

ENTRE A MAXAMBOMBA E O BONDE DE BURRO: A CHEGADA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX DE UM NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO RECIFE (1867-1871)

Lamarck Montenegro de Vasconcelos[1]

Resumo
Na segunda metade do século XIX, a chegada da maxambomba no Recife propiciou inúmeras mudanças na locomoção da população, facilitando o ir e vir das pessoas e o transporte de mercadorias. Os objetivos deste Trabalho são de analisar de que forma a chegada da maxambomba modificou a locomoção dos recifenses e fomentou a economia local; identificar as pessoas que utilizavam essa forma de transporte; investigar como se deu a implantação de novas modalidades de bilhetes, o estado de conservação dos trens e estações e os acidentes envolvendo as maxambombas; analisar o número de viagens, o movimento diário de passageiros e os preços dos bilhetes de primeira e segunda classe. A produção deste Trabalho se deu pela importância social, histórica e econômica da chegada do trenzinho a vapor para o Recife. A fundamentação teórica se deu pela leitura das obras de Raimundo Arrais, Marcus Carvalho, Evaldo Cabral de Mello, José Lins Duarte, Sandra Pasavento, E. P Thompson, Sílvio Zancheti, Eric Hobsbawn, além da consulta à Hemeroteca Digital. Concluímos que o deslocamento do recifense e dos produtos comercializados esbarrava na ausência de um sistema de transporte que atendesse suas necessidades. O investimento de empreendedores ingleses, trouxe a maxambomba. Um marco para acelerar a modernização da cidade.

Palavras-chaves: Maxambomba. Transporte Público. Modernização.

Esse Trabalho analisa como a chegada dos modernos equipamentos de transporte público modificou o ir e vir das pessoas na segunda metade do século XIX, quando, facilitando o vai-e-vem do recifense, a maxambomba se constituiu em uma ferramenta essencial para o crescimento e expansão da cidade, que em franco desenvolvimento econômico necessitava de um sistema de transporte público capaz de suprir as necessidades da população. As pessoas, ocupavam cada vez mais os emergentes arrabaldes, distantes do centro comercial, cultural e econômico de uma capital onde as pessoas desejavam ter acesso as festas, as missas, as procissões,

[1] Discente do Mestrado Profissional em História da Universidade Católica de Pernambuco. www.lamarckvasconcelos@yahoo.com.br



a vida noturna, aos cafés, botequins e eventos populares que ocorriam em diversos locais da cidade.

As pessoas necessitavam se deslocar com segurança e rapidez para trabalhar, estudar, se inteirar das novidades vindas de fora, participar de eventos de lazer, divertimento e entretenimentos em uma cidade em que o tempo parecia não passar. A necessidade de ir a qualquer lugar da cidade, com calma, a pé enxuto, ensejou o aparecimento dos novos equipamentos de transportes, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias, fomentando a economia local e mudando o cotidiano de parte da população recifense, para suprir a limitação nos acessos a diversos lugares da cidade, que permaneciam até aquela época praticamente desconhecidos. A cidade cresceu, passou por diversas mudanças comportamentais e estruturais, apesar de carecer de melhor infraestrutura, agravada pelos contrastes entre as modernidades reluzentes e uma sociedade escravista e preconceituosa. Existiam precários serviços de saúde, segurança e urbanização. Segundo Welington Barbosa, "O Recife de meados do século XIX ainda era um centro deficitário de progressos urbanos"[2].

Mesmo havendo avanços na infraestrutura da cidade, muitas outras providências se faziam necessárias para que a satisfação das demandas da população. Saneamento, água potável, iluminação pública e transporte público. Apesar da abertura de algumas importantes estradas, muitas outras se faziam necessárias para garantir o ir e vir da população recifense. Permaneciam as carências em benfeitorias voltadas para meios de transportes que viessem atender uma cidade em crescimento. O Recife envolvida em problemas de adensamento populacional, ainda contava com a limitação imposta pelo obstáculo das comunicações entre a cidade e os arredores, dificultando a expansão rumo às cercanias. Ainda assim, o Recife apresentou um importante incremento populacional: Os bairros centrais tinham em 1828, 25.678 habitantes, passando em 1856, para 40.977. Segundo Marcus Carvalho, "somada essa população aos moradores do subúrbio, haveria uns cem mil habitantes"[3].

[2] SILVA, Wellington Barbosa da. **Entre a liturgia e o Salário: A Formação dos Aparatos Policiais no Recife do Século XIX (1830 - 1850).** Paco Editorial, Jundiaí-SP, 2014, p. 13.
[3] CARVALHO. Marcus J. M. **De portas a dentro e de portas a fora: trabalho doméstico e escravidão no Recife (1822-1850)**. Afro-Ásia, Salvador – BA, v. 1, n. 30, p. 41-78, 2003, p. 44.



A maior parte da população pouco se deslocava e sequer conhecia a cidade que habitava. Os pastoris, as lojas, os cafés e bares, o carnaval, o teatro, as missas e procissões reuniam multidões, que necessitavam de um transporte público que permitisse o deslocamento dos distantes arrabaldes até as regiões mais urbanizadas do Recife quando havia um sentimento de fascinação pela possibilidade de ser considerada civilizada. Era uma tentativa de copiar o que existia de moderno nas principais cidades europeias. Daí o surgimento da maxambomba apresentada como solução para a ausência de um sistema de transporte adequado. O Recife exigia um melhor sistema de transporte público.

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, que revelava seu descontentamento com a situação dos serviços de transportes públicos urbanos existentes. O Recife seguia a passos lentos, rumo a modernização no século XIX, ao se tornar capital da província na primeira metade do século, superando em prestígio e poder a antiga capital, Olinda. Postou-se como centro decisório de Pernambuco e espaço de circulação de riquezas produzidas na região, quando foi considerada uma das três cidades mais importantes do Brasil[4].

No estudo do passado em Pernambuco, grande parte dos acontecimentos relevantes para a história provincial, se desenrolaram na circunscrição territorial do Recife. A cidade retém porção substancial das riquezas extraídas do solo provincial, de modo que a historiografia consagrou uma posição de hegemonia econômica e administrativa, originando o costume de designar, na linguagem corrente, a cidade do Recife por Pernambuco. A elite recifense, que se inteirava diariamente das novidades vindas de Europa, absorvia os valores e objetos que emanam do mundo criado pela burguesia, para com eles formarem sua imagem de um povo civilizado e progressista. Isso se deu pela abertura dos portos, chegada da família real e Independência política, marcadas na primeira parte do século XIX, quando o Brasil recebia novas ideias e comercializava seus produtos[5].

[4] ARRAIS. Raimundo. **O Pântano e o riacho. A formação do espaço público no Recife do século XIX**. Humanitas FFLCH/USP. São Paulo. 2004, p. 24.
[5] CARDOSO, Ciro Flamarion S. **A crise no colonialismo Luso na América Portuguesa**. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: CAMPUS, 1990, p. 118.



O Recife, como seu movimentado porto e assumindo a posição de maior e mais importante cidade de Pernambuco, uma das mais promissoras províncias brasileiras, passou por um processo introdutório de progresso nas relações do mundo capitalista, influenciada pelas ideias oriundas da Europa industrial, de onde floresciam grandes centros urbanos a partir da revolução industrial. A procura por novos mercados consumidores fez parte do projeto de modernidade desenvolvido na Europa Ocidental, tendo como fator importante a expansão do progresso tecnológico, em que a mecanização exercia influência determinante[6].

No século XIX, a Europa industrial acelerava o processo desenvolvimentista, sob olhares de um orgulho prepotente e ao mesmo tempo de um silencioso temor. Havia um otimismo quanto a aplicação da mecânica na produção, nos meios de transporte e nos veículos de comunicação, que possibilitou a interação entre os povos do mundo, possibilitando uma utopia de harmonia social e paz mundial, alimentada por uma aura mágica, uma força sublime posicionada acima da vontade humana: O progresso[7].

Paris e Londres se destacavam como principais centros urbanos e mapeavam seus espaços explorando as classes operárias, as massas dos camponeses e a população localizada nas áreas coloniais, ocupando o lugar mais alto da civilização mundial. Foi em busca dessa forma civilizada de viver, que as elites recifenses foram embeber-se das essências finas da civilização e suas imagens gloriosas, absorvendo a ideologia da emancipação dos vínculos coloniais.

A presença de um moderno sistema de transporte urbano propiciaria significativas transformações no cotidiano citadino. Encantados pela possibilidade de serem considerados civilizados, a elite local, acompanhada de médicos e administradores, investidos de uma função pedagógica, se empenhavam para ensinar novos costumes de civilidade, de ordem pública e salubridade, moldando valores e modelos de conduta. A cidade iniciava um processo de modernização e o comércio se desenvolvia cada vez mais. Inspirados nos modelos de civilização praticadas em cidades como Londres e Paris, a elite Recifense absorveu os

[6] [6]LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas, SP. UNICAMP, 1996, p. 192.
[7] GARDINER, Patrick. **Teorias da História**, p. 60-70. Ver também LE GOFF, Jacques. **História e Memória**, p. 256. Na direção de um estado de perfeição, que tinha como fundamento a civilização. A cidade seria o lugar idealizado para a civilização, em oposição a barbárie existente nos campos e que se reproduzia por alguns lugares malditos da cidade.



fundamentos ideológicos da luta pela emancipação dos vínculos coloniais, rompendo um passado que tentava sepultar.

O porto do Recife do século XIX era responsável por escoar as caixas do açúcar produzido nas terras férteis próximas do seu território canavieiro, além da produção oriunda das fronteiras de sua área de influência fora da província. O Recife portuário e mercantil exportava esses produtos para o mundo e importava ideias filosóficas e postulados doutrinários que emanciparam a Europa dos laços estreitos da economia e da política do Antigo Regime.

O espaço físico da cidade do Recife, não é matéria inerte, sem vida, mas parte integrante das relações sociais que nela se desenvolvem, ao incorporar significados que lhe são atribuídos por determinadas representações, revestindo-se de simbologias e participando da construção de certas identidades. A noção de subjetividade implícita nesse conceito leva a compreensão do espaço como marca e expressão das relações sociais[8].

A construção de edificações modernas e ruas calçadas não se limitava ao Recife. Um sentido de libertação, de emancipação das forças naturais que acomodavam os recifenses desde a sua colonização. Ter Paris e Londres como modelos, era o sonho de muitas cidades brasileiras. Esse desejo de modernização citadina, trouxe os trilhos, os caminhos terrestres e as vias marítimas, que facilitavam a circulação de pessoas e mercadorias destinadas a satisfazer as necessidades das pessoas. Na era do capitalismo industrial, o recifense passava por um processo de reorganização em suas vidas, dos sistemas de percepção do tempo, da formação de uma nova sensibilidade originada de um rompimento dos laços entre a vida humana e a natureza[9].

O progresso trazia aspectos negativos a cidade. Miséria, fome, desemprego, com o surgimento de uma legião de desempregados e vadios que

[8] ROLNIK, Raquel. **História urbana: história na cidade**. Cidade & História, p. 28. PASAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito além do espaço: por uma história social do urbano.** Estudos históricos, v. 8, n. 16, 1995, p. 279-90. Ao adotar uma concepção de um espaço que vai além dos dados materiais da economia e da sociedade humana, seguimos a interpretação de SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. Uma síntese das posições marxistas a respeito desse princípio, segundo o qual o espaço é uma produção social, pode ser obtida em SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**, cap. 3. "A dialética sócio-espacial".

[9] HOBSBAWN, Eric. J. **A era do capital** (1848-1875), cap. 12. "**A cidade, a indústria, a classe trabalhadora"**. BRESCHIANI, Maria Sttela M. **Metrópolis: as faces do Monstro Urbano (as cidades do século XIX)**. Revista Brasleira de História, v. 3, p. 5-68. Sobre Londres, no século XIX ver MARX, Roland. A grandiosidade britânica, p. 24.



circulavam sem rumo pelas ruas da cidade. Apontando a miséria das aglomerações nas cidades, como a borra que o progresso trazia a tiracolo e que não conseguia absorver, mesmo assim essas pessoas depositavam uma fé ardente no poder infinito da indústria como caminho para a construção de utopias[10].

A caminho do progresso, o Recife do século XIX, apesar da capacidade empreendedora de suas elites, associada ao emprego de técnicas vindas da Europa e do engenho, não chegava a empolgar grande parte de seus moradores. A vida do Recife no século XIX se desenvolvia principalmente nas áreas centrais, se destacando as freguesias de São Frei Pedro Gonçalves, Antônio Vaz e Boa Vista. As duas primeiras se destacam pelo desenvolvimento do comércio exportador e interno, atraindo, dessa forma, a maior concentração demográfica da cidade, enquanto que a freguesia da Boa Vista apresentava belos casarões e sítios, recebendo uma boa quantidade de moradores. São Frei Pedro Gonçalves exportava as principais mercadorias produzidas na região, sendo a mais importante localidade do Recife, contando com uma arquitetura verticalizada, formada por casas estreitas. O espaço arquitetônico feria os padrões de elegância e bom gosto pleiteados pela elite da época. A abertura dos portos brasileiros, em 1808 ao mercado externo possibilitou o contato com outras culturas europeias, possibilitando as elites da cidade, a enxergarem o Recife como carente de benfeitorias necessárias ao processo de civilidade e modernização. Essas três freguesias formavam o núcleo financeiro, mercantil e administrativo da cidade.

A tranquilidade de alguns arrabaldes influenciou muitas pessoas a ocupar habitualmente áreas como Apipucos, Poço da Panela e Ponte d'Uchoa, considerados integrantes de antigos engenhos ou simples povoados de outrora, assumiam o status de arrabaldes requisitados pelos banhos de rio e pela oferta de água potável dos seus poços. A água que se mostrava pura, medicinal, simultaneamente demonstrava a representação de um grande problema, transportada em toneis que se avizinhavam a depósitos abarrotados de excrementos, sendo alvo de constantes reclamações quanto ao seu asseio.

[10] BRESCIANI, Maria Stella M. **História e historiografia das cidades, um percurso**. FREITAS, Marcos Cezar (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**, p. 248; BAUMER, Franklin L. **O pensamento europeu moderno: séculos XIX e XX**, v. 2, LE GOFF, Jacques, **História e memória**, p. 256-60.



Na primeira metade do século XIX, a canoa representava o principal meio de transporte de mercadorias, pessoas, água potável e materiais de construção, realizando-se as ligações da cidade com o interior dos arrabaldes à margem dos rios. Com a melhoria dos meios de transporte, abertura de novas estradas e o fornecimento de água pela Companhia do Beberibe em 1838, os rios perdiam gradativamente sua importância. Nessa época, o Recife dependia quase que exclusivamente do transporte fluvial para conduzir seus moradores a diversos pontos da cidade. Essa quase exclusividade dos canoeiros, tinham um preço alto, pela cobrança de preços abusivos. O exclusivismo das canoas se dava, pelas precárias condições das poucas estradas existentes, quase sempre sem calçamento e iluminação, associada a facilidade de navegação tanto no Capibaribe, quanto no Beberibe, que não apresentavam saltos ou corredeiras[11].

O Recife vivenciou um período turbulento, palco de revoluções, demonstrando oposição a algumas determinações oriundas do governo imperial. Mas conquistou a condição de cidade em 1823, de capital da província em 1827. Eram momentos que assinalavam experiências voltadas para um direcionamento quase totalmente político no entendimento de parcela dos habitantes[12]. Paralelamente, era perceptível na cidade algumas mudanças nos posicionamentos até então desenvolvidos, quando o Recife passou a traçar caminhos em que os "espaços urbanos ganhavam importância e os costumes sociais exigiam novos comportamentos..." eram mudanças que iam além do mundo das ideias ou apenas no desejo de emancipação[13].

As mulheres e as pessoas de posição que saiam à rua em palanquins, conduzidos por escravos, de pés descalços, trajando libres com cores berrantes. Carruagens quase não existiam. O primeiro ônibus, carruagens puxadas a cavalos, foi introduzido pelo inglês Thomas Sayl, fez o transporte para o Monteiro, Casa Forte, Apipucos e Caxangá, apenas em 1841. Não vingou, por ser um serviço

[11] MELLO, Evaldo Cabral de. **Canoas do Recife: um Estudo da Micro História urbana**. In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Recife, v. 50, 1978, p. 67-103.
[12] REZENDE, Antônio Paulo de M. **(Des) encantos modernos. Histórias da cidade do Recife na Década de vinte**. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 30.

[13] Idem, p. 78.



oneroso[14]. Em 1817, apenas seis carruagens circulavam na cidade e a utilização da via terrestre para o acesso de portas era procedido quase que exclusivamente a cavalo de sela, pois este conseguia, por sua robustez, adentrar as trilhas e se sobressair. As conduções mais comuns em atividade eram a rede, palanquim, cavalo e canoa, as únicas em condições de enfrentar as dificuldades da época[15].

A expansão territorial do Recife ocorreu a partir das áreas centrais, rumo aos primitivos engenhos que cercavam a cidade e se espalhavam ao longo dos rios. Lá eram construídas capelas, indicando a existência dos arrabaldes e o cais possibilitava o escoamento da produção agrícola ao porto. Daí a importância dos rios no cotidiano citadino, movimentando a economia local. Os meios de condução a esse tempo, eram pouco variados: no Sul, os muares; ao Norte, a preferência pelos cavalos[16]. Havia ainda, os carros de boi[17] as redes ou tipoias e raramente, as diligências. A utilização de cavalos e carruagens representava um tipo de transporte inacessível à maioria da população da primeira metade do século XIX. Daí a necessidade de um meio de transporte terrestre mais econômico e eficiente.

Fortalecendo essa posição, havia as objeções enfrentadas pelas incômodas condições das poucas estradas existentes, dificultando o trânsito por terra[18].[18]

O surgimento dos arrabaldes era evidente já na primeira metade do século XIX, quando os jornais anunciavam a venda de sítios, separados de engenhos, marcando a chegada de novos moradores nessas áreas. O Recife era dividido em porções de acordo com os interesses dos partidos no poder, vencedores das eleições, que fatiavam a cidade para distribuir porções de área com seus eleitores. Assim foi verificada a expansão física do Recife da época. Constantes alterações territoriais, com novos limites surgindo constantemente, com a cidade se tornando uma verdadeira colcha de retalhos. O Poço da Panela, em 1833, agregava a Várzea,

[14] COSTA, F. A. Pereira da. "**Viaturas Coloniais**" em Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, XXX, n. 143-46, p. 30, Pernambuco, 1931.
[15] MELLO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 93.
[16] PRADO Jr. Caio. **Formação do Brasil contemporâneo (Colônia)**, p. 258, São Paulo, 1942. Em São Paulo, todavia, o uso do cavalo nas viagens era bastante comum. Vj. Daniel P. Kidder., *reminiscências de viagens e permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e província de São Paulo), p. 181, São Paulo, 1940.
[17] KIDDER, Daniel P. & FLETCHER, J. C. **O Brasil e os brasileiros**, II, p. 164, São Paulo, 1941. Comparam-nos aos carros romanos, que, diem, não melhoraram desde o tempo das Geórgicas.
[18] DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. Mestrado. UFPE. Recife, 2005, p. 11.



Jaboatão e parte de São Lourenço, antes pertencentes a Olinda, perdendo parte do território para a Várzea, restabelecida em 1846[19].

Parte da população demonstrava insatisfação com a situação do sistema de condução de moradores, o que contribuiu para o estabelecimento da maxambomba no Recife. A cidade enfrentava um período em que as benfeitorias eram bastante solicitadas, no saneamento, água potável, iluminação e transporte coletivo. Passava-se a valorizar a concepção de estética dos espaços públicos, sendo introduzidos outros gostos e hábitos, e partes das novidades, que vinham, do exterior ou da Corte, no Rio de Janeiro[20].

Com as garantias a iniciativa de particulares para a construção de ferrovias pelo governo provincial, em 1852 a capital de Pernambuco preenchia assim os requisitos para a implantação do trem a vapor. Era o marco para acelerar o desenvolvimento urbano, facilitando o ir e vir das pessoas e mercadorias da área central aos arrabaldes. Uma locomotiva mirim, chamada de maxambomba, cujo nome, segundo Rubem Franca advinha do inglês “machine pump”[21].

Essa “locomotiva mirim” ligada a capital ao arrabalde de Apipucos, bastante habitado, principalmente no período de outubro a março, passando a atender a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea. Como a Inglaterra detinha a supremacia nos transportes ferroviários, foi a inglesa Brazilian Street Realway Company Limited, a vencedora da concessão para ampliar uma estrada de ferro na zona oeste recifense[22].

A Inglaterra, sabedora que Pernambuco apresentava dificuldades na arrecadação de recursos e baixo poder de investimentos em obras públicas, possibilitou a alguns empresários ingleses em parceria com alguns sócios da região, a obtenção de recursos para a exploração desse serviço. Dessa forma, o chefe da Repartição de Obras Públicas (ROP), José Mamede, apoiou, a contragosto, a movimentação política para que fosse aprovada a Lei 641, de 26 de junho de 1852,

[19] HONORATO, Manoel da Costa. Op. cit., p. 121 e 147.; COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**, v. 7, p. 175.
[20] DUARTE, José Lins, Op. Cit., p. 12.
[21] FRANCA. Rubem. **Monumentos do Recife**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1977, p. 233.
[22] Registro de Contratos I. **Fundo de Obras Públicas**, p. 119. Ms. APEJE.17.



segundo a qual a província dava garantias a iniciativa de particulares para a construção de ferrovias[23].

Essas pequenas locomotivas transportavam os maquinistas numa cabine sem coberta e puxavam três pequenos vagões. O trenzinho podia transportar incialmente vinte e oito passageiros, onde o preço das passagens diminuiu bastante comparado àqueles pagos em carruagens. A maxambomba veio ao socorro de uma população que enfrentava problemas de mobilidade. Algumas linhas funcionavam bem, outras nem tanto; uns eram limpos e outros eram motivo de reclamações. Existem registros da ação de usuários que jogavam pedras nas janelas dos vagões e cortavam os assentos dos carros de primeira classe, além de atentados praticados por baderneiros e encrenqueiros que arrancavam os trilhos da Estrada de Ferro do Recife interrompendo o tráfego dos trens. A adaptação aos novos meios de transportes não foi fácil. A população resiste e expõe seus medos e queixas, provocados pelos trens, 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.

Tanto o açúcar quanto o algodão de Pernambuco sofriam com a concorrência. Para reduzir os custos de produção, se fazia necessária a construção de estradas de rodagem e estradas de ferro para facilitar o tráfego entre o porto e as zonas produtoras agrícolas[24]. O Recife, com seu movimentado porto agroexportador, vivenciava um comércio intenso, favorecendo o surgimento de indústrias, dando vez a mão-de-obra, assalariada, atraindo pessoas para a urbe, principalmente em áreas menos valorizadas no seu entorno. Essas mudanças na economia provincial possibilitavam o crescimento da cidade e sua aparente modernização arquitetônica: Novos prédios concorreram para mudar a rotina das áreas centrais e de seus moradores, fomentando o processo de adensamento populacional.

As ruas de outrora, donde predominavam a presença de negros, mascates e moleques, se aristocratizavam, passando a descrever novas diretrizes. Esse pedaço da cidade também apresentava pessoas bem trajadas. Procurando fugir das áreas centrais e de seus conhecidos problemas, principalmente a partir da

[23] ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 226.
[24] ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Atlas, 1986, p. 82.



década de 1840, muitos se distanciavam e aportavam em regiões mais afastadas e calmas do Recife. A cidade era simbolizada como uma fonte de males as pessoas, com um ar insalubre e fétido, ruas apertadas e sem calçamento. Essa fuga de parte da população das áreas centrais rumo as áreas onde os portugueses deixaram os primeiros engenhos de açúcar, rodeadas por rios, poderiam ser consideradas como terras ideais para receber essas pessoas em meados do século XIX.

Os trens fabricados na Inglaterra não apresentavam materiais suficientemente resistentes à ação do clima da cidade e se depreciavam a olhos vistos. As tábuas e ferragens sofriam com as vibrações dos equipamentos das estradas de ferro. Alguns vagões começaram a ser fabricados nas oficinas locais, com madeira brasileira, com maior custo, entretanto com qualidade superior aos europeus. O que se constataram foram melhores resultados que justificavam a mudança[25].

O aumento da demanda de passageiros era constante na década de 1870 no Recife, mas a qualidade dos serviços prestados não acompanhava esse ritmo. Tanto os carros novos, quanto os retificados deixavam a desejar na questão de manutenção e limpeza, apesar de algumas melhorias observadas, como a substituição das rodas antigas, por outras maciças, de melhor qualidade, proporcionando maior segurança aos usuários. Ainda assim, observava-se uma oscilação na oferta de viaturas ferroviárias.

No final da década de 1870, estavam em operação 10 máquinas de primeira classe e 13 de segunda e retirou-se uma máquina de circulação. Apesar das frequentes queixas dos recifenses, as maxambombas eram fabricadas de acordo com especificações técnicas dos fabricantes, de modo que fossem garantidos o conforto e a segurança aos usuários. Os trenzinhos possuíam dimensões diferentes: Os de transporte de passageiros de duas classes poderiam conduzir até 28 passageiros sentados, acomodados em uma estrutura que media 2,5 metros de largura por 5,6 metros de comprimento, onde a locomotiva pesava de 10 a 15 toneladas. Os vagões de carga apresentavam 1,7 metro de largura e 2,7 metros de comprimento, comportando de 2,5 a 3 toneladas de peso[26].

[25] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 30 de janeiro de 1875. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 14.
[26] Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de agosto de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 160.



Os trenzinhos eram utilizados de acordo com as demandas de trabalho a condução de passageiros. Era analisado o maior ou menor fluxo de usuários a utilizarem o transporte, para selecionar as máquinas de maior tração em algumas situações. Entretanto, o uso do carvão como combustível, consistia em um problema, motivo de reclamação, pois as fagulhas eventualmente atingiam os passageiros. A velocidade das locomotivas era motivo de preocupação para as autoridades públicas e parte da população recifense. O movimento dos trens desafiava o antigo costume das pessoas e animais de andar no meio das ruas e, que a partir desse momento, compartilhar esses espaços. O artigo 4º do primeiro contrato limitava a velocidade em 16 km/h.

Durante toda a década de 1880, as oficinas da companhia continuavam a prestar serviços de boa qualidade a todos os componentes ferroviários, principalmente na reforma e produção de vagões. Quanto aos seus funcionários, pouco se encontram nos registros, a não ser quanto ao corpo diretivo e alguns membros da operação, quando se metiam em problemas. As pessoas da manutenção não eram mencionadas nos registros da companhia, nem sequer seus nomes. Apenas eram considerados de respeitada qualidade artística, de boa técnica profissional e que na sua quase totalidade, eram nacionais[27].

A Maxambomba de Olinda, marcada pelo zelo, limpeza e pontualidade, contrastava com a Companhia da Caxanga, que tirava o primeiro prêmio de relaxamento. Os carros andavam de bancos furados, janelas emperradas, telhados com goteiras. Os horários nunca se respeitavam. Nem os itinerários dos trens. As estações serviam de latrinas e o soalho dos vagões vivia repleto de pontas de cigarros. O gerente, mister Fletcher, de calça branca sem vinco, de paletó azul, chapéu de palha, gordo, risonho, para tudo olhava satisfeito. Um bom camarada, com ar de bonachão. O povo chamava a Caxanga de ”Maxambomba do Fletcher”[28].

A presidência da Brazilian Street, na primeira reunião da companhia, em 1870, se mostrou bastante otimista quanto ao sucesso do empreendimento. O otimismo se dava pela considerável demanda de passageiros que circulavam com regularidade nos trens, passando a imagem de um sistema em constante

[27] Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 314.
[28] SETTE, Mário. **Maxambombas e Maracatus**. Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, p.193.



crescimento[29]. O cotidiano das viagens era marcado pela ocorrência de alguns problemas, principalmente os decorrentes da superlotação das composições, que não comportavam a procura dos usuários, provocando um acelerado processo deteriorativo, reduzindo drasticamente a vida útil das composições. A maior parte das peças de reposição dos equipamentos vinham do exterior, demandando mais tempo em certas circunstâncias.

O descontentamento da população com o serviço de transporte coletivo resultou no surgimento dessas locomotivas e teve o apoio de empreendedores britânicos que investiram pesadamente no setor ferroviário. Inicialmente, as maxambombas ligavam o centro da cidade ao povoado de Apipucos, depois passaram a servir a Dois Irmãos, Arraial e Várzea. 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. As viagens nas maxambombas recifenses variava do habitual ao inesperado. Os funcionários deveriam estar em alerta constante, à espera de descarrilamentos, atropelamentos, quebras nas composições, atrasos dos trens e até atos de vandalismo. O engenheiro fiscal era o responsável de repassar a maior parte das ocorrências ao presidente da província e de orientar as equipes de trabalhos da companhia, para que executassem suas atividades da melhor forma possível.

No primeiro relatório gerencial no Recife, foi informado que a quantidade de passageiros transportados aumentava continuamente e com regularidade. A lamentar, a pequena quantidade de material rodante disponível, o que inviabilizava o incremento na receita da empresa. Havia ocasiões em que era impossível conduzir a todos os interessados na viagem, mesmo empregando maior número de carros[29] Nos primeiros meses de circulação dos trens urbanos do Recife, surgiram as primeiras reclamações, principalmente quanto o não cumprimento dos horários estabelecidos nas viagens. A concessionária não concordou com as queixas e solicitou do governo um funcionário qualificado para fazer as inspeções necessárias. Na oportunidade, argumentou que prestava bons e regulares serviços, e que os imprevistos seriam provocados pela imprudência de alguns passageiros. Tais

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



argumentos não foram aceitos e a companhia foi autuada e multada diversas vezes, em valores pecuniários estabelecidos em contrato[30].

Na segunda metade da década de 1870, foram apresentados pareceres que demonstravam satisfação da população quanto ao quantitativo de trens que circulavam, porém, surgiram questionamentos da presidência da Brazilian Street, quanto a queda nos lucros e o argumento de que esses apenas serviriam para o pagamento das despesas de dividendos aos acionistas. A gerência local justificou a queda dos lucros pela depressão no comércio provincial, pela concorrência com a Companhia Ferro Carril e a Trem Urbano de Olinda, além da ausência de privilégios dos quais era favorecida a Estrada de Ferro de Olinda[31]. O comércio teve a freguesia acrescida da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se as fisionomias das lojas, que antes encerravam o expediente as 18 horas, passaram a vender até às nove horas da noite, horário correspondente à derradeira viagem da maxambomba. Logo às primeiras horas do dia, começava o ruído das rodas de ferro do bonde sobre os trilhos. Era o principal meio de transporte coletivo para ricos e pobres. Todos usavam o bonde. As pessoas vão introduzindo no seu cotidiano os serviços de transportes e mudando comportamentos e seu modo de circular no espaço urbano. A presença dos transportes públicos altera a velocidade das pessoas. No século do progresso, onde as nações buscavam soberania e prestígio, apoiadas no liberalismo, acentuando os valores seculares e a proeminência da ordem materialista na concepção do mundo[32].

Alguns costumes representavam reivindicações de novos direitos e aspirações, influenciados pelo iluminismo, movimento cultural dos séculos XVII e XVIII que defendia o desenvolvimento intelectual, que vinha ocorrendo desde o Renascimento, originando ideias de liberdade política e econômica, defendidas pela burguesia. Os filósofos e economistas que difundiam essas ideias julgavam-se propagadores da luz e do conhecimento, sendo chamados de iluministas[33].

[30] Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de novembro de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 211.
[31] ATWOOL, Josiah. Presidente da Brazilian Street Railway Company. Londres, abril de 1876. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 136.
[32] HOBSBAWN, Eric J. **A era do capital**: 1848-1875, cap. 14. “Ciência, Religião; Ideologia.”
[33] THOMPSON, E. P. **Thompson. Costumes em Comum.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019, cap. 1.



A sobrecarga acelerava o desgaste da estrutura, obrigando os carros a saírem de circulação para reparos nas oficinas. O crescimento populacional da cidade, as transformações sociais quando as pessoas passaram a exigir um transporte público de melhor qualidade e a expansão territorial do Recife, com a criação de novos bairros, acelerava a extinção dos bondes, que trafegavam com excessiva lotação, com pessoas penduradas nos balaústres propiciando acidentes.

Mesmo com ajustes e ampliação de serviços, a maxambomba não conseguiu atender às necessidades de locomoção dos recifenses. Em julho de 1914, alegando a má qualidade de seus serviços, usuários viraram e incendiaram locomotivas, o que contribuiu para o encerramento de suas atividades. Nesse finzinho de vida, saíam os trenzinhos reumáticos de segunda classe da estação da Rua da Aurora. A sociabilidade nos bondinhos sofreu um golpe profundo, pois já não se viajava nos mesmos veículos, às mesmas horas e os encontros rareiam. Fulano não veio hoje no bonde das 08 horas, onde havia quem tivesse um banco predileto e no vagão costumeiro.

Referências

ATWOOL, Josiah. Presidente da Brazilian Street Railway Company. Londres, abril de 1876. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 136.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Atlas, 1986, p. 82

ARRAIS. Raimundo. **O Pântano e o riacho. A formação do espaço público no Recife do século XIX**. Humanitas FFLCH/USP. São Paulo. 2004, p. 24.

BRESCIANI, Maria Stella M. **História e historiografia das cidades, um percurso**. FREITAS, Marcos Cezar (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**, p. 248;

BAUMER, Franklin L. **O pensamento europeu moderno: séculos XIX e XX**, v. 2, LE GOFF, Jacques, **História e memória**, p. 256-60.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. **A crise no colonialismo Luso na América Portuguesa**. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: CAMPUS, 1990, p. 118.

CARVALHO. Marcus J. M. **De portas a dentro e de portas a fora: trabalho doméstico e escravidão no Recife (1822-1850)**. Afro-Ásia, Salvador – BA, v. 1, n. 30, p. 41-78, 2003, p. 44.



COSTA, F. A. Pereira da. "**Viaturas Coloniais**" em Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, XXX, n. 143-46, p. 30, Pernambuco, 1931.

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**. Mestrado. UFPE. Recife, 2005, p. 11.

FRANCA. Rubem. **Monumentos do Recife**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1977, p. 233.

GARDINER, Patrick. **Teorias da História**, p. 60-70. Ver também LE GOFF, Jacques. **História e Memória**, p. 256. Na direção de um estado de perfeição, que tinha como fundamento a civilização. A cidade seria o lugar idealizado para a civilização, em oposição a barbárie existente nos campos e que se reproduzia por alguns lugares malditos da cidade.

HOBSBAWN, Eric. J. **A era do capital** (1848-1875), cap. 12. "**A cidade, a indústria, a classe trabalhadora"**.

BRESCHIANI, Maria Sttela M. **Metrópolis: as faces do Monstro Urbano (as cidades do século XIX)**. Revista Brasleira de História, v. 3, p. 5-68. Sobre Londres, no século XIX ver MARX, Roland. A grandiosidade britânica, p. 24.

HONORATO, Manoel da Costa. Op. cit., p. 121 e 147.; COSTA, F. A. Pereira da. **Anais pernambucanos**, v. 7, p. 175.

FRANCA. Rubem. **Monumentos do Recife**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1977, p. 233.

KIDDER, Daniel P. & FLETCHER, J. C. **O Brasil e os brasileiros**, II, p. 164, São Paulo, 1941. Comparam-nos aos carros romanos, que, diem, não melhoraram desde o tempo das Geórgicas.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas, SP. UNICAMP, 1996, p. 192.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Canoas do Recife: um Estudo da Micro História urbana**. In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Recife, v. 50, 1978, p. 67-103.

MENEZES, José Luiz da M. "**A Ocupação do Recife numa perspectiva histórica**". In: Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Planejamento Urbano/Consórcio Procenge/Urbana/Acqua-Plan, 1990, p. 10.



PRADO Jr. Caio. **Formação do Brasil contemporâneo (Colônia)**, p. 258, São Paulo, 1942. Em São Paulo, todavia, o uso do cavalo nas viagens era bastante comum. Vj. Daniel P. Kidder., *reminiscências de viagens e permanência no Brasil* (Rio de Janeiro e província de São Paulo), p. 181, São Paulo, 1940.

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

Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 30 de janeiro de 1875. Série Estradas de Ferro, vol. 17, p. 14.

Relatório semestral da Brazilian Street Railway Company. Recife, 5 de agosto de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 160.

Relatório anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p. 314.

Relatório do engenheiro fiscal. Fiscalização da Brazilian Street Railway Company. Recife, 21 de novembro de 1871. Série Estradas de Ferro, vol. 13, p. 211.

REZENDE, Antônio Paulo de M. **(Des) encantos modernos. Histórias da cidade do Recife na Década de vinte**. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 30.

ROLNIK, Raquel. **História urbana: história na cidade**. Cidade & História, p. 28.

PASAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito além do espaço: por uma história social do urbano.** Estudos históricos, v. 8, n. 16, 1995, p. 279-90.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**, cap. 3. “A dialética sócio-espacial.”

THOMPSON, E. P. **Thompson. Costumes em Comum.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019, cap. 1.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)**. Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, USP, 1989, p. 226.