

NAS TRAMAS DO URBANO: historiografia das cidades modernas no estudo da história da cidade de Limoeiro-Pernambuco (1880-1930).

ÉDSON AUGUSTO LEÔNICO DE ARAÚJO*

“A cidade é feita de sonhos e de desejos. Sonhos e desejos que, um dia, se tornarão recordações, se incorporarão aos inúmeros labirintos da memória, revelarão as faces escuras do passado ou deixarão que elas permaneçam desconhecidas para sempre. Assim é a cidade, a grande moradia dos homens.” (REZENDE, 1997: 16)

É certo que há muito a ciência História deixou de ser simples colecionadora de fatos e passou ao entendimento de que seus ofícios estão voltados a um esforço de compreensão das ações humanas do passado. Elege uma problemática e busca respostas dentre uma imensidão de fragmentos soltos, esparsos, associando obras que já trataram da questão em tela e um arsenal documental. O historiador seleciona, analisa e reconstrói histórias, recheando de sentido os fatos que elegeu para esclarecer sua problemática.

Por isso, tomados por uma ânsia de investigar historicamente e contribuir para uma melhor compreensão da cidade de Limoeiro-Pernambuco, e afim de tornarmos nossas pesquisas uma fonte futura para outras investigações, enveredaremos por partes do passado dessa cidade. Com a concepção primeira de que aqueles que se lançam na “aventura monótona” do trabalho historiográfico, por entre os jogos de quebra-cabeças incompletos que são os documentos e entre labirintos confusos e intermináveis da história, o fazem com a fome de respostas para problemáticas atuais, instigados por questões levantadas por seu próprio tempo.

O presente artigo é fruto de nossa pesquisa para o Mestrado em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba. Na qual elegemos a cidade de Limoeiro, que inaugura o agreste do estado de Pernambuco, como recorte espacial do nosso trabalho. Tendo o Rio Capibaribe como formador do desenho de sua paisagem, e colaborador da sua construção urbana, o município já recebeu a alcunha de Princesa do Capibaribe. Distanto aproximadamente 77 km do Recife, Capital do Estado, construiu, ao

* Mestrando em História e Cultura Histórica no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES. Membro do Grupo de Estudos em História Sociocultural da América Latina – GEHSCAL.

longo de sua história, fama por sua produção agropecuária, com destaque para as criações de gados de raça e a produção de leite de vaca, embora já tenha sido um importante entreposto comercial durante o final do século XIX e início do século XX. (Ver: VILAÇA, 1971).

É justamente esse o período privilegiado em nossa pesquisa, um espaço de tempo que se estende da década de 1880, quando foi projetada e construída a estrada de ferro da Great Western que ligava Limoeiro ao Recife passando por importantes regiões canavieiras da Zona da Mata Norte, até 1930, período que compreende importantes transformações urbanas como o cinema, a luz elétrica, a imprensa local, os bondes e a construção de ruas e pavimentações.

A quase total ausência de trabalhos historiográficos¹ sobre o a cidade abordada nos motiva a desenvolvermos nossa pesquisa, ao mesmo tempo em que exige de nós ainda mais esforço. A falta de arquivos públicos, museus e documentação catalogada no município, nos obrigam a vasculharmos por documentos dispersos. Debruçamos nossas análises sobre alguns periódicos locais como *O Ensaio*, *Fôlha do Povo*, *Cidade do Limoeiro*, *O Empata*, *A voz do Povo* e *O Democrata*, mesclando com os periódicos *A Epocha* e *A provincia*, que cobriam notícias sobre todo o estado de Pernambuco, e com os Relatórios de Presidente de Província.

No presente artigo, apresentaremos um estudo historiográfico sobre cidade e modernidade. Tarefa que constitui uma fase inicial na construção de nossa dissertação. Teceremos algumas análises sobre teorias e autores que exerceram e exercem influências sobre as pesquisas nessa área. Autores nem sempre historiadores, já que a produção acadêmica sobre história das cidades é extensa e portadora de um caráter interdisciplinar. Possui abordagens promovidas por campos de conhecimento diversos, como a geografia, arquitetura, urbanismo, sociologia, economia, literatura, e mais recentemente história e antropologia. Segundo Maria da Conceição Francisca Pires:

O caráter inicial que despertou o interesse desses pesquisadores refere-se ao fato das cidades serem o grande cenário da modernidade. Nesses espaços os homens modernos ergueram seus novos templos, redefiniram suas relações sociais, formularam suas utopias, apostaram no futuro e se deixaram seduzir pelas invenções modernas. (PIRES, 2006: 94)

¹ Encontramos poucos trabalhos historiográficos sobre Limoeiro, dentre os que encontramos a maioria privilegia a temática do coronelismo, representado pela figura emblemática do Coronel Chico Heráclio, que durante muito tempo manteve-se na liderança política da região.

Simultaneamente, estudiosos da modernidade desenvolveram interesse pela temática sobre as cidades. Encontraram nos cenários urbanos o local, por excelência, do desenvolvimento das práticas modernas no cotidiano. Foi nas cidades que a modernidade encontrou o terreno fértil para sua propagação. Essas mesmas cidades, representando mais do que arenas ou espaços fixos, imóveis, passaram por transformações estruturais e organizacionais típicas da modernidade. Desse modo, as cidades constituíram-se num capítulo vastamente desenvolvido pelos estudiosos da modernidade, que buscavam “compreender a atuação dos seus atores sociais diante da inserção dos hábitos modernos em seu cotidiano e como as contradições da modernidade proporcionaram a conflagração das posturas tradicionais.” (PIRES, 2006: 94)

Podemos perceber os estudos sobre cidade e modernidade então, como uma confluência de duas linhas mestras, a primeira partindo das análises sobre a cidade na modernidade, e a segunda partindo das análises sobre a modernidade nas cidades.

Existem alguns trabalhos que se tornaram clássicos, produzindo uma forte influência sobre pesquisas posteriores. Dentre eles, destacamos as obras “*A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*” de Friedrich Engels (1845), “*O mal estar na cultura*” de Sigmund Freud (1930) e “*A cidade na história*” de Lewis Mumford (1961). Essas obras buscaram identificar como as transformações produzidas pela modernidade causaram embates entre o conforto e o “progresso” do mundo “civilizado” e o mal estar e problemas sociais vivenciados no cotidiano das cidades ocidentais.

Merece destaque ainda, outros três autores que muito têm se destacado nas discussões sobre as cidades modernas. São eles o Walter Benjamin (1985), Françoise Choay (1974) e Raymond Williams (1990). Walter Benjamin nos apresenta em seus estudos uma cidade “em sua lógica própria, dinâmica, atomista e simultânea, não mais em contraposição ao espaço do campo.” (PIRES, 2006: 94). Françoise Choay por sua vez, desenvolve uma análise na qual associa o pensamento político, as políticas urbanas e o urbanismo. E Raymond Williams, promove um estudo que envolve literatura, sociedade e história, privilegiando as ideias duais formuladas pelos intelectuais sobre a cidade e o campo, chamando a atenção para o lugar social de onde eram formuladas essas ideias.

Nas abordagens historiográficas dois vieses metodológicos têm sido predominantes, orientando as interpretações teóricas sobre o fenômeno das cidades modernas. O primeiro circunscreve-se na lógica do **Capital**, levando em consideração que as cidades tornam-se o palco da modernidade em decorrência das exigências de reestruturação urbana impostas pela Revolução Industrial. Foi em função do desarranjo social produzido pela industrialização, que algumas cidades viram suas estruturas comprometidas pelos alarmantes índices de insalubridade e concentração populacional. Tornando-se gritante a necessidade de profundas reformas com vistas a cessar sua prevista explosão. Dessa forma, as medidas adotadas no campo da saúde pública, as redefinições urbanísticas, a ampliação dos serviços urbanos, o desenvolvimento e emprego de novas tecnologias e outras medidas que vieram a ser implementadas nas cidades, não passariam de saídas propostas para o caos instituído nas metrópoles industriais.² Seguindo esse caminho metodológico, a lógica do capital aparece como um rei que a tudo rege, e a cidade torna-se refém desse regente. Conforme afirma Flávio Weinstein Teixeira, se era o capital industrial que ditava o ritmo da modernização, “consequentemente, a cidade era moderna porque era industrial, sua modernidade não sendo mais que a própria expressão que o capital industrial lhe impunha.” (TEIXEIRA, 1998: 12).

O segundo viés metodológico que predomina nas pesquisas sobre cidade e modernidade é o **Poder**. Os que abraçam essa perspectiva teórico-metodológica destacam as relações de poder que agiram para instituir novas práticas de controle no ambiente citadino moderno. Práticas que não se restringiram ao uso coercitivo da força.³ Maria Stella Bresciani afirma que a cidade tornou-se um “laboratório para definir estratégias de controle e intervenção.” (BRESCIANI, 1984-1985: s/p).

Existiu naquele momento uma necessidade de ordenamento e disciplinamento dos grupos e instituições que habitavam as novas cidades modernizadas. As estratégias empreendidas refletiram um refinamento bastante peculiar, permeadas por medidas que

² Sobre as cidades industriais ver: ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Ed. Presença, 1975. HOBBSBAWN, Eric J. **A era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983. BRESCIANI, Maria Stella. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

³ Flávio Weinstein Teixeira aponta para algumas práticas de controle e ordenação que se destacam pela aparente sutileza. Dentre elas, destacamos a medida de numeração das residências, que atendeu a um controle das correspondências, e a medida do uso de fotografias na identificação das pessoas, algo que antes era realizado apenas por meio da assinatura. TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Cenários de modernidade no Recife de princípios do século. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vol. 5, Nº 3. 1998. P. 7.

dirigiam a atenção para o ordenamento dos comportamentos, mentalidades e condutas. Como exemplo emblemático podemos citar a política sanitária/higienista implementada, que, através de um saber técnico-científico, possuiu um caráter regulador extraordinário. Essas estratégias demonstravam uma nova forma de disciplinamento. Sua sofisticação refletia-se em novas técnicas que não mais se baseava no uso coercitivo da força (ou ao menos não exclusivamente, primordialmente). Elas miravam então na domesticação dos corpos e mentes, comportamentos e desejos de comportamentos. A função simbólica, representativa, acaba adquirindo maior importância que a utilidade das construções e empreendimentos.⁴

Sobre as pesquisas que adotam esse percurso teórico metodológico, Flávio Weisntein Teixeira nos informa que:

O raciocínio dos que pautam por esta linha de abordagem parece seguir o seguinte encadeamento lógico: a ascensão da burguesia à condição de classe hegemônica se fez acompanhar de uma redefinição do exercício da dominação social. Não mais apostando no uso coercitivo da força – ou, pelo menos, não exclusivamente – enquanto garantia para o exercício do poder; mas, inversamente, tendo na persuasão seu novo lastro, coube à burguesia criar os mecanismos que tornariam viável um redesenho de tamanhas proporções nas estruturas de poder sem que, contudo, esta relativa fluidez implicasse em fragilidade. (TEIXEIRA, 1998: 12-13)

Ambos os percursos metodológicos, **Capital** e **Poder**, mesmo seguindo caminhos diferentes, contribuem para o enriquecimento das discussões sobre cidade e modernidade. Eliminados os excessos de cada viés, desconsiderando a ênfase hipertrofiada da lógica de cada linha, elas tornam-se menos excludentes que complementares.

A cidade é um tema amplo e complexo, que seduz e desperta olhares diversos sobre sua égide. Construída como um espaço de luta, desejos e utopias. Com os processos de modernização enfrentados pelos cenários urbanos em fins do século XIX e início do século

⁴ Os trabalhos filiados a linha teórico-metodológica do **Poder**, possuem como referências básicas as obras de Michel Foucault, que propõe uma teoria da modernidade fundada numa perspectiva de poder e racionalidade. Tendo por base a existência de uma rede complexa de micropoderes que permeiam indivíduos e instituições na efetivação de condutas, hábitos, gestos e discursos projetados por uma “episteme” específica. Para Foucault, o poder não apenas reprime como também cria. Ver, sobretudo, os clássicos: FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 2007. FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2012.

XX, proliferam-se e ganham espaço discussões sobre o inchaço urbano, a multidão e as relações estabelecidas pela população no ambiente citadino.

A autora Maria Stella Bresciani, através do paradigma benjaminiano, realizou uma análise sobre as cidades industrializadas de *Londres a Paris no século XIX*, na qual, ao estudar o espetáculo da pobreza, afirma:

Milhares de pessoas deslocando-se para o desempenho do ato cotidiano na vida das grandes cidades compõem um espetáculo que, na época, incitou ao fascínio e ao terror. Gestos automáticos e reações instintivas em obediência a um poder invisível modelam o fervilhante desfile de homens e mulheres e conferem à paisagem urbana uma imagem frequentemente associada às idéias de caos, de turbilhão, de ondas, metáforas inspiradas nas forças incontroláveis da natureza. (BRESCIANI, 1990: 10).

A narração realizada por Bresciani nos informa acerca da dimensão das mudanças ocasionadas pela industrialização. Demonstrando o ritmo frenético com que se moviam não apenas as pessoas, mas também as estruturas sociais. A partir do caos narrado pela autora, ficam evidentes os níveis intensos dos desequilíbrios sociais, como a desumanização e a perda de identidade, causados pelas mudanças que a industrialização acarretou nos grandes centros urbanos.

Essa perda de identidade foi proporcionada pelas metamorfoses características da modernidade. Os sujeitos modernos viram-se seduzidos pelos fetiches e novos encantamentos produzidos nos centros urbanos, o que gerou um “estranhamento individual” no interior do indivíduo. Analisando essa mesma questão - a perda de identidade na modernidade - no caso específico do Brasil, Maria da Conceição Francisca Pires constrói uma argumentação que acreditamos servir também para o caso europeu:

Buscou-se a construção de uma nova identidade para as cidades com base nas perspectivas ideológicas emergentes. A construção dessa nova identidade se deu através da incorporação de valores, até então estranhos, a hábitos antigos, unindo-se na criação de valores comuns, ou seja, “os mitos ajudam a organizar os fatos dispersos” e a modernidade, nesse sentido, precisou vir cercada de mitos de forma a reunir, ao redor de si, personagens antes dispersos. (PIRES, 2006: 95)

É na cidade, que se constituiu no lugar do desejo e dos conflitos, que a modernidade “se constrói, reconstrói e entra em ruínas.” (MARIANO, 2010: 21). No entanto, as

singularidades do cotidiano do ambiente citadino na modernidade, ultrapassam os espaços visíveis, atingindo uma lógica subjetiva, imaginária. (Ver: MATOS, 1996). Concomitante a onda de desenvolvimento técnico industrial, surge no final do século XIX na Europa um modernismo cultural e intelectual. Concepções estéticas prosperaram no interior do universo de efervescência e desenvolvimento político econômico vivenciado no Ocidente. Buscava-se entender e romper com modelos considerados tradicionais nas diversas expressões artísticas, culturais e intelectuais: a literatura, a música, a dança, a arquitetura e as artes plásticas.

O belo começou a ser encarado de uma maneira particular, refletindo um novo momento da história da civilização ocidental, que parecia para uns triunfar definitivamente sobre a “barbárie” das culturas “inferiores”. Outros questionaram profundamente toda essa concepção. (REZENDE e DIDIER, 1996: 163)

Grandes centros urbanos como Paris, Londres e Berlim, encontravam-se então interligados não apenas por atividades de cunho econômico, mas também atividades culturais. A lógica industrial e o crescente processo de urbanização norteavam a instituição de novos hábitos na vida cotidiana.

Uma modernidade *belle-époque* é forjada então, seguindo mais do que padrões de desenvolvimento técnico-científico, industrial e urbanístico. A esfera do estético compõe também uma parte fundamental desse novo momento histórico. Mais do que as estruturas físicas das cidades, almejavam-se modificações no universo das sociabilidades, hábitos, comportamentos, sensibilidades. Um imaginário social eclode com todo um conjunto de representações de onde eram emitidos desejos e interesses. O caráter imagético da modernidade produz sentidos que irão guiar e traduzir as vontades dos sujeitos modernos. Mais do que construir na cidade um ambiente moderno, interessava construir a imagem, a representação, de uma sociedade moderna. Valorizava-se então os signos de uma sociedade ornamental e ostentatória.

Essa nova conjuntura política econômica e cultural, não ficou restrita aos limites geográficos europeus, estendeu-se para a América, África e Ásia pelas veias do imperialismo. A modernidade aporta no Brasil e se propaga principalmente pelas grandes capitais a partir do movimento Republicano, quando uma nova política econômica nacional começou a ser

instaurada, formulando a exigência de adaptação das paisagens da cidade ao desenvolvimento das atividades comerciais e industriais.

Daí decorreu a reestruturação do espaço urbano, visando atender aos ideais da economia moderna, remodelando as ruas e saneando as cidades no intuito de evitar a propagação de pestes decorrentes da falta de higiene. Para as elites em ascensão, em conjunto com o sistema econômico hegemônico, a denominação de moderno era primordial para a expansão das atividades comerciais e industriais. (PIRES, 2006: 95).

Nos estudos sobre a temática das cidades e sua relação com a modernidade no Brasil, aparece como importante referencial teórico o trabalho desenvolvido por Nicolau Sevcenko (1995, 1998). O autor aborda as transformações urbanas vertiginosas, tanto nos cenários quanto nos comportamentos, nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro a partir da introdução de novas tendências tecnológicas. Essas duas cidades foram importantes centros onde se formou a concepção da modernidade no Brasil. Por sua vez foram inspiradas por tendências européias, e ocuparam lugares de destaque no cenário econômico, político e cultural brasileiro do século XX.

Aqui acrescentamos a cidade do Recife a essas duas capitais que ocupavam uma posição central na formação de uma concepção de modernidade no Brasil. A capital pernambucana representa uma experiência emblemática no estudo da modernidade. Cidade portuária, viu cedo a necessidade de modernizar a aparelhagem técnica e ampliar as dimensões do porto. Consequentemente lhe foi imposta a demanda pelo alargamento das ruas, iluminação, calçamento público, dentre outras reformas urbanas. O desejo de comodidade, de ser moderno imperou. Logo a demanda por elegância surgiu, assim como os hábitos de frequentar os refinados cafés e confeitarias, ressignificando a vida cotidiana na capital do estado.

Recife ocupou um lugar de referência em transformações urbanas para outras cidades do Nordeste do Brasil. Figurando como um símbolo de “civilização ocidental” e modernidade. Antônio Paulo Rezende é um dos autores que nos informam e fundamentam acerca da experiência moderna vivenciada em Recife. Em sua obra “*(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte*” (REZENDE, 1997), ele analisa historicamente as representações e relações estabelecidas entre o antigo e o moderno, o velho

e o novo, na sociedade Recifense na década de 1920. O autor discute os projetos modernizadores desenvolvidos na cidade, com destaque para o período do governo de Sérgio Loreto (1922-1926), permeando temas que perpassam o cotidiano recifense nesse período – como as modas, imprensa, lazer, cinema, luz elétrica, futebol, automóvel e reformas urbanas. Ele compreende a cidade enquanto um espaço de contradições, lutas e desejos. Situando o Recife num entrave de tensões entre o tradicional e o moderno.

O Recife já se construía como um lugar próspero nos idos do século XIX. A grande movimentação da cidade-porto, a modernização dos engenhos e o aumento dos valores exportados favoreciam o surgimento de empreendimentos industriais para abastecimento de um mercado interno em ascensão.⁵ A produção de peças para reparos em mecanismos de engenho aparecem como uma necessidade do mercado, tendo em 1829 sido criada a primeira fundição com esse fim. (Ver: FILHO, 1985).

A expansão algodoeira da segunda metade do século XIX teve uma influência vitalizadora sobre a economia regional, refletindo-se numa maior preocupação com a construção de estradas e caminhos, carroçáveis ou de ferro, que conectassem com maior agilidade o Recife a pólos interioranos. Nessa conjuntura, foram abertos novos caminhos de ligação entre a capital e localidades como o Cabo de Santo Agostinho, Escada, Paudalho, Vitória de Santo Antão, Nazaré da Mata e Limoeiro. Em 1857 foi inaugurada a primeira via férrea do estado, a Estrada de Ferro do São Francisco, a 2ª via férrea construída no Brasil. E em 1882 foi inaugurada a linha da empresa britânica Great Western que ligava o Recife a Limoeiro.

Segundo Veloso Costa, as décadas de 1870 e 1880 foram de grande prosperidade na província de Pernambuco, e o Recife experimentou um grande surto de progresso, pelas palavras do autor:

Basta considerar que, em 1872, registram-se 1046 atracções de navios de grande tonelagem, dos quais 714 estrangeiros e 332 nacionais. Em cada 24 horas, dois navios estrangeiros em média, como se vê, penetravam nas águas do ancoradouro

⁵ Segundo Souza Barros, o Recife foi “a primeira grande cidade do Brasil que não resultou da influência de sede de metrópole, de apanágio de Governo Geral ou das facilidades de administração.” In: BARROS, Souza. **A década de 20 em Pernambuco**. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife, 1985. Pág 72.

do Recife, desembarcando mercadorias e imigrantes, e levando de volta, nos porões abarrotados, grandes partidas de produtos agrícolas. (COSTA, 1971: 20)

No entanto, é já no século XX que o Recife transformou-se de praça de açúcar para uma cidade comercial. É neste século, caracterizado por sua velocidade de mudanças, industrialização e expansão do capitalismo, que a capital pernambucana amplia sua importância comercial, econômica e cultural. A vida cultural nessa cidade refletia bem essa situação, tendo seu cotidiano permeado pelo cinema, jornais, revistas, etc.

A modernização do porto causou fortes impactos na cidade. Desde a implantação de novas tecnologias até o alargamento das ruas, a construção de novos edifícios e o crescimento de empreendimentos industriais. A paisagem urbana do Recife cresceu, tendo o momento da primeira grande reforma do Bairro do Recife (1910-1913) como uma questão bastante emblemática. O bairro foi totalmente reconstruído para atender às necessidades da modernização do Porto, e mais do que isso, seu patrimônio cultural e histórico foi ressignificado.⁶

A malha ferroviária que articulava o Recife ao interior do estado e a outras capitais do Nordeste, representava muito para a imagem moderna que então era construída, e reforçava o lugar de centro regional ocupado por esta cidade.

Segundo Souza Barros, o Recife na década de 1920 não era mais,

O Recife do açúcar, ele era talvez o Recife do empório comercial que o açúcar alimentara tanto tempo e da rede ferroviária que animara e que se estendera além dessa meta, para a função regional que já exercia. Era o Recife do novo porto, discutido, mas já terminado, das docas movimentadas por grandes guindastes (que fazia medo a Ascenso Ferreira). [...] Éramos o porto e a praça. Mas éramos também a escola superior e o hospital. (BARROS, 1985: 73-74)

A influência regional do Recife atingiu fortemente a Limoeiro. Se a capital pernambucana recebeu influências de outras capitais como Rio de Janeiro e São Paulo, e

⁶ A grande reforma de 1910 demoliu o passado Holandês e português do bairro e reconstruiu tudo seguindo um estilo eclético. Isso possibilitou um ar de modernidade no bairro, construindo o novo sobre as ruínas de seu passado. Ver: LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea.** São Paulo: Editora da UNICAMP, 2007.

também influência direta da Europa, Limoeiro por sua vez, foi diretamente influenciada pelos modos, costumes e economia recifense.

A primeira grande agitação modernizadora em Limoeiro foi, sem dúvidas, a construção da estrada de ferro que a conectava ao Recife. A empresa britânica Great Western recebeu a concessão para a construção da estrada que, passando por Caxangá, São Lourenço, Paudalho, Tracunhaém (com ramais para Nazaré da Mata e Vitória de Santo Antão), ligaria o Recife à Limoeiro. (Ver: PINTO, 1949). A construção foi concluída em 1882, data que justifica o início do nosso recorte temporal.

A historiografia sobre Limoeiro é rara e escassa, quadro comum para cidades de pequeno e médio porte do interior de Pernambuco. Por este motivo, traçaremos uma análise interdisciplinar, utilizando-nos de bibliografia oriunda de outras áreas de saber como a geografia e a arquitetura.

Referências:

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. São Paulo: Cortez, 2005.

BARROS, Souza. **A década de 20 em Pernambuco**. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife, 1985.

BARROSO, Geraldo Filho. **Crescimento urbano, marginalidade e criminalidade: o caso do Recife – 1880 a 1940**. Recife: Dissertação de Mestrado em História UFPE-CFCH. 1985.

BEDIN, Pierri Gabrielli. **Olhar a cidade no Brasil, ver a modernidade à brasileira**. In: BIBLOS – Revista do Instituto de Ciências Humanas e da Informação. Vol. 10, 1998. Págs. 159-172.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas (Vols. I, II e III)**. São Paulo: Brasiliense. 1985.

BRESCIANI, Maria Stella. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____. **Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)**. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, vol. 5, setembro de 1984/abril de 1985.

COSTA, Veloso. **Alguns aspectos históricos e médicos do Recife**. Recife: Editora da UFPE, 1971.

CHOAY, Françoise. **Urbanismo: utopias e realidade**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Ed. Presença, 1975.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2012.

_____. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 2007.

FREUD, S. M. O mal estar na cultura (1929-1930). In: **Obras completas. Tomo III**. São Paulo: Ed. Presença, 1969.

Fundação de Informações para o Desenvolvimento de Pernambuco – FIDEPE. **Limoeiro**. Recife, 1981. Série: Monografias Municipais.

HOBSBAWN, Eric J. **A era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. São Paulo: Editora da UNICAMP, 2007.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Signos em confronto? O arcaico e o moderno na Cidade de Princesa (PB) na década de 1920**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

MATOS, Maria Izilda Sandro de. Na trama do urbano: do público do privado e do íntimo. **Projeto de História. 13**. São Paulo: PUC, 1996: Págs. 129-149.

MUNFORD, L. **A cidade na história**. Rio de Janeiro: Italiana, 1964.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada-de-ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

PIRES, Maria da Conceição Francisca. **Vitória no começo do século XX: modernidade e modernização na construção da capital capixaba**. In: SAECULUM – Revista de História. Nº 14, João Pessoa, jan/jun. 2006.

REZENDE, Antônio Paulo de Moraes. **(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife: FUNDARPE. 1997.

_____. DIDIER, Maria Thereza. **Rumos da história: nossos tempos. O Brasil e o mundo contemporâneo**. São Paulo: Atual, 1996.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à era do rádio**. Vol. 3, São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Cenários de modernidade no Recife de princípios do século. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vol. 5, Nº 3. 1998.

VILAÇA, Antônio. **Histórias que Limoeiro conta**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 1971

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a Cidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.