

**PKS**

**PUBLIC  
KNOWLEDGE  
PROJECT**

**REVISTA DE GEOGRAFIA  
(UFPE)**

www.ufpe.br/revistageografia

**OJS**

**OPEN  
JOURNAL  
SYSTEMS**

## **DOS MOINHOS DE AÇÚCAR AOS SÍTIOS DE ARRABALDES: A FORMAÇÃO DOS BAIROS CONTINENTAIS NA CIDADE DO RECIFE**

*Bruno Maia Halley<sup>1</sup>*

*<sup>1</sup>Doutorando em Geografia pela UFF e pesquisador associado do Laboratório de Estudos Sobre Espaço, Cultura e Política (LECgeo) da UFPE, e-mail: bhalleype@hotmail.com*

*Artigo recebido em 27/03/2013 e aceito em 28/06/2013*

### **RESUMO**

O trabalho entrosado com os ensinamentos da geografia histórica busca realizar um resgate da evolução urbana da cidade do Recife, destacando o processo associado à formação dos seus bairros continentais. Com efeito, a análise centra-se desde o surgimento dos moinhos ou engenhos de açúcar às margens dos rios Capibaribe e Beberibe nos séculos XVI e XVII, passando pelo período de transformação destas propriedades em sítios e chácaras de arrabaldes nos séculos XVIII e XIX, até alcançar o momento de consolidação do transporte coletivo na cidade com o advento dos trens a vapor, cujos trilhos situavam-se nos caminhos de penetração do centro ao interior, e estavam alinhados aos principais cursos d'água da planície (rios Beberibe, Capibaribe, Jiquiá, Jordão e Tejipió). Esse quadro de expansão representado pelos trilhos de trens e pelos caminhos naturais das águas engendrou um processo de crescimento tentacular no Recife ao longo do século XIX e limiar do século XX, somente havendo seu desmanche no quarto decênio do século passado quando se observa a formação de um tecido urbano contínuo na cidade. A partir deste momento, o estudo busca trazer à luz uma leitura dos bairros continentais do Recife, que se mostram emoldurados pelas águas do rio e do mar, denotando "um quadro urbano de moldura líquida" (MELO, 1940). Ademais, o texto revisita estudos clássicos de autores pioneiros, afora teses e dissertações acadêmicas que se propuseram analisar nos últimos decênios a expansão urbana recifense.

**Palavras-chave:** Engenhos de Açúcar, Arrabaldes, Bairros, Formação Urbana e Recife.

## **FROM SUGAR MILLS TO FARMS OF SUBURBS: THE FORMATION OF THE CONTINENTAL NEIGHBORHOODS IN RECIFE**

### **ABSTRACT**

This work, aligned with the teachings of the Historical Geography, wishes to explain the urban evolution process of Recife, highlighting the process associated with the formation of its continental neighborhoods. With effect, the analysis focuses since the emergence of sugar mills the margins of the Beberibe and Capibaribe rivers, in the 16th and 17th centuries, passing by the period of transformation of these properties in sites and farms of suburbs in the 18th and 19th centuries, until you reach the moment of consolidation of public transportation in the city with the advent of steam trains, whose rails was located in the paths of penetration of the center-suburb, and along the course of the main rivers in the plain of the city (Beberibe, Capibaribe, Jiquiá, Jordão, Tejipió). This expansion scenario, represented by the rail tracks of trains and paths natural of waters, generated a tentacle-like growth in the Recife along 19th century and beginning of the 20th centuries, having only his undo in the fourth decade of the last century when if observe the formation of a continuous urban fabric in the city. From this time, the study seeks to bring to light a reading of continental neighborhoods of Recife, which if shown framed by the waters of river and the sea, denoting a "frame of frame liquid" (MELO, 1940). Furthermore, the text revisits classic studies of authors pioneers, apart from theses and dissertations academics that if proposed out to analyze in recent decades the urban sprawl of the Recife.

**Keywords:** Sugar Mills, Suburbs, Neighborhoods, Formation Urban e Recife.

## INTRODUÇÃO

O trabalho entrosado com os ensinamentos da geografia histórica busca realizar um resgate da evolução urbana da cidade do Recife, destacando o processo associado à formação dos seus bairros continentais. Com efeito, a análise centra-se desde o surgimento dos moinhos ou engenhos de açúcar às margens dos rios Capibaribe e Beberibe nos séculos XVI e XVII, passando pelo período de transformação destas propriedades em sítios e chácaras de arrabaldes nos séculos XVIII e XIX, até alcançar o momento de consolidação do transporte terrestre coletivo na cidade com o advento dos trens a vapor, cujos trilhos situavam-se nos caminhos de penetração centro-subúrbio, então alinhados aos principais cursos d'água da planície (rios Beberibe, Capibaribe, Jiquiá, Jordão e Tejipió).

Esse quadro de expansão representado pelos trilhos de trens e pelos caminhos naturais das águas engendrou um processo de crescimento tentacular ao Recife no decorrer do século XIX e limiar do século XX, somente havendo seu desmanche no quarto decênio do século passado quando há a formação de um tecido urbano contínuo na cidade. A partir deste momento, o estudo traz à luz uma leitura dos bairros continentais do Recife, que se mostram emoldurados pelas águas do rio e do mar, denotando um quadro urbano de “moldura líquida” (MELO, 1940).

Desprovido de esgotar o tema, ou mesmo de empreender uma análise mais profunda do ponto de vista metodológico, o trabalho de caráter descritivo está organizado com base em reflexões e conclusões derivadas de um referencial, que priorizou a temática aqui evocada, levando ainda em consideração o resgate de estudos pioneiros sobre o processo de formação urbana do Recife.

### Os Engenhos Sob os Domínios da Planície

Quando se observa a evolução urbana do Recife, percebe-se um sentido de direção que abrange a área do porto rumo às ilhas de Santo Antônio (outrora ilha de Antônio Vaz) e Boa Vista. Porém, “há um movimento contrário, igualmente importante – economicamente importante – que vem do interior no sentido do porto” (MELLO, 1992, p. 266). Diz respeito ao movimento que tinha origem os engenhos de açúcar, desde meados do século XVI estabelecidos às margens de importantes rios, como o Capibaribe e o Beberibe. Na concepção de Josué de Castro, esses engenhos

*[...] tiveram uma extraordinária influência na direção que tomou a cidade em sua evolução. Desde suas origens, a cidade do Recife cresceu sempre atraída por duas*

*seduções opostas: pela atração do vasto mar salpicado de caravelas e pela atração do ondulado mar dos canaviais espalhados nas grandes várzeas. De um lado, pelo azul das águas e de outro pelo verde das canas (CASTRO, 1948, p. 66).*

Nesse sentido, assim como as condições naturais da área deltaica possibilitaram a formação da cidade-porto, também a área da planície flúvio-marinha engendrou o estabelecimento dos pequenos núcleos de povoamento, os engenhos açucareiros. Com efeito, as singularidades da planície aluvional condicionaram a fixação dos engenhos nas várzeas dos rios, sobretudo o Capibaribe.<sup>1</sup> Neste contexto, o solo de massapé se apresentava adequado, a várzea do rio ficava um pouco afastada, resguardando e garantindo certa segurança, e, simultaneamente, tinham-se os cursos naturais de escoamento rápido da produção para o centro portuário, onde o açúcar era negociado e embarcado em navios para a Europa.

Durante os séculos XVI e XVII, o açúcar constituía-se numa das especiarias mais valiosas do mundo, e sua riqueza afluía ao porto do Recife, criando condições à ampliação do povoamento da cidade. Inúmeros “passos”, armazéns ou depósitos de açúcar, foram sendo construídos às margens dos rios nas proximidades do porto e alguns desses entrepostos com o passar do tempo se transformaram em pequenos núcleos de povoação.

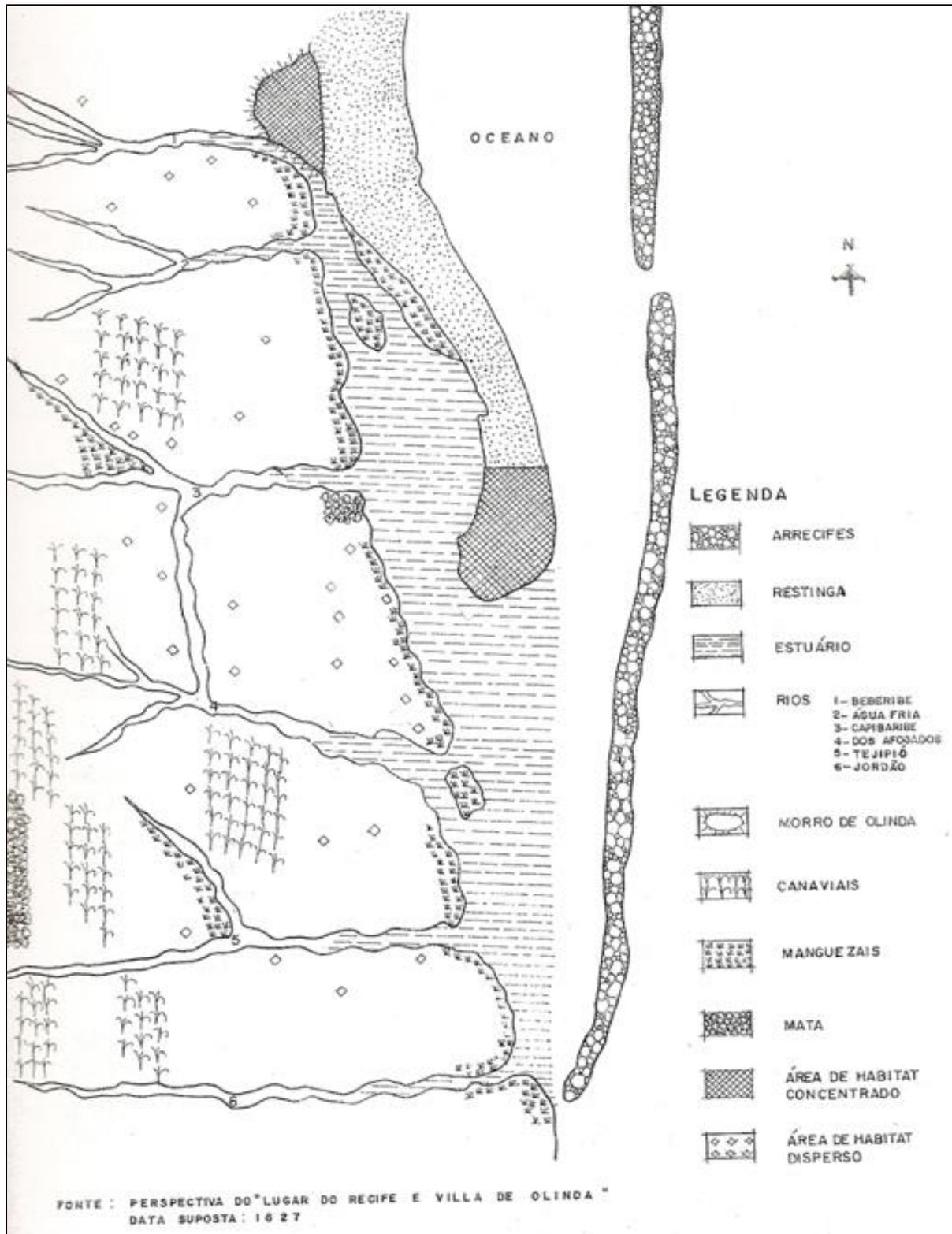
Contudo, faz-se importante lembrar que naquele instante os núcleos habitados dividiam-se entre a Vila de Olinda, local do aparato jurídico e burocrático da capitania; o centro portuário, um agrupamento de pescadores e comerciantes, protegidos pelos arrecifes e enlameados de poças d’águas, bancos de areia e mangue; e a planície recifense, um extenso canal cujo melhor acesso ainda se fazia pelo rio (Figura 1). A propósito, acrescenta o geógrafo Jan Bitoun que, nos primeiros séculos da colonização pernambucana, a paisagem rural do Recife caracterizava-se pela justaposição de quatro elementos principais:

*o engenho constituído pelo conjunto formado pela fábrica de açúcar, a casa grande, a capela, a senzala, os canaviais, outros cultivos e matas; os sítios, pequenas unidades familiares produtoras de cultura de subsistência e de fruteiras; os passos, na confluência dos rios, principais vias de escoamento do açúcar até a segunda metade do século XIX, eram pequenos aglomerados de armazéns; o quarto elemento presente na paisagem rural era o povoado, onde moravam os homens livres que trabalhavam nos engenhos da vizinhança (BITOUN, 2000, p. 44).*

---

<sup>1</sup> Durante o período holandês, a concentração de engenhos no vale do Capibaribe estava ligada as melhores condições de escoamento da produção. Posto que “não interessava aos senhores de engenho subir o Beberibe para embarcar a sua produção no Varadouro, se era mais prático descer o Capibaribe até a foz e embarcar no ancoradouro aí existente, já que, à proporção que o desmatamento se intensificava na sua bacia o seu leito (Beberibe) ia sendo assoreado” (ANDRADE, 1979, p. 75)

Figura 01. Perspectiva do Recife e Olinda no Século XVII (1627). Fonte: BARRETO (1990).



Ao estudar especificamente o papel dos engenhos no crescimento da cidade do Recife, o historiador Olímpio Costa Filho refere-se aos mesmos com as seguintes palavras: “uma grande povoação com muita gente branca e de cor, senhores e escravos, foram assim àqueles engenhos

que, seguindo as margens do Capibaribe, situados na extensa planície do Recife, condicionaram a situação da cidade” (COSTA FILHO, 1944, s/p). Observa-se, assim, que o rio Capibaribe<sup>2</sup> conformava-se num incessante criador de nódulos rurais, permeados de zonas de cultura e de riqueza. Desde o século XVI, a colonização pernambucana mostrava um traçado interessante no qual designavam às margens do rio pitorescamente apenas como “terra de engenhos”. Eram pelas águas mansas do Capibaribe, do Beberibe (e afluente Água Fria) ao norte, e dos pequenos rios Jiquiá, Jordão e Tejipió<sup>3</sup> ao sul (Figura 02), que os senhores de engenho, até quase os meados do século XIX, faziam escoar em canoas a produção de suas fábricas, rumo aos pontos de embarque, ou aos depósitos no centro do Recife.

A princípio, os primeiros engenhos se fixaram no vale do Beberibe. Conforme rememora Tadeu Rocha (1968), data do ano de 1542 a indústria permanente de açúcar no Nordeste brasileiro, quando o donatário Duarte Coelho constrói o engenho do Salvador, este

*[...] localizado na margem direita do rio Beberibe (que depois lhe transmitiu o nome), acêrca de uma légua de Olinda [...]. O Engenho Nossa Senhora da Ajuda, que seria o segundo de Pernambuco, foi levantado por Jerônimo de Albuquerque, mais perto da Vila de Olinda, e cedo ficou conhecido como “Forno da Cal” (Id., Ibid., p. 76).*

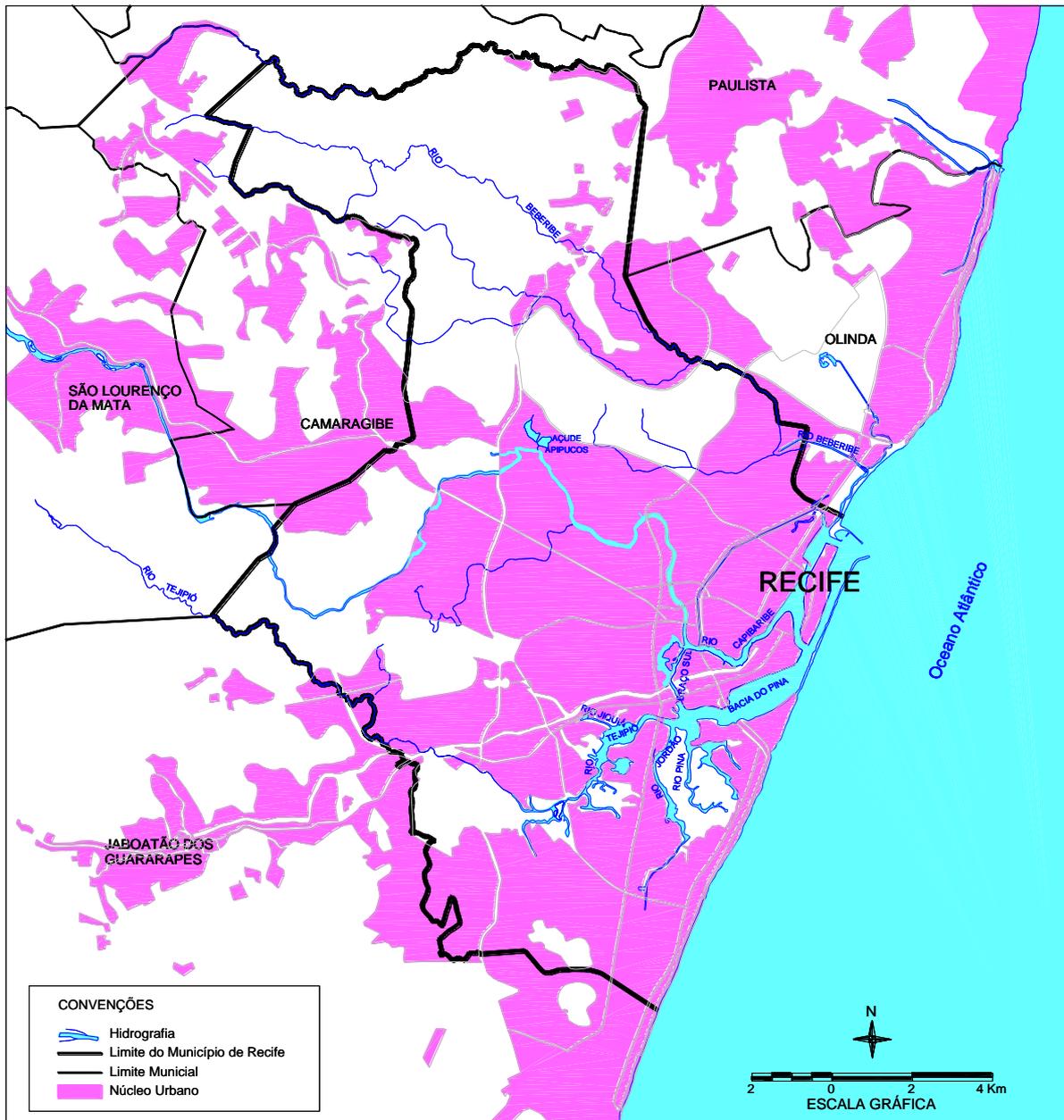
Com a descoberta do vale do Capibaribe e a melhoria realizada no Porto dos Arrecifes, os engenhos passaram a se concentrar principalmente nas várzeas deste curso d’água. Com efeito, o quarto donatário de Pernambuco Duarte Coelho de Albuquerque, em suas “Memórias Diárias da Guerra do Brasil”, escrevera que no ano da invasão holandesa (1630) prosperavam na várzea do Capibaribe, “assim chamada por ser torneada pela torrente do mesmo rio... 16 moinhos ou engenhos de açúcar como lá se diz” (apud CASTRO, Ibid., p. 66).

---

<sup>2</sup> O rio Capibaribe nasce na Serra do Jacarará, entre os municípios de Jataúba e Poção, onde de início drena o Agreste, e, em seguida, a Zona da Mata, juntamente com importantes afluentes como o Tapacurá e o Goitá até chegar a capital pernambucana. Já em Recife, distando 14 quilômetros do litoral, o rio irrompe a encosta de colinas no bairro da Várzea e começa a divagar em meandros caprichosos, por entre as terras planas da cidade. Todavia, em proximidade a sua foz, na parte sul da península da Ilha do Retiro, o Capibaribe desorienta-se em dois braços d’água envolvendo-se com ilhas e ilhotas: o braço norte contorna a ilha da Boa Vista, separando-a da ilha de Santo Antônio e, em seguida, desta com a ilha do Recife, até alcançar a foz no bairro do Recife. Por sua vez, o braço meridional, margeia o bairro continental de mesmo nome no seu lado direito e as ilhas do Maruim, Joana Bezerra e de Santo Antônio no seu lado esquerdo, até receber os influxos dos cursos d’água dos rios Tejipió, Jordão e Pina, e despejar no extremo sul do porto (HALLEY, 2005).

<sup>3</sup> Estes rios correspondem a bacia do rio Tejipió, que nasce em São Lourenço da Mata e drena a Zona Oeste e parte da Zona Sul do Recife. O principal afluente do Tejipió é o Jiquiá, inserido inteiramente no Recife, drena a área central da cidade, mostrando-se bastante canalizado (17 canais que medem 19 Km). Outro rio da bacia é o Jordão, procedente das colinas situadas a sudoeste, nos morros do Alto Jordão, drena a parte sul do Recife num total de 21,17 Km<sup>2</sup>. Por último, completando a bacia tem-se o rio Pina, um dos braços do rio Jordão que atravessa ao meio o manguezal até chegar a bacia do Pina, ponto onde todos os rios da bacia do rio Tejipió, juntamente com o rio dos Afogados (braço sul do Capibaribe) confluem formando uma única foz que deságua no bairro do porto (ATLAS AMBIENTAL DO RECIFE, 2000).

Figura 02. Principais Rios da Cidade do Recife. Fonte: GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO –SRH. Cartas Digitais – Escala: 1:100.000, 2001.



Enumerando-se os engenhos existentes na várzea do Capibaribe, Castro (1948) apoiado nos estudos clássicos de Pereira da Costa, menciona as designações destes moinhos açucareiros, sendo eles: o São João, Santo Antônio e o do Melo; o São Francisco; o São Brás e o São Sebastião, que tomou depois o nome de Curado; Torres ou Marcos André, do nome de seu proprietário; o São Paulo, Madalena ou Mendonça; Apipucos, Monteiro, Santo Cosme e Damião, Casa Forte, Beberibe, Jiquiá e o de Ambrósio Machado, que estava situado entre o engenho Madalena e o do Cordeiro, levantado muito depois da época em questão.

Já o geógrafo Mário Lacerda de Melo (1978) descreve como sendo 19 o número de engenhos na planície recifense: O engenho Casa Forte, do Monteiro, de Apipucos, São Brás, Nossa Senhora do Rosário e São Cosme, na margem esquerda do rio Capibaribe; e os da Madalena, da Torre, do Cordeiro, São Tomé, Santo Antônio, de Melo, São João e São Francisco, na margem direita. O Camaragibe, junto ao rio deste nome. Os engenhos do Curado, São Paulo e Jiquiá, na bacia deste pequeno afluente do rio Tejipió. E o engenho Tejipió, na margem esquerda deste rio.

Entrementes, observa Tadeu Rocha (1968) que muitos destes engenhos, com as denominações primitivas ou posteriores, ligaram os seus nomes a bairros e subúrbios do Recife ou a localidade de outros municípios, como Forno da Cal (Olinda) e Camaragibe. Sua divisão territorial, a partir do século XVII, foi determinando o aparecimento de novos engenhos na planície do Recife, como o Peres, o Uchoa, o Ibura, o Poeta, o Dois Irmãos, o Brum-Brum e o Brum. Os dois últimos em terras à margem esquerda do Capibaribe (anteriormente ocupadas pelo Nossa Senhora do Rosário) e o Barbalho na outra margem, entre o do Cordeiro e o do Poeta.

Simultaneamente ao processo de ocupação dessas propriedades no interior da planície, o centro do Recife fora pouco a pouco adquirindo ares e feições urbanas com seus sobrados e palacetes, prolongando-se em sentido radial na direção desses engenhos situados nas terras continentais percorridas pelos rios. Crescendo através das águas, na modelagem que os rios determinavam, em busca dos miúdos núcleos de povoação materializados por esses engenhos, outrora tidos como “[...] centros autônomos de vida, alguns concentrando a vitalidade de verdadeiros burgos, com seu esplendor e relativo conforto” (CASTRO, 1954, p. 136). A esse respeito, acrescenta ademais Mello (Ibid., p. 266):

*Os engenhos eram, realmente, núcleos de população, pois contavam cerca de 100 a 200 moradores cada um: o senhor do engenho com sua família; os lavradores que cultivavam pequenas parcelas da área dos canaviais e que formavam uma classe média na hierarquia da sociedade açucareira, também com suas famílias; o engenho: feitores, mestre de açúcar, banqueiros, escumeiros, purgadores, caixeiros, carreiros, etc. Abaixo de todos, os escravos do serviço doméstico e do campo.*

A descrição de Gonçalves de Mello é prova marcante que esses engenhos se apresentavam como núcleos de povoamento, e que muitos deles vieram a se transformar em bairros. No dizer de Castro (1948), cidade de ilhas em seu sentido fisiográfico, o organismo urbano do Recife formou-se pela associação ganglionar dessas ilhas de povoamento que,

ampliando-se progressivamente, provocaram a formação da massa total de construção urbana. Castro ainda reforça

*Que foram esses engenhos os germes desses centros ganglionares de crescimento, atraídos pela força absorvente da cidade-porto, ou melhor, da direção imposta pelo porto, não se pode ter nenhuma dúvida quando se põe em confronto qualquer mapa antigo da região com a localização dos engenhos, e qualquer mapa atual da cidade com seus diferentes bairros, trazendo até hoje as denominações dos primitivos engenhos da Torre, da Madalena, da Várzea, de Caxangá, de Cordeiro, de Dois Irmãos, de Apipucos, do Monteiro, da Casa Forte, de Beberibe, de Jiquiá, etc. (CASTRO, *Ibid.*, p. 69).<sup>4</sup>*

Convém aqui ressaltar que no fim do século XIX parcela significativa destes engenhos já haviam se transformado em subúrbios ou em povoações periféricas, como o Madalena, o da Torre, o Casa Forte, o Monteiro e o Apipucos. Com o passar do tempo e a consequente melhoria dos transportes, as terras onde ficavam as suas instalações foram sendo ocupadas por povoações, que, por sua vez, tornar-se-iam em bairros e subúrbios com o avançar da urbanização no século XX. Não olvidando, no bojo desse processo, que com a decadência da economia do açúcar e a instalação de usinas em locais distantes, as propriedades da planície transformaram-se em sítios ou chácaras chamadas arrabaldes.

### **Revisitando os arrabaldes: os Sítios e chácaras às Margens do Capibaribe nos séculos XVIII e XIX**

Ao adentrar na segunda metade do século XVII, a antiga capital holandesa assistiu o advento de novas tendências econômicas no mercado externo que acabaram por incidir sobre a expansão urbana da cidade. A emergência de uma unidade produtora de açúcar na região das Antilhas provocou o declínio nos preços da especiaria no continente europeu, suscitando uma crise no setor, que iria se estender até o último quartel do século XVIII.

Consequentemente, mão de obra e recursos foram deslocados para o mercado interno, engendrando a partir de então, a formação de um novo elemento na sociedade, o agregado. Trabalhador livre, que através do arrendamento dos engenhos estagnados, plantavam e criavam

---

<sup>4</sup> Outrossim, destaca Gilberto Freyre (1983, p. 32): “como quase todo nome pernambucano que se preza – nome de subúrbio, nome de povoação, título de visconde – foi nome de engenho. Mas depois, nome de povoação. Transição do rural para o suburbano. Processo urbano”.

para sobreviver, sobretudo nos arredores do centro habitável e nas cercanias das vias terrestres, como modo de facilitar a venda do excedente. No dizer de Ângela Barreto (1990, p. 40) “são estes fatores que irão direcionar o crescimento do Recife durante o século XVIII, caracterizado, não pelo crescimento propriamente dito do centro urbano, mas dos seus arredores: sítios, pomares, hortas e roças”.

Contudo, “o aparecimento dos subúrbios (os arrabaldes) ao longo do Capibaribe não se fez de maneira geograficamente contínua, mas ganglionar” (CABRAL DE MELLO, 1992, p. 196/197). Pois,

*[...] a dispersão com que surgem os subúrbios parece estar ligada à disposição dos proprietários dos antigos engenhos de desfazerem de suas terras. Esta inclinação teria aumentado [...] em vista da péssima conjuntura que pesava sobre o açúcar. Em vez de cultivar suas grandes propriedades das cercanias do Recife, estes senhores preferiam alugar uma pequena porção delas por uma ínfima anuidade (Id., Ibid., p. 196/197).*

À luz desse contexto, a cidade do Recife sofrera mudanças profundas na sua fisionomia e estrutura, dentre os quais destaca-se a abertura de inúmeros caminhos quase sempre conquistados através de aterros sobre áreas alagadiças ou manguezais, e a construção de pontes que passariam a conectar o centro com outras localidades (Afogados, Madalena, Olinda). Remota igualmente desse período a vinda de comerciantes ingleses à cidade, que construíram uma Igreja Anglicana e um cemitério, introduzindo inovações nos padrões e costumes dos habitantes.

Na concepção de Andrade (1979, p. 87), fora nesse ambiente ávido por mudanças, que “um homem nascido na terra, integrado na oligarquia rural, embora educado na Europa [...], realizou grandes modificações no Recife – Francisco do Rêgo Barros, Barão, Visconde e, depois, Conde da Boa Vista”. É atribuída a sua administração (1837 a 1844) a abertura de estradas carroçáveis para o interior visando aproximar algumas vilas à capital, afora ações de melhoria urbana ao Recife, com a construção de cemitérios, sistema de iluminação à luz de lampiões, a criação de uma companhia de abastecimento d’água (a Companhia Beberibe), a reconstrução do Palácio do Governo, a edificação da primeira ponte pênsil do país, etc. Naquela época, em 1840, iniciou-se também a arborização da cidade, e os

*[...] serviços de infra-estrutura, como abastecimento d’água, saneamento, iluminação pública e transportes coletivos se incorporam às atribuições da administração do município. Companhias particulares foram contratadas pelo poder público para*

*suprir a demanda de tais serviços, se bem que estes eram de má qualidade, atendendo às necessidades das classes mais abastadas (BARRETO, Ibid., p. 53).*

Ademais, registra-se desse período a presença de uma comitiva técnica francesa na cidade, que tinha como líder o engenheiro Louis Léger Vauthier. O engenheiro francês viera à capital pernambucana com o objetivo de modernizar o traçado interno de ruas e construir estradas ou eixos de penetração para o interior, afora edificar importantes prédios públicos, como o Teatro de Santa Isabel.

Não obstante o término da administração do Conde, a cidade continuou a evoluir, com edifícios monumentais a serem construídos por outros engenheiros franceses, como Bolitreau e Millet, e por brasileiros, como Mamede Ferreira, que projetou prédios e residências de estimado valor arquitetônico. Desse modo, remonta desse período o edifício do Ginásio Pernambucano, situado na Rua da Aurora, em frente ao Palácio do Governo, e a antiga Casa de Detenção, transformada em Casa da Cultura nos anos setenta do século passado, no bairro de Santo Antônio.

Com relação aos meios de transportes, ainda na primeira metade do século XIX, charretes e carruagens substituem as cadeirinhas e as redes transportadas por escravos, permitindo trajetos a maiores distâncias. Esse desenvolvimento dos transportes engendrou o surgimento de “[...] residências em arrabaldes outrora ocupados por engenhos, casas de pessoas abonadas, construídas em meio de grandes sítios e utilizadas para passar as festas de fim de ano” (ANDRADE, Ibid., p. 88).

Os arrabaldes que ganharam maior fama e prestígio, sempre lembrados como recantos bucólicos de residências patriarcais envolvidas numa paisagem exuberante, foram os de Apipucos, Poço da Panela, Ponte d’Úchoa e, posteriormente, Caxangá. Nesses lugares as famílias ricas dispunham de maior área para o cultivo de fruteiras, maior facilidade de abastecimento d’água, e rios para o banho. “Outra forma, mais antiga, que tomou essa democratização, consistiu no recurso pela gente menos endinheirada, ao veraneio em casas e sítios de Beberibe” (CABRAL DE MELLO, Ibid., p. 198), às margens do rio deste nome.

Alguns desses arrabaldes possuíam habitação regular, embora ainda escassa face às dificuldades dos transportes, e, especialmente no verão despertavam atenção dos moradores do núcleo urbano, para os festejos natalinos, ou mesmo por uma necessidade médica.<sup>5</sup> Isto porque,

---

<sup>5</sup> De acordo com Mello (1992, p. 267) “na segunda metade do século XVIII divulgam-se informações sobre a importância medicinal dos banhos do rio Capibaribe. Segundo uma notícia da fundação do povoado do Poço da Panela, os médicos do Recife, por volta de 1758, por observações feitas, concluíram que havia no uso de banhos no rio Capibaribe grande vantagem para debelar certa febre epidêmica que desde 1746 aparecera aqui. Com esta descoberta e o gosto da população pelos banhos do rio, as grandes propriedades marginais foram sofrendo as

nos arrabaldes “[...] abundavam as árvores, as frutas, a frescura da noite, o banho de rio, uma porção de requisitos aprazíveis, úteis e atraentes para quem vivia num sobrado ou numa casa impressada” (SETTE, 1978, p. 104). Na concepção de Castro, um traço interessante dos arrabaldes eram as vivendas e os palacetes que denunciavam as

*[...] influências de sua origem, para o rio, com as belas fachadas sempre voltadas para a água. É que a água continuava sendo a grande artéria urbana. Nas famosas gravuras de Carls e de Schlappriz, de meados do século XIX, ainda se vêem esses casarões patriarcais, com suas escadarias descendo até o rio, seus cais privados, seus botes atracados ao cais ou já de remos em riste ou de velas enfunadas ou de varas tesas contra os peitos dos remadores, levando os seus senhores de cartola e de “croisé” para a cidade, para o centro, para o que se chamava no tempo o Recife (CASTRO, *Ibid.*, p. 69/70).*

Nessa época, portanto, se descobre outro Capibaribe (Figura 03). Caracterizado pelos deliciosos banhos, banhos inclusive com poderes curativos. Além dos banhos medicinais, por ele se faziam mudanças ou transportam mercadorias, se passeava de canoa ou de botes, aconteciam românticas serenatas. Costumes e hábitos que se consolidaram no decorrer do século XIX, tornando os arrabaldes em pitorescas alternativas face à vida agitada da área central. A propósito, realça Flávio Villaça que

*[...] no espaço urbano do Recife, as margens do rio Capibaribe firmaram-se então como uma região privilegiada, que combinava às vantagens de acessibilidade ao centro da cidade um atraente elemento do sítio natural. Evidentemente, ao longo do Capibaribe, instalou-se a aristocracia recifense (VILLAÇA, 1998, p. 216).*

Desse período resultam os principais relatos de diversos viajantes que passaram pelo Recife no século XIX, registrando o caráter bucólico e acolhedor existente nos sítios e chácaras, como os ingleses Henry Koster e Maria Graham, e os franceses Louis-François Tollenare e Robert Avé-Lallemant, entre outros.

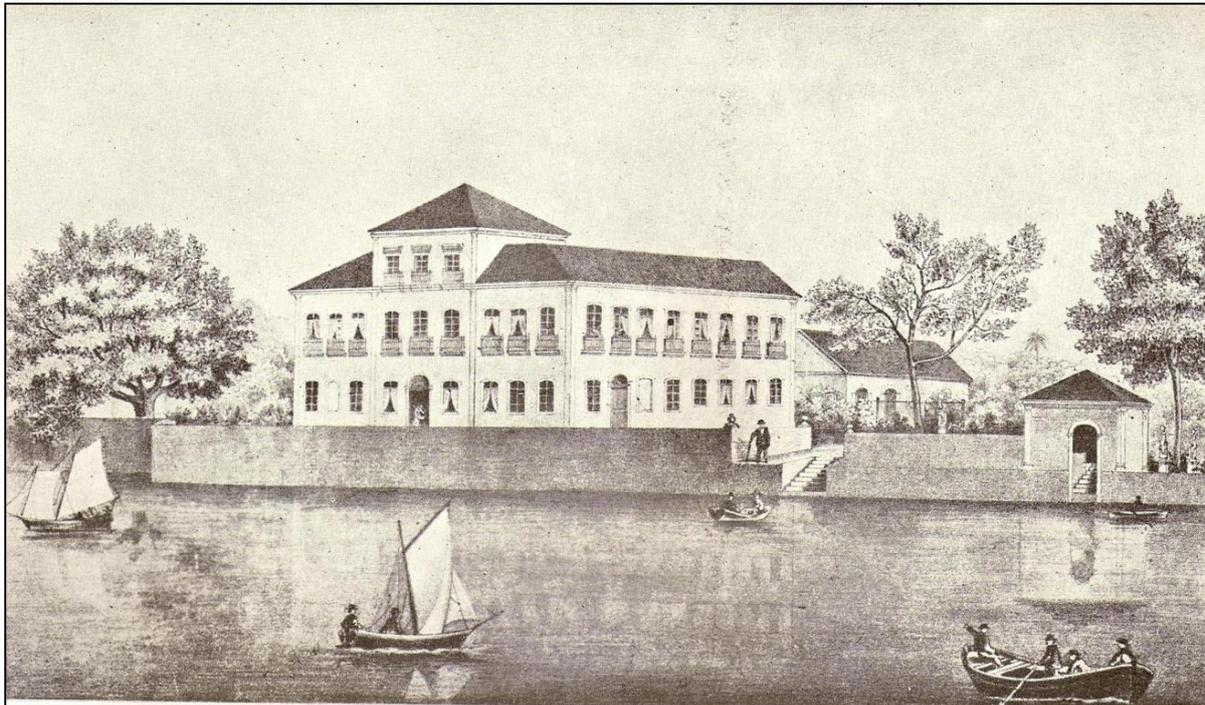
No tocante à Tollenare (1973), que esteve na cidade no segundo decênio do século XIX, o que mais chamou a atenção do viajante fora o uso do rio e os hábitos sociais aí envolvidos: a higiene em relação a banheiros, a navegação de canoas, e o espetáculo visual em torno dos banhistas. Assim, registrava Tollenare nas suas *Notas Dominicais* sobre o Recife de outrora:

---

primeiras divisões e começaram a surgir os sítios ou chácaras recifenses, muito deles com suas capelas, na sua maioria do século XVIII: a da Sagrada Família no Chora Menino, a de São José do Manguinho, a dos Aflitos, a da Jaqueira, a do Rosarinho, etc”.

*o prazer que parece gozar com mais sensualidade é o banho, e que nas margens do Capibaribe podiam se ver famílias inteiras mergulhando no rio e nele passando parte do dia, com mães amamentando seus filhos, a avó mergulhando ao lado dos netos e dos seus negros a lançarem-se com presteza e atravessarem o rio a nado (Id., Ibid., p. 467/468).*

Figura 03. Chácara à Margem do Capibaribe no Século XIX. Fonte: CASTRO (1948).



De início, os arrabaldes mais longínquos do centro eram tidos como a fronteira externa da cidade, “o mato”. Como dito, para esses recantos iam as famílias em caráter sazonal, para curar alguma espécie de enfermidade com os usos terapêuticos dos banhos do rio, para passar as festas de natalinas, ou simplesmente para descansar do ritmo intenso da cidade, unidos a outros benefícios. Posto que, nos arrabaldes havia muitos “[...] coqueiros, jaqueiras, um ar de quietude, de ‘passar festa’, de distância. De ‘mato’” (SETTE, Ibid., p. 20). No entanto, a princípio,

*Ainda se tinha muito o preconceito, se não o pavor do mato. O mato era o subúrbio. Ia-se para o mato quando se procurava um arrabalde para morada ou vilegiatura. Outros detestavam sair da cidade. Perder o Carnaval, as procissões... não se via quem passava... E as conversas nas calçadas, e os mexericos de postigo a postigo? No mato, cada um metido no seu sítio como bichos... No verão os moradores buscavam esses aprazíveis recantos arrabaldes banhados pelo rio, gostando de*

*banhar-se no Capibaribe ou nele passeando em barcos, quando não deitados à sombra dos arvoredos (Id., Ibid., p. 20).*

Com o decorrer do tempo, e as consequentes melhorias processadas na cidade, os sítios de arrabaldes criaram novas fisionomias, cada uma com sua própria personalidade: “Caxangá não era o poético Apipucos, nem o aristocrático Jaboatão, nem o suntuoso Poço, [...] nem a européia Passagem, nem a orgulhosa Ponte d’Úchoa, mas é o humilde Caxangá onde as famílias parecem ser uma só família” (Id., Ibid., p. 42).

A narrativa sentimental do cronista Mário Sette revela a feição particular de cada arrabalde no decorrer do século XIX, que passaram a ter habitantes fixos, especialmente após o advento da iluminação à gás, da abertura de novos caminhos, e do desenvolvimento dos transportes com as carruagens, berlindas, e, sobretudo, com os trens suburbanos. Tais fatores permitiram o crescimento de núcleos intermediários entre os arrabaldes, e, assim, progressivamente,

*perdera-se o preconceito contra o ‘mato’, contra ‘um fim de mundo’. Nasceram as residências nos extensos sítios, com a casa envolta pelas árvores, a cacimba de água gostosa, o copiar aberto à viração, o viveiro farto de peixes, a cocheira para os cavalos de montar e os de puxar a sege (Id., Ibid., p. 43).*

Nesse ambiente bucólico, procedera-se no final do século XVIII e na primeira metade do XIX, a incorporação gradativa do Recife à chamada Várzea do Capibaribe, compreendida desde a extensão da Boa Vista e Madalena até os povoados da Caxangá e Várzea. Ao longo desta área, drenada pelo Capibaribe, houve a divisão dos antigos moinhos açucareiros em sítios e chácaras, que, por sua vez, sobretudo no decênio de 1840, serão objeto de inúmeros loteamentos.

Nessa perspectiva, com a abertura regular das estradas carroçáveis, ocorre a divisão mais acelerada dos extensos sítios ainda existentes no Recife. Algumas dessas propriedades, que deram origem a tantos bairros, a exemplo da Torre, Madalena (Figura 04), Beberibe, Monteiro, e Apipucos, depois de loteadas, acabaram por também impulsionar o surgimento de outros lugares, como a Tamarineira, Santana e Jaqueira. Estes passaram igualmente a atrair uma forte população, contando com outras especificidades que buscavam associar amenidades naturais às culturais. Com efeito, afirma Sette que vários desses arrabaldes

*[...] possuíam hotéis [...] E hotéis que se anunciavam nos jornais com elogios aos cômodos, ao banho do rio, à comida, aos bilhares, ao transporte. E que dizer dos que tiveram teatros e clubes de danças ou, melhor, ‘partidas’? Prestigiavam-nos também*

*as novenas e festas das padroeiras. Algumas, como as do Poço, do Monteiro, do Monte, tinham fama que chegou até os nossos dias (Id., Ibid., p. 42/43).*

Figura 04. Passagem da Madalena (o Capibaribe, com os banheiros de palha, as canoas, e as residências voltadas para o rio). Fonte: MAIOR e SILVA (1992).



Em 1855, o crescimento dos arrabaldes tornou-se tão expressivo que já se fazia notar o serviço regular de ônibus (diligência a tração animal, puxada por quatro cavalos, às vezes com dois andares) para Apipucos, a 8 quilômetros de distância. Na verdade, nos tempos dos arrabaldes “três gerações de sistemas de transporte se sucederam naquele eixo, reforçando a estrutura urbana herdada do sistema anterior: o hidroviário, os caminhos por onde transitavam os ônibus<sup>6</sup> e as estradas de ferro” (VILLAÇA, Ibid., p. 214).<sup>7</sup>

<sup>6</sup> A primeira condução coletiva puxada a muar, no Recife, foi a diligência, que se chamou também ônibus. Puxado por quatro cavalos e tendo, às vezes, dois andares. Trafegava por Monteiro, Manguinho, Casa Forte, Apipucos, partindo do largo da Matriz de Santo Antônio. Houve vários exploradores destes serviços, a exemplo do inglês Thomas Sayle, e do contrante Cláudio Dubeux. Suas atividades, contudo, findaram-se em 1871 (SETTE, 1978).

<sup>7</sup> Nesse momento, faz-se interessante observar que o “Recife já havia desenvolvido uma rede de arrabaldes com residências permanentes e hábitos de vida mundana fora da cidade não apresentados por nenhuma capital brasileira, com exceção do Rio de Janeiro” (VILLAÇA, 1998, p. 214/216).

O transporte hidroviário desenvolveu-se no Recife a partir da utilização da canoa movida a vara, e o Capibaribe junto com o Beberibe representaram importantes vias de comunicação. Por conseguinte, o crescimento do Recife

*[...] dependeu do transporte fluvial e especialmente da canoa indígena. Desde o século XVI ela assegurara as comunicações entre o Recife e Olinda, de um lado, e entre o Recife e os engenhos da Várzea do Capibaribe, de outro [...] De canoa transportava-se gente, água de beber, material de construção. [...] Mas é o aparecimento dos arrabaldes que vai dar-lhes um realce inusitado. [...] O isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos fizeram da canoa, durante muito tempo, o recurso que, sem ser o único, era o mais cômodo ou o mais fácil (CABRAL DE MELLO, *Ibid.*, p. 199).*

Em meados do século XIX, com o já mencionado desenvolvimento dos caminhos e do transporte terrestre, o uso das canoas começara a declinar: “são as estradas de subúrbio que desferem duro golpe no tráfego das canoas de carreira, especialmente ao longo do Capibaribe, ao possibilitar o uso mais intenso dos carros e coches” (Id., *Ibid.*, p. 216). Outrossim, são essas estradas e trilhos, afora os cursos d’água que irão conformar um crescimento tentacular para cidade do Recife, conforme será visto na sequência.

### **Os Sítios de Arrabaldes e o Crescimento Tentacular da Cidade**

No último quartel do século XIX, a utilização dos arrabaldes se tornaria mais frequente e acessível às classes menos favorecidas, depois que se desenvolveu no Recife o serviço regular de transportes coletivos, “[...] com as diligências a tração animal, os bondes de burro, cuja estação central se localizava no Brum, próximo ao porto, e com os trens chamados de maxambombas” (ANDRADE, *Ibid.*, p. 88/89). Esses pequenos trens a vapor, inaugurados em 1867, conectavam o centro aos bairros mais distantes e a cidade vizinha Olinda. Por serem mais lentos, os bondes de burro eram utilizados para ligar os arrabaldes mais próximos, e foram instalados a partir de 1871 (Figura 05).

Os bondes de burro eram conduzidos pela *Companhia Pernambuco Street Railway*, depois chamada de *Companhia Ferro Carril de Pernambuco*, que recebera autorização para funcionar no império. Desta forma, em setembro de 1871, abre-se ao público a linha da Madalena e, em novembro do mesmo ano, inaugura-se a segunda linha: a de Afogados, que possuía um ramal pela Rua Duque de Caxias, Afogados-Caxias, e um ramal pela Rua Marquês do Herval-Afogados-Herval. O percurso total das linhas da Companhia Ferro Carril de

Pernambuco compreendia 23 km, além das linhas duplas que partiam da estação central, na Rua Barão do Triunfo, e terminava em Afogados, Madalena, Capunga e Santo Amaro. As linhas de bondes se expandiram, tendo sido inaugurada, em 1898, a linha para o Derby e, em 1906, corriam bondes para Jiquiá e Hospital D. Pedro II. Instala-se, posteriormente, três linhas circulares: Ponte Santa Isabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas e um ramal para a estação central. No início do século XX, os bondes de burro vão sendo gradativamente extintos para cederam lugar aos bondes elétricos (SETTE, 1978; ANDRADE, 1987).

Não obstante a limitada capacidade de transporte, os bondes puxados a muare estimularam o desenvolvimento dos lugares por eles servidos, assim como dos sítios e chácaras situados no percurso, suscitando a formação de outros povoados.

Todavia, o crescimento populacional da cidade provocaria a necessidade intensa dos transportes coletivos e a conseqüente implantação de linhas regulares e modernas, como as maxambombas.<sup>8</sup> Com o advento deste trem,

*fácil é imargar-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 amiudaram-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 avizinhadas e apareceram moradores cujos nomes se tornaram depois tradicionais no local. [...] Aos poucos esses sítios deixaram de servir apenas para “passamento de festas”; tornaram-se bairros residenciais (SETTE, Ibid., p. 119).*

A princípio, as locomotivas a vapor foram implantadas nos arrabaldes mais próximos à cidade. Abriu-se, assim, uma linha para Apipucos e toda área localizada no percurso do centro para o povoado. Em seguida, ampliaram-se os trilhos até a Caxangá, passando por Dois Irmãos, situado à margem do Capibaribe, no quadrante oeste da planície. No ano de 1871, inaugurou-se o ramal de Casa Amarela que partindo da área central bifurcava-se ao se aproximar do

---

<sup>8</sup> O serviço das maxambombas inaugura-se com a empresa *Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos*, em 1867. Os trens a vapor partiam da Praça da República, passando pelo Largo do Entroncamento e seguiam até Apipucos. A partir daí, os trilhos foram estendidos até Encanação (Dois Irmãos) e posteriormente, em 1870, até Caxangá. Neste mesmo período, surgem duas novas extensões à linha principal. A partir do Largo do Entroncamento, onde havia uma estação com várias plataformas, partiam os trens dos ramais da Várzea e dos Aflitos. Uma nova companhia obteve concessão para instalar uma linha de trilhos urbanos do Recife à Olinda. Assim, em 1870, inicia-se um tráfego experimental diário entre Recife e Varadouro, com uma linha de 12Km de extensão e uma bitola de 1,32m. A estação central foi construída na Rua Visconde de Rio Branco (Rua da Aurora) e foi aberta em 1873. Até o ano de 1922, as maxambombas trafegaram na cidade do Recife (SETTE, 1978).

Entroncamento, seguindo caminho pela atual Avenida Rosa e Silva, e depois pela Estrada do Arraial. Ao longo desse itinerário, nas imediações dos Aflitos, a facilidade do transporte estimulou a emergência de uma série de núcleos intermediários de povoamento, a exemplo do Espinheiro e Tamarineira. Os trens de Olinda, por sua vez, partiam da Rua da Aurora, numa estação situada em posição frontal à ponte Santa Isabel.<sup>9</sup>

Nos últimos decênios do século XIX, utilizando meios de transportes coletivos (bondes de burro e as maxambombas), o Recife demonstrava uma configuração radial, com as linhas convergindo para o porto, seguindo o curso dos principais rios. Assim, em direção ao Beberibe, estendeu-se um tentáculo ao norte em direção à Olinda, e aos arrabaldes de Santo Amaro e Campo Grande. Para oeste, irradiou-se outro raio de penetração, em direção ao Capibaribe e aos povoados de Apipucos, Dois Irmãos e Caxangá. E para o sul, em busca das águas da bacia do Pina, formou-se um alinhamento rumo aos bairros de Afogados e Jiquiá.

A planta de 1870 (Figura 06) indica com precisão essa expansão da cidade, observando-se uma significativa concentração de habitações nos quatro bairros tradicionais (Recife, Boa Vista, Santo Antônio e São José), com adensamentos menores em Santo Antônio, na Capunga, na Madalena e em Afogados. Aglomerações mais isoladas são observadas na área próxima à Casa Forte (Caldeireiro, Cobocó, etc.) e em Beberibe. “Olinda ocupava as suas colinas primitivas e se estendia um pouco em direção aos Arrombados, onde se localizava o Colégio dos Órfãos” (ANDRADE, *Ibid.*, p. 90).

Com uma perspectiva ampliada, Melo (1978) descreve que a partir do centro urbanizado, o Recife estendeu-se por cinco vias de circulação principais, configurando um esboço de expansão tentacular. Seu quadro de crescimento representava-se por um alongamento que partindo do bairro de São José estendia-se sobre o dique da época dos holandeses (hoje Rua Imperial) até Afogados, onde se trifurcava em vias de curta extensão, balizadas pelas estradas “do Sul”, “da Vitória” e “dos Remédios”; por outro alongamento que, partindo da Boa Vista, alcançava Madalena e Torre, de onde prosseguia ao longo da “Estrada de Caxangá” (hoje Avenida Caxangá) até a povoação do mesmo nome; por uma terceira ramificação que, partindo também da Boa Vista, subia pela margem esquerda do Capibaribe, compreendendo sucessivamente os então subúrbios da Capunga, Santana, Casa Forte e Monteiro; por uma quarta ramificação que, partindo ainda uma vez da Boa Vista, era aproveitada pelo curso da

---

<sup>9</sup> Sobre esse sistema de trilhos urbanos, ressalta Villaça (1998, p. 214/216): “Pernambuco foi a segunda região brasileira a dispor de transporte ferroviário, e em nenhuma cidade brasileira as elites se utilizaram desse transporte, as maxambombas, mais que em Recife. Ou melhor, é possível afirmar que Recife foi a única capital brasileira em que as elites utilizavam sistematicamente o transporte ferroviário como transporte urbano de passageiros”.

maxambomba de Olinda, ligando aquele bairro a Encruzilhada e a Campo Grande. Havia também uma linha transversal de ocupação suburbana que ligava Madalena e Afogados através da já mencionada Estrada dos Remédios (MELO, 1978).

Figura 05: Diligências de Burros no Centro do Recife (o “ônibus de Cláudio” no lado direito da imagem). Fonte: SETTE (1978).



Naquele momento, observava-se também o crescimento da cidade vizinha de Olinda, cada vez mais acelerado a partir da implantação dos trens a vapor, e depois com a emergência dos bondes elétricos<sup>10</sup>, substituindo as maxambombas. Essa expansão urbana estava associada à valorização dos banhos de mar e à busca de residências na praia para o veraneio ao fim do

<sup>10</sup> No Recife, o serviço de bondes elétricos inicia-se com a empresa Pernambuco Transway & Company Ltd., que inaugura a primeira linha em 13 de maio de 1914, entre o Recife e a Praça Maciel Pinheiro e outra linha até Cabanga. Em julho do mesmo ano, inicia-se o tráfego na nova linha elétrica da Soledade e, em outubro, inaugura-se a do Jiquiá e a linha de bondes a vapor entre Recife e Olinda é eletrificada. No ano de 1915, o bonde elétrico é inaugurado em Ponte d’Uchoa. Em 1916, inaugura-se a linha elétrica para Dois Irmãos. As linhas de bondes elétricos para Beberibe e Tejipió foram inauguradas em junho de 1922 e, no ano seguinte, iniciam-se os trabalhos de assentamento da linha mais extensa do Recife, a de Boa Viagem, cuja inauguração ocorreu em outubro de 1924. No mesmo ano, inaugura-se a linha da Avenida Beira-Mar. No ano de 1951, termina-se o tráfego de bondes da área insular do Recife até Santo Antônio. Em 1953, só existiam quatro linhas em operação: Dois Irmãos, Beberibe, Campo Grande/Peixinhos e Olinda. Em meados de 1955, o serviço de bondes elétricos da cidade é extinto. Finda-se assim, no Recife, a trajetória dos bondes, transportes que contribuíram para o desenvolvimento da área portuária e do centro da cidade, como também para a consolidação de uma estrutura urbana crescendo ao longo das vias de circulação (SOUZA, 2006, p. 45/46).

ano. Ademais, registra-se a este fato, a difícil comunicação com a área litorânea sul (ainda não havia as pontes do Pina), o que tornava as praias olindenses valorizadas, especialmente nos pontos atendidos pela linha elétrica.

No tocante ao Recife, vale lembrar que a expansão da cidade intensificou-se no final do século XIX, sobretudo após a Abolição da Escravatura (1888). Consequentemente, expressivo número de negros libertos abandonou as propriedades em busca de novas oportunidades de vida e de trabalho. No bojo desse processo, a modernização dos transportes coletivos acabou por facilitar ainda mais a migração para o Recife, resultando na proliferação de habitações pobres (os mocambos) nas áreas pertencentes aos alagados e manguezais.

Nos primeiros decênios do século XX, os espaços correspondentes à cidade do Recife e seus arredores não diferiam muito dos registrados na planta de 1870. Com efeito, numa tentativa de descrição, pode-se observar um núcleo denso de construções, representado pelos bairros do Recife, Santo Antônio, São José e parte do atual Boa Vista. Deste núcleo compacto seguia-se um tentáculo linear rumo aos subúrbios de Afogados e Caxangá. Outro alongamento trilhava a sucessão de bairros e subúrbios situados às margens do Capibaribe até Monteiro. Havia também uma concentração de nódulos isolados de posição periférica localizados em sua maioria ao longo das estradas que se irradiavam para o interior. Próximo ao centro fazia-se presente uma considerável aglomeração representada pelos arrabaldes de Santo Amaro, Espinheiro, Aflitos, Ponte d'Uchoa, Capunga, Torre, Madalena, Encruzilhada, e Afogados, inclusive nos povoados situados em torno da Estrada os Remédios (MELO, 1978).

Com o passar dos decênios, outras manifestações de expansão surgem no tecido da cidade. Os tentáculos tornaram-se mais largos e amplos, perdendo pouco a pouco a configuração linear original. Dessa maneira, emerge uma faixa densamente ocupada no quadrante sul, estimulada pela ocupação litorânea de Boa Viagem e Pina, que iriam transpor os limites meridionais do município. No âmbito dessa evolução, os pequenos nódulos situados na periferia também foram dilatando-se e melhor ajustando-se aos outros bairros e subúrbios, e todos com o centro, formando uma massa urbanizadora contínua.

Por conseguinte, ao longo do decênio de 1940, ocorre o desmanche da forma tentacular. Os bairros se interligaram com a ocupação dos morros entre os tentáculos ao norte, tornando-se uma mancha contínua de quadras, ruas e edificações. Abrangiam, assim, os bairros do Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista, Santo Amaro, Graças, Encruzilhada, Água Fria, Beberibe, Casa Amarela e Poço (PONTUAL, 2001).

Figura 06. Planta da Cidade do Recife e seus Arredores – 1870. Fonte: MENEZES (1988).



Durante esse processo de expansão urbana, o Recife conheceu um acelerado crescimento demográfico resultado tanto de uma evolução natural quanto dos fluxos migratórios. “De 1950 a 1960, o acréscimo foi de 272,5 mil habitantes, passando o total a 797,2 mil. E de 1960 a 1970 houve um incremento de 263,5 mil fazendo o total ultrapassar a casa de um milhão (1.060,7 mil)” (MELO, *Ibid.*, p. 71). As populações de baixa renda, advindas do interior do estado e de outros recantos do Nordeste, concentraram-se nos bairros mais afastados do núcleo central, mais precisamente na zona de morros, córregos e ladeiras situados na porção norte da planície. Na década de 1950, as áreas vazias entre os tentáculos ao sul foram sendo ocupadas, com o prolongamento da mancha urbana em quase toda a extensão territorial da cidade, inclusive,

formando-se novos bairros como Imbiribeira, Jordão e Ibura. Os tentáculos ou avenidas continuaram a existir. No entanto, os lugares ocupados dilataram-se, incorporando novas áreas além daquelas limítrofes a essas vias. Assim, no decorrer deste decênio (1950), outra configuração urbana dimana na cidade, já delineando a fisionomia urbana do Recife na atualidade (PONTUAL, 2001).

A partir de então, a mancha urbana estende-se. Avançando mais e mais no ambiente natural, transformando-o em ambiente construído, em quase toda a extensão territorial da cidade. Contudo, as singularidades de sua fisionomia continuam associadas à presença do elemento líquido. Pois, foram as águas dos rios e do mar que engendraram a constituição e o ajustamento da cidade às formas e os contornos dos espaços sólidos, possibilitando o amoldamento dos bairros continentais pelas águas flúvio-marinhas.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS – OS BAIRROS E A MOLDURA LÍQUIDA DA CIDADE**

Um considerável aspecto da cidade do Recife refere-se à sua fisionomia, orientada e configurada pelos inúmeros cursos d'águas existentes e pelo Oceano Atlântico. As singularidades topográficas do sítio deltaico, embora ampliadas e modificadas, reproduzem-se notadamente em bairros, sobretudo nas unidades que constituem o espaço central da cidade. Os bairros insulares do Recife e Santo Antônio bem demonstram a influência das águas dos rios no ajustamento das ilhas às formas e contornos dos espaços sólidos. Indicando que a cidade “[...] teve de ser traçada em quadros de moldura líquida, muita vezes de belas molduras líquidas que lhe dão seus aspectos mais pitorescos e mais típicos” (MELO, 1940, p. 145).

Mesmo na área continental, onde a presença dos braços dos rios diminui, continua-se a encontrar o amoldamento da cidade sob a influência do elemento líquido através dos pântanos e mangues que, ao deixarem os terrenos mais firmes possibilitaram a abertura de ruas, e, conseqüentemente, a ampliação do espaço sólido na área urbana. Outrossim, conforme observado anteriormente, o estabelecimento dos antigos engenhos canavieiros às margens do Capibaribe e Beberibe permitiram a formação dos núcleos pioneiros de ocupação na parte continental do Recife. O que exerceu uma extraordinária influência na direção que tomou a cidade em sua evolução.

Entre o período em que foram engenhos e bairros, essas localidades sofreram um longo processo de urbanização gradativa. As extensas explorações dos engenhos foram substituídas

paulatinamente por sítios de arrabaldes cujas casas nobres se voltavam para o rio Capibaribe, importante via de circulação, e de sociabilidade no Recife e adjacências.

No entanto, no limiar do século passado, os sítios de arrabaldes foram se expandindo de forma acelerada. Os espaços de ocupação rarefeita entre os cinco tentáculos iniciais de penetração foram sendo loteadas e povoadas, e os próprios eixos foram se estendendo em outras direções e estradas. Desse modo, houve de forma simultânea, uma extensão das extremidades, com o desenvolvimento dos transportes coletivos terrestres, e um crescimento interno, ocupando os lugares outrora desocupados.

Nesse sentido, com a forma de um leque aberto convergindo do centro portuário, os bairros e subúrbios recifenses cresceram seguindo cinco direções principais. No sentido oeste, o rio Capibaribe representou a mais significativa irradiação da cidade, situando nas duas margens da corrente uma ampla sucessão de bairros e subúrbios. Na margem esquerda: Boa Vista, Graças, Aflitos, Casa Amarela, Casa Forte, Apipucos e Dois Irmãos. Na margem direita: Madalena, Torre, Iputinga, Caxangá, Várzea). Uma cadeia de bairros com o sentido noroeste, segue o alinhamento do rio Beberibe (Espinheiro, Encruzilhada, Água Fria, Beberibe). Outros bairros situados na direção sudoeste (Afogados, Areias, Tejipió), seguem em demanda dos rios Jiquiá e Tejipió. No rumo norte, paralelamente à linha da costa, na altura do baixo Beberibe, situa-se a quarta sucessão de unidades urbanas do Recife (Santo Amaro, Campo Grande, Sítio Novo, Peixinhos, Tacaruna até Olinda). Finalmente um ramo da cidade alonga-se para o sul atraído pelas águas e areias das praias que aí se encontram (Pina, Boa Viagem) (MELO, 1978).

Desse modo, resumidamente, processou-se a constituição dos bairros e subúrbios do Recife. Dos moinhos açucareiros aos sítios e chácaras de arrabaldes, e, em seguida, aos bairros continentais, que possuem no âmbito da planície recifense um quadro líquido no traçado de sua conformação urbana.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. C. de. Recife: problemática de uma metrópole em região subdesenvolvida. Recife: UFPE, 1979.

\_\_\_\_\_. Formação da aglomeração recifense. In: JATOBÀ, L. (Org.). Estudos nordestinos sobre crescimento urbano. Recife: FUNDAJ, 1987. p. 257-292.

ATLAS ambiental da cidade do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2000.

- BARRETO, A. M. M. O Recife através dos tempos – formação de sua paisagem. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- BITOUN, J. Territórios do diálogo: palavras da cidade e desafios da gestão participativa no Recife (Brasil). *Revista de Geografia. Recife*, v. 16, n. 2, p. 41-54, dez/jan. 2000.
- \_\_\_\_\_. Centro histórico e identidade cultural. In: SARINHO, B.; BORGES, W. Recife, cidadania e revitalização – memória do seminário. Recife: Inojosa Editores, 1993, p. 51-58.
- CABRAL DE MELO, E. Canoas do Recife. In: DANTAS SILVA, L.; MAIOR, M. S. (Org.). O Recife - quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992, p. 193-226.
- CASTRO, J. de. A cidade do Recife - ensaio de geografia urbana. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.
- \_\_\_\_\_. Fatores de localização da cidade do Recife. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional - Brasil, 1948.
- COSTA, F. A. P. da. Anais pernambucanos. 2. Ed. Recife: FUNDARPE, 1983. V. 1, 4 e 6.
- COSTA FILHO, O. O Recife, o Capibaribe e os antigos engenhos. *Revista do Norte*, n. 2, dez. 1944.
- FREYRE, G. Apipucos: que há num nome? Recife: Massangana, 1983.
- MELLO, J. A. G. de. Capunga: crônica de um bairro recifense. In: DANTAS SILVA, L.; MAIOR, M. S. (Org.). O Recife - quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992.
- HALLEY, B. M. De Chapéu do Sol a Água Fria: numa trama de enredos, a construção da identidade de um bairro na cidade do Recife. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Ciências Geográficas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.
- \_\_\_\_\_. Nos recantos de um bairro, a emergência do lugar: as vilas e becos do Arruda – Recife/PE. 2005. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Departamento de Ciências Geográficas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.
- MAIOR, M. S.; SILVA, L. D. da. (Org.). O Recife – quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992.
- MELO, M. L. de. Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife. Recife: Ed. Universitária, 1978.
- \_\_\_\_\_. Pernambuco: traços de geografia humana. Recife: Gráfica Jornal do Comércio, 1940.
- MENEZES, J. L. M. Atlas histórico cartográfico do Recife. Recife: Massangana, 1988.

PONTUAL, V. Uma cidade e dois prefeitos – narrativas do Recife nas décadas de 1930 a 1950. Recife: Editora Universitária, 2001.

ROCHA, T. Roteiros do Recife (Olinda e Guararapes). Recife: Gráfica Ipanema, 1963.

SETTE, M. Arruar, história pitoresca do Recife antigo. 2 ed. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1978.

\_\_\_\_\_. Maxambombas e maracatus. Recife: Edições Cultura Brasileira, 1938.

SOUZA, D. C. de. As territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife: os fluxos das Kombis e vans entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Recife, 2006.

TOLLENARE, L. F. de. Notas dominicais. Recife: SESC/Departamento de Cultura. 1978. (Coleção Pernambucana, 1 fase, 16).

VILLAÇA, F. O espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1998.