

NOS TRILHOS DO RECIFE: DA MAXAMBOMBA AOS BONDES ELÉTRICOS

JOSÉ EDMILSON DOS SANTOS

RESUMO

Registra-se neste a trajetória histórica imprescindível a trafegabilidade no Recife, observando-se as adaptações ocorridas nos meios de transportes coletivos fluviais e urbanos ao longo do século XIX, suas implicações na expansão da cidade, no que diz respeito a atividades econômicas, deliberações político-administrativas e seus desdobramentos, frente ao novo ritmo do desenvolvimento rumo aos emergentes arrabaldes, as novas dimensões de espaço e tempo inseridas no contexto social, sua ocupação espacial, e principalmente a evolução nas mobilidades por terra.

Palavras-chave: Mobilidades. Recife. Trafegabilidade. Transportes Coletivos.

ABSTRACT

Join this historical trajectory essential to trafficability in Recife, observing the changes occurring in the means of public transport urban river and land throughout the nineteenth century, its implications for the expansion of the city, with respect to economic activities, deliberations and their political and administrative developments, opposite the new pace of development towards the emerging suburbs, the new dimensions of space and time embedded in the social context, their spatial occupation, and especially developments in mobility by land.

Keywords: Mobility. Recife. Trafficability. Collective Transport.

INTRODUÇÃO

Na segunda metade do século XVIII, descobriu-se outro Capibaribe, aquele dos deliciosos banhos, banhos inclusive com poderes medicinais. Assim, novas áreas de ocupação atraíram a população do Recife: as margens do Capibaribe que, com o seu parceiro, o Beberibe, tantos benefícios ofereciam e, atualmente, se apresentam tão maltratados. Não havia ainda o hábito de ir para as praias e tomar banho de mar.

Nas praias, próximas aos sobrados, despejavam-se o lixo das casas e até mesmo animais e escravos mortos.

O rio tinha grande poder de atração. Além dos banhos, por ele se faziam mudanças, se passeava de canoa ou de botes, aconteciam às românticas serenatas, costumes que se consolidam no século XIX.

Segundo Gilberto Freyre: "Muita casa-grande de sítio, muito sobrado de azulejo no Recife, todo casario ilustre da Madalena, que hoje dá as costas para o rio foi edificado com a frente para a água".

O Recife ganhou outros contornos que se iam definindo, criando arrabaldes que se constituem em alternativas, para quem estava exausto dos burburinhos do urbano.

Evaldo Cabral de Mello registra que:

[...] o aparecimento dos subúrbios ao longo do Capibaribe não se fez de maneira geograficamente contínua, mas ganglionar. [...] a dispersão com que surgem os subúrbios parece estar ligada à disposição dos proprietários dos antigos engenhos de se desfazerem de suas terras. (MELLO, 1978, p. 44.)

O crescimento territorial do Recife tinha, então, uma relação direta com as dificuldades passadas pelos senhores de engenho, obrigados a alugar partes de suas terras.

Além da fundação do arraial do Poço da Panela em 1758 e da construção da capela dedicada a Nossa Senhora da Saúde, depois de 1772, surgiria também a povoação do Caxangá, juntamente com a Várzea, outro marco da expansão do Recife.

Sítios e chácaras indicavam novas áreas para descanso e lazer, mudanças nos hábitos, distanciamento do porto.

O Recife, considerado mais central, também passava por mudanças. Em 1788, o governador Tomás José de Melo instalou um mercado na conhecida Praça do Polé, onde se encontra localizada hoje a famosa Praça da Independência, ponto de muitas conversas e encontros dos mais diversos, sendo construídas sessenta e duas casinhas que rendiam, para a municipalidade, 900\$000 por ano. Lá se realizavam feiras movimentadas.

O espaço hoje ocupado pelo bairro da Boa Vista, com suas ruas repletas de carros, pessoas e atividades comerciais das mais variadas, ganhou também um bom impulso no século XIX.

As procissões e as festividades religiosas faziam parte ativa da vida social do Recife, com a participação ativa das irmandades religiosas, poderosas e definidoras do prestígio dos seus membros.

Havia uma expressiva quantidade de músicos atuando, dedicados à música sacra. A vida social do Recife não se resumia, portanto, aos negócios no porto ou aos encontros nos sobrados.

Com a abertura dos portos e posteriormente a liberdade política obtida em 1822, propiciou-se no Brasil, através de alguns acordos realizados com outros países, a entrada de novas ideias e principalmente os seus produtos comerciais em território brasileiro.

A busca de novos mercados fazia parte do projeto de modernidade desenvolvido na Europa ocidental, tendo como fator importante à introdução do progresso tecnológico, em que a mecanização exercia influência determinante. Neste período, o Recife era cenário de grande turbulência política, palco da Revolução de 1817, da Convenção de Beberibe em 1821, da Confederação do Equador de 1824 e da Revolução Praieira de 1848, tornou-se espaço de luta em que seu povo comumente apresentava-se disposto a assumir uma postura de oposição às ordens vindas do Governo Imperial, no Rio de Janeiro.

Nessa ocasião o Recife transformou-se numa cidade comercial, exercia o seu papel de porto exportador de cana-de-açúcar e algodão, seus principais produtos, e importador de gêneros e artigos de consumo. Dessa forma a capital pernambucana tendia para um contínuo crescimento, devido ao seu posto de centro regional mais desenvolvido, ter um grande movimento portuário, comércio próspero, surgimento de indústrias, manufaturas e um propenso assentamento da população nos arrabaldes. (ZAIDAM, 1992, p. 28).

Apesar de importantes estradas abertas, representando investimentos consideráveis, essas não contemplaram plenamente as necessidades existentes. Permaneciam as carências em benfeitorias voltadas para meios de transportes que viessem atender uma localidade em crescimento e de escassos espaços para ocupação habitacional nas áreas centrais.

A cidade de Recife envolvida em problemas de adensamento populacional, ainda contava com a limitação imposta pelo obstáculo das comunicações entre a sede da Província e os arredores, dificultando a expansão rumo às cercanias.

Em 1823 Recife tornou-se cidade, e pouco tempo depois, em 1827 ascendeu à posição de capital da Província, assinalava experiências voltadas para um olhar quase totalmente político no entendimento de parcela dos habitantes. Nessa época a sociedade passava a percorrer e traçar outros caminhos no seu cotidiano, os espaços urbanos ganhavam importância, os costumes sociais exigiam novos comportamentos, eram mudanças que iam além do mundo das ideias emancipatórias.

Diante desse cenário, a condução urbana de passageiro constituía um grande entrave, e nessa flagrante situação buscava-se uma alternativa que correspondesse à necessidade local, pois a cidade em 1867 possuía uma população com cerca de 80.000 habitantes.¹

A cidade portuária contava com um comércio bastante diversificado e intenso movimento portuário, daí se consolidando como centro financeiro e social da região. Nessa atmosfera de prosperidade, parte da população, passou a dar mais atenção a outros direcionamentos, além do político que tanto marcou a história da cidade no século XIX, através de movimentos revolucionários.

Era perceptível a participação de parcela da sociedade, pois revelava seu descontentamento com a situação dos serviços de transportes públicos urbanos vigentes.

Até meados do século XIX, o Recife foi uma cidade dependente do transporte fluvial, especificamente das canoas apropriadas para rios. Eram elas as maiores responsáveis pelas comunicações, ligando o Recife a Olinda e povoados ao longo do Capibaribe.

Tal situação permitia aos canoeiros cobrarem preços abusivos, assim restringindo o acesso das camadas mais humildes da população. Verificava-se um verdadeiro exclusivismo dessas embarcações, isto decorria dentre outros motivos, devido às facilidades de navegação tanto no Capibaribe quanto no Beberibe pela ausência de saltos ou corredeiras. Fortalecendo essa posição, ainda havia as objeções enfrentadas pelas más condições das poucas estradas existentes, dificultando o trânsito por terra.

¹ Paul SINGER, Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana, p. 291.

Durante os primeiros quatro séculos de história, a ocupação do Recife foi influenciada pela direção que o transporte fluvial imprimia nos caminhos das águas, realizando uma trajetória nos rios e mares.

Desde os primeiros anos da colonização, canoas, jangadas e pequenos barcos disputavam lugar nos ancoradouros, portos, “passagens fluviais e marítimas”. Nessas “passagens”, durante os primeiros anos da instauração da Capitania de Duarte Coelho Pereira, foi criado o primeiro imposto de circulação de gente e mercadoria do Brasil.

[...] privilégio outorgado pela cláusula XIV da carta de foral do donatário de Pernambuco, conferido por D. João III e lavrado em Évora em 24 de setembro de 1534, as passagens dos rios deram início à geração de tributos para a capitania. (MILFONT, 2000, p. 54).

Segundo Milfont, o fluxo desses pequenos barcos gerou uma das principais rendas para Capitania de Pernambuco, permitindo a criação de um sistema de transporte que integrava pontos importantes entre os rios Capibaribe, Beberibe e pequenas bacias do litoral sul de Pernambuco.

No Recife, até metade do século XIX, as canoas eram o principal meio de transporte da população e de mercadorias. Todavia, o transporte fluvial no Recife durante o século XIX passava por mudanças, principalmente, nos elementos da operação e organização verificados entre os anos de 1835-1860. Essas mudanças eram oriundas da vinda de Missões hidrográficas francesas e da tecnologia náutica do vapor, provocando o rompimento de percursos realizados pelos barcos fluviais entre os rios Capibaribe, Beberibe e o mar.

O rompimento entre caminhos marítimos e fluviais desencadeou numa desarticulação dos ofícios de canoeiro, jangadeiro e barcaceiro que compunha a organização do transporte fluvial no Recife. Portanto, assistia-se na cidade do Recife o paulatino desmonte de um sistema fluvial que marcava o território urbano com ancoradouros, portos, cais e passagens fluviais e marítimas.

Diante da inevitável reconfiguração na mobilidade recifense, ocorrem mudanças significativas no cotidiano da população, cuja é condicionada a estabelecer novos hábitos, como por exemplo, no seu circular pelas ruas. Por um lado, tais alterações facilitam a vida, abreviando distâncias, provendo o consumo de dos serviços e de mercadorias e, por outro, forçam as pessoas a saírem do meio da rua, que até então

é entendida como seu espaço, para andarem pelas calçadas, abrindo mão de um costume secular, para que as ruas se tornem espaço do transporte, da velocidade que passa a reger a vida urbana.

Segundo Zaidam:

Só muito lentamente, donos de armazéns e de fábricas, funcionários públicos e habitantes da cidade vão se acostumando, aderindo e introduzindo um novo costume no circular e estacionar pela cidade. A adaptação aos transportes não é fácil. A população resiste e vai aos jornais expor seus medos e suas queixas, denunciando incômodos provocados pelos veículos, os acidentes e a precariedade dos serviços prestados. Velhos hábitos se opunham aos novos, gerando polêmicas e reações, frente aos benefícios e desvantagens que do “novo” poderia decorrer. (ZAIDAM, 2012, p. 272.)

No Recife imperial as ruas, dia e noite, são espaços de todo tipo de atividade. Lugar do povo, dos mendigos, prostitutas, empregados nas fábricas e no comércio, servindo aos transeuntes como locais de encontros e como vias, que dão acesso às residências, ao trabalho e ao lazer. No entanto, anos se passam até que a população ceda seu espaço nas ruas para os transportes terrestres diversos. Desde a década de 1830, as ruas centrais do Recife têm calçadas, mas o povo, parado ou em movimento, ganha o curso das ruas, carregando fardos, executando trabalhos, conversando com amigos.

Quando chegam os primeiros transportes públicos, os transeuntes, mantendo a tranquilidade os obrigam a parar e esperar, para desimpedirem os trilhos.

A mudança de ritmo de vida, a velocidade, o perigo de acidentes e as normas de etiqueta forçam, aos poucos, a população a caminhar pelas calçadas e deixar as ruas para desobstruir a mobilidade urbana.

A partir dos anos de 1850, a questão técnica, os novos veículos, os vários tipos de transportes circulando simultaneamente, cada um com suas especificidades, criados para atender as recentes exigências do cotidiano, mudam a vida da população, como é ressaltado na seguinte Lei Provincial de Pernambuco:

Para Zaidan:

Lei de nº 1.903 de 03 de outubro de 1888, por exemplo, resolve que as carroças destinadas à condução de cal, lixo, estrume e outros objetos, cuja condução em carros abertos possa incomodar os transeuntes serão fechados com tampas, segundo modelo que for dado pela Câmara; os contraventores serão multados em 5\$000 réis e o dobro na reincidência. (ZAIDAN, 2012, p, 273).

Quem anda a pé, a cavalo ou de barco acaba tendo que aprender a utilizar transporte público de passageiro, barcos, carruagens, maxambomba, bonde de burro ou elétrico. Até os defuntos, antes carregados pelas mãos de familiares, começam a ocupar carros funerários, em outras palavras, a modernização obriga a repensar da vida à morte, alterando os costumes.

A utilização de cavalos e carruagens, por ser muito cara, representava um tipo de transporte que não era acessível à maioria da população na época, Assim, algum meio de transporte mais econômico e eficiente, ao mesmo tempo, começou a ser necessidade para todos.

Era perceptível, a precisão de ações modernizadoras assentando peças importantes no contexto da modernidade, perfazendo um contraste entre o antigo e o moderno no estabelecimento de um novo sistema de transporte urbano de passageiros, buscou-se então o sentimento da abertura de um caminho sem retorno, em que o antigo perderia seu lugar.

A expansão dos meios de transporte público de passageiros intensifica a urbanização da cidade, ampliando a malha urbana que segue os trilhos de transportes, como os bondes de burros, a maxambomba, e os trens, possibilitando a ocupação das freguesias e, mais tarde, dos bairros suburbanos, onde os terrenos, recentemente loteados, são mais baratos que os da freguesia ou bairros centrais.

O uso de transportes de passageiros se dá devido à necessidade de locomoção criada pela ocupação residencial de bairros distantes do centro.

O estabelecimento de serviços de transportes é responsável pelo deslocamento da população que habita as freguesias centrais e passa a morar ao longo do percurso das principais artérias de tráfego, nas freguesias suburbanas como as da Graça, Madalena, Santo Amaro, Poço da Panela, que se tornaram áreas

residenciais onde passam a funcionar pequenos comércios, manufaturas, escolas e igrejas.²

A população passa a habitar cada vez mais longe do centro, fato que a submete a percorrer maiores distâncias entre casa, trabalho, lazer. Nessas circunstâncias, quem crê poder chegar a qualquer lugar, com calma, a pé enxuto, vê a necessidade de utilizar transportes e luta pela garantia na qualidade do serviço.

Nessa época, intensificada a circulação de pessoas e mercadorias, circulam no espaço urbano seges particulares e de aluguel, carroças, bondes, trens, bicicletas, montarias e pedestres.

Ao governo provincial cabe, na década de 1870, estabelecer concorrência pública para a implantação de serviços de transportes. O controle do governo sobre os veículos se dá a partir da exigência da Câmara Municipal de que a traseira e os vidros de ambas as lanternas dos carros de passeio sejam numerados, com caracteres grandes, de forma a ser reconhecido à longa distância, sob pena do dono pagar uma multa de 10\$000 réis.

As invenções modernas de transporte como as maxambombas e os bondes elétricos, geram deslumbramento diante das máquinas e da facilidade de locomoção que as mesmas promovem, mas também provoca repulsa, especialmente devido à obrigatoriedade do pagamento da passagem. Vários são os registros de agressões aos cobradores das companhias, desde bate-boca, passando por ferimentos a faca até tiros levados em dias de festa pelos empregados das companhias.

Há registros da ação de usuários que jogam pedras nas janelas dos vagões e cortam os assentos dos carros de primeira classe e de atentados, praticados por indivíduos mal intencionados, que arrancam trilhos da Estrada de Ferro do Recife a Caxangá e da Ferro Carril, na curva da Torre, interrompendo o tráfego de trens.

² ZAIDAN, Noemia Maria. O Recife nos trilhos de burro (1870-1914). UFPE, Recife, 1992.

Para Zaidan:

O transporte de passageiros em linhas férreas ou nas companhias de transporte urbano pesa no bolso das camadas pobres e médias da população. São frequentes os pedidos de passes por parte da Câmara à Presidência da Província e as companhias de transportes urbanos, como a Ferro Carril e a Trilhos Urbanos do Recife a Caxangá, para seus funcionários circularem no município, justificando se tratar de empregados de pequenos ordenados, como mestre de obra, contínuos e guardas que executam serviços públicos em lugares remotos, precisando de condução. (ZAIDAN, 2012, p, 276).

Aos poucos as pessoas vão se acostumando, aderindo e introduzindo no seu cotidiano os serviços de transportes e, com eles mudando comportamentos e modo de circular no espaço urbano.

A presença dos transportes públicos altera a velocidade do viver e leva os administradores, muitas vezes sobre a pressão da população, a gerar leis e a criar regulamentos que garantem o direito de ir e vir no espaço urbano.

Em 1867, chegava através do trem a vapor, a solução para a capital pernambucana preencher o espaço do transporte terrestre, podendo assim acelerar seu desenvolvimento urbano, motivando a ocupação dos arrabaldes. Passava a circular no Recife um transporte moderno, rápido e seguro, tratava-se de uma locomotiva mirim, que rebocava três carros de passageiros, a maxambomba.

Em primeira instância o trenzinho ligava a capital ao povoado de Apipucos, pois seu percurso era o mais habitado e, tendente ao assentamento de famílias, posteriormente passou a prestar serviços a Dois Irmãos, Várzea e Casa Amarela.

A *Brazilian Street Railwal Company Limited*, uma firma Inglesa, foi à vencedora da concessão para explorar o transporte ferroviário nesta zona urbana do Recife. As prestações de seus serviços duraram cerca de meio século (1867 a 1914), sendo substituída posteriormente pelo Bonde Elétrico.

1.1 Transportes Fluviais do Recife no século XIX

Durante o século XIX, a cidade do Recife apresentava um crescimento urbano que tendia desafogar o núcleo central das freguesias do Recife e Santo Antônio, seguindo a direção dos arrabaldes.

A cidade crescia, tendo forte influência do intenso tráfego de variados tipos de transportes fluviais nos caminhos dos rios Capibaribe e Beberibe.

Itinerários que dependiam do regime das águas e da influência da maré que condicionavam a operação dos pequenos barcos. Esses barcos aos poucos imprimiam elementos construídos nos roteiros dos rios, através de portos, cais e passagens fluviais.

Os trajetos e os pontos de paradas das embarcações funcionavam como catalisadores de uma ocupação urbana que se concretizava na abertura de estradas de terra, pontes e concentração de propriedades grandes e pequenas.

É importante salientar, porém, que as funções delegadas aos escravos de ganho ou aluguel adequavam-se as várias modalidades de barcos fluviais, significando isso, que predominava o trabalho escravo que, nesta condição, fazia de tudo. Essa condição de escravo permitia ao negro nos rios e mares do Recife, ser detentor do conhecimento de toda a artimanha naval pernambucana.

O escravo era um dos componentes da operação do transporte nos rios e mares. Muitas vezes eram vendidos junto com as embarcações, como atestam os anúncios de vendas do Diário de Pernambuco no ano de 1835: “Um negro, com sua canoa de carreira, grande: na rua da cadeia velha n° 56”.³

Muitas vezes, além de escravo e canoa, ainda acrescentava-se nos anúncios, a qualidade de outros ofícios conexos ao de canoeiro: “Um preto bom canoeiro, e bom serrador ainda nosso, e uma canoa de conduzir agoa mui bem construída e em muito bom uso: na rua de Santa Rita nova D a junto a casa que foi do padre Lessa, se dirá quem vende”.⁴

O escravo era peça fundamental na operação das embarcações nos rios e mares. Era através da força de trabalho desses escravos que o transporte fluvial circulava na cidade, transportando gente e mercadoria.

Os percursos percorridos por pequenos barcos fluviais nos rios e mares do Recife no século XIX estabeleciam comunicação com ancoradouros, portos, cais e passagens.

³ Diário de Pernambuco (Recife), Quinta-feira, 12 de Novembro, anno de 1835. N 220. Vendas, p. 4.

⁴ Diário de Pernambuco (Recife), Segunda-feira, 06 de Junho, anno de 1835. N 117. Vendas, p. 4.

Em 1840, o engenheiro Morais Âncora manifestava que cais e suas escadarias proeminentes estorvavam a navegação dos rios: “Se constroem escadas sobressaindo à face exterior do mesmo cais”, alertando as autoridades para não permitir, “por alterar a direção das correntes” (MELLO, 1978, p. 85).

Na mesma época, o engenheiro francês Vauthier observava que a intensa navegação do transporte fluvial em trechos urbanos e suburbanos provocava a especulação das margens dos rios com construções desenfreadas de cais (MELLO, 1978, p. 84).

Foi no início do século XIX que as deslocações importantes se estabeleceram no transporte de gente e mercadorias. Através dos caminhos fluviais e marítimos, firmavam-se pontos de paradas nos rios e mares, funcionando como espaços de intensa concentração urbana, caso do porto das canoas no bairro do Recife. Esse importante porto fluvial localizava-se num ponto estratégico de comunicação com portos e passagens do rio Beberibe, além de ancoradouros marítimos.

O modo de comunicação fluvial e marítima era estabelecido ao longo dos trechos nas carreiras dos rios, barra e barrafora dos mares, como se distinguiam os caminhos trafegados pelos pequenos barcos no Recife.

Próximo das paradas, nos portos, cais, ancoradouros e passagens abriam-se estradas, becos, travessos e largos que marcaram a configuração da cidade do Recife nos oitocentos. Portanto, é possível vislumbrar caminhos fluviais, marítimos e pontos de paradas que se formavam no intenso fluxo do transporte dos barcos, transformando a configuração da cidade através da ocupação dos arrabaldes.

Com o crescimento, ocorreram as ocupações das áreas ribeirinhas por cabanas, além do surgimento de aglomerados habitados pela população mais pobre, dado o início da liberdade de alguns escravos negros e a extinção de alguns engenhos.

Nos arredores da cidade, casas foram construídas com a frente para o rio, cada uma possuindo um cais de atracamento, com escadas de acesso às canoas e aos botes, construindo o perfil de ocupação da margem esquerda do rio.

A história do transporte fluvial no Recife revela a operação de tipos variados desde as tradicionais canoas até as atípicas lanchas europeias ou chalupas de um mastro só.

Quando analisamos a variedade de barcos operando nas águas fluviais e marítimas do Recife no século XIX, é possível identificar a multiplicidade de barcos que dividiam com as típicas canoas, barcaças e jangadas, as navegações nos rios e mares do Recife.

Ao referir-se ao transporte fluvial característico dos rios Capibaribe e Beberibe, distinguem-se três modalidades predominantes, onde a navegação fluvial é feita em barcaças, canoas e jangadas para conduzirem gêneros, passageiros, ocupando as ultimas também em atividades voltadas para a pesca. (MILFONT, 2003, p. 09).

Sobre elementos construtivos das jangadas indígenas existe uma valiosa crônica dos frades menores da província do Brasil, durante o período da colonização, que trata das jangadas de rio:

[...] usavão de embarçaçoens, que fazião de certas palhas compridas, a modo de tabuás, a que ainda chamão todos pirípirí, e fazem dellas os moradores daquellas partes esteiras, e enxergoens para camas. Estas depois de bem seccas ao sol, ajuntavão em molhos, dentro dos quaes metião varapãos do comprimento que lhes era necessario, e atados em roda destes muito bem aquelles molhos, com cypós, a que chamão tymbós, brandos, e fortes, e assim unidos huns molhos com outros, formavão huma larga esteira, seguras, e ligadas com outras travessas de páos á maneira das que hoje chamão jangadas, e com aquellas embarçaçoens assim, atravessavão o rio [...]. Cap. I, Do Gentio Cayeté. (JABOATAM, 1980).

A jangada era um tipo presente no litoral, mas circulava também nos rios. A particularidade fundamental da jangada estava relacionada ao tamanho. As pequenas eram denominadas de Ximbelo, com dimensões inferiores. Pequenos, também, era o bote ou catraia. As menores também chamadas burrinha, apresentavam uma só vela e às vezes nenhuma. As maiores eram as jangadas que podiam ter mais de uma vela.

A diferença entre as grandes e as pequenas recaía, também, na quantidade de velas. Os cronistas do século XIX, onde destacamos Henry Koster, Louis-François de Tollenare e Daniel Parish Kidder, registraram a presença das jangadas. Esse tipo de transporte impressionou os viajantes.

Kidder descreve com detalhe a jangada:

[...] a jangada conservou o seu formato e estilo aborígenes, e nem mesmo agora revela ainda tendência para evoluir. Nada é mais ela, de fato, que

uma espécie de estrato flutuante, feito de toras rústicas de certa madeira [...] troncos de cerca de 15 centímetros de diâmetro, tão retilíneos e uniformes quão possível. Devidamente despídos de sua casca, são eles afilados em ambas extremidades, para melhor cortar a água e presos uns aos outros por três ordens de cavilhas, no sentido transversal. No geral, o número de toras que forma uma jangada é de seis. (KIDDER, 1972, p 111).

Muitas dessas jangadas possuíam números de toras de madeira maiores, chegando até 20 paus. Esta diferença verificada por Kidder se justificava pela razão das maiores serem utilizadas para descarga de navios, pois essas grandes e quadradas jangadas circulavam no porto do Recife, abarrotadas de sacas de açúcar. Havia, também, as jangadas que se destinavam à navegação à vela, medindo geralmente 1,50m de largura por 5m de comprimento.

Viajantes historiaram a forte atuação de diferentes tipos de canoas nos rios Capibaribe e Beberibe. Elas conseguiam transpor trechos de difícil acesso, inclusive ancoravam em bancos de areia e entrançados de mangues, permitindo maior acessibilidade da população.

A característica fundamental que diferenciava a diversidade de canoas incluía dois aspectos fundamentais. O primeiro diz respeito a caracteres físicos, ou melhor, construtivos dos barcos, são as chamadas canoas abertas, característica essa, destacada nos documentos da Assembleia Legislativa e, em alguns jornais da época.⁵

As canoas abertas eram simplesmente barcos que não apresentavam velas. Mas, além disso, se caracterizavam pela adaptação a cargas pesadas, alargando sua estrutura estreita tradicional.

Essa fundamental mudança tirava da canoa sua forma original, permitindo, além do alargamento o aumento no comprimento do barco.

Fugindo ao único padrão construtivo, as canoas do Recife variavam muito em sua estrutura física, designada de acordo com o local das atividades. As mesmas ficavam dentro de uma faixa que podia ir de 5,00 a 14,00 metros.

⁵MILFONT, Magda. Caminho das Águas: o transporte fluvial no Recife, p. 11.

Fisicamente, também, distinguia-se a canoa aberta daquela que utilizava à vela. O uso do remo e da vara acompanhava, também, a canoa à vela, por essa razão esses dois instrumentos tão plurais em qualquer barco não definiam tipos.

A disseminação dos variados tipos, também, explicava-se pela facilidade para confecção do barco. O mesmo se dizia à barça, apresentando o mesmo princípio construtivo.

A barça foi tornando-se um tipo mais presente no litoral, até porque o transporte de gente e gêneros nos rios era do domínio das canoas. O que não significa dizer que pequenas barças não percorressem os rios.

A característica fundamental da barça estava em seu princípio construtivo que era o mesmo da canoa. Por essa razão havia uma variedade grande de barças que confundiam as descrições de cronistas e viajantes do século XIX. Elas chegavam a parecer com canoas do alto, pois eram construídas a partir dessas, possuindo laterais de pau de jangadas.

O bote era designado na época, como uma embarcaçõzinha de rio, que anda a remo e a vela. Eram barcos menores que variavam pouco de tamanho quando comparados à canoas, em média 5m ou 6m de comprimento no máximo.

Salienta-se que o bote não era a mesma coisa de canoa, haja vista que a diferença fundamental era que a canoa se definia pela sua adaptação construtiva, tendo formato estreito que muitas vezes era preciso alargar, enquanto o bote se caracterizava pela formatação larga.⁶

O bote pernambucano era, também, usado na pesca, conduzido sobre jangadas grandes. Esse tipo podia ser designado como uma jangada de três metros e pouco mais, oitenta centímetros a um metro de largura, como afirma o historiador Câmara Cascudo (1954, p. 172). Esse tipo de jangada não apresentava vela e apenas o remo de governo, comportando dois homens na pescaria.

Outros barcos pequenos, também, percorriam os rios da cidade e o litoral. Dentre eles, destacamos as pequenas alvarengas, patachos e lanchas, além das sumacas por restringirem suas atividades ao terminal marítimo, circulando em pequenos trechos nos rios.

⁶ MILFONT, Magna. A porta de Aguada dos Arrecifes de Percaauri, p, 13.

O transporte fluvial no Recife durante o século XIX vivenciou mudanças das mais variadas, principalmente no que diz respeito aos elementos de operacionalização e organização. Essas alterações na rotina das embarcações

recifenses se concretizaram em virtude de influências das missões hidrográficas francesas e da tecnologia náutica do vapor, provocando o rompimento de percursos realizados pelos barcos fluviais entre os rios Capibaribe, Beberibe e o mar.

Como consequências das limitações de mobilidade fluvial no Recife frente aos novos suportes tecnológicos e demandas do período, decorreu-se a abertura das estradas e desenvolvimento do sistema viário, com a criação de transportes coletivos, com casas passando a ser construídas de frente para as vias e o rio passando a ser o fundo das casas, gerando a extinção de alguns atracadores e de algumas passagens, com a ocupação das margens, desarticulando o sistema de transporte flumíneo, ou seja, a ruptura de fato com o rio.

1.2 Cadeiras de Arruá no Recife do século XIX

No contorno do Recife, além de animais para montaria, eram utilizados os carros de bois. Os cidadãos recifenses que eram mais abastados ou precisavam percorrer distâncias maiores, usavam cavalos, mulas ou jumentos, na época designados apenas como bestas.

Aos poucos, foram sendo adotados novos hábitos de locomoção. Assim, as redes, usadas inicialmente para transportar enfermos ou mortos, passaram a ser utilizadas na cidade também para transportar as pessoas de posses, que dispunham de escravos para carregá-las.⁷

No Recife a referência ao uso das cadeirinhas, palanquins e serpentinas, conforme nos aponta Pereira da Costa⁸ no seu livro *Viaturas Coloniais*: Estas viaturas eram uma espécie de cadeirinha-rede. Nas tardes de festas religiosas os palanquins deixavam as damas e senhoritas nos templos e ficavam à sua espera, cá fora, com os escravos de guarda.

⁷ <http://www.museuhistoriconacional.com.br>

⁸ SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*, p. 89.

Surgiram mais na frente, as cadeirinhas, que inicialmente, nada mais eram do que adaptações da rede, primeiramente com uma cobertura acima do varal

e depois, com um piso, transformando-se, finalmente, num meio de transporte individual utilizado por homens abastados.

Cadeirinha de arruá, misto de recato e de ostentação. Um pouco de mistério e um muito de vaidade. E tão raras a princípio! Não era para quem queria e sim para quem podia. Distinguiam-se na cidade os seus donos, falava-se das transitadoras pela Boa Vista, por Santo Antonio, por Fora-de-Portas. (SETTE, 1978, p. 07)

O hábito de sair de casa para compras, para consultas ao médico, para tratamento dos dentes, mesmo a passeio, seria restrito depois de haver sido por longos séculos proibido e pecaminoso. Todavia o século XIX, já de início, se prometia revolucionário pelas terras do Brasil, sobretudo nas de Pernambuco, até nas usanças e na guerra aos preconceitos. O arruá, como outros hábitos, foram ganhando alento.

A rua era já um paraíso. O progresso cercava-a de comodidades como calçamento, luz, passeios de lajes, vitrinas e até músicas, pois se ouviam pianos nas lojas que os vendiam, de cauda ou de coluna. Polcas, quadrilhas, valsas e até modinhas.

As vendedoras de bolos ou de tapiocas sentavam-se em plena via pública, os transeuntes paravam também no meio das ruas e formavam grupos em palestras demoradas e, a todos, mal interrompia alguma carroça de arruá puxada por escravos sob o chicote de um feitor.

Quanto às mulheres, no final século XVIII só as da nobreza ou casadas com nobres podiam andar de cadeirinha, conforme as ordenações portuguesas em vigor. Somente após a chegada da corte portuguesa, seu uso foi estendido às pessoas de ambos os sexos que podiam arcar com as despesas.

As senhoras de relevo social, moradores do sobral de azulejos, por cima dos trapiches ou das lojas dos maridos, ou já nos sítios de casas apalacetadas dos arrabaldes, possuíam as suas, com ornatos de talha, com estofos de gorão, portinholas desenhadas, conduzidas por escravos em pares de igual altura, negros bonitões e robustos, trajando librés de cores berrantes e bonés de oleado que o jornal anunciava como “novidade de Paris”. (SETTE, 1978, p. 07).

As cadeirinhas de arruá tratavam-se de um singelo processo introdutório da mobilidade urbana terrestre em Recife, no início do século XIX, mesmo na condição ainda de tração humana, pois eram carregadas por escravos bem trajados seguindo a moda da época.

Esse meio de transporte assentado passou a ser conhecido como “de arruar”, numa referência à maneira como eram usadas: eram móveis domésticos, ou seja, cadeiras que iam à rua. Quando não estavam sendo utilizadas, eram guardadas nos vestibulos das residências, geralmente suspensas no teto, com o auxílio de cordas e roldanas.

Com o passar do tempo foram aparecerem novos modelos de arruás, como os de cúpula dourada, com portinhas em alto-relevo, correias de marroquim, e o que se tornou um auge de bom gosto para época, às providas de vidros. Desse modo, a poeira das varreduras não mais era temida, nem os chuviscos imprevistos. Sobretudo, ia-se ali dentro, à vontade, vendo-se tudo, sem recear a indiscrição de uma mão afoita ousando atirar uma flor, ou um escritinho, se não mesmo o furtar de um beijo.

As cadeirinhas de arruá encheram as ruas do Recife até o século XIX, na sua primeira metade. Apareciam de feitios variados, simples ou artísticos, forrados ou não, de cúpula ou sem ela, leves ou pesados.

Em 1841 ainda se anunciava uma “cadeirinha de arruá” com dois varões, sem defeito, chagada da Bahia, sendo de notar que as fabricadas na terra do vatapá eram as preferidas, pois os anúncios da época aludiam quase sempre a essa procedência.

Anos depois apareceram às carroças de bois, típicas de nossa cidade. Cumpridas e baixas, puxadas por um só animal, que trazia no pescoço uma campainha. O condutor do veículo ia, a pé, ao lado, segurando o chicote. Marcaram presença no Recife por mais de século e vieram por fim, a se extinguir por volta de 1905, na administração do prefeito Martins de Barros, o iniciador da remodelação da cidade. Fizeram-se versos aos bois, e a polícia tomou medidas excepcionais no dia da cessação do tráfego, por que diziam pretenderem os carroceiros reagirem.⁹

⁹ SETTE, Mário. Arruar: história pitoresca do Recife antigo, p. 94.

1.3 Maxambomba no período do século XIX em Recife

O descontentamento da população com o serviço de transporte coletivo resultou no surgimento das maxambombas em Recife e teve o apoio de empreendedores britânicos que investiram pesadamente no setor ferroviário, pois a cidade continuava sendo um importante centro financeiro e comercial, sobretudo para o Nordeste. As condições para impulsionar ainda mais seu desenvolvimento vieram sob a forma de uma ferrovia urbana. Assim, surgiu o traçado dos trilhos do Recife.

Inicialmente, as maxambombas ligavam o centro da cidade ao povoado de Apipucos, depois passaram a servir a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea e, acompanhando o crescimento urbano da cidade, as linhas e os ramais foram ampliados.

Segundo afirma Ronstand:

As maxambombas atravessavam a ponte de madeira (embora tivesse o nome ponte de Caxangá, era conhecida por todos como ponte da Maxambomba) que tinha um trajeto sinuoso e acabava ao lado da igreja dos Ingleses. Ganhado a rua Formosa, os trenzinhos se dirigiam à estação do Entroncamento, local onde a ferrovia se trifurcava, originando a linha de Dois Irmãos (linha principal) a da Várzea e do Arraial. (PARAISO, 2009).

A partir de 1870, uma concessionária de investidores locais foi inaugurada. Era a Trilhos Urbanos de Olinda, que atuava mais na zona norte e tinha uma tarifa de menor valor.

Sem dúvida, a chegada do transporte em trilhos na segunda metade do século XIX, no Recife, promoveu uma transformação no cenário urbano e no aspecto socioeconômico da cidade. Por sua vez, deram outro aspecto ao cotidiano do centro urbano. O comércio teve a freguesia acrescida da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se as fisionomias das lojas e das ruas, como das festas populares também. O carnaval singularmente.

Recife iniciou a construção de linha férrea em 1858, sendo a segunda do Brasil. A linha era de 31km da estação Cinco Pontas para o Cabo de Santo Agostinho. Recife também foi a segunda cidade no Brasil, depois Rio de Janeiro, a operar locomotivas a vapor em suas ruas e teria sido a primeira cidade no mundo a usar locomotivas projetada especificamente para esse fim. As linhas de bonde a vapor no Recife eram chamadas de “maxambombas”.

A maxambomba era uma pequena locomotiva em que os maquinistas trabalhavam numa cabine sem coberta. A máquina puxava três vagões de dois andares.

As primeiras ruas do Recife que receberam locomotivas foram construídas em 1866 pela Manning Wardle & Co. de propriedade britânica atuando no Brasil, conhecida em Recife como Estradas de Ferro Caxangá. Cinco unidades semelhantes chegaram a ser lançadas em quatro anos, como carros de passageiros construídos pela George Starbuck.

A linha principal funcionava muito bem, obedecendo aos horários estabelecidos. As outras duas, entretanto, eram sempre motivo de reclamações por parte dos usuários.

No começo facilitou muito a vida das pessoas que moravam nas áreas de engenhos. Seus trilhos, quando não passavam por suas terras, chegavam próximo. Além disso, como era um tipo de transporte que poderia levar bastantes pessoas, vinte oito inicialmente, o preço das passagens diminuiu consideravelmente, se comparado àqueles pagos às carruagens.

As locomotivas puxavam três pequenos vagões. Depois atingiu o número de dezessete.

Em 05 de janeiro de 1867 quando foram inaugurados os trilhos urbanos do Recife a Dois Irmãos, no trecho inicial que partia da Rua Formosa, começo da atual Conde da Boa Vista, foi notícia no Diário de Pernambuco, sobre o início da operacionalização das máquinas nesta mesma data:

Começa hoje o serviço ordinário da via férrea do Recife ao Apipucos, limitado ao Caldeireiro, por ora; partindo o primeiro trem da rua Formosa às 3 horas da tarde. O preço é, como ontem dissemos, 200 réis por cada mil braças na 1ª. classe, única por ora enquanto durar o serviço provisório. Os pontos de parada do trem serão: rua da Soledade; depois da curva do Manguinho; em frente da estrada dos Aflitos; entre as casas dos srs. drs. Augusto de Oliveira e Gusmão; em frente da casa do sr. Luís Gomes; entrada do sítio da Jaqueira; saída do Parnamirim; entrada da Casa Forte; e no Chacon. As horas da partida são: 5 e meia, 7 e um quarto, 8 e três quartos da manhã; 3 e meia, 5 e 6 e meia da tarde, do Recife para o Caldeireiro; 6 e meia, 8 e 9 e meia da manhã; 4 e um quarto, 5 e três quartos e 7 e meia da tarde, do Caldeireiro para o Recife. Diário de Pernambuco, 1867. (KOURYH, 2012, p, 238).

Interessante observar, na notícia publicada no Diário de Pernambuco, que a referência para algumas estações era justamente, a casa das pessoas,

provavelmente as mais conhecidas. Por exemplo: “em frente à casa do Sr. Luís Gomes”.

Numa matéria paga, na mesma edição, os empresários da ferrovia explicavam por que a inauguração do serviço se dava em caráter precário.

Não sendo possível, pela considerável demora que houve na remessa dos últimos trilhos e outros objetos, pôr em andamento duas locomotivas, o serviço por agora será feito por uma somente, que conduzirá dois carros, partindo às horas e dos lugares indicados na tabela que vai anexa. Diário de Pernambuco, 1867. (KOURYH, 2012, p, 238).

Assim o jornal Diário de Pernambuco em sua edição correspondente aos 05 de janeiro de 1867, noticiou a inauguração do primeiro trem urbano da América Latina, que contou com a presença do presidente da província, Francisco de Paulo Silveira Lobo e das mais importantes autoridades da época.

Da cidade, amplas vias, levemente curvadas de hoje, foram desenvolvidas para as linhas de bondes a vapor: Av. Conde da Boa Vista, Av. Caxangá, Av. Rui Barbosa, Av. Conselheiro Rosa e Silva, Av. João de Barros, Av. Beberibe e Estrada de Belém, foram os caminhos da Caxangá e ferrovias Olinda. Av. Norte foi à rota de ferrovia Great Western do Brasil para Limoeiro. A maioria destas avenidas foi usada mais tarde pelos bondes elétricos.

A concessão para a exploração da maxambomba havia sido concedida, pelo governo provincial, á firma inglesa Brazilian Street Railway Company Limited (aqui conhecida como Trilhos Urbanos), que embora tendo sócios brasileiros (José Bernardo Galvão Alcoforado, Antônio Luiz dos Santos e o Barão do Livramento), tinha sede em Londres e seus principais cargos ocupados por ingleses.

Expandindo-se gradativamente, as maxambombas chegariam a ter, no seu percurso, dez estações, cobrindo, com seus trilhos, aproximadamente vinte quilômetros da capital pernambucana.

O ponto de partida dos trenzinhos era na rua do sol (na época conhecida como largo do capim), bem próximo ao Teatro Santa Isabel.

Nem todos os bondes da cidade foram desenhados para locomotivas a vapor. Em 22 de setembro de 1871 a Ferrovia Pernambuco, mais tarde chamado de Ferro Carril de Pernambuco - FCP abriu uma linha de bondes para Madalena cujos veículos eram puxados por mulas.

Os primeiros carros eram fechados como as charretes locais e a do público, chamadas de Ônibus. Quando a empresa instalou luz elétrica os passageiros passaram a chama-los eletroburros.

Bondes elétricos operavam na mão esquerda, e mulas extras foram estacionadas na beira do rio para ajudar a puxar carroças nas elevações das pontes. Em 1882, o FCP tinha 50 bondes e 400 mulas.

As máquinas eram produzidas na Inglaterra, o que representou a exigência de mão de obra especializada para os devidos reparos. Assim, mecânicos, carpinteiros, e caldeireiros brasileiros começaram a reproduzir e substituir peças que vinham do exterior, e o faziam com tal qualidade, que mereciam elogios por parte dos ingleses.

O sucesso das maxambombas foi tão grande, que surgiram outras linhas urbanas dentro do Recife e no seu entorno. Também o comércio sentiu o positivo impacto do novo sistema de transporte, haja vista que as lojas que antes encerravam o expediente as 18h00min, passaram a ampliar as vendas para até às 21h00min, horário este correspondente à derradeira viagem da maxambomba disponível. (KOURYH, 2012, p, 241).

Mesmo com ajustes e ampliação de serviços, a maxambomba não conseguiu atender às necessidades de locomoção dos recifenses. A capital pernambucana já possuía, em 1912, 81.156km de linhas, 27 locomotivas, 889 muares, 217 carros de passageiros e 64 carros de carga.

Com a expansão das linhas dos bondes, para os bairros mais afastados atingindo as proximidades das áreas de atuação das maxambombas, foi esse meio de condução, perdendo sua finalidade, de sorte que, já na segunda década deste mesmo século, das maxambombas quase nada restava.

Em julho de 1914, alegando a má qualidade de seus préstimos, alguns usuários viraram e incendiaram várias maxambombas, fato que contribuiu significativamente para o encerramento de suas atividades. Nesse mesmo ano, a empresa Pernambuco Tramways & Power, de capital inglês, introduziu no serviço de transportes terrestres urbanos os bondes elétricos. Desse modo os bondes eram de procedência britânica.

Nesse finzinho de vida, saíam os “trezinhos reumáticos” de segunda classe no dizer do poeta Olegário Mariano, da estação da Rua da Aurora, esquina com Princesa Isabel, prédio onde funcionou depois, por muitos anos, o escritório central da Pernambuco Tramways.

1.4 Os bondes de Burro – A Tração Animal em Trilhos Recifenses

As cadeirinhas de arruá praticamente desapareceram quando surgiram as maxambombas (1867) e os bondes de burro (1871).

A história dos transportes coletivos no Recife pode ser contada a partir de 1841, quando o inglês Tomás Sayle disponibilizou diligências de quatro rodas puxadas por cavalos na linha do Monteiro. Partiam da Matriz de Santo Antônio, no centro da cidade, e paravam no Manguinho e em Casa Forte.

A primeira condução coletiva puxada a muar, no Recife, foi à diligência, que se chamou também de ônibus. Puxado por quatro cavalos e tendo, às vezes, dois andares. O de cima apreciado nas noites de luar ou tardes de verão.

Houvera vários exploradores desses serviços, como por exemplo, o inglês Thomas Sayle, que anunciava está correndo seu “excelente e enfeitado ônibus com famosos cavalos e bem conhecidos cocheiros”.

Em 1847 publicava-se uma lei contratando o serviço de ônibus entre Recife e Olinda, logo que estivesse concluída a ponte da Tacaruna, e de fato estabeleceu-se esse transporte, que somente cessou em 1871, quando para aquela cidade se inaugurou o tráfego dos trens da Cia, trilhos urbanos. Já na época dos bondes de burros que chegavam até o Asilo, em Santo Amaro, tentou a própria empresa uma ligação, por meio de diligências, entre aquele ponto terminal e o Varadouro. Publicaram-se em sintonia com os dos bondes, mas não se ofereceram vantagens reais e depressa as diligências deixaram de correr. (SETTE, 1978, p. 89).

Em 1852, o serviço foi ampliado para Olinda e Jaboatão, agora administrado pelo mais badalado contratante de ônibus, o Sr. Cláudio Dubeux. Era um comerciante de pólvora e morava em Apipucos, onde faleceu em 13 de fevereiro de 1881.

Eram duas diligências, uma pela manhã e outra à tarde. À noite só circulavam quando havia espetáculos teatrais. Nos finais de semana, eram feitas viagens extras até Apipucos onde parte da população se deslocava para veraneio e banhos no rio Capibaribe.

Em 1871, surgiu mais um concorrente das maxambombas: a empresa de bondes de burros, Pernambuco Street Railway Company. Eram veículos de tração animal que se deslocavam sobre trilhos. Suas atividades foram iniciadas no bairro do Recife, do Brum até a Madalena.

Para Kouryh:

Embora toscos, os bondes eram bonitos e bem cuidados, com oito bancos para trinta e dois lugares e pintados de vermelho. O destino de cada um era identificado com o nome e cor correspondente para atender também aos analfabetos, naquela época em grande número. Assim, Fernandes Vieira / Hospício, a cor era amarela; Afogados / Herval e Afogados - Caxias eram verdes; Torre e Madalena, vermelha; Derby, branca com frisos alaranjados; Santo amaro / Hospício e Santo Amara / Aurora, azul. (KOURYH, 2012, p, 246).

As linhas dos bondes puxados por burros atendiam a Madalena, Torre, Fernandes Vieira e Rua da Aurora, sendo o curioso nesse meio de transporte a necessidade de apoio as sotas (duplas de animais que puxava o bonde), trocando-as por outras que ficavam nas pontes, para vencer as rampas.

Em locais previamente estabelecidos havia a troca dos burros, por outros descansados. Um dos pontos de troca era a Madalena, na altura da ponte. Ao final do dia, os bondes de burros recolhiam-se aos arrabaldes para não voltarem à cidade.

A imponência da indumentária dos condutores de alguns bondes de burros ainda foi apreciada pelos que viveram o princípio deste século no Recife. Se havia muito cocheiro mal amanhado nos carros de uso nos enterros, viam-se, no entanto, uniformes vistosos de guias de carruagens particulares ou mesmo das de aluguel reservadas às cerimônias de distinção como os casamentos, daqueles que pomposamente se realizavam com tais feitos.

O decreto de nº 52.281 de 19 de maio de 1873 trata da concessão à Companhia Pernambuco Street Railway para funcionar sob a denominação – Ferro-Carril de Pernambuco:

Attendendo ao que me requereu a Companhia Pernambuco Street Railway, devidamente representada e de conformidade com o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho do Estado exarado e Consulta de cinco do corrente mez, Hei por bem. Conceder-lhe autorização para funcionar sob a nova denominação-Ferro Carril de Pernambuco, e aprovar os respectivos estatutos que com estes baixam. José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, assim o tenham entendido e façam executar. (KOURYH, 2012, p, 244).

Uma das cocheiras existentes em 1880, de Albuquerque e Cia, no Cais do Capibaribe, nº 16, oferecia “lindos carros apropriados para formaturas, casamentos, batizados e passeios, recomendando-se não só pelo bom gosto, e

asseio, como também pelo chique dos lindos e excelentes cocheiros, e bonitos e amestrados cavalos”. Também fazia viagens para o interior.

2 O CASO DOS BONDES ELÉTRICOS EM RECIFE

A história do bonde elétrico no Recife está intimamente vinculada à história política e social da cidade. Afinal, foram praticamente quarenta anos de circulação desse veículo pelas ruas do Recife.

O bonde acompanhou o progresso, as mudanças socioeconômicas, a moda, as ascensões e quedas de governos.

Na história da capital pernambucana o bonde elétrico ocupa um capítulo de significativa importância. No que cremos não se poderia escrever a história da cidade sem mencionarmos a época em que dominaram aqui, os velhos “tramcar” da “The Pernambuco Tramways and Power Company Limited”, pois em todos os acontecimentos e manifestações de Recife.

O serviço de bondes elétricos foi inaugurado oficialmente no dia 13 de maio de 1914, em cerimônia festiva, com a presença do então governador do Estado de Pernambuco, o general Emydio Dantas Barreto e outras autoridades. O povo foi às ruas do centro da cidade para ver o novo e moderno meio de transporte, administrado pela companhia inglesa *Tramways*.

Dessa maneira, para escrever a história dos bondes elétricos seria necessário remontar a instalação da própria “Pernambuco Tramways”, começando pelas negociações iniciais, que tiveram início no ano de 1905, até a assinatura dos contratos entre a firma britânica Bruce Peebles C. Limited, de Londres e o Governo do Estado de Pernambuco, e, por fim, a instalação do serviço de tráfego, nove anos depois, isto é em 1914. (MOTA, 1985, p. 17).

O bonde elétrico é um veículo urbano de tração elétrica que circulava sobre trilhos e se destinava ao transporte coletivo de passageiros e/ou de cargas. O nome bonde deriva-se do termo inglês bond (bônus).

Na Inglaterra, quando da criação dessa modalidade de transporte coletivo, foi lançada uma campanha pública de bônus (bond) visando angariar fundos para instalação do serviço. Daí surgiu o nome brasileiro bonde.

Considerando o seu espírito pioneiro, parece estranho que o Recife tenha sido a última grande capital no Brasil a instalar uma linha de bonde elétrico.

A Great Western do Brasil, que operava os trens a vapor da cidade, propôs uma linha elétrica em 1899 que seria executado a partir da estação Brum em direção ao norte ao longo de Olinda. Mas a empresa Telegraph Co. protestou que a eletricidade poderia interferir com os cabos submarinos, e o plano nunca foi concretizado.

Vinte e uma cidades, capitais, incluindo uma meia dúzia de menores no Nordeste, já tinham bondes elétricos em 1912, quando a locomoção em Pernambuco ainda era fornecida por 27 locomotivas e 900 mulas.

A Companhia Tramways & Power Pernambuco, em 24 de janeiro de 1913 assinou contrato para a construção de um bonde elétrico. Testes começaram em novembro de 1913 e a primeira linha de bonde elétrico no Recife, a partir Bairro do Recife passando Santo Antônio e ilha de Boa Vista, foi oficialmente inaugurado em 13 de maio de 1914.

Trens a vapor para Dois Irmãos e Arraial foram substituídos por linhas elétricas em 1917 e a última viagem em Recife da maxambomba ocorreu para Beberibe, em 1922, e uma nova linha para praia de Boa Viagem, que foi inaugurada em 25 de outubro de 1924. Uma extensão também foi planejada para Jaboatão, 8 km a oeste de Tejipló, mas não foi construído. No final dos anos 1920 Tramways Pernambuco estava operando 130 automóveis e 110 trailers de 141 km de percurso, o sistema de bondes era a terceira maior do Brasil.

O bonde elétrico integrou-se de tal modo na paisagem urbana do Recife, como transporte popular altamente eficiente e cômodo para o povo que estamos certos, não haver exagero em afirmar que as autoridades do Estado não teriam dúvida em promover o retorno desse meio de transporte coletivo, se isso ainda fosse possível; se as condições atuais do trânsito recifense permitissem a volta de tais veículos ao tráfego da capital pernambucana. Infelizmente, não podemos sequer pensar em tal medida, para uma cidade com o número de automóveis que trafegam diariamente nas suas ruas – as do centro principalmente, que é duas ou três vezes maior do que o que elas podem comportar normalmente. (MOTA, 1985, p. 21).

A antiga sociabilidade entre os passageiros dos bondes de burros e das maxambombas sofreram um golpe profundo, pois já não se viajava habitualmente nos mesmos veículos, às mesmas horas. Os encontros rareiam.

Outrora, quando algum dos companheiros faltava, indagava-se logo o que poderia ter-lhe acontecido. “Fulano não veio hoje no bonde das 08h00min horas”. Nos trenzinhos havia até quem tivesse um banco predileto, no vagão costumeiro e

no horário infalível. Todos esperavam diariamente se reunir na viagem e conversar, discutir, combinar.

O bonde elétrico dispersou muita gente. A começar pelos pontos de embarque, haja vista que não se tratavam mais de estações e sim paradas dispersas de postes agora. E como a população cresceu e os estranhos se multiplicaram, as interações de estreitas convivências nas conduções coletivas praticamente extinguíram-se.

Os bondes eram altos, mas possuíam estribos para facilitar a subida dos passageiros. Mediam três metros de largura, tinham bancos largos de madeira que davam para acomodar cinco ou seis pessoas, em cada um. Nos bondes maiores, de dois truques, (conjunto de dois eixos de rodas sobre o qual se assentam as extremidades do chassi dos vagões, para lhes permitir entrar em curvas), as cadeiras podiam virar para um e outro lado. As linhas de ida e volta, com dois carros cruzando um com o outro, tomavam praticamente toda a largura das ruas que, em geral, mediam, no máximo, oito metros.

As viagens morosas para os bairros distantes do centro da cidade, com as pessoas sentadas bem juntas umas das outras, em ambiente arejado, favoreciam as conversas, as leituras de jornais, livros e revistas, as amizades e os namoros. Era proibido fumar nos três primeiros bancos, no salão dos carros de primeira classe.

Conforme registra Mota:

Transporte bom e barato, nos bancos dos elétricos havia lugar para todo mundo. Sentado ou em pé entre um banco e outro, ou nos estribos, viajava-se comodamente, sem aborrecimento nem insatisfação. As viagens de bonde eram alegres e divertidas até, em certas ocasiões, desde que conduzindo gente de toda categoria, sem distinção de cor e posição social, por vezes surgia ali um gaiato, um poeta de ponta de rua ou um adoidado qualquer, provocando o riso, com suas gaiatices e suas loucuras. (MOTA, 1985, p. 18)

O cumprimento rigoroso dos horários dos bondes era uma exigência da companhia, prevalecendo às normas de pontualidade britânicas. Além das tabelas de horários, entregues aos motoneiros, havia os relógios registradores, nos quais os motoneiros eram obrigados a registrar as viagens de ida e volta.

Logo às primeiras horas do dia, começava o ruído das rodas de ferro do bonde sobre os trilhos. Era o único meio de transporte coletivo disponível para ricos e pobres, já que o automóvel era artigo de luxo, importado dos Estados Unidos e só pouquíssimas pessoas o possuíam. Todos usavam o bonde.

A partir da meia-noite, começavam a deixar as oficinas (estações) da companhia os chamados bondes de empregados, que eram usados também pelas pessoas que trabalhavam à noite, os gráficos, os policiais, o pessoal das docas do Porto, e também os boêmios.

A partir das três horas da manhã, os bondes começavam a funcionar cumprindo a tabela normal de horário das linhas da Várzea, Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Peixinhos, Boa Viagem, Olinda. Mais tarde, quando o dia já estava claro, saíam os bondes das outras linhas: Água Fria, Campo Grande, Ponte d'Uchoa, Iputinga, Areias, Casa Forte, Zumbi, Derby, Largo da Paz, Pina e Jiquiá.

Atrelados aos carros de primeira classe desciam dos subúrbios da zona oeste da cidade, principalmente Várzea e Dois Irmãos, os reboques de segunda classe, cheios de fardos de verduras, de cestos e balaios de frutas, e trouxas de todo tipo de mercadoria, destinados aos mercados e comércio em geral. Havia também bondes fechados.

O bonde Zeppelin, por exemplo, era o mais bonito coletivo sobre os trilhos, que trafegava somente na linha de Olinda, conduzindo um carro-reboque, com as mesmas características e de igual tamanho do carro-motor.

Das oito horas em diante, os bondes circulavam com sua plena capacidade, para acompanhar a movimentação do comércio, dos bancos, das agências de navegação e repartições públicas. À meia-noite, os bondes eram recolhidos às estações de Santo Amaro, Fernandes Vieira e João Alfredo.

Transporte do povo para o povo, o bonde elétrico marcou entre os recifenses uma época de muitas recordações, doces recordações de um período calmo e tranquilo da vida da cidade. Época inda distante do burburinho, do corre-corre dos dias atuais, época do Recife de ruas estreitas, de calçamento de pedras toscas, muitas dessas ruas ainda sem pavimentação, de chão de barro batido, de lama e de poeira, nos bairros e subúrbios próximos do centro. Ruas nas quais tinha o bonde total soberania nos transportes das gentes e das mercadorias, tendo como únicos concorrentes às carroças de tração animal e de mão, mas estas só para o transporte dos gêneros e mercancias. (MOTA, 1985, p. 20)

O Recife crescia, sua população aumentava, o comércio desenvolvia-se, o movimento no centro tornava-se cada vez maior, a cidade estendia-se em direção aos subúrbios, e as conduções se deterioravam e passaram a prestar serviços precários a população, ou seja, não atendiam a contento às necessidades do tráfego local.

Mesmo moderníssimos na ocasião, amplos e velozes, os bondes elétricos vinham cobrir a grande deficiência demandante de algumas décadas passadas nos transportes públicos da cidade.

A cidade, sempre em expansão, impulsionava o aumento de usuários de bondes. Contudo, a oferta já não correspondia à demanda, começando então a sua decadência.

Vários fatores contribuíram para o crepúsculo desse transporte coletivo: o crescimento populacional; as transformações sociais; o processo revolucionário de 1930, que alterou a conjuntura político-administrativa do País; a expansão territorial do Recife, com a criação de novos bairros e implantação de novas indústrias; a chegada de estrangeiros de várias nacionalidades, em decorrência da Segunda Guerra Mundial.

Todos esses fatores contribuíram para a excessiva lotação dos bondes, que passaram a trafegar superlotados com pessoas penduradas nos balaústres, os chamados pingentes, o que muitas vezes ocasionavam acidentes, especialmente quando havia o cruzamento de um bonde com outro, ou com um caminhão cuja carroceria arrancava e matava uma ou mais pessoas, que estavam penduradas nos estribos.

A sobrecarga acelerava o desgaste da estrutura, causando defeitos com maior frequência, obrigando os carros a saírem de circulação para reparos nas oficinas.

A imprensa por sua vez, que reconhecia estar-se no século da eletricidade, do progresso, portanto, e propugnava pela vinda dos bondes elétricos, não deixava de manifestar, por outro lado, seu receio de que viessem eles a provocar grandes acidentes de trânsito, em face da velocidade duas ou três vezes maior que deviam desenvolver do que a dos bondes de burros; maior mesmo do que a velocidade das maxambombas do inglês Fletcher. (MOTA, 1985, p. 19.)

Com a Guerra, a importação das peças de reposição para reparo dos coletivos como motores elétricos, lâmpadas, madeiramento para os bancos e outras foram ficando difícil. Para os defeitos apresentados eram feitos arranjos. Quando os bondes ficavam sem condições de trafegar, acabavam sendo rebocados para as oficinas.

Aos poucos foram os bondes recolhidos um a um às oficinas da Companhia até ficar a cidade do Recife limpa de todos eles, permanecendo nas ruas, como recordação, só os trilhos de ferro, retalhando-as em todos os sentidos,

especialmente nos cruzamentos das principais artérias da capital. Trilhos que, ainda hoje, se acham soterrados em muitas dessas ruas.

O desaparecimento desses coletivos, que tantos e tão bons serviços prestaram aos recifenses, foi um processo lento e moroso. Enquanto foi possível manter o serviço, mesmo em condições precárias, o povo usou o bonde até sua extinção total nos anos de 1956 a 1957.

Hoje os bondes elétricos de Recife existem somente na lembrança dos que deles se serviram, dos que se sentaram nos seus largos, amplos e envernizados bancos de madeira, de encostos móveis, viráveis para um e outro lado, desde que os bondes podiam voltar dos terminais ou dos meios de linha, sem precisar fazer curva, pois todos eles, grandes ou pequenos, abertos ou fechados tinham duas frentes, ou seja, podiam ser dirigidos pela dianteira como pela trazeira. Era só fazer a manobra dos estribos, virarem-se os bancos e pronto, estava o bonde pronto para voltar de onde estivesse.

A popularidade do bonde serviu de inspiração para ditos e expressões populares que entraram para o folclore, por exemplo: Andar na linha (do bonde), Ser correto e sincero nos negócios; Cara de bonde, pessoa de duas caras, em quem não se pode confiar; Pegar o bonde errado enganar-se quanto ao bom êxito da aventura ou negócio; Quem vai pra farol é o bonde de Olinda, nessa conversa fiada eu não caio; Saltar do bonde em movimento, interromper a cópula, nos momentos finais, visando evitar uma gravidez; Tocar o bonde pra frente, levar avante resolução ou negócio, paralisado por duvidar do seu êxito.

O desaparecimento dos bondes foi, porém, inevitável. Sua extinção não podia ter demorado mais do que demorou, foi um requisito exigido pelo progresso.

CONCLUSÃO

Desde tempos remotos o homem utilizou carros sobre rodas, no entanto, até meados do século XVIII o homem começava a perseguir, com mais ênfase, ao conforto e a velocidade, dando continuidade aos aperfeiçoamentos lentamente até o século XIX, quando surgiu a carruagem, que se mostrou mais cômoda, devido a um novo sistema de suspensão da parte inferior do veículo.

Acrescida de lanternas e com a boléia, banco do cocheiro, mais elevada, a carruagem permitia uma condução mais segura e com maior visibilidade para o

condutor. Dessa forma, é possível asseverarmos que a grande transformação da mobilidade urbana no Recife aconteceu designadamente no século XIX, com a abertura dos portos a outras nações em 1808, como resultado das influências de expressões culturais, dos investimentos econômicos voltados para o desenvolvimento local, das iniciativas de políticas públicas focalizadas nos transportes coletivos e principalmente das tecnologias emergentes nesse período, como as energias a vapor e elétricas.

Durante alguns anos, foi notório no território recifense, veículos de tração animal conviveram com os botes, embarcações, maxambombas, bondes de burros e posteriormente elétricos, que cada vez ocupavam mais espaços, todavia uma das mais significativas mudanças socioculturais pelas quais o Recife já passou talvez tenha sido a substituição do uso do veículo de tração animal até o caso dos bondes elétricos.

Julga-se pertinente registrar neste Trabalho de Conclusão de Curso, que cada meio de transporte utilizado pelos recifenses no período do século XIX, ajudaram sobremodo a democratizar, no convívio popular em cada dos seus bancos respectivos, pois aproximaram-se o capitalista do Largo do Corpo Santo, do capoeirista de Santo Amaro, por exemplo, como também uma possível dama lorde da Passagem da Madalena, de uma costureira pobre da Torre, e ainda de alguma menina rica do Colégio Pritaneu, de qualquer órfã da Estância.

Observa-se com naturalidade as diversidades de transportes públicos criados que se misturaram as inúmeras limitações de trafegabilidade urbana vivenciada na história do Recife, a aceitação do bonde elétrico como meio de condução implicou numa transformação do próprio comportamento social e da visão sobre as distâncias, o tempo e a velocidade.

A história do bonde elétrico no Recife está intimamente vinculada à história política e social da cidade. Afinal, foram praticamente quarenta anos de circulação desse veículo pelas ruas do Recife.

O bonde acompanhou o progresso, as mudanças socioeconômicas, a moda, as ascensões e quedas de governos. O mesmo esteve comboiado passo a passo com o desenvolvimento ocasionado, bem como com as mudanças socioeconômicas, a evolução da moda, em fim, ajudou a cidade a crescer e a prosperar-se, em outras palavras foi uma peça importantíssima em toda essa engrenagem histórica, era a mola propulsora que fazia movimentar a grande massa humana recifense.

Os bondes foram substituídos por ônibus quando a Inglesa, Pernambuco Tramway encerrou a operação e a nova companhia de transportes não teve recursos para manter o desenvolvimento, ou seja, todo desenvolvimento era feito pela empresa privada inglesa, quando ela deixou o Recife, o poder público assumiu e não foi dado continuidade.

Outro motivo que contribuiu para a substituição dos bondes tratou-se do fato do mercado nacional ter se fechado para importação desses equipamentos e não existir fábrica no Brasil, conseqüentemente a única opção foi ônibus, quando na verdade o desenvolvimento desse tipo de transporte, oportunizaria para o Recife de hoje uma mais ampla sinergia político-administrativa em investimentos voltados para o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, conclusão, perdeu-se muito, no que diz respeito aos requisitos: sistema ambientalmente correto, oferta maior conforto, custo-benefício, segurança e qualidade de vida para os usuários do transporte coletivo da região metropolitana do Recife.

As situações embaraçosas no trânsito do Recife moderno, com as aparições dos ônibus e carros ocasionaram congestionamentos nas principais avenidas, não adiantado colocar os bondes elétricos nas ruas, culpando-se os mesmos pela situação dos numerosos atrasos. Entretanto, lamentamos que a extinção desse meio de transporte não tenha concertado os inúmeros e históricos problemas da mobilidade urbana existente no Recife. Desse modo entendemos que injustiças podem ter sido cometidas não só com os usuários destes serviços públicos de condução, mais se estendem também, no nosso entendimento, a prejuízos transgeracionais que permeiam ainda hoje, no cotidiano da cidade.

A instalação e circulação dos meios de transportes ao longo do século XIX no Recife abreviaram distâncias, facilitando a aproximação, ampliando a acessibilidade aos espaços públicos e privados, por meio das transformações desenfreadas impostas pela modernidade bem como pela capacidade humana de criar e/ ou recriar soluções frente aos desafios da existência coletiva.

Conclui-se por fim, que o desconhecimento da população, referente à história e processos de desenvolvimento dos meios de transportes urbanos, suas causas, os seus efeitos sob a mobilidade do recifense, as incertezas quanto às adequabilidades as exigência periódicas desses usufrutuários das mais diversas classes sociais, certamente determinaram, ao longo do século XIX, adoções de medidas de eficácias questionáveis.

Talvez estes modestos apontamentos acadêmicos aqui historiados, acenem para algumas razões básicas duma infinidade de problemas existentes nas metrópoles brasileiras, que cresceram mais deixaram para trás a oportunidade de se desenvolverem de forma mais racional e humanizada, abstendo-se de alianças mais éticas e justas frente a todos os atores envolvidos nos processos de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Virgínia. **Transporte urbano do Recife**. Pesquisa Escolar, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 01/11/2013 às 09h14min.

CASCUDO, Câmara. Jangada. **Uma Pesquisa Etnográfica**. Coleção “Vida Brasileira”, Ministério da Educação e Cultura, Serviço de Documentação, 1954.

COSTA, F. A. Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife, Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.

<http://www.uol.com.br/fof/brasil500/dc-4-4.htm>; Idem. **História da Navegação: A Vitória da Barça, A Cabotagem no Nordeste Oriental**. In: Continente Multicultural. Edição, n.05, (acessado em 20/08/2013 às 17h33min).

<http://www.museuhistoriconacional.com.br/mh-e-330i.htm> (acessado em 11/10/2013 às 23h05min)

KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil**. São Paulo, Itatiaia, 1980.

KOURYH, Jussara R. **História do Recife**. Recife. Bagaço Design, 2012.

MELLO, Evaldo C. **Canoas do Recife**. In: **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, v. 50. Recife, M E C, 1978.

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

MENEZES, Fernando. **Recife nos Tempos da Província**. Recife, Bagaço, 1999.

MILFONT, Magna. **A porta de Aguada dos Arrecifes de Percauri**. Recife, 2000. Monografia (Departamento de História) – UFPE. Idem. Acoradouros, Portos, Cais e Passagens Fluviais no Recife Oitocentista: Crônicas, Posturas Municipais e Relatórios, 1830-1860. Apresentado no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, realizado em Salvador, Bahia no período de 15 a 18 de outubro de 2002.

MOTA, da Alves. **No tempo do bonde elétrico**: História sócio-pitoresca dos antigos bondes do Recife. 2ª Edição, Recife, CELPE, 1985.

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

SILVA, Wellington Barbosa da (Org.). **Uma cidade várias histórias**. O Recife no século XIX. Recife: Ed. Bagaço, 2012.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo, Nacional, 1977.

STIEL, Valdemar Correia. **História do Transporte Urbano no Brasil**: História dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram. Brasília, EBTU, 1984.

Z Aidan, Noemia M. Q. P; BARBOSA, Wellington. **Transportes Urbanos no Recife (1850-1889)**. (Org.). Uma Cidade Várias Histórias. O Recife no século XIX. 1ed. Recife: Bagaço, 2012. Idem. **O Recife nos Trilhos do Bonde de Burro (1871-1914)**. Mestrado. MDU, UFPE, Recife, 1992.

ANEXOS

ANEXO A - CADEIRINHA DE ARRUAR - SÉCULO DEZENOVE.



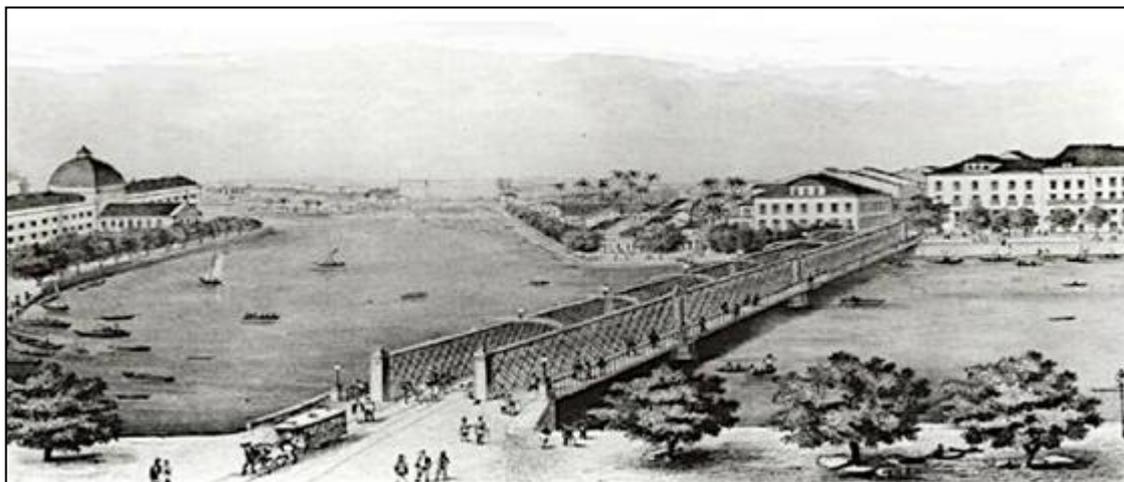
**Fonte: Internet / Museu Histórico Nacional.
(acessado em 11/10/2013 às 23h45min)**

**ANEXO B - PARTE DE PASSAGEM DA MADALENA – PRESENÇA DE CANOAS.
AUTOR LUIS SCHLAPPRIZ, MEADOS DO SÉCULO XIX.**



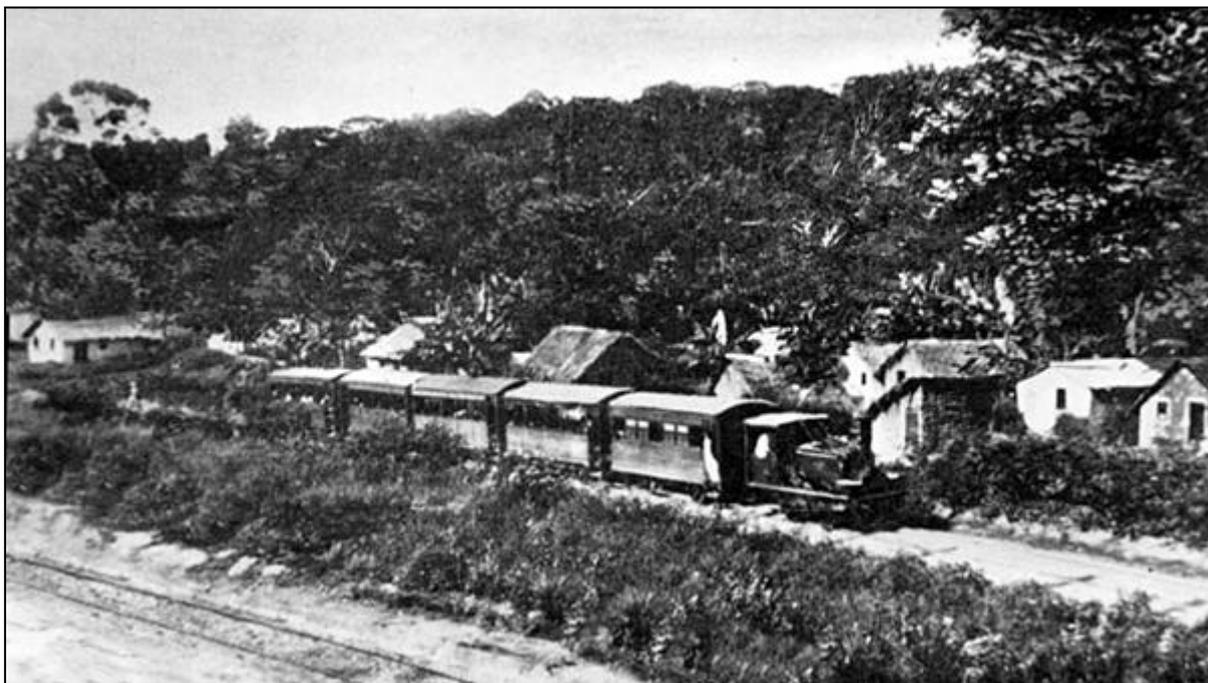
**Fonte: Internet / Fundação Joaquim Nabuco.
(acessado em 07/10/2013 às 13h05min)**

ANEXO C - PONTE DA BOA VISTA – BONDE DE BURRO COEXISTINDO COM PEQUENOS BARCOS. AUTOR F. H. CARLS, 1878.



**Fonte: Internet / Fundação Joaquim Nabuco.
(acessado em 24/09/2013 às 10h11min)**

ANEXO D - CIA FERROVIÁRIA, MAXAMBOMBA NOS TRILHOS URBANOS DO RECIFE A OLINDA E BEBERIBE. FOTO NO BAIRRO DE FUNDÃO.



**Fonte: Internet / Fundação Joaquim Nabuco.
(acessado em 06/07/2013 às 20h32min)**

ANEXO E - BONDE NA PONTE DA BOA VISTA E O TRÁFEGO DO BONDE DE BURRO.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 17/05/2013 às 16h37min)**

ANEXO F - FERRO CARRIL DE PERNAMBUCO LINHA PARA AFOGADOS E GIQUEIÁ.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 17/05/2013 às 16h55min)**

**ANEXO G - BONDES PUXADOS POR BURROS, COM MÃO INGLESA, NA RUA
1º DE MARÇO.**



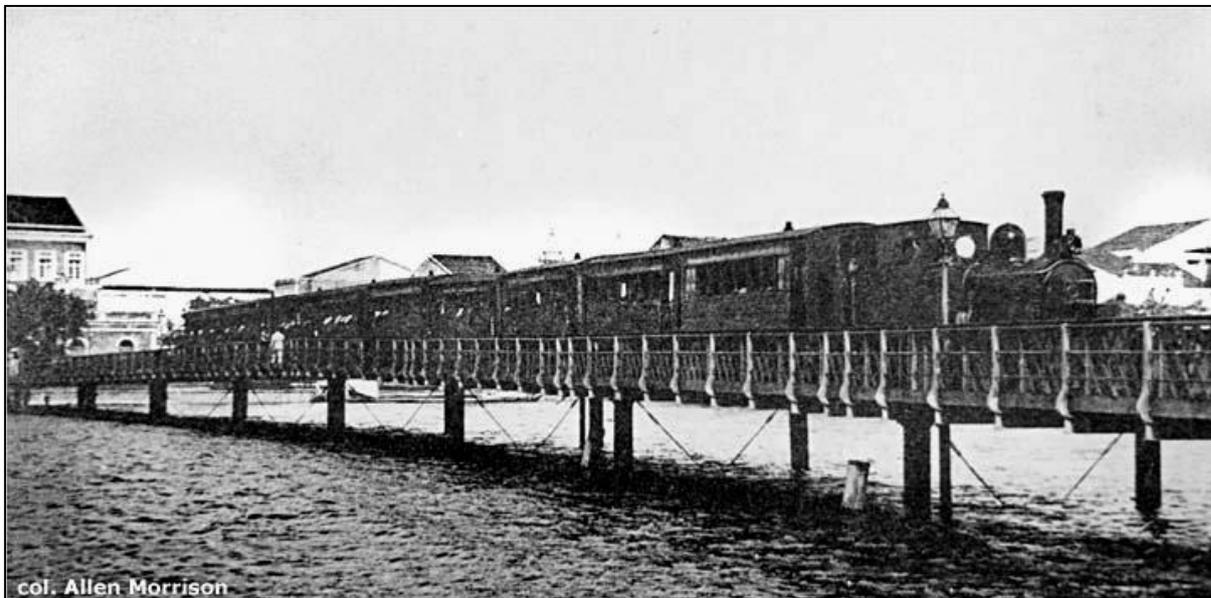
**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 22/07/2013 às 19h02min)**

ANEXO H - BONDE NA PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA - SANTO ANTÔNIO, 1903.



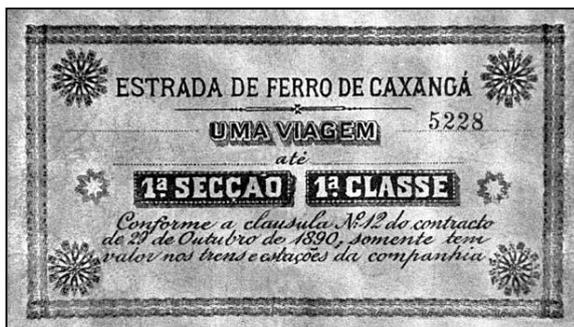
**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 08/05/2013 às 08h12min)**

**ANEXO I - TREM DA ESTRADA DE FERRO DE CAXANGÁ, 1900 SOBRE O RIO
CAPIBARIBE.**



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 08/05/2013 às 08h43min)**

ANEXO J - TICKETS – ESTRADA DE FERRO DE CAXANGÁ, 1900.



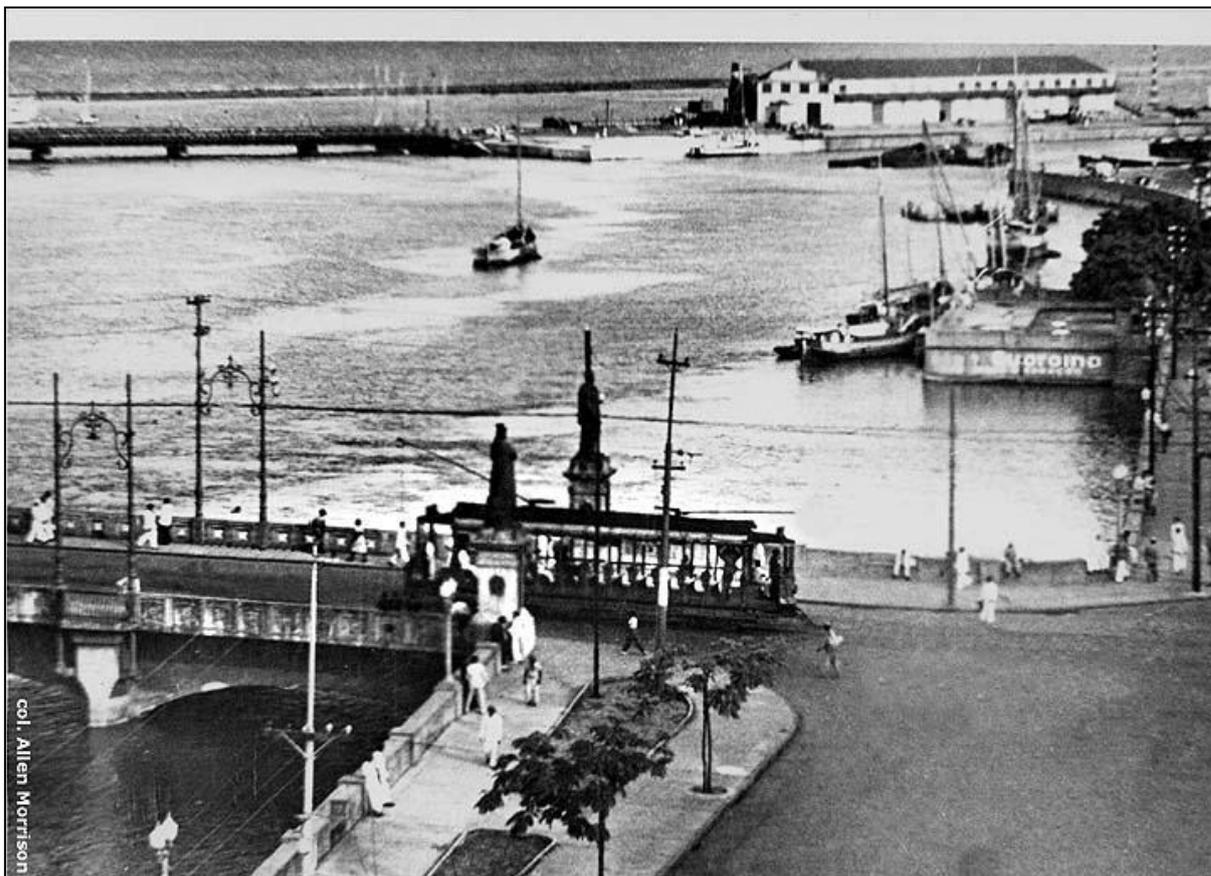
Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 08/05/2013 às 09h23min)

ANEXO L - TICKETS FERRO CARRIL DE PERNAMBUCO, 1871.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 08/05/2013 às 09h23min)**

ANEXO M - BONDE NA PONTE MAURÍCIO DE NASSAU, O SISTEMA ELÉTRICO APOSENTAVA 47 ANOS DE TRAÇÃO ANIMAL.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 15/06/2013 às 09h00min)**

ANEXO N - ESTAÇÃO VÁRZEA E O BONDE.



**Fonte: Internet / Colecionador Elyσιο Belchior.
(acessado em 14/07/2013 às 15h19min)**

**ANEXO O - BONDE ELÉTRICO INGLÊS NA PONTE BUARQUE DE MACEDO,
POSTAL DE 08 DE SETEMBRO DE 1916.**



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 14/07/2013 às 15h28min)**

ANEXO P - RIO PINA - LINHA BOA VIAGEM, NO TRECHO DE LINHA SINGELA.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 14/07/2013 às 15h33min)**

ANEXO Q - PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA, BONDES VINDO DE CASA AMARELA E INDO PARA O DERBY.



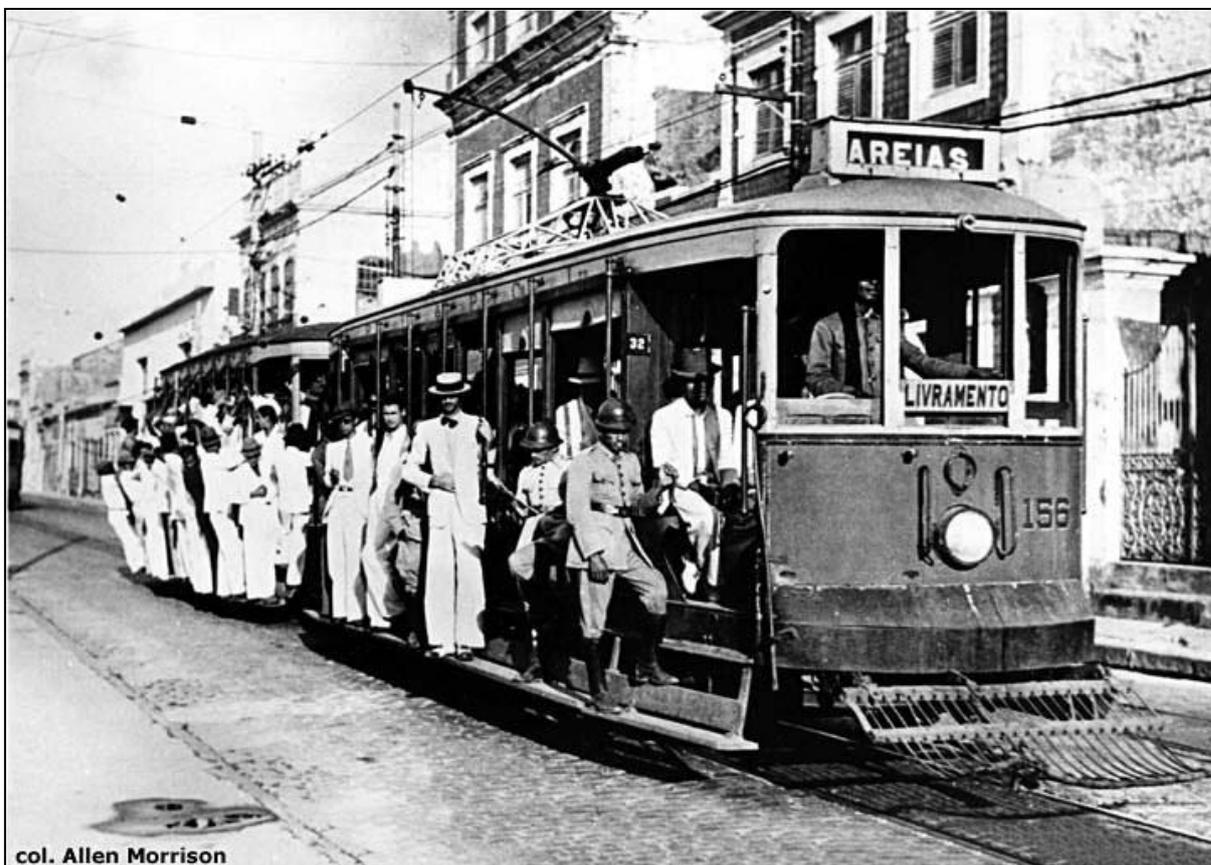
**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 14/07/2013 às 15h59min)**

ANEXO R - PONTE DA BOA VISTA E OS DIVERSOS TIPOS DE BONDES.



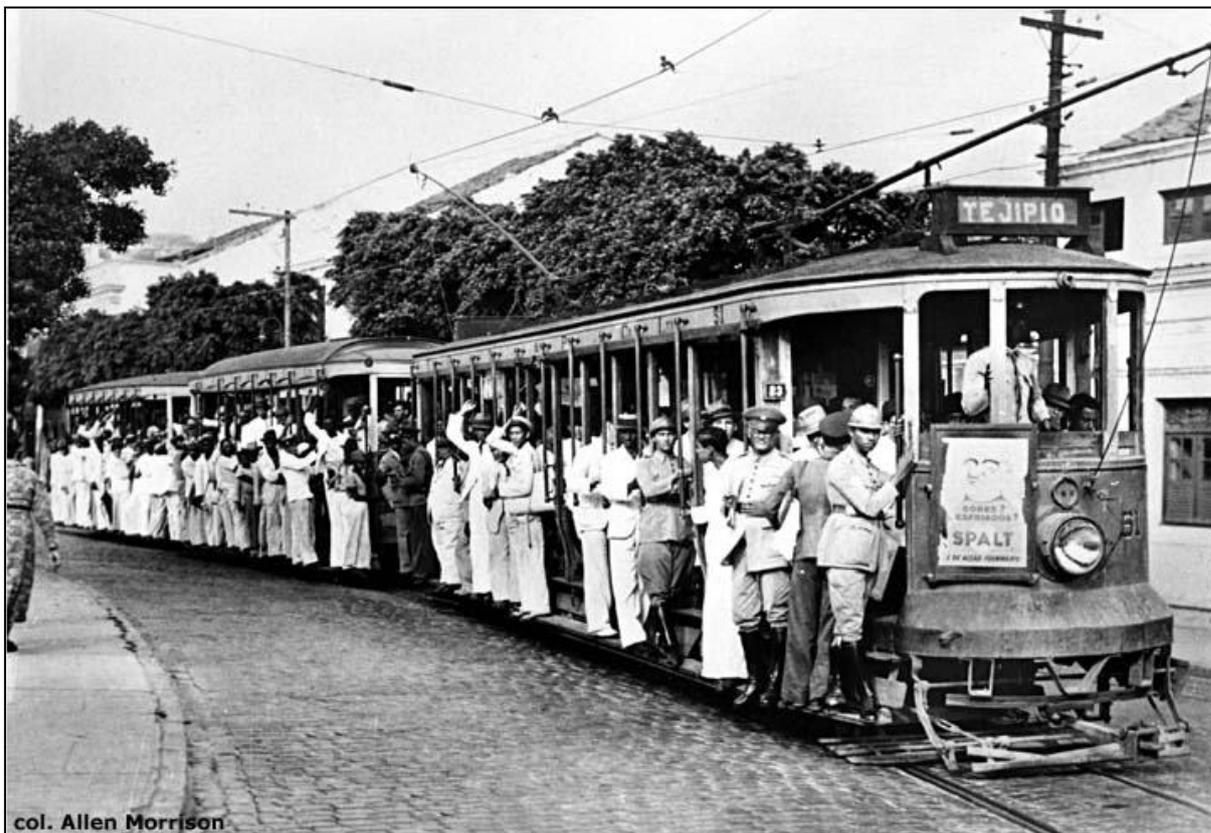
**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 19/08/2013 às 19h10min)**

**ANEXO S - BONDES VINDOS DE AREIAS COM DESTINO AO LIVRAMENTO –
LOTADO DE PASSAGEIROS.**



Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 19/08/2013 às 19h26min)

ANEXO T - BONDES SUPERLOTADOS DE PASSAGEIROS VINDO DO BAIRRO DE TEJIPIÓ.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 19/08/2013 às 19h41min)**

ANEXO U - UM NOVO MODELO DE BONDE ELÉTRICO (FECHADO). OS OPERADORES O APELIDARAM DE "GIGOLÔ".



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 19/08/2013 às 19h57min)**

ANEXO V - BONDE ATUALMENTE, EXPOSTO À VISITAÇÃO PÚBLICA NO JARDIM DO MUSEU DO HOMEM DO NORDESTE.



**Fonte: Internet / Colecionador Allen Morrison.
(acessado em 26/08/2013 às 22h06min)**