

A OCUPAÇÃO DO RECIFE NUMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES
Universidade Federal de Pernambuco

RESUMO

Através de mapas, levantamento da localização de antigos engenhos e antigos caminhos o autor oferece uma visão ao leitor do processo de ocupação do Recife desde o século XVII até o XX, relacionando as duas presenças portuguesa e holandesa como indicadores históricos dos destinos dessa ocupação.

THE OCCUPATION OF RECIFE: AN HISTORICAL PERSPECTIVE

ABSTRACT

Through the use of maps which date from the 18th century, the author by localizing sugar mills and roads reconstructs the process of the occupation of Recife. The places special emphasis on the presence of the Portuguese and Dutch as historical indicators the process of settlement.

1 - O Território

Mapa do Recife de 1978 e ortofotocartas de 1975 nos revelam uma cidade densamente ocupada em seus limites, indicando tendência, cada vez mais acentuada, de que irá prosseguir, em maior escala no futuro, os aterros dos antigos alagados.

Em termos dessa projeção para o futuro é ainda situação não descartada o estudo da evolução urbana da cidade, a nível da ocupação do seu território, capaz de permitir uma, talvez, melhor condição de medir as consequências de tais intervenções (2).

Recife é cidade bem conhecida quanto ao seu crescimento uma vez que, em seus quatro séculos e meio de

* O presente texto foi elaborado como subsídio para o Plano Direto do Recife.

existência, veio a ser documentada em vários mapas, alguns, os mais importantes, gerais, praticamente revelando-a quanto a abrangência em seus atuais limites municipais (3).

Não resta dúvida de que não foi fácil aquele crescimento físico, decorrente de uma constante luta em boa parte com as águas. A própria condição geográfica nos mostra com muita clareza a presença dos rios, nos seus estuários e o esforço humano em conter os limites de suas margens, crescendo como em pulsações a cada grande inverno nas cheias periódicas. Conter o rio, conduzi-lo a percorrer o seu curso sem ampliar suas margens, conquistar terras para agricultura e para as moradias. Tal situação nasce com os primórdios da vida urbana e convive com a cidade ao longo de sua já grande história (4).

Para compreender como se deu aquela ocupação do solo e de que maneira veio a se transformar o seu uso torna-se necessário uma retrospectiva histórica à luz daquela cartografia existente, onde se pode bem aquilatar estas mudanças circunstanciais do uso.

2 - 1648 - Um mapa holandês

Em primeiro lugar vamos recorrer a um mapa de 1648, conhecido e analisado, em notável estudo sobre cartografia antiga do Recife pelo historiador José Antônio Gonçalves de Mello (5).

O mapa em questão, que mereceu gravura do artista Claes Vischer, foi elaborado pelo cartógrafo Cornélio Golijath, à luz de levantamento minucioso procedido pelo mesmo, quando de sua estada no Brasil.

Tal mapa, embora elaborado em 1648, nos dizendo de uma situação do século XVII, primeira metade, revela também outra preexistente e que vem do século anterior.

Preliminarmente, vamos nos deter diante das condições iniciais de assentamento, da cidade.

Duarte Coelho, ao instalar a sede de sua capitania em Olinda, fugindo de uma situação adversa, de natureza bélica, daquele velho porto de Pernambuco, próximo a Igarassu, tem em mente que com a fundação da vila vem a necessidade de um porto abrigado, garantido, para os navios, e, não o poden-

do construir em sua sede, face a natureza da costa, com arrecifes, vai instalá-lo ao sul, distando cerca de uma legua, e protegido por uma linha de arrecifes, no extremo de uma península, que saía ao sul da vila. Para a entrada do porto nos arrecifes, na parte norte, havia uma falha, e a ela se somava outra menor, ao Sul, a chamada depois Barreta das Jangadas. O lugar considerado para inatalar tal porto situava-se, como se disse acima, na extremidade de uma estreita língua de terra, "uma lingueta" à semelhança das existentes nas fechaduras de portas executadas em ferro batido, que do sul de Olinda se dirigia em mesma direção, guardando uma certa distância daqueles arrecifes. No espaço entre esta faixa estreita, um areal estéril, e os arrecifes vem se encontrar o ancoradouro interno.

A formação dessa península, ao longo do tempo, garantiu tal possibilidade, que veio a ter lugar, na primeira metade do século XVI, de se fundar um povoado, essencialmente para acomodar, em pequenas moradias, os trabalhadores portuários, e os grandes armazéns de guarda das caixas de açúcar.

Ao norte da povoação criada e por detrás do istmo e junto à Olinda deságua o primeiro dos rios, de curto percurso, o Beberibe. As terras baixas do seu estuário, em grandes mangues, contornam o sul da sede da Capitania, marcando o perfil dos morros. Mangues estes com suas ilhotas fluviais, onde predominam, além de sua flora típica, nas partes mais secas, os frutos tropicais.

Confrontando com a povoação ao se olhar para o poente temos uma ilha maior, cortada pelo meio por braço de rio. Tal ilha, conhecida por Antônio Vaz vem se situar por sua vez, na foz de outro rio, o maior deles, o Capibaribe.

Mais adiante, em direção ao oeste chegamos as terras do sempre chamado historicamente "continente", na verdade, terras de "Boa Vista", quando olhadas desde esta ilha.

O continente é na verdade, outra grande ilha, vez que mais a oeste um braço do Capibaribe se dirige para o norte, isolando esta parte do então de fato continente. Este braço referido é o atual canal Derbi Tacaruna.

Na parte sul da península vêm desembocar os rios, além do Capibaribe, Jordão, Tijipió Jiquiá e Pina, formando imenso estuário, com suas ilhotas. Diante deste estuário, na parte do

mar, uma faixa de terra seca, uma longa praia veio se formar ao longo dos arrecifes, os quais neste trecho se aproximam bastante da costa.

Na parte central, entre os rios Capibaribe e Tijipió uma longa planície de terras baixas, parcialmente alagáveis nos invernos fortes, talvez formada por terras trazidas pelos rios enumerados.

Em meia lua, guardando certa distância, envolvendo tais terras baixas, temos os morros que as emolduram, lembrando certamente antiga baía.

Ora, duas situações se afiguram inicialmente, àqueles primeiros povoadores: a primeira decorrente do comércio e da navegação por mar, única forma de ligação com a Europa, e a necessidade de porto abrigado; a segunda vem ser a da produção, a lavoura, essencialmente a de açúcar. As terras apropriadas para tal lavoura estavam quando próximas a Olinda naqueles trechos baixos entre os rios e abaixo dos morros.

Uma dificuldade se afigura desde então: o porto que veio se localizar a seis quilômetros, uma légua aproximadamente da cidade de Olinda. O caminho natural, o istmo, nem sempre estava fácil, portanto vez em quando se rompia à força do mar. Um outro caminho vem a ser, o rio Beberibe, navegável por canoas e barcos de pouco calado, que desde o porto da povoação seguiam até o Varadouro, chamado das Galeotas, face esses barcos pequenos.

3 - O Recife, e os engenhos de açúcar

Com a fundação da vila e do povoado vem a instalação dos primeiros engenhos, aproveitando estes inicialmente terras mais a salvo das cheias dos rios, acima da cota das grandes marés. Os primeiros cinco engenhos vêm ser assim escolhidos. As sedes, as casas de moradia estavam situadas naquelas partes mais elevadas e com elas também as capelas; em nível mais baixo, a salvo dos cursos d'água, a moita, os engenhos de moer e as casas outras ligadas ao fabrico (7).

O referido mapa de Golijath não apenas situa como nomeia os engenhos naquele ano de 1648, no Recife. Estão estes localizados nas várzeas dos rios, na parte norte, na do Beberibe, no centro, na do Capibaribe, e ao sul nas dos demais

rios. Não há outra opção, desde a fundação daqueles primeiros engenhos, senão ocupar tais terras, situadas nesta planície limitada pelos alagados e a meia lua dos morros, limites naturais. A cultura da cana, com os instrumentos rudimentares de então, ainda se deve considerar levava à procura dessas terras planas e ricas de formação massapê.

4 - Os caminhos do transporte do açúcar

O transporte da produção, diferente do da colheita, gerou o uso do rio essencialmente os Capibaribe e Tejió para escoamento, em direção do porto de embarque nos navios, das caixas de açúcar. Internamente, na área da plantação, inúmeros outros caminhos, trilhas vão se formando, os melhores, serão aqueles que ligarão porteira a porteira, as sedes, das moradias nas propriedades. Tais trilhas, caminhos internos, são visíveis naquele mapa de Golijath, de 1648. Uma verdadeira teia, em intrincado sistema venoso, marca as ligações da colheita com o lugar das moendas e as propriedades entre si. Caminhos, alguns marginais aqueles de escoamento da produção pelos rios, que vão se tornar estradas, permanecendo assim até os nossos dias, quando foram transformados em avenidas e ruas.

No eixo de tudo isto, junto ao mar e ligada a Olinda, a povoação, "o povo", ou Aldeia recife, estava instalada.

5 - A presença holandesa

Com a invasão holandesa, aquele sistema, de certo modo equilibrado, **produção embarque, sede da capitania**, representado pelos engenhos, o porto do Recife, com sua aldeia, e a cidade de Olinda, vem ser desmontado, ou melhor desarticulado.

Na verdade é um sistema defensivo que desarticula àquele anterior. É a necessidade, antes inexistente, de defesa da cidade contra os lusitanos, presentes em pequenos e grandes ataques aos invasores desde o continente, e o custo da fortificação de Olinda, que leva os holandeses, a transformar um local, antes meio, em sede da conquista. Os lusitanos escolhem Olinda por razões de defesa e por hábito decorrente

da convivência com lugares altos, à exemplo de Lisboa, Porto, etc, e montam o sistema a partir de tal situação. Os holandeses, ao remanejarem a sede para o Recife, transforma-o em **cidade-sede-porto**.

Tal transformação altera completamente aquela relação terra-água, que antes, nos parecia equilibrada, à luz da população existente e o fim desejado. Um porto e as moradias necessárias para o apoio a seu funcionamento eram compatíveis com a península e a relação terra necessária e água existente era lógica. Com a mudança torna-se difícil manter tal equilíbrio. Na verdade, como se viu da descrição realizada, aquela península do Recife estava cercada por um forte estuário de rios, restando pouca terra seca, salvo aquela ilha, de Antônio Vaz; esta, mesma, cortada por braço fluvial de difícil travessia, face a forte correnteza do rio Capibaribe, que aí recebia também a força das correntes do Beberibe.

Tal desenquillbrio, forçado pela necessidade de terras secas para as moradias, face ao crescimento da população, veio a provocar, estamos certos, os primeiros aterros. No Recife, judeus solicitaram permissão para aterrar o rio no lado oposto ao mar, ocupando trecho já assoreado em parte, para construção de moradias - a então rua dos Judeus, hoje do Bom Jesus, antes, da Cruz.

Dá à frente outros aterros vão se verificar, conforme comprovam os mapas da cidade: Recife é fruto de permanente conquista ao mar e aos rios.

Vem, depois de 1637, com Nassau, a primeira tentativa, de maior porte, de organização urbana, capaz de vencer aquele desafio da relação terra-água, resultante da mudança da sede já referida.

Nassau encomenda, diante do problema encontrado, ao arquiteto Pieter Post planos para uma cidade, que terá o seu nome, a ser construída na ilha de Antônio Vaz, após sua drenagem.

O plano, notável por sua organização à luz dos conhecimentos urbanísticos do século XVII, considerou a situação das duas partes habitáveis, península e ilha; diante do sistema viário, indicou a construção de duas pontes, e, considerando essencialmente ainda, a existência na ilha de Antônio Vaz daquele braço do rio, sua drenagem a partir da construção de

canais. Sendo uma preocupação dominante a defesa, prevê a execução de uma parte de muralha, com fosso e baluartes, voltada para as terras onde se encontravam os lusitanos e de onde poderia vir qualquer ataque. Protegida por este sistema defensivo, a cidade nova e a velha revelam um traçado moderno, à maneira das cidades holandesas, tal aquela Amsterdã e ainda decorrente daquele tipo central do Renascimento, respectivamente.

O mais importante, no contexto geral é o esforço, então talvez atendido, no resultado encontrado de restabelecer aquele equilíbrio referido quando o todo produção-embarque e sede do governo e de moradias, se encontrava então equilibrados quando da fase lusitana.

O arquiteto, ao instalar as moradias, na ilha de Antônio Vaz, em trecho de terra não aproveitável para o plantio de cana de açúcar, continua aquela destinação talvez prevista pelos lusitanos de expansão do Recife, quando em 1608 foi construído um convento dos franciscanos e um arruamento se fez, dando um uso, ao nosso ver correto ao lugar, mas, provendo de ligação, pelas pontes com o porto e o "continente", a Boa Vista.

O restante da terra, no Recife, limitada pelos morros e os estuários dos rios, estava desde os primórdios da cidade destinada à agricultura de subsistência e àquela da cana de açúcar. As propriedades rurais se estenderiam desde o século XVI entre os morros, à frente daquela meia lua citada, utilizando os rios como estrada da produção em busca do porto do Recife.

Os holandeses mantiveram o sistema viário existente para o escoamento da produção e em nada intervieram, por não ser necessário, em termos de expansão da cidade para "o continente", a Boa Vista.

Com a saída dos nórdicos, após a vitória em 1654, vem a reocupação da cidade pelos lusitanos.

6 - Recife depois de 1654

A conjunção cidade-porto, estabelecida pelos flamengos, diante das razões apresentadas, entre outras a da defesa, veio resolver aquele problema da distância Olinda-Recife-Porto.

to, trazendo, como se viu consequências que alteraram a relação terra-águas. Também, a tentativa, bem sucedida, de reequilíbrio, realizado por Nassau e seu arquiteto, veio conduzir a outro grande problema.

O problema gerado foi decorrente daquele interesse dos lusitanos pelo retorno àquela condição anterior - isto é - Sede-Olinda/Porto-Recife / Produção: as Várzeas dos rios.

Ora, com a solução Pieter Post e a proximidade da sede ao local de embarque, o porto, e da produção com o uso da ilha de Antônio Vaz, a comodidade das três partes, assinaladas, levou a um novo equilíbrio com a transformação do Recife em cidade portuária. Olinda passaria a ser anexa ao Recife, como lugar a mais para as moradias, sede, funcionalmente, muito difícil.

Não adiantava ser no papel, depois de 1654, a sede do governo; a realidade que se configurava então, com a utilização da ilha e a existência das pontes era bem outra. Consagrou-se novo equilíbrio e não será possível mais refazer o anterior.

Teoricamente passa o Recife a ser Vila e Olinda cidade-sede. Na verdade só forçadamente residiam em Olinda os governadores. A condição produção-embarque e as razões do comércio mantiveram e fixaram o Recife como sede de fato, embora não de direito.

Tal situação veio, por outro lado, em termos de crescimento populacional, com o correr do tempo, caracterizar um retorno ao desequilíbrio, ainda como fruto da relação terra-águas. A ilha de Antônio Vaz esgotou suas possibilidades de aterros sobre o rio. O Recife também não mais permitia tal forma de conseguir terras para as moradias.

7 - O século XVIII-XIX

Durante o século XVIII, em que o crescimento da população, no Recife, não foi considerável, pôde-se manter o equilíbrio entre as partes secas e as águas com apenas pequenos aterros. Quando, no século XIX há um crescimento considerável da população urbana, vamos ter aterros de grande porte quer no Recife, a península ou na ilha de Antônio Vaz, de Santo Antônio, diante daquele convento de Santo de devoção franciscana, ou, ainda, no próprio continente.

Em planta da cidade do Recife e seus arrabaldes, de 1855, do engenheiro José Mamede Alves Ferreira, vemos a série de aterros decorrentes daquela tentativa de expansão do centro urbano, com a ampliação da ilha do Antônio Vaz, aterradas as partes assoreadas a oeste da atual rua da Palma; do Recife, com a consolidação de outro assoreamento, construindo-se o Cais do Apolo; da Boa Vista, ampliando aquele aterro do Casimiro, com a construção da rua da Aurora; e respectivo Cais. Mas, essencialmente a planta é importante por revelar o interesse de ampliação marginal ao aterro dos Afogados, rua Imperial atual, em grande aterros de mangues no estuário do rio dos Afogados. A ampliação da Boa Vista, "do Continente", através do aterro da Boa Vista, é fato consagrado pela necessidade de lugares para as moradias, e ela se faz em direção ao Rio, face as dificuldades geradas pela existência de sítios ao longo da atual rua do Hospício, antes margem do rio. Tais sítios impediriam por certo tempo nessa parte do Recife o crescimento da área urbana, se constituindo em verdadeiros balaútes da área rural que se estendia então para oeste. Esta área rural se mantinha forte, com plantios de agricultura de subsistência e de cana de açúcar. A planta citada e também outra de 1878, impressa pela litografia de F. Carls, revelam as terras dos engenhos, inclusive suas localizações ao longo das margens dos rios citados, até as fraldas dos morros.

A planta de José Mamede, ao propor, sem tocar na área dos engenhos, a expansão da cidade por sobre os mangues, procurava seguir àquela solução do arquiteto Pieter Post quando drenou o braço de rio da ilha de Antônio Vaz e cuidou de deixar intacta a produção, da região próxima a cidade, representada pelo inúmeros engenhos, pequenos mas junto ao lugar do embarque, o que talvez barateasse a produção.

O Recife, tem sua população aumentada consideravelmente ao longo do século XIX. Em 1810 contara com cerca de 26.000 habitantes, e já em 1850 chegava a 70.000. O crescimento da população era fator decisivo na necessidade de novas moradias.

Dois fenômenos ocorrem nesse século XIX que virão ter significado em termos da cidade e sua expansão com transformação de uso do urbano para o rural: o primeiro vem com a desativação de alguns engenhos e o segundo, já referido decorrente da necessidade de novas habitações.

Neste século XIX surge também a partir de seus meados o interesse em morar, durante o verão em sítios, situados nos limites da antiga área rural e marginais aos rios.

A desativação de alguns engenhos e seu parcelamento em sítios vem de encontro sobretudo a este interesse, por estas moradias de verão presente em um grupo de negociantes, que talvez sofressem influência daquela vida rural inglesa, em "solares" aprazíveis ao longo do rio. São essencialmente os engenhos cujas terras se posicionam nas margens desses rios que serão os primeiros a serem parcelados em grandes sítios ou chácaras. O engenho Casa Forte é transformado em sítios na década de sessenta do século passado e gradualmente outros seguem os mesmos passos. O engenho da Madalena, marginal, pelo lado direito do rio Capibaribe, é parcelado, gerando, os notáveis sítios da passagem da Madalena. Na margem esquerda, no lugar da Ponte d'Uchoa, outro parcelamento gerará sítios de notáveis beleza com seu casario de luxo. Ainda continua sendo o rio o canal de escoamento daquele resto da antiga produção e que será também a rua das novas casas, no sistema de transportes por canoas.

A população, melhor caracterizada como de classe média, vem ocupar a área da Boa Vista, em parcelamentos de antigas propriedades, criando-se novas ruas e conduzindo a área urbana da cidade em direção ao rio, naquele trecho referido, chamado de Passagem da Madalena.

É preciso, então, neste século XIX, ter presente outro aspecto dessa ocupação dos antigos engenhos, parcelados em sítios, e decorrente não apenas do transporte pelo rio, ou da proximidade do mesmo, as suas margens em termos de um clima aprazível, mas sobretudo em função da malha viária que conduzirá a uma ocupação marginal à mesma, no que se refere aos antigos caminhos entre as propriedades.

Na verdade, a produção do açúcar gera a instalação rural onde um conjunto de construções caracteriza o sistema produtivo no qual se tem: casa grande, do proprietário rural, a capela e o engenho propriamente dito, com moenda, lugares para os tachos de cozimento e para a purga além dos armazéns para guarda do açúcar em caixas e do porto do embarque, como por exemplo os passos no Jiquiá. Soma-se a

tais componentes o referente as moradias, quer as senzalas dos escravos ou as casas dos trabalhadores livres. Cada propriedade rural, vem conhecer, ao correr do tempo uma pequena povoação, gerando-se um então núcleo distante do centro e para o qual se tem acesso quer pelo rio ou por estradas marginais a este ou outras que unem as propriedades rurais e tais povoados quando resultantes.

Assim pode-se explicar a Várzea, Tigipió, Apipucos e outros lugares.

A proporção que vai a área urbana invadindo, com a desativação dos engenhos a área rural, destruindo-se assim aquele equilíbrio inicial, vem se localizar naqueles caminhos, nas suas margens, uma série de casinhas, de moradores de pouca posse e a serviço dos engenhos e da própria área urbana em expansão.

Na medida em que se ampliam aquelas distantes povoações, vem se tornar forte a necessidade do transporte; por outro lado este irá uma vez instalado, também contribuir para tal expansão urbana, realizada sabemos de forma às vezes incorreta, sem planejamento adequado.

Na verdade, quando o Engenheiro José Mamede Alves Ferreira vem organizar seu plano de melhoramento urbano, o fez ainda sem considerar tal expansão para a área rural. Naquela altura ainda se preservava o lugar da produção.

Na segunda metade do século XIX, com a desativação dos primeiros engenhos e o seu parcelamento, nenhum plano se fez com respeito a tal situação e suas conseqüências.

O Recife, a nível de acesso da área urbana para o subúrbio, a área dos antigos engenhos, e das povoações, se organizava segundo aqueles acessos principais, que também se dirigiam para as outras cidades, e os outros acessos secundários, engenho a engenho.

8 - A malha viária - os caminhos

Um primeiro acesso, em direção ao Sul e centro do Estado, partia do forte das Cinco Pontas, desde o Viveiro do Muniz, início do aterro dos Afogados seguindo para a Povoação do Largo da Paz, onde se bifurcava: uma estrada tomava o rumo sul, a Estrada de Motocolombó, para onde se chegava a

da Batalha e daí para as povoações do Sul do Estado; outro seguia para Tigipió e daí para Jaboatão, depois Moreno, etc, um terceiro ramo, seguia pelos Remédios, nome da estrada que de Largo da Paz ia até a igreja de N. S. dos Remédios e prosseguia até a Passagem da Madalena. Da estrada do Motocolombó, se chegava a povoação de Boa Viagem.

Outro acesso, saía quer de São Gonçalo, ou da Soledade na Boa Vista, e seguia pelo Mondego, Manguinhos, Ponte d'Uchoa, Santana, Dois Irmão, Caxangá, na margem esquerda do Rio, e desta povoação para São Lourenço, passando pelo Engenho Camaragibe. Do Caxangá também se atingia a Povoação da Várzea.

Um terceiro acesso, à povoação da Casa Amarela, se fazia, pela estrada do Arraial, antigo lugar do Forte do Bom Jesus, e deste se atingia àquela povoação.

Pela estrada de João de Barros se chegava a Olinda passando por uma Encruzilhada, de onde partia o caminho para a povoação do Beberibe.

Como estrada nova, do princípio do século XIX, temos a de Luiz do Rego, construída por este governante para facilitar o caminho para Olinda.

Outras vias de acesso surgirão e serão fruto de necessidade maior de diminuir as distâncias. Um desses acessos é aquele que partindo da Casa Grande do Engenho da Madalena cortava os engenhos do Cordeiro, Poeta, e outros e chegava a povoação do Caxangá, daí seguindo ora para a Várzea ou atravessando a ponte para Camaragibe e São Lourenço.

Todos esses caminhos permitirão uma ocupação com moradias que lhes será marginal fruto da facilidade com que se podia ocupar os limites, quer das propriedades ou dos tais caminhos, sem prejuízo da propriedade maior. Além do mais, através de tal contiguidade se tornava fácil o transporte para os lugares.

Quando vem se dar a desativação dos demais engenhos, não mais apenas aqueles marginais aos rios, mas os situados ao lado de tais estradas novas, a ocupação dessas áreas marginais às mesmas se fará inicialmente através de sítios, depois por lotes de pouca frente e grande profundidades em novo parcelamento.

Consolidada a forma de expansão e com a desativação dos engenhos vem gradualmente se eliminar na área do Recife aquela primeira relação, quinhentista, a produção do açúcar, substituído pelas fábricas de tecido e outras produções.

Por outro lado, a expansão urbana, ao considerar a grande área central e marginal ao rio, vem, à proporção que surge o interesse na ocupação delas pela população, estimular o aparecimento das companhias de transporte, inicialmente com transporte, por carros à tração animal, depois às máquinas movidas à vapor, os trens urbanos, e então teremos soluções substitutivas àquelas das canoas, sendo aqueles meios mais rápidos, essencialmente com o surgimento dos tais trens que atendiam um maior número de usuários.

A rede de transportes urbana e suburbana uma vez instalada a partir de meados do século passado vem ampliar as possibilidades do crescimento horizontal e resolver ao mesmo tempo o problema das propriedades rurais, na área do Recife que não mais servindo para o cultivo da cana-de-açúcar somente teria um destino, serem perceladas em grandes sítios para a produção das hortaliças e depois em lotes menores para as moradias. Os engenhos que sobreviveram e chegaram até a década de quarenta ou cinquenta, produziam o mel de uso doméstico, ou a rapadura. Apesar de tudo a população ainda não cresce, neste século XIX a ponto de vir ocupar todos os lugares dos desativados engenhos.

9 - O século XX

Mapa de 1932 da cidade do Recife, nos mostra o estágio intermediário na ocupação desta grande área dos antigos engenhos onde em poucos ainda se plantava, mas que vêm perder todas aquelas características originais de fonte de produção que puderam manter alguns engenhos, até os anos finais do século XIX.

Outro mapa da cidade, do mesmo século XX, de 1943, nos revela ainda o grande vazio daquela área central, que corresponde ao espaço entre o Vale do Capibaribe e do Tegiú, preservando-se, então o verde, com um pequeno coeficiente de ocupação em moradias. Estas se concentrarão nos antigos

povoados, na relação cidade-subúrbio distante, onde aquelas áreas dos engenhos mas próximos, como as do madalena e da Torre, foram mais ocupadas e outras povoações, tais como Várzea e Apipucos cresceram pouco.

Na verdade, a tendência a uma maior ocupação da cidade vem se dar desde 1940. Aí se terá uma desordenada expansão urbana, que por vez ocupou indiscriminadamente as áreas planas.

Em 1943, naquele mapa referido, se percebe a ocupação dos córregos, entre os morros, e destes vão as moradias subir para o alto, ocupando "ruas" que procuram as curvas de níveis, em disposição, de certo modo correta, embora imperfeitas quanto a densidade daquela ocupação.

Gradualmente a malha viária se adensa e se recobre, indistintamente, as áreas disponíveis. Por sorte, evitando o caos urbano, certos caminhos permitiram um desenho urbano mais geral onde as radiais e as perimetrais do plano Ulhoa Cintra se pode introduzir. A racionalidade, singular, dos antigos caminhos de acesso quer as propriedades ou as cidades vizinhas do Sul, Centro e Oeste, aliada a indicação daquele urbanista veio minorar o caos urbano gerado pelo loteamento indiscriminado. Na verdade temos que distinguir o parcelamento urbano decorrente dos antigos engenhos e o parcelamento, por sua vez dos sítios, estes resultantes daquele primeiro retaliamento, daqueles projetos, mais recentes, onde propriedades inteiras, à exemplo do Engenho São Paulo, foi projetada e parcelada em prancheta. A primeira forma de divisão do solo, embora não sendo fruto de uma ação ordenada, veio a se identificar com certa espontaneidade e mesmo interesse em preservação a cobertura vegetal, caso dos sítios, enquanto a segunda forma tudo arrasou, gerando engastado em outra área envolvente, certos trechos estranhos ao contexto paisagístico geral. A paisagem urbana recriada não foi, naqueles loteamentos que não tiveram a forma intermediária dos sítios, das mais felizes. Há que considerar ainda nesta ocupação do solo do Recife a que se deu nos morros, depois da primeira fase, na década do 30/40.

O primeiro momento dos morros foi gerado com manutenção, de pouco vulto mas significativa, de certos princípios urbanos. A ocupação recente e desordenada.

Em resumo, historicamente, o Recife viveu alguns momentos significativos no que diz respeito a ocupação do seu território:

a) Um primeiro momento, onde se tinha uma aldeia, na península, onde se podia crescer, nos limites de um porto, sem agravamento da relação água-terra. Ainda se dispunha de uma ilha, não ocupada com a produção do açúcar, para uma possível expansão de moradias dos homens à serviço desse porto.

Uma área de várzea, dos rios, onde se instalaram os engenhos de produção do açúcar.

Grandes estuários dos rios, ladeando o núcleo inicial da ocupação urbana.

A malha viária, extremamente simples, se resumia nos acessos do porto, para os lugares da produção do açúcar. Do porto para a sede da Capitania. Este último pelo istmo ou através do rio.

O acesso do porto para os lugares de produção, basicamente realizados através dos rios. Outros caminhos, internos, ligavam as propriedades.

Equilíbrio entre Sede do Governo - porto e lugares da produção.

Ausência de necessidade de terras secas, as disponíveis atendiam as áreas das moradias.

Havia, portanto uma certa racionalidade na distribuição dos espaços disponíveis no território.

b) Invasão holandesa e transferência da sede da Capitania para o Recife.

A consequência de tal resolução veio gerar uma primeira necessidade de aterro, sobre o rio. Depois, na fase do Governo de Nassau, vem o plano Post consolidar Recife Sede-porto, cidade portuária. Para atender tal reequilíbrio se ocupa a ilha de Antônio Vaz.

c) Com o retorno ao domínio português vem a tentativa, oficial de retorno da sede a Olinda, ficando, em termos reais o Recife como sede.

d) Com o crescimento da população vem paralelamente o desmantelamento dos engenhos e a ocupação gradual das áreas rurais, antes mantidas intactas. No século XIX profundas modificações no uso do solo alteram aquelas características iniciais, de forma desordenada.

e) No século XX, praticamente desaparecem os engenhos, restando os sítios e estes, em determinadas áreas, quando de dimensões razoáveis, serão loteados.

f) Ocupação, pode-se dizer, quase total do Recife, em seus limites municipais. restam certos trechos de mangues e ilhas em certas áreas.

NOTAS

1. Eturb - Recife - Mapa do Núcleo Metropolitano
Sistema Viário - Esc. 1:25.000 - data 1975/78 das fontes.
2. Depois de 1978 houve mudanças já considerável na área urbana e sua ocupação.
3. Como gerais citaríamos:
 3. 1 - Mapa de 1648 - Cornélio Golijath
 3. 2 - Mapas de 1808 - 1827 - J. F. Portugal e Pedro Cronemberger
 3. 3 - Mapa de 1855 - José Mamede Alves Ferreira
 3. 4 - Mapa de 1878 - F. Carls - Litógrafo
 3. 5 - Mapa de 1906/7 - Douglas Fox & Whitheney
 3. 6 - Mapa de 1914 - Simonek e Cia - incluso no dicionário de Z. Galvão
 3. 7 - Mapa de 1932 - P.M.R. administração de Antônio de Goes Cavalcanti
 3. 8 - Mapa - 1943
 3. 9 - Ortofotocarta - 1975
 - 3.10 - Mapa de 1978
 - 3.11 - Mapa FIDEM
4. Mapa anexo - sobre o de 1943
5. Mello, José Antônio Gonsalves de - Cartografia Holandesa do Recife - IPHAN, 1976.
6. Segundo se diz em narrativa de 1613, (B. M. Madrid) "quedaria cautivo" se continuasse no braço de mar que envolve a ilha de Itamacará.
7. Em mapas da cidade se pode constatar a ocupação do trecho próximo as margens dos rios, em posições a cavaleira, em alguns casos, com as casas grandes. Engenhos são da várzea do Capibaribe, tais como os da Torre; da Madalena; Poeta; na margem direita, e Casa Forte, Monteiro e Apipucos na esquerda. Mais para dentro do vale o de Ambrósio Machado.