno. É ao longo do século XIX que o Recife experimentará de um considerável desenvolvimento e integração de espaços habitados. O período oitocentista representou uma quebra no modelo colonial português e no processo de urbanização no Brasil. O que temos hoje como bairros periféricos no município recifense eram então terras de velhos engenhos<sup>2</sup>. Os subúrbios ou arrabaldes passavam a se ligar ao centro urbano. Ultrapassando já no início do século XIX os 20 mil habitantes (REZENDE, 2002) não demoraria para se tornar capital da província, o que ocorreu em 1827, quando de acordo com Parahym (1978) o Recife

---

<sup>1</sup> Trazendo para este estudo o que Santos (2014) vai classificar como fixos e fluxos, é possível dizer que tanto um pode reverberar na criação do outro. Fluxos criam fixos, fixos criam fluxos.

<sup>2</sup> Outros lugares serão citados ao longo de nosso estudo, sendo estes os mais próximos de Recife. Uma série de fatores levará, no século XX, à constituição da Região Metropolitana do Recife pelos municípios gerados a partir dos mesmos. Não se pretende cometer com essa referência qualquer anacronismo. Nas palavras de Santos (2014), cada lugar atribui um valor particular a cada elemento, e esse valor estará sempre variando. Para realizar a análise das transformações ao longo do tempo, é necessário observarmos contextos e não casualidades. Isso nos remete a outro conceito, o de “perecibilidade da significação” de uma variável, quando seu valor é estabelecido pelo conjunto e não em função dela própria (SANTOS, 2014).

já contava com cerca de 40 mil pessoas, um dado tanto alarmante quanto questionável pois aponta para um crescimento bombástico da densidade populacional, mas que se distancia da contagem de Figueira de Mello que registra em 1828 na capital da província 25.678 habitantes no centro, de um total de 287.140 habitantes em toda a província<sup>3</sup>.

Uma face do aspecto urbano está representada na imagem que segue:

Figura 1 - Rua da Cruz, Louis Schlappriz/ F. H. Carls, 1863 – 1868.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Alguns desenhistas e pintores estiveram em Pernambuco no século XIX e produziram algumas representações dos aspectos urbano e rural da província. A figura 1 é uma gravura do artista suíço Luis Schlappriz, que chegou a Pernambuco em 1859<sup>4</sup> e representa a Rua da Cruz, uma das principais ruas do bairro do Recife à época, atual Rua do Bom Jesus. Na imagem percebe-se a presença forte do negro atuando no comércio e no transporte de mercadorias, possivelmente escravos de ganho, muito presentes nas ruas do Recife no século XIX. Ao meio da imagem observa-se a concentração de várias pessoas diante do que parece ser um chafariz

<sup>3</sup> Dados trazidos por Marcus Carvalho (2010, p. 44) descrevendo a população que se concentrava nos três principais bairros do Recife na primeira metade do século XIX.

<sup>4</sup> (SILVA, 2012)



público, uma das formas à época da distribuição de água. No canto inferior direito alguns animais para o transporte de cargas e mais acima uma carruagem, traços que possibilitam ter uma ideia sobre o aspecto mobilidade na cidade. A rua sem calçamento e prédios espremidos que, por falta de espaço tendem a elevar-se, mas mantendo uma média de quatro andares, tendo ao fundo a Torre Malakoff, complementam o cenário.

A crescente urbanização desde a restauração pernambucana se distanciara dos moldes holandeses do século XVII que, com primorosos planos urbanísticos, atribuíram então à pequena vila portuária ares de cidade planejada. Os relatos de viajantes que passaram por Pernambuco no século XIX são boas fontes para o estudo do espaço da província e sua organização. Carvalho (2010) traz o relato de um célebre visitante que aportou no Recife em 1831, o ainda jovem e não famoso Charles Darwin. Sua impressão da cidade, porém foi bastante negativa, a vendo como “desagradável”, com ruas estreitas, mal pavimentadas e enlameadas, problemas que se agravavam nos períodos de chuva. Do ponto de vista social, pessoas não amistosas e a escravidão estava impregnada ao cotidiano e organização da cidade. De fato, Recife era uma das principais representações da sociedade escravista da época. Claro que não seria apenas isso o Recife, resumida aos fatores negativos (CARVALHO, 2010), porém essa representação nos traz uma ideia dos problemas que faziam parte da vida da cidade no século XIX, se contrapondo à visão dos que romanceavam a cidade e nos possibilitando um panorama mais generoso de possibilidades para o estudo do Recife oitocentista.

À época da chegada das primeiras estradas de ferro em Pernambuco, Recife ainda se limitava às “três ilhas” como descreve Carvalho (2010). Eram estas o bairro do Recife, onde se originou a cidade, Santo Antônio e Boa Vista. Assim como Carvalho (2010) nos remeteremos às áreas do entorno como os subúrbios ou arredores, termo empregado pelo historiador Pereira da Costa e que designa de forma satisfatória os lugares que na atual dinâmica da cidade se configuram como bairros. A semelhança entre as grandes cidades brasileiras na primeira metade do século XIX eram muitas. Recife, juntamente com Salvador e a capital do império, Rio de Janeiro, eram as mais populosas e os mais importantes centros políticos e econômicos do Brasil (SILVA, 2011). As características coloniais ainda predominavam na estética e disposição das ruas.

No caso do Recife, o núcleo original da cidade era formado por ruas estreitas, construções espremidas e que cresciam verticalmente, uma consequência da ausência de espaços e a busca por aproximar-se do centro comercial, não uma herança propriamente do período holandês como questiona Castro (2013), atribuindo essa forma de construir como uma consequência das possibilidades e necessidades locais, assemelhando-se, porém, a outras cidades do velho mundo, que não apenas as holandesas. Complementando ainda com o relato de Henry Koster, um viajante que registrou vários detalhes do cotidiano pernambucano no início do século XIX, havia ainda, além dos prédios públicos, comerciais e residenciais um número de igrejas, capelas e nichos de santos nas ruas que era “perfeitamente absurdo”, nas palavras do viajante<sup>5</sup>. Os templos religiosos ainda são testemunhos edificadas bastante presentes na atual configuração do espaço urbano recifense.

A partir disso e dando sequência à compreensão do espaço recifense e seu entorno no século XIX, será analisada uma particularidade do Recife já estudada em inúmeros outros trabalhos e que de fato não poderia ficar de fora de qualquer estudo envolvendo a capital pernambucana. Não é à toa que a mesma recebeu a alcunha de “Veneza brasileira”. As águas têm um papel fundamental no surgimento e formação da cidade e os caminhos de águas – fixos naturais – geraram não sozinhos, mas com preponderância sobre outros fatores fluxos que orientaram a expansão e integração de áreas rurais e urbanas. Desde as origens, quando a vila surge em função de um porto de Olinda, até sua expansão por meio das várzeas dos rios, sendo os principais o Capibaribe, o Beberibe e seus afluentes. O fluxo das embarcações que traziam o açúcar para o porto seguiam esses caminhos de água e possibilitaram de início a instalação de engenhos que, como traz Castro (2013) “representavam centros autônomos de vida”. Ele ainda continua descrevendo os aspectos físicos da expansão da cidade como uma “cidade de ilhas”, formada pela “associação ganglionar” destas (CASTRO, 2013). Vale ressaltar que essas áreas rurais não faziam parte da cidade que, como foi dito linhas atrás, ainda se limitava às áreas no entorno do porto. Dada a expansão dessas povoações rurais e a expansão do centro, aos poucos essas partes se fundem, num processo que se estende para além do século XIX. Os mencionados engenhos, a partir do século XVIII foram

---

<sup>5</sup> KOSTER, Henry. Viagens ao Brasil. Rio de Janeiro: Editora Brasileira, 1942.

perdendo força e as terras às margens dos rios foram servindo para casas de veraneio, sítios e chácaras, processo que se acentua ao longo do século XIX. A terra passava a valer de uma outra forma, não mais apenas para a produção, mas pelo seu valor de troca.

No século XIX, os rios serviam para o transporte de pessoas, de cargas como materiais de construção e da água para abastecer o centro. A água para beber era obtida no Varadouro, mas à medida que foi se tornando inadequada ao consumo a água teve de ser buscada mais longe, nos arrabaldes como o Monteiro e o Poço da Panela, estando na guia dessas barcas e canoas os escravos canoeiros ou “aguadeiros” (CARVALHO, 2010), função que persistiu e também contribuiu para a formação e consolidação de pontos de povoação – fluxos criando fixos. Ainda segundo Carvalho (2010), pessoas passavam a residir próximo aos portos fluviais onde atracavam estas canoas. Além disso, as próprias casas de veraneio voltadas para o rio e que depois foram mudando de posição devido à crescente poluição dos rios com a deposição de dejetos a partir do surgimento das usinas de açúcar já na segunda metade do século XIX.

A centralidade dos rios pode ser percebida também na seguinte gravura:

Figura 2 - Casa de Detenção, Louis Schlappriz, 1863 – 1868.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

A figura 2, uma gravura também do suíço Luis Schlappriz da década de 1860, mostra a Casa de Detenção, inaugurada em 1855. O rio Capibaribe representado enquanto importante via de circulação, com algumas embarcações transportando pessoas e cargas. O próprio posicionamento da Casa de Detenção é uma evidência disto, com seu portão principal voltado para as águas, área conhecida por Cais da Detenção.

Na década de 1820 quando se torna capital provincial, Recife já despontava como um dos mais importantes centros econômicos da porção nordeste, algo que se devia a seu porto o qual se consolidara como o principal dentre as províncias do Norte (AQUINO et al., 2014, p. 88). Isso nos ajuda a compreender os fluxos convergentes do entorno para o Recife, tanto dos antigos engenhos como das vilas e povoações que mais tarde passam a se configurar como cidades vizinhas. Esse aumento gradual de importância da capital intensifica o movimento em suas vias de comunicação.

Os rios ao longo da maior parte do século XIX levavam vantagens sobre os meios terrestres de deslocamento. Até a ferrovia sofreu concorrência com os caminhos fluviais como registra Melo (2016), quando trata da primeira ferrovia inglesa no Brasil, a *Recife and São Francisco Railway*. Os lugares cortados pelos trilhos, mas que dispunham de caminhos de água eram pontos de concorrência entre os trens e as barcas no transporte de pessoas e cargas. As rodagens ao longo do século XIX ofereciam pouca ou nenhuma concorrência devido às suas limitações de abrangência e precariedade. Menezes (2015) nos traz que havia caminhos que ligavam os velhos engenhos entre si, mas que mal se integravam com a área urbana do Recife. Com o desmembramento das terras dos velhos banguês novas estradas foram abertas, a partir da exigência de uma melhor integração entre essas áreas e o centro. É possível concluir que enquanto ligadas aos engenhos, essas povoações possuíam maior autonomia e com a desativação destes e a construção ou transformação de casarões em residências de veraneio houve uma maior necessidade em comunicar-se com a cidade, exigindo a transformação das ligações físicas. Na década de 1840, como aponta Carvalho (2010), já havia diligências que faziam o transporte entre a área central, os subúrbios e interior. Havia carruagens possuídas pelos mais abastados e no que tange ao transporte de cargas havia as carroças e os negros de aluguel que transportavam volumes sobre as costas.

Dado esse panorama da mobilidade entre o Recife e as áreas do entorno, retoma-se aqui a questão da vida urbana no período oitocentista. Ainda antecedendo as primeiras estradas de ferro, uma série de intervenções urbanísticas e de costumes é estabelecida principalmente a partir da década de 1830 quando Francisco do Rêgo Barros, o futuro Conde da Boa Vista, preside a província. Com esse cargo, lhe cabia também a função de administrador da capital. Mudanças significativas foram executadas, que estiveram mais ligadas a aparência do que a mudança em si das raízes coloniais e escravistas. É nisto onde, em uma possível compreensão, residem os contrastes da modernidade promovida à época. Aproximar a imagem dos centros urbanos do império com o que se tinha nas cidades europeias modernas seria suficiente para o discurso da época. Os traços da Europa, naturalmente impressos pelo colonizador, precisavam ser modificados pelo que havia de mais atual de modo que o país “entrasse” na nova ordem. Mas não bastava alterar construções e elaborar códigos de postura sem que houvesse modificações no modo de produção, ainda essencialmente escravista.

Copiar a Europa não é uma novidade do período imperial. Isto se acentua ainda nas primeiras décadas do século XIX com a vinda da família real para o Brasil, quando a capital fora instalada no Rio de Janeiro e esta cidade passou por várias transformações urbanísticas. Recife também experimentou dessas transformações. Eram os centros urbanos compreendidos como chaves na irradiação dos costumes da modernidade (SILVA, 2011). Dentre as etapas do processo de modernização social elencadas por Silva (2011): desenvolver uma forma de governo que não ameaçasse o *status quo* (a monarquia brasileira); a ordenação do espaço público de modo a torná-lo mais propício às sociabilidades das classes abastadas e terceiro, educação para adoção de costumes “mais civilizados” receberá maior atenção a segunda, para compreensão da organização do espaço urbano do Recife. A cidade que se modernizava era a mesma repleta de problemas provocados pelo adensamento populacional, com formas insalubres de lidar com os dejetos e ausência de hábitos de higiene, o que favorecia o surgimento de epidemias como as de febre amarela (1849-1850) e cólera-morbo (1856)<sup>6</sup>. Os “tigreiros”, como eram chamados os escravos responsáveis por transportar os dejetos das residências até o mar ou rios faziam parte do cotidiano da cidade (SANTOS, 2008). As inumações

---

<sup>6</sup> CASTRO, 2006, p. 35

de cadáveres eram outro problema, realizadas nos templos religiosos que já não mais davam conta do número de sepultamentos (CASTRO, 2006).

A “importação do moderno” conforme designou o historiador Antônio Paulo Rezende<sup>7</sup> era uma tentativa de substituir os velhos traços coloniais. A arquitetura portuguesa abria espaço então para o moderno vindo de Paris, a nova inspiração. Melo (2016) acrescenta que:

A modernização dos hábitos, no caso do Recife de Rego Barros, é ainda o simulacro de uma sociedade de corte mesmo porque não houve mudança alguma nos equipamentos urbanos, principalmente de produção, naquele pequeno espaço de tempo. (MELO, 2016, p. 27).

As intervenções urbanas promovidas por Francisco do Rego Barros ganharam destaque no segundo quarto do século XIX. Novas edificações com características modernas para a época são erguidas, sendo alguns dos principais exemplares desse momento: o Palácio do Governo e o Teatro Santa Isabel, este inaugurado em 1850, projetado por Louis Léger Vauthier, um dos integrantes da missão estrangeira contratada por Rêgo Barros. Ainda durante sua gestão realizou-se o alinhamento das ruas da cidade, enumeração de edificações e renomeação de ruas, aterros que possibilitaram expandir a área construída na parte central da cidade, construção de praças, o cemitério de Santo Amaro das Salinas, a construção de pontes como a de Caxangá, importante ligação com o interior e organização do sistema de abastecimento da cidade com água encanada (PARAHYM, 1978). Rego Barros executou também algumas estradas que, partindo do Recife nos rumos Sul, Oeste e Norte vieram a servir de orientação para a implantação das estradas de ferro com destino ao interior mais a frente.

Estas modificações mais externas, se não serviram para transformar as relações de produção, ao menos prepararam o caminho para a gradativa entrada do Império brasileiro na nova ordem mundial. As ferrovias, por sua vez, não estavam desconexas dessa lógica de estruturação urbana, a lógica internacional que ia para além dos interesses do império e da província. Para esta análise será tomada a ferrovia como fruto da sociedade urbana (LEFEVBRE, 2008). Muito embora os trilhos ultrapassem os limites da cidade, eles continuam no campo representando uma extensão do urbano, pois existem a partir das relações provenientes do urbano, termo este que embora muitas vezes confundido com cidade, não são sinônimos.

---

<sup>7</sup> REZENDE, 2002, p. 80

Essa nova sociedade urbana, proposta por Lefebvre (2008), surge a partir do processo de industrialização. O rural passa ao segundo plano. O tecido urbano compreende-se para além do que apenas o edificado e invade o campo. A partir daí rural e urbano passam a aproximar-se gradativamente. Em Pernambuco, a revolução dos transportes com a implantação das estradas de ferro vai contribuir substancialmente para que isso ocorra, com a aproximação de áreas mais distantes dos centros urbanos, como ocorre com Recife e seu entorno.

Embelezamento e um suposto ordenamento urbanístico, frente aos problemas sociais, representam o grande contraste do momento. Só com as primeiras companhias ferroviárias percebem-se mudanças na questão social. O transporte de pessoas também passará por modificações. Esse é o panorama mais amplo do Recife e adjacências no século XIX.

### 3. IMPORTANDO FERROVIAS DE EXPORTAÇÃO

Na tentativa de compreender a lógica que norteia a implantação das primeiras ferrovias em Pernambuco entre 1850 e 1890, é bem comum mencionar a ligação litoral – interior, entre os centros produtores e comerciais da zona da mata, agreste e sertão à área de portos; explicação que até certo ponto permite visualizar a posição do Brasil no cenário internacional, o que se define pelo modelo agroexportador. O país, no cenário internacional, ocupava a função de exportador de produtos agrícolas, estando o açúcar e o algodão em destaque e chegando depois o café, tendo como seus principais clientes os grandes centros consumidores da época, sendo esta uma característica que perdurou, atravessando o século XIX e seguindo até o século seguinte.

Nestas estradas de ferro, as cargas tinham sua prioridade, muito embora o transporte de passageiros estivesse sempre ocupando posição importante nos lucros das companhias. Logo de início o transporte de passageiros entre o Recife e seus arredores não era uma dinâmica consolidada nas ferrovias de longa distância, algo que se concretiza gradativamente ainda no século XIX com a implantação de trens de curto percurso, assunto que será retomado com maior profundidade no próximo capítulo, quando será abordado o surgimento dessa nova dinâmica. No entanto, além de viabilizar essa interligação entre longas distâncias terrestres, as estradas de ferro possibilitaram a criação de novos fluxos, por onde passam a circular mercadorias e pessoas, transformando dessa forma velhas rotas comerciais, criando outros fixos<sup>8</sup>, como é o caso das cidades e povoações que acabam por se desenvolver às margens dos trilhos, seja enquanto local concentrador do embarque e desembarque, ou ponto de importância para a ferrovia que dispunha de algum aparato técnico necessário ao seu funcionamento, como é o caso das saídas de ramais ou localidades com oficinas ou pontos de abastecimento, além de empreendimentos atraídos para próximo dos trilhos como engenhos centrais e usinas (MELO, 2008).

---

<sup>8</sup> De acordo com Santos (2014) os fixos são os elementos físicos do espaço consolidados em uma determinada localização, gerados a partir de um fluxo (circulação) ou demanda da sociedade que lhes atribui sentido, podendo ser fruto de diversas instâncias, social, econômica, política. No caso trabalhado acima o fluxo referido é o de transporte (pessoas, mercadorias) e os fixos todos aparatos necessários ou de alguma forma relacionados que se fundam a partir deste fluxo.



O século XIX, principalmente a partir de sua segunda metade, na ótica de Caio Prado Júnior (2004) representa o principal momento de transformações econômicas brasileiras, mesmo ainda segundo este autor em se tratando de um período que na sua essência representou não mais que uma continuação do período colonial em sua estrutura. Logo, estas mudanças não se caracterizam como resultado apenas da independência política obtida em 1822, mas também que não poderiam talvez acontecer sem ela, diante das amarras da metrópole (PRADO JÚNIOR, 2004). Ao passo que o país amplia consideravelmente suas forças produtivas e lança mão de notório progresso material, apresenta-se a contradição na questão social já introduzida no capítulo anterior e que está diretamente ligada à sociedade escravista que era o Brasil das primeiras estradas de ferro.

A força da economia nacional estava baseada na mão de obra escrava. Não é a toa que por trás do Império brasileiro se postava uma elite rural que se utilizava dos novos mecanismos administrativos proporcionados pelo novo regime político para a manutenção de seus interesses (PRADO JÚNIOR, 2004). A persistência da escravidão no país é um resultado direto disto, indo na contramão da nova ordem do capitalismo. A orientação dos empreendimentos ferroviários no país teve naturalmente grande influência dessa elite desde a construção. Ficam evidentes as finalidades de atender à produção agrícola quando analisamos os decretos de concessão e autorização para construção, em que o império manifesta claramente os interesses econômicos do momento que embasam a implantação de ferrovias. No Decreto Imperial de número 1.030, de 7 de Junho de 1852, por meio do qual são concedidos os privilégios de exploração de uma ferrovia entre o Recife e o Rio São Francisco (futura *Recife and São Francisco Railway*) observamos isto:

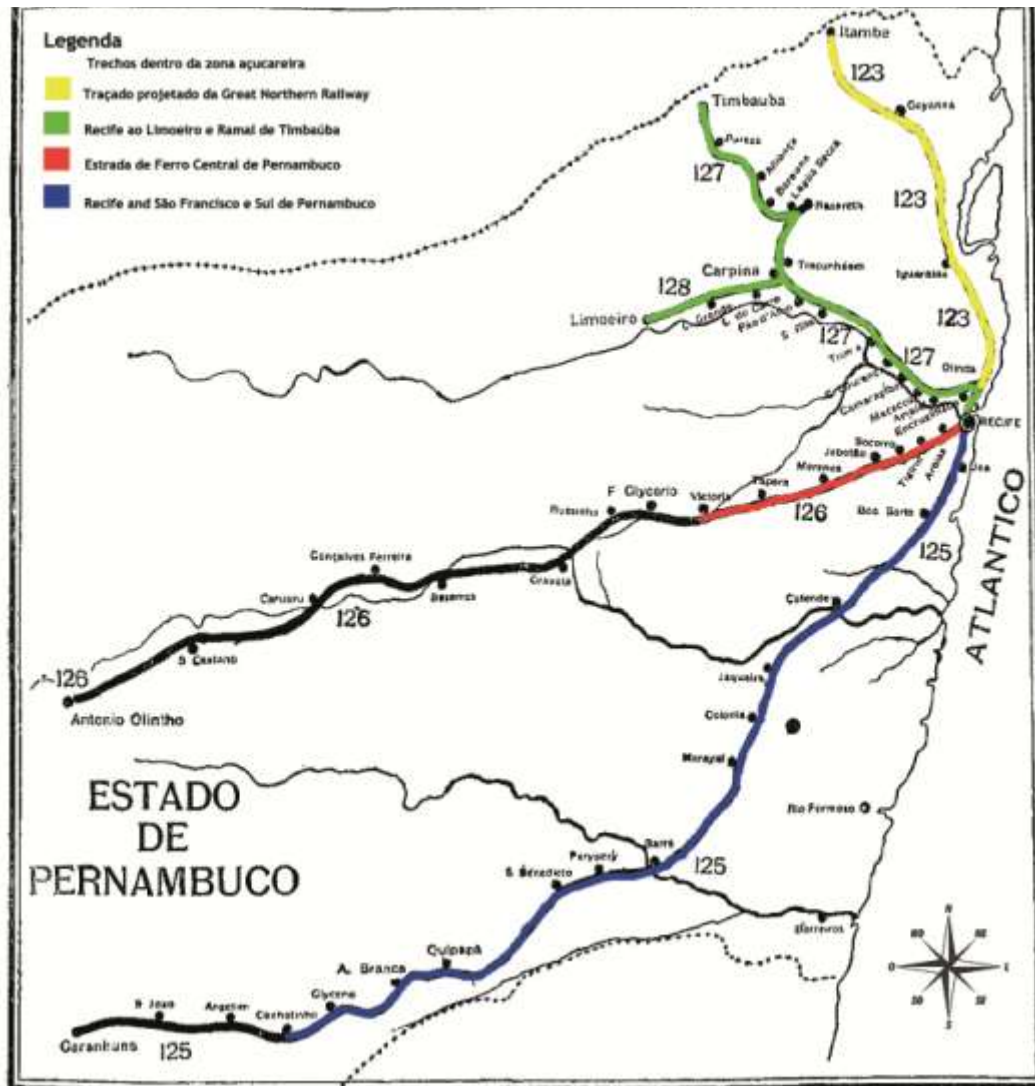
Havendo-me representado Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay ácerca da utilidade da construcção de huma estrada de ferro na Provincia de Pernambuco, que, partindo da Cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhaem, na confluencia deste com o Aramaragi, e pelas Povoações de Agua Preta e Garanhuns, vá terminar em hum dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco, pedindo, para a incorporação de uma Companhia que realise a referida estrada, o privilegio autorizado pela Lei de 26 de Junho de 1852; e Desejando promover quanto for possivel, em beneficio da agricultura e do commercio da Provincia de Pernambuco, os meios de mais facil communicacão entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento: Hei por bem Conceder-lhes o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos, para construcção unicamente de hum caminho de ferro, que deverá partir da Cidade do Recife e terminar na Povoação d'Agua Preta, por meio de huma Companhia de nacionaes e estrangeiros que para

esse fim organisarem, sob as condições que com este baixão, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, ficando porêem este contracto dependente da approvação da Assembléa Geral Legislativa na fórma do Art. 2º da citada Lei. O mesmo Ministro o tenha assim entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em sete de Agosto de mil oitocentos cincoenta e dous, trigésimo primeiro da Independencia e do Imperio. (BRASIL, Decreto 1.030 de 7 de Agosto de 1852)

O discurso presente no referenciado decreto de 1852 reflete o modelo agroexportador assumido pelo império. O açúcar tem um grande peso nisto. De acordo com a direção da *Recife and São Francisco*, a safra do açúcar era o critério para definição dos valores de transporte de cargas e passageiros (EISENBERG, 1977, p. 72). Entre 1855 e 1900, a maior parte dos trilhos pernambucanos estava na zona açucareira, isso sem falar das ferrovias particulares, em sua maioria de usinas de açúcar que, onde para melhorar seus lucros os usineiros passaram a investir na mecanização do transporte desde os canaviais, levando a matéria-prima para as fábricas, até o escoamento do açúcar e mais a frente do álcool pelas ferrovias particulares até as linhas tronco, quando as usinas ficavam mais afastadas. Siqueira (2013, p. 107) conta que o somatório das extensões de ferrovias particulares na região açucareira de Pernambuco já ultrapassava os 200 km ao final do século XIX, chegando a representar em alguns momentos do século seguinte mais da metade do total de linhas férreas do estado.

Para uma melhor compreensão, o mapa a seguir apresenta essa distribuição das linhas férreas:

Figura 3 - Mapa das ferrovias de Pernambuco em 1898.



Fonte: IBGE, 1954 (Modificado pelo autor).

No mapa estão representadas as principais ferrovias de Pernambuco. As ferrovias particulares, embora como citado já estivessem se adensando ao final do século XIX, não aparecem aqui representadas. Partindo de Recife até Garanhuns, na direção sudoeste, temos a junção das ferrovias *Recife and São Francisco Railway* e a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. O trecho marcado em azul compreende a orientação destas ferrovias em área com incidência de engenhos e usinas de açúcar. Não está representada no mapa, mas já havia a ligação com o estado de Alagoas a partir de Glycerio, na Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Marcado em vermelho, seguindo para oeste, está o trecho da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (mudou de nome no final da década de 1880, antes Estrada de Ferro Recife a Caruaru) que corta áreas de produção açucareira. Por fim,

seguindo para noroeste, está representada a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro com seu ramal para Timbaúba, que nesta época também já estava conectado com o estado da Paraíba. Seu trecho marcado em verde cruza terras onde haviam engenhos e usinas de açúcar. O mapa ainda traz uma suposta linha partindo de Olinda, cruzando Goiana, alcançando Itambé já próximo ao limite com a Paraíba, marcada em amarelo. Trata-se possivelmente do traçado da *Great Northern Railway*, que previa essa interligação, mas que por problemas judiciais quanto à área de influência de sua concessão, que “invadia” a zona de interesse da *Great Western*, empresa responsável pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, acabou não procedendo com a sua construção (MELO, 2008). Curiosamente, o traçado previsto para esta estrada de ferro cortava uma área rica em produção de açúcar, onde os rios eram bastante utilizados no escoamento da produção.

A partir da década de 1850, os anúncios, matérias e comunicados sobre estradas de ferro passam a figurar nas páginas dos principais periódicos pernambucanos. Decretos de concessão, andamento de obras, reclamações, inspeções de autoridades, quase nada passava despercebido. Nas matérias relativas às inaugurações de trechos encontramos valiosas informações que nos mostram o discurso da época, nos quais sempre são ressaltados os aspectos comerciais e agrícolas como fundamentais para o desenvolvimento dos empreendimentos ferroviários na província, bem como a interligação dos pontos mais distantes da capital para os quais as precárias estradas de rodagem não ofereciam as melhores condições de circulação.

Na segunda metade do século XIX são iniciadas as obras das ferrovias que serão abordadas nesta pesquisa, as quais deram origem as estradas de ferro tronco<sup>9</sup> de Pernambuco. Muito embora outras ferrovias tenham sido construídas então, a exemplo da Estrada de Ferro Tamandaré, foram selecionadas para este trabalho a *Recife and São Francisco Railway*, a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro e a Estrada de Ferro Recife a Caruaru (posterior Estrada de Ferro Central de Pernambuco). Estas três linhas, tendo sido construídas partindo do Recife com direção ao interior (ver figura 3), irão atender também à demanda de passageiros entre o Recife e as localidades urbanas de seu entorno. Das três, apenas uma foi

---

<sup>9</sup> A partir do século XX, quando ocorre a formação de uma rede regional de ferrovias. As linhas troncos serão as principais ferrovias de longa distância, das quais partirão ou não alguns ramais.

executada pelo governo central, enquanto que as duas primeiras foram resultado direto da abertura de oportunidade que o Império gerou para o capital estrangeiro explorar o território. A garantia de juros sobre o capital investido na ferrovia, a partir da Lei Ferroviária<sup>10</sup> de 1852, era um atrativo para os exploradores capitalistas ingleses. De início garantiam-se 5%, o que se demonstrou insuficiente para que o capital estrangeiro fosse mobilizado. O governo provincial de Pernambuco acrescentou mais 2%, totalizando 7%, o que possibilitou a formação do primeiro empreendimento, a *Recife and São Francisco Railway* (MELO 2016).

A necessidade de criar um melhor fluxo para a exportação de matéria prima não explica por si só a construção de ferrovias em Pernambuco, mas sim a orientação de seus traçados, aliado a outros fatores. Por outro lado, temos os fatores externos atrelados à expansão capitalista tendo à frente a Inglaterra, potência econômica da época, na busca por mercados para bens de capital. A especulação financeira gerara lucros e encontrara no Brasil solo fértil, sedento por desenvolvimento a todo custo, que se via diante da necessidade de modernização para acompanhar o movimento internacional buscando sua inserção. É o que nos diz Melo (2008):

Os ingleses se interessaram em investir em ferrovias nesta área não só prevendo aumentar a oferta de matéria prima – açúcar mascavado – mas, na verdade, a meta dos capitalistas ingleses não era incrementar a produção agrícola em si mesma, e sim se tratava de especulação financeira, além de o Brasil ter se tornado um excelente mercado de importação de bens de capitais, como as ferrovias. (MELO, 2008, p. 38)

A dificuldade para levantar capitais para empreendimentos de grande porte era considerável. Os investimentos estavam praticamente todos presos ao mercado escravista. O tráfico humano despendia muitos recursos e o século XIX terá como uma de suas transformações econômicas o que Melo (2016) chamou de desvio do tráfico para o tráfego. Não é à toa que a Inglaterra, outrora uma das principais potências escravistas tenha lançado mão de uma campanha intensa contra o tráfico de pessoas e depois tivesse feito mais outras exigências que culminaram na gradativa substituição do elemento servil pela mão de obra assalariada em outros países e no Brasil, este um dos principais celeiros de investimentos ingleses no século XIX. Nas palavras de Prado Júnior (2004):

---

<sup>10</sup> Decreto Imperial nº 641 de 26 de Junho de 1852.

O tráfico absorverá até então uma parcela considerável de atividades e constituía, pode-se dizer, o maior negócio brasileiro da época. Cinquenta mil escravos importados anualmente, num valor global de outros tantos contos de réis equivaliam aproximadamente à importação total de outras mercadorias pela mesma época. Subitamente cessa o negócio (porque a abolição do tráfico fora como vimos, brusca), e as atividades e pessoas nele ocupadas achar-se-ão deslocadas, e com elas os capitais invertidos que nas finanças restritas da época representam parcela avultada. Assistiremos então aquilo que é normal em situações semelhantes: a ativação dos negócios noutros setores, e logo em seguida, a inflação. (PRADO JÚNIOR, 2004, p. 154)

O fim do tráfico, representando uma injeção de dinheiro no país de cerca de 470% (MELO, 2016, p. 51 apud SOARES, 1865, p.40), então contribuirá substancialmente não só para os empreendimentos ferroviários, mas para que outros investimentos ingleses (na essência dos investimentos estrangeiros) se operem no Brasil oitocentista. Essa hegemonia inglesa que, segundo Melo (2008) se baseia no que já mencionamos anteriormente, a busca por ampliação de mercado consumidor, principalmente para seus bens de capital.

De 1823 até o ano da proclamação da república em 1889 listam-se mais de 140 empreendimentos britânicos no país nas áreas da mineração, navegação, ferrovias, urbanismo, bancos, seguros, engenhos centrais (MELO, 2008, p. 43 apud ONODY, 1960). Percebe-se então o real sentido destes investimentos que tiveram suas consequências boas e más como o ônus aos cofres públicos a partir da garantia de juros, o que vai gerar instabilidades no país a partir do fim da década de 1850 e que se agravarão com os gastos na Guerra do Paraguai (1865 -1870) (PRADO JÚNIOR, 2004). Por outro lado, a Lei de Terras de 1850 traz modificações na estrutura fundiária do império com a proibição das doações e apossamento de terras, que estimulou o uso destas para a produção agrícola em larga escala, gerando também recursos na regularização das posses ao governo central.

Analisando como se deu a implantação das vias férreas em estudo, percebe-se que os traçados das linhas com destino ao interior evidenciam não só a inserção do Brasil na ordem do capitalismo enquanto exportador de matérias-primas, mas mostra que essa nova dinâmica econômica corroborou para atribuir uma nova face a essa velha característica, remanescente ainda do período colonial. Seguindo a orientação “porto – interior”, três ferrovias foram inauguradas partindo de Recife

entre 1858 e 1885. O quadro abaixo traz resumidas as principais informações destas estradas de ferro:

Tabela 1 – Ferrovias, extensões, companhias e datas de inauguração dos trechos iniciais<sup>11</sup>.

Empresa	Trecho	Extensão	Inauguração do trecho inicial
Recife and São Francisco Railway	Recife a Una (Palmares)	124,7 km	Recife a Cabo (1858)
Great Western of Brazil Railway	Recife a Rosa e Silva	130 km	Recife a Carpina (1881)
	Carpina a Limoeiro	23,1 km	
Estrada de Ferro Central de Pernambuco	Recife a Antônio Olinto (Tacaimbó)	179,9 km	Recife a Jaboatão (1885)
Estrada de Ferro Sul de Pernambuco	Una a Garanhuns	145,9 km	Una a Catende (1882)
	Paquevira a Água Vermelha	7 km	
Total		610,6 km	

Um dado curioso que a tabela 1 fornece é a construção de três ferrovias de companhias distintas sendo executadas a partir do Recife em um intervalo de menos de 30 anos. E, apesar da relativa proximidade de suas estações iniciais, as três só se interligaram após o início do século XX, quando a *Great Western* assumiu a concessão de todas, com a proposta de criação de uma rede de ferrovias. Muito embora sua finalidade principal fosse a exportação, apenas uma, a Recife ao Limoeiro, possuía estação inicial próxima a zona portuária.

Por ordem cronológica, a primeira destas ferrovias, a *Recife and São Francisco Railway*, representou o primeiro empreendimento ferroviário inglês no Brasil (MELO, 2016). Construída a partir da concessão aos irmãos Edward e Alfred

<sup>11</sup> Tabela elaborada a partir de Pinto (1949). Para este estudo, serão descritos apenas os trechos dentro de Pernambuco inaugurados até o fim do século XIX. A *Great Western* e a Sul de Pernambuco expandiram seus trilhos respectivamente para a Paraíba e Alagoas, ligando-se a outras ferrovias.

de Mornay<sup>12</sup>, previa interligar o Recife ao Rio São Francisco, mas não alcançou o objetivo, estendendo-se até a povoação de Una, atual cidade de Palmares, na mata sul, aonde chegou em 1862, após cruzar outros importantes centros açucareiros como Ribeirão e Escada.

O primeiro trecho da *Recife and São Francisco*, inaugurado em 8 de fevereiro de 1858, entre a Estação Cinco Pontas, ao lado da velha fortificação portuguesa de mesmo nome no Recife e a Estação do Cabo, na época ainda uma vila, levou aproximadamente três anos para ser construído. Além de impasses com a geografia do lugar, pouco estudada antes que viessem os trilhos, as epidemias que assolaram a província entre as décadas de 1850 e 1860 dizimaram muitos trabalhadores, dentre os quais muitos ingleses, técnicos e engenheiros (PINTO, 1949).

Concentrando oficinas, escritórios, residências de via permanente além do embarque de cargas e pessoas, a localidade de Una tornou-se um importante ponto da ferrovia e os trilhos permitiram o adensamento urbano e desenvolvimento econômico que possibilitou à povoação sua emancipação de Água Preta, sendo transformada em distrito no ano de 1868 e elevada à categoria de vila em 1873<sup>13</sup>. Embora estando Palmares a 125 km de Recife por via férrea (PINTO, 1949), logo fora da área geográfica de interesse para o presente estudo, convém citar este típico exemplo de localidade que passou por transformações em seu aspecto urbano a partir da chegada dos trilhos. <sup>14</sup>É o caso de muitas localidades, mas que se deu mediante algumas particularidades. Não foram todas as vilas e povoações que ao receberem os trilhos se expandiram. Além dos aparatos técnicos já citados anteriormente dos quais Palmares dispunha, a partir de 1882 entra em funcionamento o primeiro trecho da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco que, também partindo de Palmares foi construída até Garanhuns com ramal para Alagoas, conhecida como prolongamento da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (MELO, 2016). Palmares passa então a ser ponto de integração entre as duas ferrovias. Seguindo no rumo sudoeste, acompanhando o traçado de uma das estradas projetadas pelo francês Vauthier (PINTO, 1949).

---

<sup>12</sup> Por meio do Decreto Imperial nº 1.030, previa-se inicialmente que a ferrovia fosse executada entre o Recife e Água Preta (EDMUNDSON, 2016, p. 11)

<sup>13</sup> Respectivamente, Lei Provincial nº 1.093, de 24 de maio de 1873 e Lei nº 1.405, de 12 de Maio de 1879. (IBGE)

<sup>14</sup> Decreto nº 6.746 de 17 de Novembro de 1877. (EDMUNDSON, 2016)



A segunda ferrovia objeto deste estudo teve sua construção iniciada na década de 1870. Incorporada em Londres no ano de 1872, a *Great Western of Brazil* foi criada com a finalidade de utilizar-se da concessão adquirida pelo Barão da Soledade em 1870, de explorar uma ferrovia entre o Recife e o Limoeiro (EDMUNDSON, 2016). Esta, segundo Pinto (1949, p.77) já despontava como importante centro econômico na região que hoje compreendemos por agreste, com feiras de gado, produção de algodão, cereais, além de sua produção de trançados (manufaturas produzidas a partir de carnaúba, urupemas e caroá). Autorizada a construção, iniciaram-se os trabalhos em 1879 e em 1881 abriu-se ao tráfego o primeiro trecho (PINTO, 1949) entre a Estação do Brum<sup>15</sup>, no Recife, e Paudalho. Em 1882, atingiria Limoeiro, com ramal para Nazaré da Mata. A linha ao partir do Recife tomava rumo noroeste cruzando São Lourenço da Mata e Paudalho antes de chegar a Carpina, onde se bifurcava. Um primeiro mapa da estrada de ferro, publicado em 1878, descrevia no caminho dos trilhos e proximidades mais de 300 engenhos de açúcar (PINTO, 1949, p. 80)

A terceira ferrovia em estudo, construída pelo Governo Central, é a Estrada de Ferro Recife a Caruaru que teve suas obras iniciadas em 1881, sendo o primeiro trecho inaugurado em 1885, entre o Recife (com estação inicial entre os bairros de São José e Afogados) e a Estação de Jaboatão. A linha foi sendo ampliada e em 1886 seus trilhos chegavam a Vitória de Santo Antão. Caruaru só receberia a ferrovia em 1895, sendo a relativa demora devido às dificuldades encontradas para vencer a Serra das Russas, no início do Planalto da Borborema (PINTO, 1949). A linha cortaria uma área com cerca de 200 engenhos de açúcar e serviria para escoar boa parte da produção do algodão e de gado vindo da zona da mata e agreste (BONFIM, 2002).

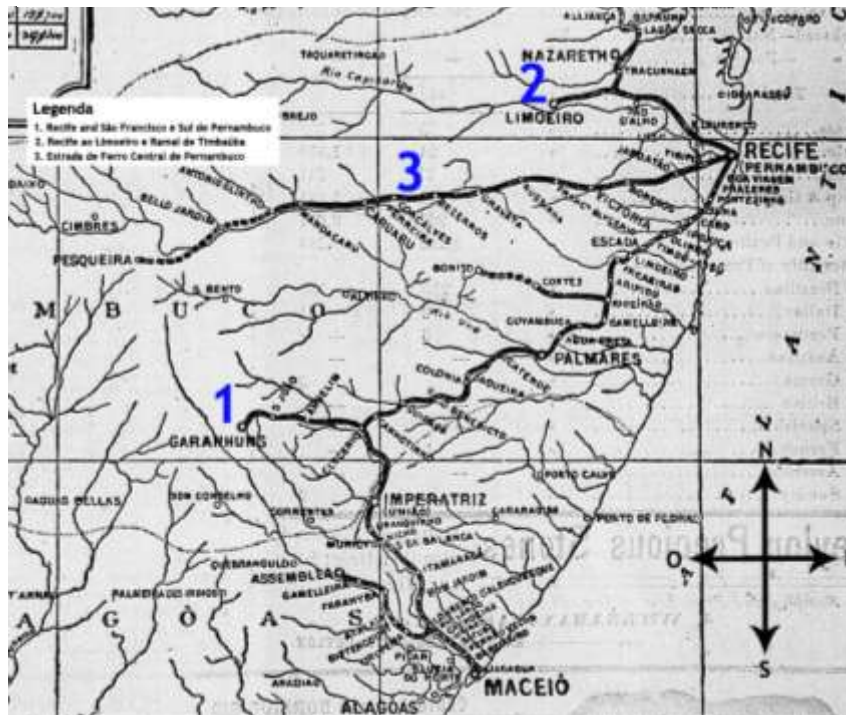
Uma referência curiosa a estas ferrovias nos traz Estevão Pinto (1949): “o fazedor de desertos”. Dava-se que, ao cruzar povoações e cidades, as ferrovias geralmente trouxeram às mesmas, benefícios econômicos. Por outro lado as antigas rotas e seus entrepostos comerciais que ficaram de fora da zona de influência direta dos fluxos produzidos pelas ferrovias, tiveram sua importância suprimida, chegando à total ruína em alguns momentos. Como mencionamos no capítulo anterior, os

---

<sup>15</sup> A exemplo da *Recife and São Francisco*, a Estrada de Ferro do Limoeiro possuía sua estação inicial ao lado de um forte, desta vez o do Brum, nas imediações do porto do Recife.

caminhos de água desempenhavam papel de grande importância no deslocamento de cargas e pessoas, algo que começa a perder força a partir da segunda metade do século XIX com a chegada das primeiras estradas de ferro, muito embora tenha havido concorrência entre os modais como aponta Melo (2016).

Figura 4 - Recorte de mapa da rede da Great Western em 1907.



Fonte: Acervo pessoal de William (Eddie) Edmundson. (Modificado pelo autor)

Observando a figura 4 é possível ter uma melhor compreensão da orientação dos traçados das principais ferrovias de Pernambuco. O mapa é de 1907, quando a *Great Western* já havia assumido a concessão da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (antiga E.F. Recife a Caruaru), *Recife and São Francisco Railway* e Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Também a essa época duas das principais ferrovias pernambucanas já haviam se conectado com linhas de outros estados, a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, marcada com o número 1 no mapa, se ligando com o estado de Alagoas, e a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, marcada pelo número 2, que por meio de seu ramal, o qual passava a ser linha tronco, adentrou os limites da Paraíba. Percebemos que as três estradas de ferro, partindo de Recife, avançam nos rumos noroeste, oeste e sudoeste, alcançando as zonas açucareira e algodoeira, localizadas na zona da mata e

agreste. Sua construção trouxe grandes benefícios na ligação com o interior da província. Os interesses econômicos, mais ligados à zona da mata, a ausência de rios navegáveis bem como estradas em boas condições culminaram no isolamento das regiões interioranas. A comunicação entre as províncias era mínima e a navegação costeira predominava desde o período colonial, contribuindo para o não desenvolvimento da comunicação interna por estradas, de acordo com Prado Júnior (2004, p. 197).

Como fica claro, a construção dessas ferrovias não tinha como objetivo atender à demanda urbana do Recife e subúrbios a princípio e sim contribuir para o escoamento da produção agrícola para a capital, de onde seria escoada por mar para outros países e para outras províncias. No entanto, enquanto cidade de partida destas estradas de ferro, Recife fora beneficiada com o transporte de mercadorias e passageiros. Algumas indústrias vieram a se instalar à beira das linhas e segundo Melo (2008) pessoas passaram a residir nas áreas periféricas, onde foram implantadas estações. Outras ferrovias, de caráter mais urbano vão surgir com a finalidade de atender a demanda de passageiros entre o Recife e seus subúrbios, mas dividirão essa demanda com as linhas de longa distância entre o Recife e seus subúrbios.

#### **4. TRANSPORTE (SUB) URBANO: UMA NOVA DINÂMICA PARA AS FERROVIAS DE LONGA DISTÂNCIA**

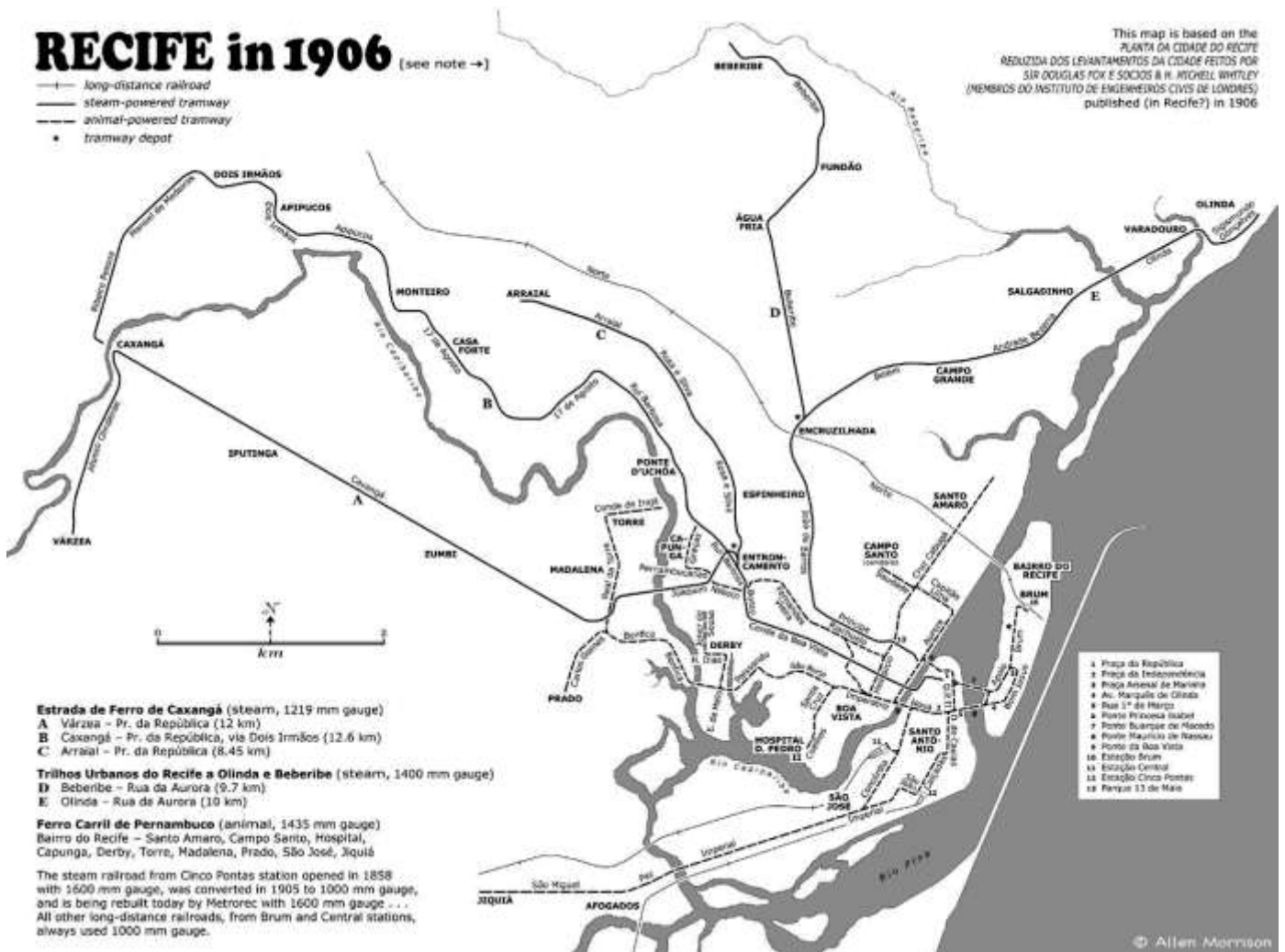
Como apresentado nos capítulos anteriores, o século XIX representou para o Brasil um momento de grandes transformações políticas, sociais, econômicas e, logo, de organização espacial. Recife consolidou-se em sua posição de destaque frente a outras cidades brasileiras no campo econômico. Nesse processo a revolução dos transportes desempenhou papel importante à medida que possibilitou reduzir distâncias, custos e tempo no transporte de cargas e pessoas. O transporte de mercadorias vindas do agreste, sertão e principalmente da zona da mata, nesta onde se localizavam os centros produtores de açúcar, mostrou-se como um dos principais fatores para a determinação dos traçados dos trilhos que ao longo da segunda metade do século XIX passaram a ocupar uma extensão de pouco mais de 600 km em Pernambuco (PINTO, 1949), sem contar com as ferrovias particulares. Estas linhas férreas, com o objetivo de conectar longas distâncias, ao cruzar o Recife e seus arredores passaram a ser também adotadas nos deslocamentos mais curtos e mais regulares de pessoas e mercadorias, um fluxo já existente como apresentado nos capítulos anteriores, mas que se acentuou ao longo do século XIX a partir das melhorias nos sistemas de transporte.

Quando se trata do transporte urbano de pessoas no Recife na segunda metade do século XIX não podem ser desconsiderados os sistemas surgidos com a finalidade específica de atender a essas demandas entre a capital e os subúrbios. Embora as ferrovias de longa distância pouco tempo após suas inaugurações tenham atendido também a este fluxo, outras estradas de ferro de capital estrangeiro foram empreendidas com essa finalidade específica. Apesar de não serem estas o objeto de estudo deste trabalho, faz-se necessário mencioná-las pelo papel que desempenharam, para diferenciá-las e apresentar mesmo que brevemente como se deu a influência entre essas ferrovias e as que seguiam para o interior.

Na década de 1860 surgiram os primeiros trilhos propriamente urbanos do Recife. Duarte (2005) aponta para uma população de aproximados 75.000 habitantes e a crescente necessidade de intervenções que possibilitassem uma melhor ligação entre os principais pontos da cidade e seus arredores. Com contrato firmado em 1863 formou-se a companhia inglesa Brazilian Street Railway Company

Limited com autorização para a construção e operação de uma ferrovia para o transporte de passageiros entre o Recife e Apipucos. Já em 1867 seria inaugurada a estrada de ferro em suas primeiras três seções, sendo que em 1871 já alcançava a povoação de Caxangá, nas proximidades da ponte sobre o Rio Capibaribe (DUARTE, 2005). As linhas foram sendo ampliadas na década de 1870 e 1880, atendendo a outras povoações nas proximidades do Capibaribe, como a Iputinga e a Várzea. A Trilhos Urbanos do Recife a Olinda e Beberibe a essa época também estendeu seus trilhos pelo Recife e entorno. Utilizando a tração animal a Companhia de Ferro-Carril de Pernambuco complementou esse emaranhado de linhas de bitolas diferentes (distância entre os trilhos) atendendo à demanda urbana de pessoas e até de mercadorias (DUARTE, 2005). Esta última, de acordo com Menezes (2015), apenas atendia as áreas da cidade. Para os pontos mais distantes utilizava-se as companhias de tração a vapor. A figura 5 permite uma melhor compreensão desses traçados.

Figura 5 - Mapa das ferrovias urbanas e de longa distância no Recife 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: 03 de fev. 2018.

Analisando a figura 5, temos a representação das linhas férreas partindo do Recife construídas até o final do século XIX. As linhas representadas em traço contínuo são as ferrovias urbanas de tração a vapor. Destas percebem-se as linhas com destino à Várzea, a Caxangá, a Arraial, a Olinda e a Beberibe. As linhas tracejadas representam as ferrovias de tração animal, com extensões partindo do bairro do Recife até Jiquiá, Prado, Capunga e Torre. Aparecem também representadas as ferrovias de longa distância, objetos deste estudo. As mesmas, em tom mais claro, aparecem partindo dos bairros de São José e Santo Antônio, respectivamente a *Recife and São Francisco Railway* e a *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*, além da *Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro*, da *Great Western*, partindo do Brum no bairro do Recife e cortando a porção norte da cidade. No século XX as ferrovias urbanas foram modernizadas e bondes elétricos substituíram os

trens a vapor e os bondes puxados por animais. Ainda de acordo com a figura 5, percebe-se que boa parte das povoações atendidas pelas ferrovias urbanas no século XIX foram incorporadas como bairros do Recife, mais a frente, como resultado do adensamento urbano. Outra observação é com relação ao traçado destas linhas que acaba por ser o traçado de avenidas de grande circulação do Recife na atualidade, como é o caso das atuais Avenida Caxangá, Conde da Boa Vista e 17 de Agosto.

Diante da crescente demanda de passageiros, os traçados das linhas de longa distância passaram a atender também o fluxo urbano com trens de menor percurso, denominados trens de subúrbio, classificação que já aparece nos periódicos da capital pernambucana na década de 1880. Os subúrbios seriam então representados pelas povoações do entorno do Recife, representando a transição para a modernidade da cidade, estando como meio termo entre o urbano e o propriamente rural (SOTO, 2008). Na segunda metade do século XIX, a cidade do Recife ainda ocupava um raio de poucos quilômetros ao redor do seu porto. Nos subúrbios ou arredores ainda era forte a característica rural. Mas segundo Melo (2008), as ferrovias vão ser de grande contribuição para urbanização dessas áreas.

A *Recife and São Francisco Railway*, iniciando-se ao lado do Forte das Cinco Pontas, seguia acompanhando o traçado da estrada sul, trecho da atual Rua Imperial, contornando a bacia do Rio Pina (Ver figura 5). Após Afogados mantinha seu alinhamento em paralelo com a faixa litorânea alcançando as estações de Boa Viagem e Prazeres. Mais seis quilômetros à frente a estação de Pontezinha, seguida por Ilha e depois Cabo. Este primeiro trecho, inaugurado em 8 de Fevereiro de 1858, foi aberto ao tráfego público no dia seguinte (PINTO, 1949). Para além de uma melhoria no deslocamento de cargas e pessoas, a viagem de trem se mostrava como uma atração para os pernambucanos.

1858. Que é isto? Um apito! É o trem do Cabo. Inaugurado há dias. Uma maravilha. 90 minutos do Recife até lá. E que passeio de paisagem, de frescura, de rapidez! - "Você já foi?" - "Não? Vá domingo. O hotel é excelente. Mas tome um número antes, senão fica sem comer. Não chega para quem quer". As gravuras mostram o trem: dentro da cidade, na estação do Cabo, a caminho de Escada... Trem! O segundo no Brasil inteiro. (SETTE, Mário. 1948)

O relato do célebre escritor pernambucano Mário Sette ilustra bem uma das faces da relação do recifense com o novo meio de transporte. Segundo Melo (2016)

a implantação da *Recife and São Francisco* pode ser considerada como modernizadora dos hábitos de viajar de trem. A edição do Diário de Pernambuco do dia 10 de Fevereiro de 1858 narra o dia festivo da inauguração do primeiro trecho até o Cabo, com 31,5 km. Não é à toa que a ferrovia chamava tanto a atenção. De acordo com o que traz a referida matéria, o percurso entre Cinco Pontas e o Cabo na viagem inaugural levava 400 pessoas e teria sido vencido em cerca de uma hora, uma verdadeira revolução na relação espaço e tempo.

As estações do primeiro trecho da ferrovia eram: Cinco Pontas<sup>16</sup>, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo. As mesmas distando em média 5 km umas das outras, sendo o trecho mais distante compreendido entre Prazeres e Ilha de cerca de 12 km. A maior densidade e proximidade das estações nos primeiros 13 km da linha pode ser um indicativo da densidade de urbanização dos subúrbios recifenses.

Os trilhos ingleses continuaram sendo expandidos, atingindo Escada em 1860 e finalmente Una (Palmares) em 1862. O trecho da linha compreendido entre o Recife e seus subúrbios serviu de incentivo à ocupação; pessoas vindas do sul da província passavam a habitar no entorno das estações do trecho entre Recife e Cabo, e “os trabalhadores podiam viver no Recife e trabalhar no Cabo, graças aos trens” (MELO, 2008). Ainda assim a ocupação não aparenta ter sido maciça, dados os incentivos da própria companhia para que pessoas passassem a residir no entorno das estações, o que teoricamente iria aumentar seus lucros com transporte de pessoas. Na década de 1860, por exemplo, a estrada de ferro concederia bilhete gratuito pelo período de dez anos para quem se mudasse para o entorno das estações de Boa Viagem, Ilha, Prazeres e Cabo (MELO, 2016). É curioso que, observando um comunicado presente na edição de 11 de janeiro de 1859 do Diário de Pernambuco, percebe-se a insatisfação dos passageiros quanto ao local escolhido pela companhia para implantação da estação de Boa Viagem. De acordo com o referido comunicado, essa estação, surgida a partir de requerimento dos próprios populares para facilitar seu deslocamento para a povoação de Boa Viagem, fora posta muito longe da localidade. Seria então a campanha de “povoamento” da companhia no caso de Boa Viagem, uma maneira de corrigir o posicionamento incorreto da estação? A mesma edição do Diário traz uma grade horária dos trens que passava a vigorar naquele mesmo Janeiro de 1859 e que retratava uma

---

<sup>16</sup> A primitiva estação de Cinco Pontas fora substituída por outra maior na década de 1880, a qual foi demolida em 1969 para construção do Viaduto das Cinco Pontas.



observação quanto a parada dos trens na estação de Boa Viagem, que só deveria ocorrer quando houvessem passageiros a embarcar ou desembarcar. Confrontando estes dados, reforça-se a hipótese de que em alguns pontos as estações foram implantadas e só depois seu entorno se urbanizou.

Já em 1862 a companhia anunciava novo horário de trens. A partir de 30 de Novembro daquele ano entrava em tráfego o trecho total da ferrovia até Una. Além do trem de passageiros que fazia o percurso total de 125 km, este partindo às 8h da manhã de Cinco Pontas, outros dois trens estavam anunciados na nova grade. De segunda a sábado o tráfego entre o Recife e Escada seria atendido também pelo trem que partia de Cinco Pontas às 14h15 e outro que partia de 17h15 indo até o Cabo. Além destes, um trem partindo do Cabo às 6h45 da manhã e outro partindo de Escada às 7h15 da manhã, ambos sentido Cinco Pontas, além do retorno do trem de Palmares daí partindo às 12h45. Seria esta uma resposta da *Recife and São Francisco* frente ao tráfego que se fazia crescente entre o Recife e seu entorno<sup>17</sup>.

Como apresentado linhas atrás, a partir da década de 1860 começam a surgir companhias ferroviárias com a finalidade de atender a demanda urbana e suburbana do Recife. No início da década de 1870 então, a Recife and São Francisco enfrentará a concorrência dos bondes de tração animal da Pernambuco Street Railway. Segundo Melo (2016), os passageiros que utilizavam da estação de Afogados podiam optar pelos preços mais baratos dos bondes de tração animal, fora que a frequência dos mesmos era ainda maior que a dos trens da *Recife and São Francisco*. Além do mais os trilhos da Ferro-Carril se estendiam ao bairro do Recife, Santo Antônio e Boa Vista, ficando os trilhos da outra limitados à Cinco Pontas (Ver figura 5). A ferrovia de longa distância, por sua vez, só levará vantagem nessa concorrência ao final do século XIX em decorrência dos problemas enfrentados pela companhia de bondes (MELO, 2016). É fato que a linha do São Francisco foi induzida a melhorar o atendimento às áreas suburbanas do Recife mais tarde para fazer frente a concorrência, sem lograr muito êxito. Mas a partir da segunda metade da década de 1870, a transferência de muitas pessoas para o entorno de seus trilhos por conta das secas, além da inauguração dos primeiros trechos da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco a partir de Una na década de 1880, ampliaram seu

---

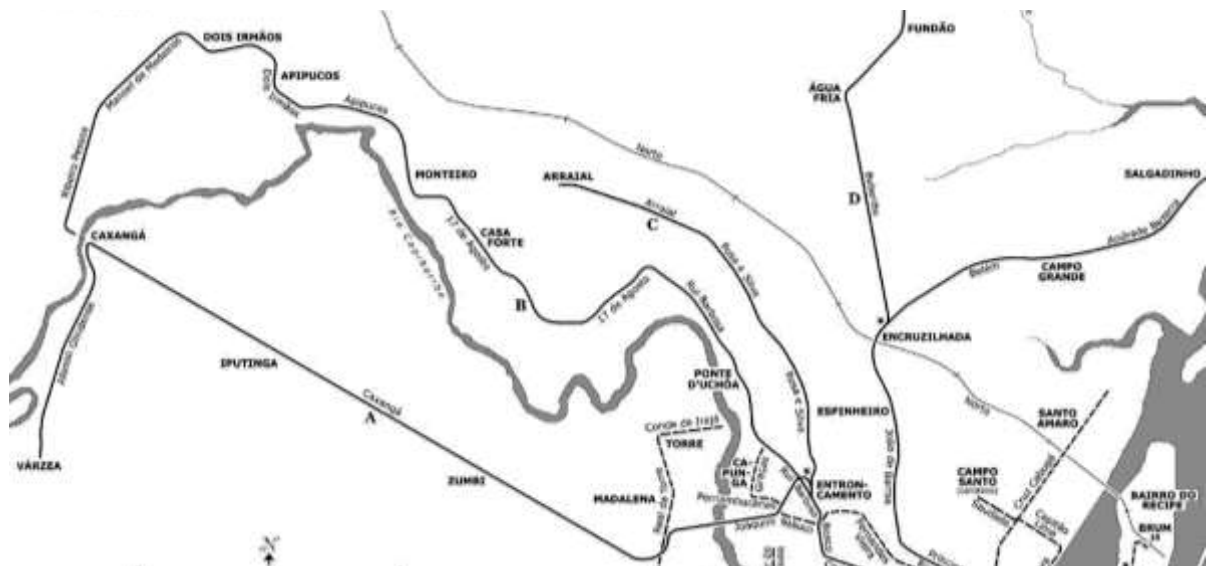
<sup>17</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 29 de Novembro de 1862)

tráfego de passageiros, proporcionando ao mesmo, entre 1858 e 1892, um aumento de 598% (MELO, 2016).

Como resultado mesmo que tardio do crescimento proporcionado pelos trilhos desta primeira ferrovia, temos, para além dos “arredores do Recife” (COSTA, 2013), o Cabo de Santo Agostinho, ponto final da primeira secção da *Recife and São Francisco Railway*, elevado à categoria de vila ainda em 1811, sendo desmembrado de Recife, com sua instalação em 1812 por alvará de 27 de Julho de 1811. A ferrovia chega em 1858 e sua elevação à categoria de cidade se dá em 1877<sup>18</sup> e em 1892 é constituído o município<sup>19</sup>.

Se a primeira companhia inglesa enfrentou dificuldades no transporte de passageiros entre as áreas suburbanas do Recife diante da concorrência dos bondes, situação semelhante ou mais complicada deve ter enfrentado a *Great Western* na sua ferrovia para Limoeiro. Com sua construção iniciada no fim da década de 1870, seu primeiro trecho foi aberto ao tráfego no ano de 1881, entre a Estação do Brum e Paudalho.

Figura 6 - Linha da Great Western e os trilhos urbanos, 1907.



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: 03 fev. 2018.

<sup>18</sup> Lei Provincial nº 1.269, de 09 de Julho de 1877 (CONDEPE/ FIDEM)

<sup>19</sup> Lei Estadual nº 52, de 03 de Agosto de 1892 (CONDEPE/ FIDEM)

A figura 6 é um recorte da figura 5 e permite visualizar melhor a área cortada pela linha da *Great Western*, a Recife ao Limoeiro, que aparece no mapa, representada em um tom mais claro, partindo do Brum, no bairro do Recife (canto inferior direito da figura 6), seguindo no rumo noroeste e cortando a porção norte da cidade do Recife. O traçado da linha, após sair do bairro do Recife, seguia pelo traçado da atual Avenida Norte, esta construída somente no século seguinte. Após passar por Encruzilhada e Casa Amarela, a linha passava próximo a Dois Irmãos no sentido São Lourenço, cruzando antes as terras do Engenho Camaragibe.

Observa-se na figura 6 que logo após sair do bairro do Recife, a linha alcançava Santo Amaro e logo a frente Encruzilhada, onde cruzava com os trilhos das maxambombas<sup>20</sup> que seguiam para Beberibe e Olinda. Em seguida, a linha continuava quase em paralelo com as linhas do Arraial e de Dois Irmãos da Brazilian Street Railway, estando em vários pontos a uma distância inferior a 1 km entre estes trilhos. Só então, a partir de Camaragibe, a linha seguia sem concorrentes no transporte dos subúrbios. Sem dúvida, a margem norte do Rio Capibaribe entre as décadas de 1870 e 1880 passou a ser uma das melhores servidas por meios de transporte nos arredores do Recife, pois além dos ramais da maxambomba, passava a existir a linha da *Great Western*, além do meio fluvial, popular meio de deslocamento que perdia sua importância mais que ainda se mantinha vivo.

A inauguração do primeiro trecho entre Recife e Paudalho se dá no dia 24 de outubro de 1881, de acordo com a edição do Diário de Pernambuco do dia 25 de Outubro do mesmo ano. Porém já alguns dias antes se anunciava a grade de horários dos trens que passaria a valer a partir do dia 26 do mesmo mês, quando a linha passara a funcionar regularmente aberta ao público. Os quatro trens anunciados, de ida e volta, tinham a determinação pela tabela de uma parada mais demorada na estação de São Lourenço, o que denota certa importância da localidade.

O primeiro trecho até Paudalho então não dispunha de muitas estações; três quilômetros após a estação do Brum havia uma parada em Encruzilhada, possivelmente a respeito da qual há referência de uma petição popular para colocação de um ponto de embarque e desembarque no local<sup>21</sup>, o qual marcava o

---

<sup>20</sup> Corruptela do termo *machine pump*, passou a ser utilizado para designar o trem urbano a vapor da Brazilian Street e da Companhia de Trilhos Urbanos de Olinda e Beberibe (DUARTE, 2005).

<sup>21</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 22 de Outubro de 1881)

cruzamento das linhas da Companhia de Trilhos Urbanos (que desde o início da década de 1870 cortava o local) e os trilhos da *Great Western*. A próxima estação era Camaragibe, a 15 km de distância da estação anterior. Pinto (1949) lista as estações intermediárias de Arraial e Fábrica Industrial como já existentes em outubro de 1881, informação que se contrapõe ao que está representado no primeiro mapa da linha que o mesmo autor traz em sua publicação e também ao relato do Diário de Pernambuco da época da inauguração<sup>22</sup>. Outra estação, a de Macacos, passa a figurar nas tabelas de preços de passagens<sup>23</sup> a partir de Novembro de 1883. Sua localização era nas proximidades da mata de Dois Irmãos. Quanto à parada de Fábrica Industrial que consta em Pinto (1949), a existência da mesma deve ter se justificado pela instalação da fábrica têxtil de Camaragibe que só ocorrera na década de 1890.

O primeiro horário permanecia inalterado em Janeiro de 1882. Novo horário passaria a figurar<sup>24</sup> do dia 20 de fevereiro em diante, já com as novas estações de Carpina, Lagoa do Carro, Campo Grande e Limoeiro. A inauguração do novo trecho, equivalente às seções 3ª e 4ª da ferrovia, se deu ainda em fevereiro daquele ano<sup>25</sup>. Em Setembro nova grade de horários era lançada com a ampliação da ferrovia a partir da inauguração do ramal de Nazaré (atual Nazaré da Mata).

Em dezembro de 1884 percebe-se uma mudança<sup>26</sup> que indica a existência de uma maior demanda entre Recife e as povoações do entorno com a inserção de mais um trem misto<sup>27</sup> na linha, partindo do Recife às 09h15 da manhã, mas indo apenas até Paudalho. Ainda em 1884, passa a figurar nos horários também a estação de Arraial<sup>28</sup>, entre Encruzilhada e Macacos. Esta, já mencionada anteriormente, ao que parece já era lugar de parada dos trens de maneira provisória, sem a existência de estação. Um relato publicado no dia 10 de setembro de 1884 no Diário de Pernambuco traz a indignação de leitores com relação a algumas irregularidades praticadas nos trens da *Great Western* como o embarque de passageiros ingleses e suas mercadorias sem que pagassem passagem e muitas vezes em lugares onde não havia estação. Macacos havia sido um destes lugares.

---

<sup>22</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 25 de Outubro de 1881)

<sup>23</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 30 de Novembro de 1883)

<sup>24</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 17 de Fevereiro de 1882)

<sup>25</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 25 de Fevereiro de 1882).

<sup>26</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 29 de Dezembro de 1883).

<sup>27</sup> Composição com acomodações tanto para o transporte de mercadorias quanto o de passageiros.

<sup>28</sup> A edição de 28 de Março de 1884 trata na abertura dessa estação no dia 1º de Abril do mesmo ano.

Agora passava a ter uma estação, mas que segundo o mesmo relato havia demorado bastante para ser aberta e seu funcionamento seria oneroso.

Em 1891, novos horários são implantados, dessa vez em um percurso mais curto, de Recife para Tiúma, registrados na edição de 20 de setembro daquele ano do Diário de Pernambuco. Melo (2008) indica a instalação de um engenho central nas proximidades da estação de Tiúma, o que pode ter motivado o reforço no tráfego. Além dos conjuntos fabris destinados à produção de açúcar que foram atraídos pela linha da *Great Western* está a já mencionada fábrica têxtil de Camaragibe e a fábrica de tecidos da Macaxeira, fundada em 1895.

Em comparação com a conjuntura enfrentada pela *Recife and São Francisco*, a *Great Western* parece não ter se concentrado tanto no tráfego suburbano, muito embora tenha realizado intervenções para atendê-lo. No caso da primeira companhia inglesa, esta surgia bem antes da implantação dos ferro-carris que passavam a disputar a demanda de passageiros no trecho inicial da linha. A ferrovia do Limoeiro, por outro lado, foi inaugurada cerca de dez anos após as maxambombas terem sido implantadas nas áreas a norte e a noroeste do Recife. Seus efeitos nas duas últimas décadas do século XIX parecem ter sido mais fortes nas áreas mais distantes do Recife, a partir de onde diminuía a concorrência com os trens propriamente urbanos. São Lourenço, por exemplo, já abarcando Camaragibe, era distrito subordinado a Recife e a Paudalho desde 1775; se tornaria município em 1909 (IBGE, 2014). Mas, já em 1884, São Lourenço era elevado à categoria de vila<sup>29</sup>, três anos após receber os trilhos da *Great Western*.

No sentido do Agreste, a Estrada de Ferro Recife a Caruaru começa a ser construída ainda no início da década de 1880. Em 1885 sua primeira seção fora entregue, entre o Recife e Jaboatão, inaugurada em março de 1885, com apenas uma estação intermediária. Sua construção avançou alcançando Vitória de Santo Antão no ano seguinte. Até Jaboatão eram 17 km, começando na estação Recife, localizada entre o Gasômetro e a Casa de Detenção<sup>30</sup>, ao final da Rua da Pátria, beirando o Rio Capibaribe. Não há muitas informações sobre como era essa

<sup>29</sup> Lei Provincial nº 1.805, de 13 de Junho de 1884. (IBGE)

<sup>30</sup> As edições de 18 de Junho de 1884, 6 de Agosto de 1884 e 14 de Junho de 1885 do Diário de Pernambuco trazem respectivamente um anúncio de leilão de materiais de demolição de casas na Rua Passo da Pátria onde seria construída a Estação Recife, um anúncio de aluguel de imóvel próximo à mesma estação e uma resposta da Câmara Municipal do Recife à reclamação do Inspetor de Saúde Pública quanto aos problemas gerados pelos aterros da estrada de ferro nos pântanos às margens do Capibaribe.

estação, mas sabe-se que só em novembro de 1888 concluiu-se a estação definitiva, atual Estação Central do Recife, sede do Museu do Trem.

A linha seguia até Afogados tendo em paralelo a linha da Ferro-Carril de Pernambuco e da *Recife and São Francisco*, estando as três ferrovias em seus trechos iniciais lado a lado ocupando uma faixa de menos de 500 m. A partir de Afogados a linha do São Francisco se afasta para o sul enquanto que a Recife a Caruaru seguia em paralelo com a linha dos bondes de tração animal até Jiquiá, seguindo com exclusividade no trecho adiante, alcançando a estação de Tejió no quilômetro 8 e depois Jaboatão, cerca de 9 km a frente. A inauguração tardia, em 1891, da Estação de Areias no quilômetro 6, é possível que tenha se dado em função da concorrência enfrentada pela ferrovia diante da Ferro-Carril.

No trecho servido pela Recife a Caruaru, Tejió era uma povoação de importância. Já no final do século XVIII contara com quatro curtumes. Em 1819 recebera uma estrada que facilitara sua ligação com Recife e em 1836, fora beneficiada pela construção do primeiro trecho da estrada de Afogados a Vitória (COSTA, 2013). Em 1885 então, a ferrovia passava a ser sua principal forma de comunicação com Recife e com Jaboatão.

O funcionamento da primeira seção se deu com quatro trens entre Recife e Jaboatão<sup>31</sup>, sendo um pela manhã e outro pela tarde em ambos sentidos. Essa configuração mudara ainda em 1885, quando em Novembro daquele ano passavam a circular dois trens pela manhã e dois pela tarde em ambos os sentidos<sup>32</sup>, sendo dois horários entre Recife e Moreno, um ida, outro volta. O trecho primitivo continuava a ter mais trens. Curiosamente, no dia 10 de Novembro do mesmo ano ocorre nova modificação nos horários com a abertura de mais um trecho e os trens entre Recife e Moreno passam a fazer o percurso até Tapera, cerca de 8 km após Moreno. Mesmo com a inauguração da Estação de Vitória, a 13 km de Tapera, em Janeiro de 1886, o horário se manteve nos mesmos moldes, com trens para Jaboatão e para o extremo da linha.

Dados muito interessantes estão na edição do Diário de Pernambuco de 1º de dezembro de 1886. Pode-se interpretar como a consolidação dos trens suburbanos

---

<sup>31</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 24 de Março de 1885)

<sup>32</sup> Diário de Pernambuco (Edição de 30 de Outubro de 1885)

para Jaboatão. A edição traz pela primeira vez duas grades horárias distintas para a Recife a Caruaru que seriam postas em prática a partir do dia 2 de dezembro do mesmo ano: A primeira traz o horário dos trens de subúrbio, Recife a Jaboatão, e a segunda traz os horários do “Trem da Serra”, que seguiam até Cascavel, na subida da Serra das Russas. Dos trens de subúrbio, passavam a sair ao longo dos dias úteis cinco composições com destino a Jaboatão e outros cinco no sentido Jaboatão – Recife. Os Trens da Serra, ou possuíam quatro horários no sentido interior, sendo o primeiro Recife – Cascavel, o segundo Recife – Vitória, o terceiro Vitória – Cascavel e o último Recife – Vitória. Havia outros quatro trens nos percursos inversos já citados. Uma conclusão que pode ser tirada destes dados é que o trecho Recife – Jaboatão possuía a maior demanda do transporte de pessoas, e Recife – Vitória a segunda maior.

Em abril de 1887, o número de trens entre Recife e Jaboatão aumentara para três em cada sentido<sup>33</sup>, fora os trens da Serra e os trens de Vitória que também atendiam ao primeiro trecho.

Jaboatão, que receberia os trilhos da Estrada de Ferro Recife a Caruaru em 1885 já em 1873<sup>34</sup> era desmembrada de Recife e elevada à categoria de vila, chamada Jaboatão. Na década seguinte, seu desenvolvimento considerável proporcionaria sua elevação à condição de cidade, no ano de 1884<sup>35</sup>. A ferrovia representara uma mola para o seu desenvolvimento, já que antes dos trilhos a ligação com o Recife era precária e o transporte para a capital era feito por meio de uma carruagem que circulava uma vez por dia (LIMA, 2012). De acordo com Lima (2012), as oficinas da ferrovia seriam concentradas ao lado da estação a partir de 1892, o que demandaria mão de obra local e com isso a concentração de residindo no entorno. No início do século seguinte Jaboatão se tornaria referência para a ferrovia no Nordeste, contando com um dos principais centros de reparos de material rodante da região (PINTO, 1949).

Os lugares favorecidos pela maior frequência do transporte, bem como menores custos tenderam a se urbanizar mais rapidamente. Nisso, Melo (2016) cita que as ferrovias urbanas fizeram concorrência direta e indireta com as ferrovias de

---

<sup>33</sup> Diário de Pernambuco (27 de Março de 1888)

<sup>34</sup> Lei Provincial nº 1.093, de 24 de Maio de 1873. (IBGE)

<sup>35</sup> Lei Provincial nº 1.811, de 27 de Junho de 1884. (IBGE)

longo curso, pois atraíam para seu entorno maior número de residências. No entanto, a demanda dos subúrbios foi dividida com as ferrovias do interior que por sua vez lançaram mão de algumas transformações para abarcar estes passageiros e suas mercadorias, o que culminou na consolidação de trens de menor percurso para atender os arredores do Recife.



## CONCLUSÕES

A partir do que foi exposto, é possível tecer algumas considerações acerca da importância das estradas de ferro para a formação do espaço urbano do Recife. Identificar o momento, no século XIX, em que as ferrovias de longa distância que partem do Recife passam a focar também na demanda do entorno da cidade, permite compreender o momento de transformações pelo qual passou a capital pernambucana durante o final do império e início do regime republicano no Brasil. Ressalta-se, porém, que não é possível falar de um conjunto uniforme de linhas no período oitocentista, visto que surgem várias linhas de empresas diferentes e até bitolas (distância entre os trilhos) diferentes sem qualquer conexão entre si, muito embora em alguns pontos praticamente estivessem lado a lado, como é o caso da Central de Pernambuco e a *Recife and São Francisco* que se encontravam lado a lado até as imediações de Afogados, só daí separando-se gradativamente em direções opostas, enquanto a primeira segue com bitola de 1 m para Jaboatão, a outra toma o rumo do Cabo com bitola larga, de 1,60 m.

Os arredores do Recife trabalhados durante esta pesquisa, muitos dos quais originados de antigos engenhos, à época da implantação das primeiras estradas de ferro eram bastante distanciados e de precária conexão com o centro. Muito embora a demanda de fluxos que estes geram com a área central do Recife já exista mesmo antes dos trilhos, com a revolução dos transportes essa circulação é beneficiada e intensificada. Com a melhoria então nos meios de deslocamento, se inicia um processo de descentralização da população, que passa a buscar áreas próximas das estações para além do entorno do porto. Muito embora tenham sido adotadas as denominações de arredores ou subúrbios ao longo desta pesquisa, a classificação destas áreas ao longo da segunda metade do século XIX ainda não é unânime, sendo algumas até classificadas com interior, de acordo com as descrições apresentadas nas edições examinadas do Diário de Pernambuco.

Os arredores gradativamente vão se urbanizando. Muitos destes ao longo do século XX serão absorvidos por Recife enquanto seus bairros. É o caso de Afogados, Boa Viagem, Areias, Tejipló, Casa Amarela, Macaxeira. Outros se tornarão cidades, a exemplo do Cabo, São Lourenço da Mata, Jaboatão. As

ferrovias além de atraírem para perto de suas estações residências, atraíram também algumas indústrias como demonstrado, o que demanda uma série de outros fixos necessários à manutenção dessas localidades que, contando com um meio mais rápido de transporte, passam a ter relativa autonomia do centro, Recife. Nisto observamos dois efeitos da revolução dos transportes, até certo ponto contraditórios: o primeiro seria a expansão da urbanização e o outro a diminuição da autonomia das povoações que, muito embora tenham na facilidade do deslocamento para o centro, uma ferramenta para estarem fisicamente separadas, por outro lado amplia-se o potencial de domínio do Recife sobre seus arredores. Para isso fatores de cunho econômico e cultural tem também importância fundamental.

Outra questão a ser pontuada é a influência das ferrovias de caráter urbano, executadas a partir da década de 1860 que, como foi explicitado, passam a oferecer concorrência no transporte de pessoas e até mercadorias nas áreas mais próximas ao centro do Recife e os subúrbios às linhas de longa distância. Uma hipótese que pode ser levantada é que a relativa demora de implantação de estações nas linhas para o interior em algumas áreas suburbanas do Recife pode ser interpretada como influência direta da citada concorrência.

A dinâmica suburbana também assumida pelas ferrovias de exportação é algo que irá se reforçar gradualmente, tanto que sua função se tornará indissociável do funcionamento da cidade em sua comunicação com as vilas, depois cidades, do entorno. No início do século XX, as estradas de ferro de longa distância passam por um processo de unificação, com a *Great Western* tornando-se sua única concessionária. As linhas passam então a se interligar e a formar uma rede de ferrovias, ligando os estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e o Rio Grande do Norte. Neste momento firma-se também um sistema de trens urbanos no Recife, justamente absorvendo os itinerários de menor percurso já adotados no século XIX, como Recife – Jaboatão, Recife – Cabo e Recife – São Lourenço.

Percebem-se também algumas permanências. Mesmo dentro de uma lógica urbana totalmente diferente e diante de um Recife bem mais amplo, cerca de um século depois é criada a Região Metropolitana do Recife, abrangendo municípios que desde o século XIX se conectam com a capital pelos trilhos. Na década de 1980 então, diante da crescente demanda de transporte, o velho sistema de trens de

subúrbio passa por uma de suas principais transformações: a implantação do metrô do Recife, seguindo os traçados e percursos das velhas linhas implantadas no Império.

## REFERÊNCIAS

- ABNT. **Norma Brasileira**: Informação e documentação – Trabalhos acadêmicos – Apresentações. 3 ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.
- AQUINO, Rubim Santos Leão de; MENDES, Francisco Robeval; BOUCINHAS, André Dutra. **Pernambuco em Chamas**: Revoltas e Revoluções em Pernambuco. Recife: Editora Massangana, 2014.
- BARROS, José D'Assunção. **O campo da história**: Especialidades e abordagens. 9 ed. Petrópolis: Vozes, 2013.
- BONFIM, Luiz Ruben F. de A. **Estrada de Ferro Central de Pernambuco**. Paulo Afonso: Graf Tech, 2002.
- BRASIL, **Decreto 1.030** de 7 de Agosto de 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>> Acesso em: 04 jul. 2018.
- CARVALHO, José Murilo de Carvalho. **Os bestializados**: O Rio de Janeiro e a República que não foi. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- CARVALHO, Marcus J.M. **Liberdade**: Rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822 – 1850). 2 ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010.
- CASTRO, Josué de. **Um ensaio de geografia urbana: A cidade do Recife**. Recife: Editora Massangana, 2013.
- CASTRO, Vanessa de. **Das Igrejas ao Cemitério**: Políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007.
- CONDEPE/FIDEM. **Cabo de Santo Agostinho**: História. Disponível em: <[http://www2.condepefidem.pe.gov.br/c/document\\_library/get\\_file?p\\_l\\_id=78583&folderId=18394117&name=DLFE-89530.pdf](http://www2.condepefidem.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=78583&folderId=18394117&name=DLFE-89530.pdf)> Acesso em: 15 Jan. 2018.
- DAVIDSON, James. **Memórias destruídas**. Jaboatão dos Guararapes: Editora do autor, 2012.

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da Maxambomba (1867-1889) – O Primeiro trem urbano do Brasil**. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em História da UFPE. Recife: O Autor, 2005.

EDMUNDSON, William. **A Gretoeste: A História da Rede Ferroviária Great Western of Brazil**. João Pessoa: Ideia, 2016.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840 – 1910)**. Campinas: Paz e Terra, 1979.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY. **Mapa da Rede da Great Western em 1907**. Acervo pessoal de William Edmundson.

IBGE. **Cabo de Santo Agostinho**. Disponível em: <  
<https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=260290&search=pernambuco|cabo-de-santo-agostinho>> Acesso em: 29 Jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Jaboatão dos Guararapes**. Disponível em: <  
<https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=260790&search=pernambuco|jaboatao-dos-guararapes>> Acesso em: 29 Jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Palmares**. Disponível em: <  
<https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=261000&search=pernambuco|palmares>> Acesso em: 29 Jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **São Lourenço da Mata**. Disponível em: <  
<https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=261370&search=pernambuco|sao-lourenco-da-mata>> Acesso em: 29 Jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Mapa das Ferrovias de Pernambuco em 1898**. In: I centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Brasileira, 1942

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O Marxismo**. 5 ed. São Paulo: Difel, 1979

MELO, Josemir Camilo de. **A Primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway**. Recife: CEPE, 2016.

\_\_\_\_\_. **Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900)**. Campina Grande: EDUFPG, 2008.

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. Recife: CEPE, 2015.

MORRISON, Allen. **Recife in 1906**. Mapa. Disponível em: <[www.tramz.com/br/re/re.html](http://www.tramz.com/br/re/re.html)> Acesso em: 03 fev. 2018.

PARAHYM, Orlando. **Traços do Recife ontem e hoje**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

REZENDE, Antônio Paulo. **O Recife: Histórias de uma Cidade**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002.

SANTOS, Manoela Arruda dos. **Cuidado com o tigre**. In: Revista de História da Biblioteca Nacional, 2008.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SCHLAPPRIZ, Luis. **Casa de Detenção**. Recife, PE: Lith. F. H. Carls, [1863-68]. 1 grav., litograv. p&b, 28 x 36,5cm. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon354206/icon354206.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon354206/icon354206.jpg)>. Acesso em: 13 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. **Rua da Cruz**. Recife, PE: Lith. F. H. Carls, [1863-68]. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon62251.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon62251.jpg)>. Acesso em: 4 fev. 2018.

SETTE, Mário. **Arruar: História pitoresca do Recife antigo**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora da Casa do Estudante do Brasil, 1948.

SILVA, Frederico Fernando Souza. **Franz Carls**: Memórias litográficas do Recife oitocentista. In: Anais do Simpósio Nacional da ANPAP. Rio de Janeiro, 2012.

Disponível em:  
<[http://www.anpap.org.br/anais/2012/pdf/simposio9/frederico\\_fernando\\_silva.pdf](http://www.anpap.org.br/anais/2012/pdf/simposio9/frederico_fernando_silva.pdf)>  
Acesso em: 31 jan. 2018.

SILVA, Sandro Vasconcelos da. **O Costume da Praça vai à Casa**: As transformações urbanas e suas influências sobre os costumes da classe burguesa do Recife oitocentista (1830 – 1880). Dissertação de Mestrado. Recife: UFRPE, 2011.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e estagnação do transporte ferroviário no Nordeste brasileiro no período (1858 – 1940)**. Dissertação de mestrado em Economia. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.

SOTO, William Héctor Gómez. **A cidade, o subúrbio e a periferia**. Disponível em: <<http://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/71.pdf>> Acesso em: 02 fev. 2018.

## **PERIÓDICOS**

Diário de Pernambuco. Recife, 1850 – 1899. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> Acesso em: 05 fev. 2018.