



Crônica histórica na obra de Mário Sette: o problema das contribuições do modernismo regionalista para a historiografia do Recife (1920-1940)

Anderson Botelho da Silva

anderson.botelho@ufpe.br

Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco e graduado em Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco, atua como pesquisador independente com interesse na história intelectual e urbana do Recife.

 <https://orcid.org/0000-0002-6617-4834>

 10.28998/rchv14n27.2023.0005

Recebido em 21/05/2023

Aprovado em 16/06/2023



Crônica histórica na obra de Mário Sette: o problema das contribuições do modernismo regionalista para a historiografia do Recife (1920-1940)

RESUMO

Este artigo pretende apresentar reflexões sobre as possibilidades de utilização da obra do cronista Mário Sette na pesquisa historiográfica sobre eventos de modernização que subjazem a urbanização do Recife. São utilizados como referenciais teóricos Antonio Paulo Rezende, Raimundo Arrais, Magdalena Almeida e Beatriz Sarlo, além de Luiz Costa Lima como referência da crítica literária. Esses (as) autores (as) auxiliam a reflexão da produção de Sette a partir de elementos da ficção, do imaginário e da realidade, e também as implicações de seu duplo caráter como fonte primária e secundária. Conclui-se que o trabalho de Sette apresenta desafios de natureza ético-política ao pesquisador, se considerado como fonte secundária, mas como fonte primária pode ajudar a compreender o caráter autoritário das reformas urbanas do início do século XX, por permitir a análise de implicações subjetivas das transformações fisionômicas e as reações do campo intelectual do modernismo regionalista à perspectiva dos urbanistas do período.

PALAVRAS-CHAVES: Modernismo Regionalista; Mário Sette; Historiografia Urbana.

Historical chronicle in the work of Mário Sette: the problem of the contributions of regionalist modernism to the historiography of Recife (1920-1940)

ABSTRACT

This article intends to present reflections on the possibilities of using the work of chronicler Mário Sette in historiographical research on modernization events that underlie the urbanization of Recife. Antonio Paulo Rezende, Raimundo Arrais, Magdalena Almeida and Beatriz Sarlo are used as theoretical references, and Luiz Costa Lima as a reference for literary criticism. These authors help the reflection of Sette's production from elements of fiction, imaginary and reality, and also the implications of its double character as a primary and secondary source. It is concluded that Sette's work presents challenges of an ethical-political nature to the researcher, if considered as a secondary source, but as a primary source it can help to understand the authoritarian character of the urban reforms of the early twentieth century, by allowing the analysis of implications subjective aspects of physiognomic transformations and the reactions of the intellectual field of regionalist modernism to the perspective of the urban planners of the period.

KEY-WORDS: Regionalist Modernism; Mário Sette; Urban Historiography

Na sua antologia de crônicas publicada em 1935, “Maxambombas e Maracatus” (1948), Mário Sette representou o Recife em processo histórico de construção de sua fase moderna, com especial percepção quanto às transformações de uma sociedade que paulatinamente abandona formas antigas de transporte, como as cadeiras de arruar, os palanquins e as jangadas, para utilizar as novas tecnologias, como a propulsão a vapor, o uso do aço, do gás e da eletricidade. Da paisagem da cidade no século XIX, são evocadas imagens de um cotidiano instigante, em que os habitantes da cidade comparecem em divertimentos públicos, festas particulares em bairros distantes entre si, evidenciando as vantagens dos modernos aparatos de transporte de passageiros.

Encontramos com suas ideias ao nos dedicarmos a uma pesquisa de mestrado, focada na historicidade do transporte urbano, tendo por objetivo iluminar questões sobre o quadro novecentista da urbe recifense. Neste artigo pretendemos apresentar reflexões sobre as possibilidades de utilização da obra de Sette na pesquisa historiográfica, pensando sua produção a partir de elementos da ficção, do imaginário e da realidade, e também as implicações de seu duplo caráter como fonte primária e secundária.

Assim como em outras cidades da América Latina, as décadas de 1920 a 1940 no Recife são marcadas pelo projeto político estetizante de uma vanguarda artístico-intelectual, preocupadas em estabelecer identidades coletivas de cunho nacional ou regional (SARLO, 2010). No caso de Sette, a crônica literária é vista por ele como um gênero possível para contribuição à História oficial e cívica, a partir do uso das referências mnemônicas arrimadas em uma cultura histórica, como informação, desencavilhada em livros, jornais antigos e documentos oficiais governamentais. Dessa forma, esperava atingir a combinação necessária para a atração de amplo público leitor ao conhecimento do passado em forma de tradição (SETTE, 1958, 1978; ALMEIDA, 2000).

Até os anos 1920, Sette havia se dedicado à produção de romances, tendo sido um dos pioneiros no manejo dos recursos estéticos do movimento regionalista. Após 1930, deslocou sua reflexão sobre a transfiguração do Recife paratipologia textual mais próxima do discurso científico da historiografia: “venho trocando a literatura de pura ficção pela reconstituição histórica de paisagens, costumes, episódios, figuras humanas do meu Recife de outrora” (SETTE, 1980, p. 163). O escritor se aprofunda, então, na prioridade de exibir informações mais objetivas sobre as companhias de trilhos urbanos e o serviço prestado, reduzindo as influências da estrutura textual do romance, e

recorrendo a transcrições de trechos e mesmo documentos completos, retirados de registros oficiais encontrados nos arquivos da cidade. Desta última fase é emblemática a sua obra considerada a mais madura: “Arruar: história pitoresca do Recife antigo”.

Natural do Recife e nascido em 1886, cresceu em uma família de classe média no próspero bairro da Boa Vista, filho de um professor que ocupava posição prestigiado num ginásio. Como escritor autodidata, alcançou a glória pessoal de ocupar assento na Academia Pernambucana de Letras em 1922, mas tirou sustento na posição de chefe de repartição na alfândega e nos Correios. Sem obter o grau bacharel, teve breve atuação como professor de história, graças a fama alcançada como pesquisador e bom narrador da história local.

Embora pouco conhecido do público geral no tempo presente, escreveu livros escolares e ao público de sua geração, e teve amplo reconhecimento do valor intelectual de sua obra. A crítica contemporânea (ALMEIDA, 2000) assinala a ambivalência do estatuto de sua produção, classificando-o como romancista e historiador que realizou uso simultâneo do *modus operandi* dos dois campos e, em sua maturidade, fez da crônica histórica o seu principal gênero de escrita.

Para a nossa abordagem, é fundamental a consideração sobre a especificidade da crônica literária, e o que a torna capaz de criar a realidade, designar e qualificá-la, em diálogo com a sua própria realidade. Por meio da crônica, pode ser expressas formas que oscilam entre aquilo que definimos usualmente como de história, literatura e ficção. No debate sobre a suposta oposição entre história e ficção, nos servimos de Luiz Costa Lima (2006) quando afirma que “a necessidade de separar-se o relato factual do imaginativo (...), implica simplesmente reativar a distinção feita pelos antigos romanos entre *res ficta* e *res facta*” (p. 382). O texto ficcional, produzido sem o compromisso com as mesmas marcas de veracidade do texto histórico, precisa ser ele também convincente e articulado. Ambos podem estabelecer a coerência e a impressão de verdade.

A crônica, esse comentário geralmente leve e lírico do cotidiano, tão presente no Brasil, tampouco pertence ao campo do ficcional. Ao contrário, a atenção a certas crônicas de Machado mostraria que sua montagem de documentos e reflexões as separa tanto da ficção quanto da análise historiográfica. Um conjunto de máximas, como as de La Rochefoucauld ou La Bruyere, muito menos. E como se chamariam ficcionais os relatos de viagens que tenham servido de subsídio para pesquisas específicas (...). Os discursos têm cada um seu princípio de orientação e, a partir daí, uma maneira própria de lidar com a linguagem. Os gêneros literários não estritamente ficcionais mais bem aparecem como modalidades oscilantes (2006, p. 382).

No caso da crônica a literatura assume especificidade tal, que nem mesmo a identificação da equivalência entre ficção e literatura é aceitável, pois se trata de um gênero textual capaz de assumir diferentes modalidades. Nessa perspectiva, a alquimia dos elementos ficcionais seria específica para cada discurso, portanto, com maior ou menor grau de enxertia ficcional, a crônica é gênero não ficcional da literatura. É fundamental considerar a especificidade da crônica literária, e o que a torna capaz de referir, designar e qualificar a realidade.

Nas crônicas de Sette, percebe-se a exploração da descrição densa como método, além de uma colateral estética nostálgica, que busca conferir à contemplação do passado a leveza e a ingenuidade. Buscando inspirar-se nesse afeto, a sua obra expôs o desejo de tecer uma lembrança da vida familiar e das experiências subjetivas fundidas à história da própria cidade.

Quem avalia o antigo bairro do Recife torturado de ruas estreitas e becos incríveis de tortuosidade; o Largo do Corpo Santo, o Beco das Sete Casas, a Rua da Cadeia, o Arco do Bom Jesus, a Doca do Arsenal, o Cais da Companhia Pernambucana... Tudo isto se sumiu na paisagem da cidade. Ninguém o reconstitui mais sem tê-lo conhecido. E mesmo entre os que conheceram, quantos de memória pouco nítida! Não há saudosismo em recordá-lo. Nem desejo de que a vida houvesse parado. Há, porém, uma modalidade de amor a tudo o que desapareceu, e que se não foi nossocontemporâneo, terá sido de nossos bisavós... (SETTE, 1978, p. 14).

Seu trabalho fundou uma temporalidade frequentemente evocada como “Recife Antigo” ou “Recife Velho”, cunhada em conjunto com outros autores, como Fernando Pio, Flávio Guerra e Napoleão Barroso Braga. O Antigo localiza-se no que se pode crer ser o meado das décadas que enfeixam a passagem do século XIX – podendo também chegar a fatos do início do século –, aos primeiros anos do século XX (ALMEIDA, 2000).

Mário Sette esquadrinha essa cidade cujo nome foi sendo consagrado na medida em que ia sendo adotado pelo conjunto dos intelectuais contemporâneos. O nome dessa cidade é *Recife Antigo*, e a história apropriada para captá-la é a *história pitoresca*.(...) No pitoresco que a pena busca captar, eleva-se permanentemente uma voz coletiva que se dissolve numa continuidade na qual se torna visível a nota pessoal do autor, ele mesmo membro dessa coletividade. Como toda a obra dessa fase de Mário Sette, iniciada nos anos quarenta, *Arruar*... funde à crônica e ao memorialismo essa história pitoresca,

sob a qual é apreendida a imagem da cidade. (ARRAIS, 2006, p. 71;73)

O estilo da escrita pitoresca é atravessado pelo ideal estético resultante da interlinguagem com a pintura, inspirado pela possibilidade de apreender a atenção e a imaginação do leitor. Magdalena Almeida (2000) cunhou para o escritor o epíteto “o retratista da palavra”, e Raimundo Arrais (2006) classificou a cidade imaginária de Sette como uma “cidade interior” (p. 70).

Os contornos do fatalismo, dado à narrativa do declínio dos marcos de memórias coletivas da antiga cidade, em certa medida correspondem ao sentimento de urgência em conservá-las frente aos ideais do reformismo urbano. Conforme destacam Almeida (2000), Rezende (2016), e Arrais (2004), o ciclo de reformas ocorridas nas primeiras décadas do século XX, em que a cidade se modificou de maneira mais brusca, foi o cenário da formulação discursos históricos e literários que buscaram, em comum, reter através de seus esforços textuais algo do que se perdeu nas sociabilidades e na paisagem da cidade do passado.

Nos anos 1930 e 1940, os intelectuais locais reagiram contra a intervenção urbanística que modificou grandes porções da forma espacial da cidade. O remodelamento que se dirigiu para o centro da cidade foi recebido por eles como perdas irreparáveis, contra as quais eles tenderam a orientar sua ação e sobretudo mobilizar sua escrita (2004, p. 27)

Um trecho de uma crônica de Fernando Pio (1969), o companheiro de escrita de Sette no Jornal Pequeno, exemplifica a forma como conjugaram a crítica à demolição da cidade e os argumentos fatalistas. Segundo Pio,

O Recife velho tem muito de que fazer saudades... E esta saudade, exatamente, foi que me levou a deixar numa série de crônicas, ora enfeixadas em livro, tudo quanto a memória, mesmo sem querer, está quase esquecendo (...). Senti desejos de percorrer a cidade em ruínas, a cidade desaparecida, a cidade velha de que somente a força de nossa lembrança poderá operar o milagre da ressurreição, reconstituindo trechos, recompondo tipos, sem o auxílio dos olhos da cara que, no caso, se confessarão vencidos pela imaginação (PIO, 1969, p. 13-14).

Vale ressaltar que Sette costumava advertir o leitor de que suas crônicas não eram feitas para convencer a se desejar que o progresso fosse parado, e nisso ele está em

conformidade com seus pares, portanto, convivendo com a cidade que permanecia tendo a fisionomia modificada avassaladoramente pelo progresso econômico, o avanço do esquecimento é encarado com fatalismo, de maneira banal ou estoica, mas as palavras estetizam a dolorosa aceitação da perda a ligação com coisa amada. Os elogios de intelectuais pernambucanos importantes da sua geração referem as reações positivas à publicação de “Maxambombas e Maracatus”:

Me parece o melhor livro de Mário Sette. Páginas cheias de cor e de emoção sobre o “1900 pernambucano”; sobre esse passado tão próximo de nós que ainda não morreu de todo e por isso mais triste que os outros passados já completamente mortos” (FREYRE, apud. BARROS & SETTE, 2010).

Quantos quadros cheios de colorido, de pitoresco, de vida, há nestas páginas sobre o velho Recife, a sua vida social, as suas tradições, as suas instituições, os seus velhos costumes evanescentes (VIANA, apud. BARROS & SETTE, 2010).

Poder-se-á alegar ter feito Mário Sette, nesse livro, mais obra de história que cronista. Terá então o escritor pernambucano criado um gênero seu – o da História fielmente reproduzida, mas com todo o seu pitoresco – coisa a que não o haviam feito os nossos mestres no assunto. (VAREJÃO, apud. BARROS & SETTE, 2010).

Esses posicionamentos sinalizam a ode coletiva ao modo de vida das gerações que viveram “o recife de antigamente”, a “idade de ouro” da cidade, que estaria agora perdido, ou em via de ser esquecido. Um modo que deveria ter sido herdado, mas está sendo suprimido pelos projetos modernizadores. Assim percebemos que atitude subjacente ao texto de Sette é a expressão idiossincrática do projeto estético-político que compartilhava com outros autores de sua geração: o modernismo regionalista.

O imaginário desses intelectuais já foi objeto da crítica histórica de Rezende (2016), tendo sido explorado o tema da morte da tradição, que funciona como uma ameaça à autonomia, e leva a crer que “os que não percebem a gravidade da situação tramam contra a própria história, desconhecem o valor do passado, impedem a autonomia” (Idem, p. 220).

As narrativas desse grupo demonstravam preocupação com a terra e a gente não como seus temas, mas como personagens da trama (Idem, p. 216). Caracterizou-se, portanto, como uma história que se debruçava sobre o cotidiano, não elegendo heróis

personais ou criando uma sucessão de fatos justapostos.

No entanto, se não haviapersonalidades consagradas como exemplares, a própria sociedade patriarcal foi exaltada e idealizada, assim como a região Nordeste. As representações das manifestações populares conferiam beleza e um colorido singular à vida social, enquanto, é claro, não ousasse ameaçar a ordem política. E o popular aparece como um coadjuvante indispensável, no entanto sem autonomia (Idem, p. 221-222). Os debates políticos e estéticos dessa geração teriam expressado a disputa por um projeto de definição do caráter nacional, em que a vanguarda pernambucana dividia-se entre modernistas futuristas e tradicionalistas/regionalistas.

Após essa breve digressão que nos traz apontamentos sobre o contexto estético-político da elaboração historiográfica de Mario Sette, passaremos para uma análise de detalhes sobre a história da introdução da tecnologia ferroviária (elemento estruturador da urbanização do Recife) presentes nas crônicas de “Maxambombas e Maracatus” e de “Arruar: história pitoresca do Recife Antigo”. Contando com as suas antigas anotações e as lembranças dos materiais consultados quatro anos antes, agora como cronista, ele busca constituir paisagem pelo próprio esforço mnemônico e o seu próprio testemunho é a base de sua narrativa. Sobre as condições da pesquisa e edição de Maxambombas e Maracatus, diz o autor:

Tudo começou quando Fernando Pio e eu começamos, em semanas alternadas, a publicar no Jornal Pequeno uma série de crônicas significativamente intituladas “Pernambuco das anquinhas e das maxambombas. De minha parte, produto de deliciosa leitura nas coleções de jornais, cedidas por empréstimo pelo Gabinete Português de Leitura, durante os anos de 1930 e 31. Depois, em Maceió, estimulado pela saudade e valendo-me de apontamentos e da minha própria memória, voltei a escrever e agora em crônicas leves e evocativas do Recife que conheci em menino e em rapaz. Assim nasceu o Maxambombas e Maracatus que conseguiu marcar um êxito literário semelhante ao Senhora de Engenho (SETTE, 1980,p. 163)

Em seu livro, Sette afirmou que a presença dos diferentes meios de se transportar na cidade foram a razão para o crescimento do fluxo de gente nos lugares em que se organizavam os eventos de diversão, bem como ao redor das estações de maxambombas, com trabalhadoras e trabalhadores a apinharem-se em busca de oportunidades de comércio com os passageiros. Abordou a ocorrência de mudanças no comportamento dos passageiros, a exemplo dos passeios por lojas do comércio de Santo Antônio e da Boa Vista. E também do declínio dos hábitos de compras de tecidos em bodegas,

realizadas pelos chefes de família. As lojas, argumentou, teriam aos poucos se modificado para atrair clientes para o centro do Recife, as chamadas boutiques, preparadas para receberem mulheres em seus estabelecimentos, teriam sido sintomas de uma mudança naquele hábito. Ainda que as regras de etiqueta determinassem que fosse de bom tom as mulheres permanecerem acompanhadas do marido, ou de um/uma parente, para evitar a censura moral, as mulheres das classes média e alta, na condição de consumidoras de mercadorias, teriam passado a estabelecer relações mais diretas no espaço público urbano, ao passo que foram estabelecidas as linhas de transporte.

Sette apresenta sua leitura acerca da formação de novas relações subjetivas com organização do tempo cotidiano, amparado na análise dos horários de início e fim de eventos anunciados nos jornais, diversões entre o final do expediente e o recolhimento à residência, em que se destaca o movimento de pessoas em dias do meio da semana, como terças e quintas, e no sábado a noite¹.

No verão, o hábito de passar temporadas “no mato” teriam se tornado mais frequentes e intensas, época em que ocorriam perceptíveis reduções da parcela de habitantes da classe média e alta no núcleo urbano portuário. As companhias de trilhos urbanos costumavam anunciar nos jornais o uso de “trens especiais” para aumento da capacidade de deslocamento de passageiros entre arrabaldes e centro urbano nesses meses. As maxambombas teriam, assim, permitido acesso a uma nova forma de organização do tempo e do espaço na capital da província.

Não obstante, as adjetivações dadas por Sette às maxambombas soam opostas à noção que costumamos imaginar quando consideramos o contexto da aceleração do tempo nas rotinas humanas ou quando se tem em mente a presença de um trem a vapor nas ruas de uma periférica capital de província novecentista. Ele diz:

Como eram calmas e gostosas as viagens de outrora (...). Em cada um dos ramais havia denominação assim, cheias de poesia, cheias de ingenuidades, cheias de encanto (...). Viagem sossegada, lenta, monótona. Que diferença das campanhas dos elétricos, das arrancadas dos freios automáticos, das algazarras dos reboques, dos sustos com os estouros dos motores! (...) Maxambombazinha camarada! Até no passar devagarinho defronte da casa em que desejávamos saltar ou ver alguém querido... Quantas vezes gostamos daquela vagarosidade (...). A locomotiva em marcha parecia dizer numa onomatopeia inventada

¹ Cabe destacar que na pesquisa encontramos muitos anúncios de jornais para festas com bilhetes a venda incluindo, como cortesia, os bilhetes de ida e volta na Maxambomba, para o deslocamento entre o espetáculo e o domicílio.

pelo povo: ‘vou com pressa / vou com pressa / estou chegando / estou chegando’. Mas era só de boca. Nem ela se apressava, nem chegava antes do horário (1948, p. 226-228).

Se por um lado, é certo que se trata de uma técnica industrial de transporte massivo, voltada para o incremento da velocidade produtiva e do acúmulo de mercadorias. Poder-se-ia objetar esse raciocínio de muitas maneiras, em primeiro lugar pela própria natureza da crônica e a estética literária do autor, em segundo lugar porque a experiência do corpo, com a velocidade, guarda um índice de relatividade referente à percepção, e esta se modifica de acordo com parâmetros técnicos, subjetivos e de sensibilidade de cada época.

Assim, faz-se necessário o exercício de recorrer às fontes, com as quais daremos dois exemplos. O primeiro se refere à experiência do corpo dentro do modal. Em 1868, uma crônica publicada no Diário de Pernambuco traz o seguinte relato: “a maxambomba – gaiola – serve para indigestões, como sendeiro em galões nos atormenta a barriga, e o nosso pobre estômago fica em breve limpo e vazio, até mesmo o coração parece que se desliga” (ed. 055, p. 8). O sujeito que a escreve fala de seu desconforto e as sensações físicas a que a viagem impele. O Segundo se refere à experiência fora do transporte, se trata de uma reação do chefe de polícia, em 1890, que, frente aos casos constantes de atropelamentos, determina às companhias que moderem a velocidade de tráfego dos trens: “D’ora em diante as referidas companhias devem ordenar que as máquinas sejam puxadas a cabresto curto. Só assim a vida dos cidadãos será devidamente garantida” (A LANCETA, ed. 023, p. 04).

Diante dos argumentos de Sette, é razoável inferir que o autor opera com uma narrativa romantizada sobre as maxambombas, desdobrada ainda da experiência de sua infância, do uso do trenzinho de brinquedo à empolgação com o apito do trem e o movimento do seu engenho, visto da janela da própria casa que ficava a poucos metros da estação inicial da ferrovia de Recife à Olinda (SETTE, 1980, p. 23). O Recife de sua idade idosa erradicara formas coletivas de transporte e a relação com o rio, privilegiando a chegada da tecnologia automobilística.

Na crônica principal, que intitula o livro, é apresentado um narrador personagem, que em 1916 está presente na festa oficial de lançamento da linha

de bondes elétricos em Olinda². Ele proseia com um velho, que compartilha as suas memórias sobre a festa da inauguração dos trens em 1870. O velho compara o tom triunfante da festa e a empolgação popular com o espetáculo do progresso, realizando o olhar sobre a repetição de uma ritualização: a da introdução da novidade tecnológica junto ao exorcismo do que está velho e desgastado, onde a população é capturada em estado de euforia coletiva. Uma virada desconcertante para o leitor acontece quando o autor insinua que aquela (re)encenação do (início)fim da operação dos trens urbanos teria sido um veículo de dissimulação das reais intenções políticas do partido dos dantistas. Essa crítica de Sette sinaliza o posicionamento político do autor em relação às disputas que culminaram nas eleições de 1911 ao governo de Pernambuco, que ocasionou um momento político conturbado no estado, tendo ocorrido acusações de fraude e conflitos armados, que remetem a disputa geral, no quadro nacional, entre forças político-militar e salvacionista e a oligarquia tradicional (REZENDE, 1981).

A tese de Sette intenciona educar pela demonstração da predisposição do povo a permanecer com um flanco aberto à sedução pela promessa da melhoria de vida através da evolução da técnica. Uma crítica desse tipo, feita ao povo, já havia sido feita em outra crônica do mesmo livro, a narrativa sobre a inauguração do sistema de iluminação a gás tem o seguinte trecho: “houve uma festa, um verdadeiro entusiasmo. O povo sempre menino...” (p. 25). A ingenuidade de um menino é, nessa metáfora, um abstrato traço coletivo do povo no Recife. Algo que muitos veem como oportunidade para sua exploração com fins políticos.

O que a evocação da ingenuidade popular comunica no texto de Sette é a crítica ao povo por sua suposta incapacidade de amar o seu próprio passado, e por se deixar enganar por promessas supérfluas. Nesse círculo vicioso estaria sendo violada a identidade cultural da região e o seu solo indispensável, que é a transmissão das formas do passado às gerações vindouras. Assim, o tema da morte da tradição é reencenado na crônica histórica do Recife e de suas maxambombas. Embora represente um posicionamento político frente ao processo de decadência em curso, o seu discurso escamoteia o papel dos discursos da elite intelectual e governamental, que ao longo de todo o século XIX elegeram o advento da modernização como projeto salvacionista da economia e do caráter da nação.

² A tecnologia do bonde elétrico substituiu a linha férrea da Maxambomba, encerrando uma operação dos pequenos trens que integraram as cidades entre 1870 e 1916.

Vale lembrar que tempo histórico do “Recife Antigo” a cidade é imaginada como uma espécie de mito: capital provincial e ao mesmo tempo cosmopolita e pitoresca, com um núcleo urbano envolvido por natureza pouco tocada, rios, matas e sítios onde grassam pomares e jardins; lugar em que se praticam rituais sociais legados por uma tradição rural e católica em seu encontro histórico, contudo harmônico, com tecnologias das sociedades industriais. Na ordem do discurso, essa temporalidade busca se legitimar, basicamente, por uma operação intelectual que elabora uma ruptura histórica na cidade, num brumoso processo que leva do antigo ao moderno.

Com a publicação de “Arruar...”, a estrutura textual utilizada por Sette se modificou para executar o uso mais intenso de dados, extraídos de fontes históricas usuais, reduzindo sua heterodoxia (para a época) do período anterior. Nessa mudança pode ter havido influência de críticas como a de Mário Melo³, que o classificou como relativamente distante da História, fantástico e imaginativo. Quando se compara os textos de “Maxambombas e Maracatus”, de 1935, e “Arruar...”, de 1948, nota-se o aprofundamento da transformação do estilo de literário, rumo ao discurso científico. Sette se esforçou, então, por delimitar o seu método de pesquisa, e essa formulação pode ser encontrada na seguinte passagem:

Essa existência longínqua e apagada é bem verdade que se projeta somente numa quase realidade através das velhas crônicas, dos romances, dos relatos verbais de pessoas idosas, numa carta, mas, sobretudo nas páginas amareladas dos jornais da época. Estas, sim, são de um flagrante que lembram os instantâneos de hoje. Porém é preciso saber interpretá-la, às vezes. Um anúncio de uma loja trai uma cena, até uma conversa. Uma reclamação revela um costume. (SETTE, 1978, p.15).

Os “instantâneos de hoje” estão no horizonte criativo do autor. Com habilidades de romancista, foi em busca da reconhecida fidelidade das imagens do registro fotográfico em sua época, elaborando uma nova metáfora em defesa do método da escrita pitoresca. Não estava em seu horizonte os elementos à crítica do método que a hermenêutica dos historiadores atuais encerram no conceito de representação, bem como a atitude

³ No prefácio da primeira edição do livro *Meu Recife de Outrora* de autoria de Fernando Pio, um congênere estético, teórico e metodológico, Mário Melo afirmou: “as crônicas de Fernando Pio formam uma espécie de traço de união entre as de Mário Sette e as minhas. Mario Sette é um fantasista magnífico e dá vivo colorido imaginativo à recomposição das cenas e dos fatos, guardando certa distância da História, com visível timidez. Eu sou narrador frio, sereno, que tem pela fantasia o mesmo temor que Mário Sette pela História” (MELO, in: PIO, 1969, p. 7).

epistemológica frente à crítica das fontes históricas documentais.

Repete-se também os elementos de destaque no conjunto das transformações operadas no ambiente, na arquitetura urbana, nas expressões da cultura e hábitos da vida cotidiana. Essas modificações darão o conteúdo ao que a geração de intelectuais das primeiras décadas do século XX identificará como o Recife Moderno, segundo Sette:

Na sensibíllissima transformação dos seus transportes urbanos, do uso da cadeirinha, da canoa, da rede e mesmo do ônibus a luar, ao tráfego permanente dos bondes de burros e dos pequenos trens, fácil é imaginar-se o vulto das modificações de vida e de hábitos que atingiram o Recife do meado do século XIX em diante. A cidade cresceu, os subúrbios desenvolveram-se, as comunicações amudaram-se, tudo recebeu um impulso vigoroso e continuado. O que era distante ‘mato’ virou acessível arrabalde. Por esses recantos rurais onde as residências fixas não se contavam por índices elevados ergueram-se casas avizinhas e apareceram moradores cujos nomes se tornaram depois tradicionais no local (...). As maxambombas, por sua vez, deram outro aspecto ao quotidiano do centro urbano. O comércio teve freguesia acrescida e habitual, da manhã à noite, graças ao transporte fácil. Modificaram-se as fisionomias das lojas e das ruas. E das festas populares também. (...) O Recife civiliza-se... (1978, p. 119).

Para além das modificações imediatas relacionadas à natureza própria da disponibilidade de um transporte próprio da fase industrial, lê-se a interpretação que o apresenta como elemento indutor de um suposto processo civilizacional. Para narrar uma pequena gênese da civilização numa cidade, Sette propôs uma perspectiva metodológica que traduz como percepção sensível aos pequenos sinais da relação entre sociedade e tecnologia, ou sujeito histórico e tecnologia. Esses sinais simbolizariam mudanças discretas, cujo acúmulo, se corretamente organizadas na argumentação, poderiam oferecer conteúdo original ao conhecimento histórico.

No uso da expressão “sensibíllissima transformação” percebemos o recurso literário que remete o leitor à especificidade do conhecimento histórico que o texto oferece, tornando implícita a rejeição à explicação histórica comum às grandes narrativas, descritivas de processos seculares, da formação nacional ou da riqueza da nação, não uma história de dinastias, dos impérios e das guerras, mas sim uma história da cultura cotidiana.

Ao observarmos a crônica sobre as maxambombas em “Arruar...” (1978) destacamos a sucessão de temas através da seguinte estrutura: a) construção do cenário;

b) entrada em cena da Maxambomba do Recife; o personagem principal; c) controvérsias na cidade; d) indução da evolução dos arrabaldes; e) itinerário e personagens terciárias atravessadas por ele; f) entrada do antagonista (o bonde elétrico) e decadência; g) entrada em cena da Maxambomba de Olinda (a coprotagonista); h) itinerário, horários, especulações comerciais com os terrenos; transformações culturais advindas da integração entre as duas cidades; i) decadência; j) conclusões; e l) a dissolução do cenário como consequência da transição tecnológica para o transporte elétrico.

Uma linha teleológica de fatos é exposta, a história é lida pela chave da via de mão única, do litoral migra-se ao continente por uma questão de contingência histórica: a tração do comércio no porto marítimo provoca o inchaço dos bairros ao seu redor e o “transbordamento” para o continente resulta na construção de sítios de veraneios, a indicação médica para temporadas nos recantos. Para Sette,

Pouco a pouco o ‘mato’ das vilegiaturas fora recuando (...) Terras de antigos engenhos ou meros povoados de outrora eram agora subúrbios afamados [...]. Erguiam-se em meio dos sítios de grandes árvores sobrados de azulejos com muito luxo por dentro (...) E daí a necessidade de um meio de transporte frequente e barato (1978, p. 104-105).

Simbolicamente, opera-se com a ideia da ocupação no sentido do preenchido para o vazio. Com o cenário estabelecido, a entrada das Maxambombas ganha nexo causal: sua instalação teria sido condição para a dispersão do desenvolvimento urbano em direção às novas localidades que viriam a se tornar os bairros do Recife. O hábito do veraneio no arrabalde, registrado na passagem do século XVIII para o XIX, torna-se causa unívoca para o estabelecimento dos trilhos urbanos. Após colocá-la em cena como contingência histórica, são apresentadas informações sobre a companhia Brazilian Street Railway, a partir da citação das principais cláusulas do contrato estipulado pelo governo da província, são identificados pelos nomes os seus empreiteiros, e integralmente transcrito o documento com o qual os apresentaram ao governo e à sociedade as bases do negócio da Companhia a ser criada.

A partir de então, o texto retorna à forma de descrição pitoresca: em rápidas pinceladas o leitor é introduzido a um quadro povoado de personagens apreensivos com a viabilidade do negócio e a lucratividade, o seu fracasso iminente, com o risco para trânsito de pessoas e animais na estrada, e com apreensão quanto a desapropriação de terrenos.

A construção da linha principiou entre a curiosidade e os comentários

naturais e costumados. Enquanto uns nutriam aquelas esperanças da cláusula 11^a, outros, e não poucos, descreiam da conclusão das obras ou dos seus resultados. Temiam estes os desastres nas estradas, pois seriam mortos pelo trem ou se espantariam; insurgiam-se os que tinham terrenos a serem desapropriados ou pediam mundos e fundos por eles; levantavam-se críticas de toda espécie pela cidade inteira (SETTE, 1978, p. 107)

Se a característica da escrita pitoresca é a sua alusão à linguagem da pintura, isto significa que tem por objetivo presumido a ideia de que se pode reproduzir na escrita o ato de gravar sobre a tela uma coleção de formas. No parágrafo citado acima, está uma imagem das controvérsias que a implantação dos trilhos urbanos teria provocado na cidade, mas nasequência dela está a imagem tematizada pela inauguração dos trens, descrita como um sucesso, conforme suas fontes teriam relatado: houve festa, banda, autoridades, fogos e presença massiva da população. Entre si, essas formas estabelecem uma interação para conjurar uma única imagem, embora uma imagem não possa ser reduzida a um sentido unívoco. Mas ali, no meio daquele parágrafo, não está um tema de vida ou morte?

Na atitude estética do modernismo regionalista não caberia o problema das mortes por atropelamentos e a perda do espaço calmo para circulação nas ruas não é visto por Sette como “excesso” da modernização naquele instante em que escrevia.

Desde 1859, com a inauguração do trecho da ferrovia do São Francisco, que ligou o Recife ao sul do Litoral, e à Zona da Mata e Agreste da província, os habitantes do Recife já experimentavam e testemunhavam a presença da ferrovia no território. Portanto, os debates sobre a segurança da ferrovia não poderiam ser reduzidos à instância do medo, infundado ou mistificado. Há caso emblemático, narrado na edição 88 do Diário de Pernambuco, publicada em 17/04/1866 que, episodicamente, nos informa sobre a relação da população com a violência da máquina:

REVISTA DIÁRIA

Anteontem deu-se na estação das Cinco Pontas, um triste acontecimento que podia trazer as mais desagradáveis para esta cidade e talvez para o país.

Um dos trens especiais da estrada de ferro, que se dirigia a tarde para a estação dos Prazeres onde se festejava a Senhora dessa invocação, pisou gravemente uma infeliz mulher que atravessava o cruzamento da Cabanga precisamente no momento em que por ali passava o trem. Segundo todas as informações que colhemos, este acidente, do qual resultou a morte daquela infeliz, foi puramente casual e inevitável, por que havendo um muro de cada um dos lados do cruzamento só quando

a vítima se achava sob as rodas dos wagões foi apercebida. Tendo o trem seguido depois o seu destino e voltado com um considerável número de passageiros, foi embarçado em sua passagem no lugar do acidente por grande número de pessoas, que vendo recuar o trem se precipitavam sobre ele invadindo os wagões; logo atrás vinha um outro trem, que reunindo-se ao primeiro caminharam ambos para a estação das Cinco Pontas. Ao chegar a esta estação continuaram os gritos e ameaças que durante o trajeto faziam-se aos empregados da estrada de ferro que ali se achavam; um conflito horrível se deu entre o povo, que gritava que se lhe entregasse o maquinista e o superintendente da estrada, resultando da luta que ali se deu vários ferimentos. Tendo-se fechado algumas portas da estação, foram estas arrombadas, e mais de um empregado da estrada escapou de ser vítima dos punhais e cacetes. O Sr. Superintendente, o chefe das locomotivas, o chefe do tráfego e outros empregados, vendo-se sem garantia e em uma luta com uma massa de mais de 400 homens, pela maior parte armados, tomaram o expediente de abandonar a estação e refugiarem-se em casa de um amigo.

Correram em socorro da estação e dos que nela se achavam algumas praças da guarda nacional que se aquartelam na fortaleza das Cinco Pontas. Dizem-nos que essa própria tropa foi vítima dos desordeiros. Achando-se na estação, o Sr. Engenheiro fiscal interino, correu este a pedir providências ao governo. Dirigiu-se igualmente a palácio o Sr. Dr. Buarque de Macedo, que solicitou da presidência todos os socorros, já os tendo pedido no arsenal de guerra e na guarda da Tesouraria. Pouco depois, compareceu o Dr. Delegado de Polícia com uma força numerosa, que foi reforçado mais tarde por outros contingentes mandados por S. Exc., que foi em pessoa ao lugar dos acontecimentos dar as providências que se faziam mister.

O Sr. Subdelegado Pacheco e os seus inspetores socorreram também a estação, e ali prestaram valiosa cooperação ao Sr. Dr. Delegado.

Em consequência dos boatos que corriam de que se havia deslocado trilhos na linha, e no estado de excitação em que se achavam ainda alguns desordeiros, o Sr. Dr. Buarque de acordo com o Sr. Engenheiro fiscal interino não julgaram prudente que continuassem ontem a noite os trens especiais.

Só esta manhã partiram os trens da estação Cinco Pontas, sendo dirigidos pelo Sr. Superintendente e pelo chefe das locomotivas, que foram acompanhados até a estação Prazeres pelo Sr. Engenheiro fiscal interino e pelo Sr. Dr. Buarque. Consta-nos que se fez o competente corpo de delito e que a polícia tem dado as necessárias providências para que se proceda a um completo inquérito sobre as ocorrências referidas. (ARQUIVO PÚBLICO JORDÃO EMERENCIANO, 1866c)

Do que se lê neste relato, depreende-se que não somente os habitantes do Recife conheciam os perigos do tráfego de trens para a integridade de seus corpos, dos seus animais, e de seus hábitos de trânsito pelo solo, como já haviam apresentado resistência e se amotinaram em busca de culpados dentro da Companhia responsável pela ferrovia de São Francisco. A reação das forças de segurança governamentais foi de absoluta repressão, bem como o controle da narrativa sobre a responsabilidade pelo acidente foi

atravessada nas páginas do jornal antes mesmo da acareação do Engenheiro Fiscal e da corporação policial. Pode ser percebido, nas entrelinhas, o temor diante da ameaça da sublevação social, dezoito anos após os eventos da Revolução Praieira. No mesmo dia, a Edição 88 do Jornal do Recife apresentava uma publicação solicitada por um sujeito autodenominado “O Justiceiro”, que denota apreensão com a imagem pública do aparato de segurança governamental:

PUBLICAÇÃO SOLICITADA

A noite de 15 do corrente, e a guarda nacional aquartelada.

Na noite de 15 do corrente, houve na estrada de ferro, um grande motim causado pela morte de uma mulher, que por acaso foi vítima de ser esmagada pelo wagon.

O Exm. Sr. Vice-Presidente, Comandante das armas, e seus ajudantes de ordens estiveram presentes, e foram os próprios a elogiar o 1º Batalhão de Infantaria da Guarda Nacional do Recife aquartelado na fortaleza das Cinco Pontas, pela prontidão, atividade e coragem, mantendo as ordens, e prontos afazerem respeitar as autoridades e o sossego público.

Ao 1º Batalhão da Guarda Nacional do Recife, se deve o restabelecimento da ordem, recebendo do Exm. Sr. Vice-Presidente as ordens que tão sabiamente soube transmitir ao digno Major Comandante Claudino Benício Machado, para fazer respeitar os desvarios de uma porção de gente que só querem desordem. Admira como na noite de 15 do corrente, sendo um domingo, uma noite chuvosa, estivesse tão pronto este batalhão com perto de duzentos homens, achando-se também de guarnição a praça, os oficiais, música, enfim, parecia um batalhão de linha, bem disciplinado, não parecia um batalhão de guardas nacionais que é composto de artista, esta disciplina, esta ordem, é devida ao Sr. Major Comandante interino Claudino Benício Machado, que sempre se manteve em bons princípios, sustentando sempre a ordem, e obediente ao governo. Batalhão como este deve ser conservado com toda consideração, pois é um sustentáculo da ordem pública; a coragem, a vontade que se observava em todos os oficiais e praças faziam crer que o governo estava garantido.

O Exm. Sr. Vice-Presidente, e o Exm. Sr. Comandante das Armas estiveram presentes e dando ordens bem acertadas, e dignas de elogio sem a menor exageração.

Não podemos deixar também de dar louvores ao Exm. Sr. Comandante Superior Domingos Affonso Nery Ferreira, pela escolha que fez dos oficiais praças do 1º Batalhão de quem ele é o digno chefe.

16 de Abril de 1866. O Justiceiro. (ARQUIVO PÚBLICO JORDÃOEMERENCIANO, 1866d)

Em resumo, no ano de 1866, no qual a empreitada dos trilhos urbanos do Recife avançava suas linhas sobre as ruas dos bairros centrais e sobre as estradas dos sítios epovoados remotos, um episódio de revolta aparentemente espontânea, frente a um caso de morte por atropelamento de uma mulher no Cabanga, foi capaz de mobilizar o

Palácio da Província e suas diversas forças de repressão, e de causar questionamentos quanto à própria capacidade de manutenção da ordem política na cidade. Já concluindo esta nossa digressão, vale a pena o reconhecimento da paisagem de mangue e mocambos da localidade do Cabanga como fotografada por Manuel Tondella em 1905 como lugar de moradia popular, provavelmente dedicada à pesca artesanal:

Figura 1. Vista parcial do bairro do Cabanga, vendo-se no primeiro plano trecho de ummangue, 1905. 13 x 18 cm, P&B.



Fonte: Acervo digital da Fundação Joaquim Nabuco, código “MT_000051”.

A questão que se impõe à nossa leitura sobre a obra de Setteé como a história da urbanização do Recife tornou-se um instrumento do desejo subjacente, que é o de expressar aquela “modalidade de amor a tudo o que desapareceu”, para conduzir o leitor à beleza e à humanidade desse sentimento. A partir das formulações de Beatriz Sarlo (2007), inferimos que a elaboração literária de Sette está embotada pelo didatismo lógico, inerente ao projeto de construção ufânica da identidade regional:

A ideia de entender o passado a partir de sua lógica (uma utopia que moveua história) emaranha-se com a certeza de que isso, em primeiro lugar, é absolutamente possível, o que ameniza a complexidade do que se deseja reconstituir; e, em segundo lugar, de que isso se alcança

quando nos colocamos na perspectiva de um sujeito e reconhecemos que a subjetividade tem um lugar, apresentado com recursos que, em muitos casos, vêm daquilo que, desde meados do século XIX, a literatura experimentou como primeira pessoa do relato e discurso indireto livre: modos de subjetivação do narrado.(p.18)

Ao considerar que o esforço criativo de Sette recai em ambos os aspectos mencionados por Sarlo, observamos esta parte do conhecimento histórico, o mais difundido sobre a experiência da cidade com os trilhos urbanos, como uma ficção engastada no quadro discursivo que vincula o regionalismo ao subjetivismo da classe média urbana intelectualizada.

Em sua especificidade oscilante, entre a objetividade etnográfica e estetização da história, o texto de Sette escamoteia o papel acessório, ou conjuntural, que a tecnologia ferroviária teve nos fenômenos que ele próprio identifica como o princípio do desaparecimento da paisagem bucólica dos antigos engenhos, do modo de vida arraigado nas tradições rurais, da época dos seus avós e bisavós, e que deixaram marcas no imaginário da geração de seus pais e nas lembranças de sua própria infância.

De suas crônicas se destaca, portanto, uma tentativa de romantizar o que seria uma concretização do projeto modernizador da cidade, levando o texto à margem oposta à qual se propunha navegar. Não obstante, gostaríamos de afastar a ideia de que as constatações desenvolvidas até aqui objetivam anular o reconhecimento da humana vontade de resistência ao poder dourbanismo racionalista, de viés totalitário, pouco afeto à percepção das configurações sociais e do território naquele momento, e centrado nas possibilidades materiais oferecidas por uma elite econômica controladora de negócios do governo e de sua ação colonizadora sobre o território.

Referências Bibliográficas:

ALMEIDA, Magdalena. *Mário Sette: o retratista da palavra*. Recife: Fundação de Culturada Cidade do Recife, 2000.

ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas, 2004.

ARRAIS, Raimundo. Escrevendo e cartografando a cidade do Recife na passagem para o século XX. *Revista Cahiers des Amériques Latines*. n. 48-49 (Brésil), 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/cal.7956>. Acesso em 13 de maio de 2020.

BARROS & SETTE. *Obra: Maxambombas e Maracatus*. www.mariosette.com.br. Recife, dezembro de 2010.

CHOAY, Françoise. O urbanismo em questão. In: _____. *O Urbanismo*. São

Paulo: Perspectiva, 1992.

COSTA LIMA, Luiz. Os Sertões: história e romance. In: _____. *História. Ficção*. Literatura. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

DANTAS SILVA, Leonardo. Notas do Editor. In: SETTE, Mário. *Maxambombas e Maracatus*. Coleção Recife. Vol. XIX. Recife: Prefeitura da cidade do Recife, 1981.

DUARTE, José Lins. *Recife no Tempo da Maxambomba (1867 a 1889)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em História, Recife CFCH/UFPE, 2005.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910*. Campinas: UNICAMP, 1977.

FERREIRA, Luzilá Gonçalves. *Escritores pernambucanos do século XIX*. Tomo II. Recife: CEPE, 2010.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a ferrovia Madeira–Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital: 1848-1875*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2012.

KEHL, Maria Rita. *O tempo e o cão: a atualidade das depressões*. São Paulo: Boitempo, 2009.

KOYRÉ, Alexandre. Os filósofos e a máquina. In: _____. *Estudos de história dopensamento filosófico*. Traduzido por Maria de Lourdes Menezes. Rio de Janeiro: Forense, 1991.

LIMA NETO, Oswaldo; REZENDE, Antonio Paulo. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001

MENEZES, José Luiz Mota. *Mobilidade urbana no Recife e seus arredores* (e-book). Recife: Cepe, 2016.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, vol. 27, nº 53, 2007.

PIO, Fernando. *Meu Recife de outrora*. 2ª Ed. Recife: Departamento de cultura da SEEC, 1969.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. *Rev. Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

REZENDE, Antonio Paulo. *Desencantos Modernos: histórias da cidade do Recife nadécada de vinte*. Recife: Editora UFPE, 2016.

_____. *A classe operária em Pernambuco*. Dissertação (mestrado) – Curso: História, IFCH, Universidade Estadual de Campinas, 1981.

RICOEUR, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SARLO, Beatriz. *Modernidade Periférica*. São Paulo: Cosac Naify, 2010

SETTE, Mário. *Maxambombas e maracatus*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1958.

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

SETTE, Mário. *Memórias íntimas: caminhos de um coração*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980.

SEVCENKO, Nicolau. A inserção compulsória do Brasil na Belle Époque. In: _____ . *Literatura como missão*. 4ªed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. *Rev. Mana*, vol.11, n.2, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-93132005000200010>. Acesso em: 30/11/2019.

SOUTO MAIOR, Paulo M. *Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife:1830-1920*. Recife: CEPE, 2010.

VIEIRA, Anco Márcio Tenório. *Mistérios e costumes em um romance-folhetim: A emparedada da rua nova, de Carneiro Vilela*. In: *A emparedada da rua nova, de Carneiro Vilela*, 5ª Ed., 9-20. Recife: CEPE, 2013.

VIEIRA, D.S.L. *Paisagens da Cidade: Os olhares sobre o Recife dos anos 1920*. Dissertação (mestrado) – Curso: Programa de Pós-graduação em História, Recife, CFCH/UFPE, 2003.