

LOUREIRO, CLAUDIA; AMORIM, LUIZ
O MASCATE, O BISPO, O JUIZ E OS OUTROS. SOBRE A GÊNESE MORFOLÓGICA
DO RECIFE

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, núm. 3, outubro, 2000, pp. 19-38
Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513952493003>

O MASCATE, O BISPO, O JUIZ E OS OUTROS

SOBRE A GÊNESE MORFOLÓGICA DO RECIFE¹

CLAUDIA LOUREIRO
LUIZ AMORIM

¹ Versão revisada e atualizada de artigo intitulado *Dos holandeses ao nosso caos ou '... é dos sonhos dos homens que uma cidade se inventa'*, apresentado no III Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, em São Carlos, São Paulo, em setembro de 1994.

R E S U M O *Este artigo apresenta uma análise histórico-morfológica da cidade do Recife, observando o seu núcleo histórico, formado pelos bairros do Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista, com o objetivo de identificar o sistema de consonância o qual permite que objetos urbanos aparentemente heterogêneos apresentem um certo grau de unidade.*

P A L A V R A S - C H A V E *Morfologia; sintaxe espacial; história da cidade.*

O INÍCIO

No ponto onde o mar se extingue
e as areias se levantam
cavaram seus alicerces
na surda sombra da terra
e levantaram seus muros
do frio sono das pedras.
Depois armaram seus flancos;
trinta bandeiras azuis
plantadas no litoral.
Hoje, serena, flutua,
metade roubada ao mar,
metade à Imaginação,
pois é do sonho dos homens
que uma cidade se inventa.
(Pena Filho, C., 1969: 169)

UMA CIDADE SE INVENTA

Existe um dito popular que dá a dimensão do orgulho do recifense por sua cidade e a grandeza que ela representa:

Recife, cidade pequena, porém decente,
onde o Rio Capibaribe se junta com o Beberibe
para formar o Oceano Atlântico.

É no encontro dessas águas — as doces e as salgadas — que a cidade nasce e em torno do qual cresce, em meio a um conjunto de ilhas, istmo e terras. É na ponta do istmo

que vem de Olinda que, ainda no século XVI, se forma espontaneamente o Povo do Arrecife, ou Porto dos Navios, Ribeira Marinha dos Arrecifes, ou ainda São Frei Pedro Gonçalves. É nesse mesmo estuário, mas na Ilha de Antônio Vaz, que os franciscanos, no início do século XVII, instalaram o seu convento, em terras sólidas e férteis, olhando silenciosamente para o Porto dos Arrecifes. É exatamente esse sítio que encanta o Conde Maurício de Nassau, governante holandês, que nele faz construir suas casas e ruas, seu palácio, seu jardim zoobotânico, seu sonho de uma cidade. É desse mesmo encontro de águas que até hoje se governa o Estado que *fala para o mundo*,² assento para quem decide. Será que sonha? Mas o que é esse Recife? Com que fios se tece sua trama?

Este artigo toma por base um estudo histórico-morfológico dos bairros do Recife, de Santo Antônio, de São José e parte da Boa Vista, correspondentes à assim dita área central do Recife. Teve como ponto de partida marcos significativos de sua evolução histórica e urbana. O período analisado tem como ponto inicial a pequena povoação localizada no istmo de Olinda, em 1631.³ Com a ocupação pelos holandeses, a partir de 1630, a serviço da Companhia das Índias Ocidentais, a povoação finca raízes e começa a se consolidar como fato urbano, como foi observado no mapa de Cornélio Golijath, de 1648. A expulsão dos holandeses, em 1654, leva os portugueses a se instalarem na Ilha de Antônio Vaz e aí construirão sua cidade e seus templos. Em 1856, encontra-se uma cidade que já é, de fato, a capital da província, que cresce e conquista seu espaço ao rio e ao mar. Finalmente, observa-se a cidade em 1906, nos momentos que precedem as grandes reformas urbanas das décadas seguintes.

O método de análise está fundamentado em uma teoria descritiva do espaço — a sintaxe espacial (Hillier & Hanson, 1984). Utilizando-se os conceitos e procedimentos associados a essa teoria, buscou-se aplicar uma técnica de leitura do espaço urbano, tendo como escopo essencial compreender, para além de uma aparente casualidade, o sistema de consonância que permite a objetos heterogêneos conviverem e construirão uma certa unidade (Caniggia & Maffei, 1981). De fato, a trama de uma cidade se tece a partir de fios díspares, atuando simultaneamente, diversos na forma, dimensão e função.

UMA LEITURA DO FATO URBANO

O modelo de análise fundamenta-se na visão do assentamento urbano como um sistema bipolar, arranjado entre as entradas para as edificações e a área externa ao assentamento. A estrutura espacial entre esses dois domínios é um meio de estabelecer a interface entre dois tipos de relação — aquela entre os habitantes do lugar e aquela entre estes habitantes e os estranhos ao lugar ou visitantes (Hillier, Hanson & Peponis, 1987a; Hillier, Hanson & Peponis, 1987b).

Entende-se que o assentamento urbano é governado por três tipos de leis formativas: aquelas que se referem ao objeto urbano em si, as que se referem ao processo pelo qual a sociedade utiliza as leis do primeiro tipo e as adapta para dar forma espacial a diferentes tipos de relações, e aquelas que são estabelecidas pela influência da configuração espacial dos assentamentos urbanos no comportamento social (Hillier, 1989; 1996).

A primeira delas diz respeito a uma proposição aparentemente muito simples: o tecido urbano é formado pela agregação de edifícios (elementos fechados — fragmentados) que definem um sistema de espaços abertos e contínuos. É a relação entre esses elementos fechados, que conformam ilhas, e abertos, que formam um padrão espacial global, que

² "Pernambuco falando para o mundo" era o slogan da Rádio Jornal do Commercio.

³ A cartografia utilizada neste estudo, referente ao período de 1631 a 1906, está publicada em Menezes (1988). A cartografia holandesa também foi consultada em Mello (1976).

dá uma individualidade espacial ao assentamento, permitindo sua identificação como membro de uma classe genérica de assentamentos similares.

Tal estrutura contínua pode ser vista de duas formas: como uma estrutura bidimensional, composta de espaços convexos, nos quais todos os pontos são diretamente visíveis e acessíveis entre si; e como uma estrutura unidimensional — axial —, representada por linhas de acessibilidade e visibilidade que articulam esses espaços. A articulação bidimensional assegura a diferenciação local, ao mesmo tempo que a articulação unidimensional mantém a coesão global do assentamento. A análise desse espaço contínuo único, sem que sua natureza essencial de continuidade seja perdida, impõe certa dificuldade, dada a necessidade de manter tanto a individualidade do espaço quanto sua natureza mais global.

Assim sendo, uma das dimensões mais importantes para a análise da estrutura urbana refere-se à relação entre padrões locais e padrões globais. Essas dimensões podem ser objetivamente medidas por meio das propriedades sintáticas do tecido examinado, a partir de sua organização global, representada convenientemente no mapa axial, que é a representação da configuração dos espaços abertos e contínuos da malha urbana, por intermédio de suas linhas de acessibilidade e visibilidade — as linhas axiais — e de suas conexões. A partir dessa representação, instrumento-chave da análise, obtêm-se medidas objetivas das propriedades sintáticas do espaço. Essas, por sua vez, caracterizam-se por sua natureza relacional e não por sua natureza geométrica. O foco está na relação entre os espaços, nas relações topológicas, portanto adimensionais.

AS MEDIDAS DAS PROPRIEDADES SINTÁTICAS

INTEGRAÇÃO E NÚCLEO DE INTEGRAÇÃO

A medida de integração é chave na análise sintática. O conceito de integração está relacionado com a noção de profundidade. Na representação axial do sistema urbano, cada linha está ligada a todas as demais, tanto diretamente quanto por meio de certo número de linhas intervenientes, ou *passos*, que intermedian a passagem de um espaço a outro. A profundidade entre duas linhas é dada pelo número de passos que intervém na passagem da primeira para a segunda. Uma linha *rsa*, ou seja, de fácil acessibilidade, tem como efeito “puxar” para si todas as outras, integrando o conjunto. Por sua vez, uma linha profunda afasta de si todas as demais, resultando em um espaço de acessibilidade indireta, em posição mais remota em relação às demais.

O valor de integração de uma linha é, matematicamente, a expressão da profundidade média dessa linha em relação às restantes do sistema.⁴ O sistema urbano pode ser representado pela média dos valores de integração de suas linhas. Os sistemas mais rasos, ou de maior integração, com valores próximos a zero, são aqueles que apresentam mais fácil acessibilidade, dado que, no movimento de um espaço a outro, há um menor número de espaços intervenientes, ou de mudança de direção. Os sistemas mais profundos, ou mais segregados, são estruturados de forma seqüencial, cada espaço adicionando ao sistema mais um nível de profundidade.⁵

As propriedades do conjunto de espaços mais acessíveis do sistema — núcleo de integração — apresentam particular interesse para a compreensão da estrutura urbana, uma vez que, como centro sintático, esse núcleo pode constituir-se como local de destinação coletiva. Se as linhas mais integradas são as de acessibilidade mais direta, são também

⁴ $I = 2(MD - 1)/(L - 2)$, onde I é o valor de integração da linha, MD , a profundidade média da linha, medida a partir dela em relação a todas as demais linhas do sistema, e L , o número de linhas do sistema (Hillier, B & Hanson, J., 1984: 108).

⁵ Os valores de integração têm sido apresentados na literatura mais recente pelo seu inverso ($1/I$). Esse procedimento justifica-se pela noção intuitiva de que valores de integração são expressos por valores mais altos e os valores de segregação por valores mais baixos. Os valores de integração apresentados neste trabalho expressam seus valores absolutos. Isso se justifica pelo interesse dos autores em seguir fidedignamente as formulações matemáticas originais, consideradas mais elegantes e objetivas.

aqueelas presumivelmente mais usadas pelas pessoas em seu movimento para e através do sistema. Evidências empíricas sugerem uma relação entre a propriedade de integração, tal como foi definida, e os padrões de movimento, ou melhor dizendo, entre essa propriedade e a previsibilidade de movimento (Hillier et al, 1993; Hillier, 1996). Dessa forma, atividades dependentes de movimento e de relações espaciais estariam localizadas nas áreas mais integradas do conjunto, enquanto as áreas mais segregadas seriam primariamente residenciais, *locus* de relações transpaciais (Hillier, 1989; Peponis et al., 1989).

Do ponto de vista analítico, esse núcleo é representado pelo valor médio de integração do conjunto formado por 10% ou 25%, em sistemas espaciais menores do que 100 linhas das linhas mais integradas, e pela relação entre a integração média da área como um todo e a integração média dos espaços que compõem o núcleo. Tal relação define numericamente a força do núcleo. Quanto maior a diferença entre esses valores, mais o núcleo se caracteriza como o centro sintático da área. Isso significa dizer que o papel do núcleo como o local de destinação coletiva se faz mais relevante (Hillier & Hanson, 1984; Hillier, Hanson & Peponis, 1987a; Hanson, 1989, Peponis et al., 1989).

AXIALIDADE DA MALHA

Essa medida expressa o grau de regularidade da trama pela comparação entre a malha real e uma malha regular perfeita. É função do número de linhas do sistema e do número de ilhas formadas por essas linhas. Numa malha regular, a axialidade é 1, enquanto valores tendendo para zero indicam forte deformação da malha.⁶

Essas propriedades guiam a análise, neste estudo, das diversas traças que formam a estrutura urbana do Recife no período analisado, destacando-se a integração do sistema, as características de seu núcleo sintático e seu papel na modulação de estruturas significativas no processo evolutivo, sejam elas permanentes ou intercambiáveis.

MOMENTOS DE UMA CIDADE QUE SE INVENTA

A TRAÇA ORIGINAL – O POVO DO ARRECIFE

A ocupação do território brasileiro faz-se lentamente ao longo do século XVI. Atrelada a uma política extrativista, a rede urbana que se instala tem como objetivo dar suporte às atividades de exportação. A Coroa portuguesa estabelece, por meio das Cartas de Doação, a liberdade para os donatários de capitâncias criarem vilas, de acordo com as suas conveniências estratégicas e comerciais.

Com a chegada do donatário Duarte Coelho à Capitania de Pernambuco, por ele chamada de Nova Lusitânia, as primeiras vilas são criadas, sendo a primeira às margens do Rio Igara-Açu, com o nome de Santa Cruz. O desejo de um sítio mais seguro contra os ataques dos *selvagens* e dos invasores por mar leva o donatário e sua gente a colinas mais ao sul, próximas de um grande estuário, de onde se descortina todo o sítio vizinho, bem como o mar. A Vila de Olinda é fundada com o propósito de sede da Capitania, e assim será nos próximos três séculos. Olinda, no entanto, apesar de sua situação privilegiada de defesa, não reuniu as condições essenciais para cumprir as funções comerciais da Nova Lusitânia:

Conquanto invulgar, a beleza de sua situação não favorecia o comércio por ficar muito distante dos arrecifes que formam o único porto da região. Por isso, aos poucos foi se agrupan-

do nova povoação junto ao molhe natural, cujo nome tomou. Os habitantes de Olinda voltam aos da nova aldeia o mais acerbo desprezo, apelidando-os “mascates”. Apesar de tudo, a conveniência acabou sobrepujando o romantismo e a aristocracia. A cidade do Recife passou a ser a capital e Olinda, mantendo ainda o orgulho de sua situação e passada grandeza, regrediu à insignificância de subúrbio de sua rival (Kidder: 1845).

Assim é que surge o Recife, como um assentamento espontâneo, desatrelado da determinação do donatário da capitania e da Coroa portuguesa. Provavelmente, as características do assentamento original do povoamento pouco diferiam das encontradas ainda hoje nas comunidades pesqueiras nordestinas, onde o leiaute urbano procura uma relação de interdependência com o sítio natural, sem constituir um sistema baseado em quadras e ruas, mas, sim, em edificações e terreiro. O arranjo urbano da povoação é determinado pela forma estreita do istmo. A disposição do casario, tendo ao centro a Ermida do Corpo Santo, de 1584, define uma linha de circulação entre o istmo e o extremo sudoeste, buscando a Ilha dos Navios (depois batizada de Antônio Vaz pelos holandeses, e de Santo Antônio pelos portugueses).

O assentamento, o Povo do Arrecife (Figura 1), instala-se na extremidade do istmo arenoso, que se estende, partindo de Olinda, por cerca de sete quilômetros por não mais que meio de largura, entre o curso final do Rio Capibaribe, do Beberibe e o mar. A área é privilegiada do ponto de vista técnico: sua profundidade permite a aproximação de embarcações de maior calado e é o caminho natural de penetração em direção à Várzea do Capibaribe, onde se instalam inúmeros engenhos de açúcar. Defronte ao istmo, no ponto onde os dois rios se encontram, a Ilha dos Navios abrigava o convento franciscano de Santo Antônio, ao qual se tinha acesso por meio de embarcações que partiam da extremidade da povoação (Mueller, 1984). A formação do assentamento atrela-se, desta forma, ao desenvolvimento das atividades comerciais de exportação de açúcar e pau-brasil, e importação de produtos manufaturados para consumo da elite portuguesa.

Já por volta do final do século XVI, em 1595, a pequena povoação, em torno a tavernas, prostíbulos, armazéns e habitada por trabalhadores, apresenta desenvolvimento tal que leva à decadência o pequeno porto do Varadouro, que passa à condição de porto se-

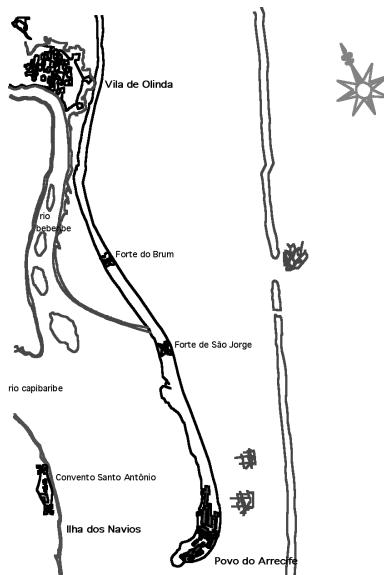
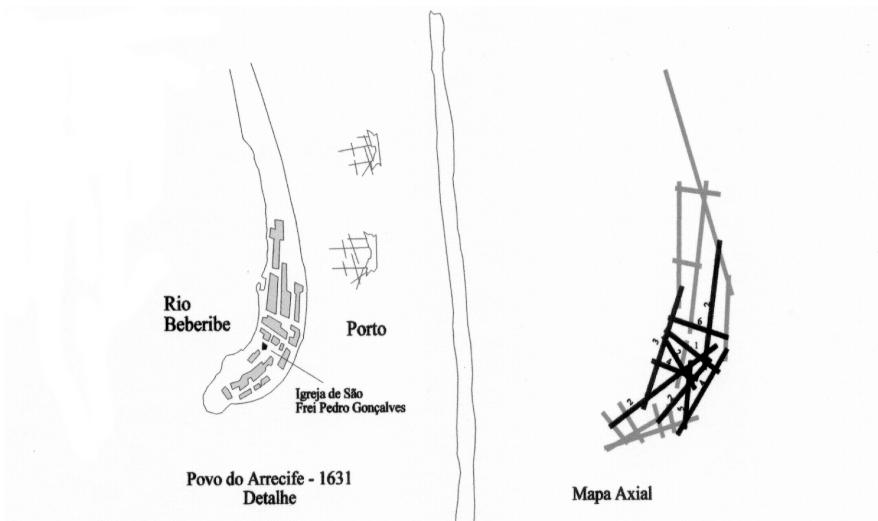


Figura 1

cundário. Esse começa a servir ao transporte de mercadorias de e para Olinda, em embarcações de pequeno porte. No século XVII, por ocasião do primeiro desembarque dos holandeses, a povoação do Recife contava com 200 vizinhos (Salvador, 1627).

É em torno da Ermida do Corpo Santo que se estrutura o núcleo de espaços de menor profundidade, ou seja, de acessibilidade mais direta a partir dos demais espaços. Esse núcleo é formado por um conjunto de linhas que articulam as duas margens do istmo, a do Rio Beberibe e a do mar, envolvendo a ermida e a praça fronteiriça, gerando uma es-

Figura 2 – Povo do Arrecife; mapa axial com núcleo de integração em negrito (os números sobre as linhas indicam a ordem de integração dos espaços do núcleo)



A TRAÇA HOLANDESA – CIDADE MAURÍCIA: O “*GROOT KWARTIER*”

É com a ocupação pelos holandeses que a povoação se estende à ilha fronteiriça ao istmo, a de Antônio Vaz. A área experimenta, então, grandes transformações urbanas. Inicialmente, os holandeses invadem a Vila de Olinda, mas, por questões de defesa, optam pelo Povo dos Arrecifes. A superioridade estratégica do sítio faz dele, praticamente, escolha natural para o assentamento. Por outro lado, suas condições de porto consolidam tal escolha como sítio para a sede do governo holandês.

Desde que começaram, porém, a senhorear o Brasil os holandeses, subjugadores das terras e das águas, aprouve escolher-se Recife e a Ilha de Antônio Vaz para sede do governo. Como que condenada pelo destino, arruinou-se a formosa Olinda, mostrando-se chorosa. As casas, os conventos e as igrejas, derrubados, não pelo furor da guerra, mas de propósito, lagrimavam com a própria ruína.... Transportou cada um para o Recife os restos e os entulhos vendíveis da cidade demolida, aproveitando os materiais em novas edificações para que, desaparecendo a mãe — Olinda —, se lhe sobrevivesse das ruínas, embora com outro aspecto, a sua filha — Mauriciópolis (Barlaeus, 1980:154).

A decisão de incendiar a Vila de Olinda fez com que o Povo recebesse um contingente populacional incompatível com a infra-estrutura urbana disponível. Os primeiros anos de instalação no istmo caracterizam-se pela dificuldade de acesso à água e aos alimentos, dada a aridez do areal e a resistência dos habitantes do lugar (Mello, 1987). A ausência de água potável no Povo, aliada às dificuldades de travessia do rio, sugerem a construção de uma ponte entre o Recife e a Ilha de Antônio Vaz⁷ — a Ponte do Recife (1).⁸ Assim sendo, a exígua área disponível para novas construções no istmo leva à ocupação da ilha, que abrigava alguns armazéns, casas de moradia e o convento franciscano de Santo Antônio, transformado em fortificação pelos invasores — o Forte Ernesto. Essa ocupação se faz pela decisão do Conde Maurício de Nassau de edificar a Cidade Maurícia, segundo traça original do arquiteto Pieter Post (Figura 3).

O arranjo urbano da Cidade Maurícia caracteriza-se por um traçado geométrico bastante regular, adequado à topografia e aos cursos d’água da ilha, com quadras arranjadas em torno de grandes espaços cívicos. O conjunto organiza-se em três setores: o *Groot Kwartier*, ao sul do convento, como centro cívico; a Nova Maurícia, na parte sudoeste da ilha, núcleo habitacional; o Palácio do Governo, ao norte. A paisagem para os rios é valorizada com a localização das edificações mais importantes — o Palácio das Torres (Palácio Friburgo — cidadela da liberdade), com seu jardim botânico e zoológico, na extremidade norte da Ilha Antônio Vaz, e o Palácio da Boa Vista na banda oeste, ambos edificados em terrenos adquiridos por Nassau à Companhia das Índias Ocidentais, para servirem de residência ao governador. A área da cidade era delimitada por fosso e estacas de defesa, com escoamento e canalização das camboas.⁹ A área fora dos muros, a Nova Maurícia,¹⁰ defendida pelo Forte das Cinco Pontas (Forte Frederico Henrique), destinava-se à habitação de população de menor posse.

Além da Ponte do Recife, os holandeses estabeleceram a ligação da povoação com outras áreas, construindo a Ponte da Boa Vista (2) — entre a Cidade Maurícia e a Boa Vista, e o dique que leva a Afogados, ao sul. Pontes menores foram construídas em vários pontos e sobre as camboas. A Cidade Maurícia experimenta tamanho desenvolvimento que a população do conjunto Recife/Antônio Vaz chega a 6.000 habitantes, o que resultava em alta densidade, dada a exígua área de ocupação (Andrade, 1979).

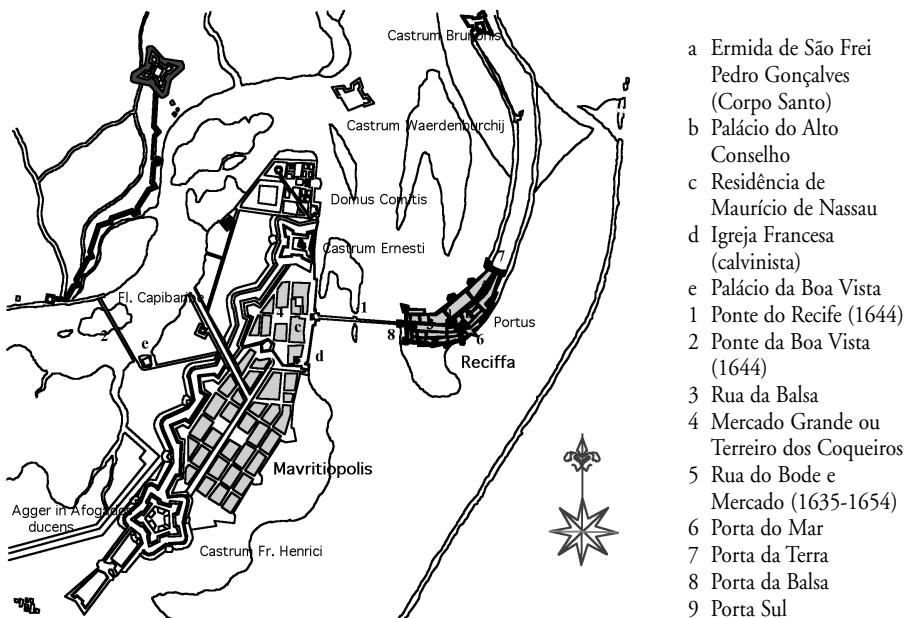
7 Carta de Pieter de Vroe, 2 de abril de 1630, In: Mello, 1987:41.

8 Os caracteres (números e letras) indicados entre parênteses e em negrito indicam a localização de monumentos e logradouros nos mapas.

9 Bras., N.E. Esteiro que enche com o fluxo do mar e fica em seco com o refluxo. [Var.: gamboa.]

10 A Nova Maurícia foi demolida em 1645 pelos holandeses, por necessidade de defesa. Não há indicações de que a Nova Maurícia tenha sido executada conforme o traçado que se mostra no mapa de Golijath. Supõe-se que apenas tiveram sido construídas algumas poucas casas (Mello, 1987).

O Recife recebe um sistema de paliçadas que protege todo o núcleo urbano. Nesse período, são edificadas portas de acesso à povoação: a Porta da Balsa (8), voltada para Ilha de Antônio Vaz, dá acesso à ponte; a Porta da Terra (7) controla a ligação com Olinda, e a Porta do Mar (6), no porto. O espaço disponível para a construção de edificações no istmo determina a traça do tecido urbano que se curva, obedecendo aos limites impostos pela água. O percurso entre as portas articula todo o sistema.



Fonte: Mapa do Recife de Cornélio Golijath.

Figura 3. Cidade Maurícia – 1648

O conjunto é formado por 80 linhas axiais e 64 ilhas espaciais (Figura 4). O núcleo de integração, agregando 21 linhas, estrutura-se em torno do caminho que interliga as duas ocupações — correspondendo ao percurso inicial entre as portas, prolongado através da ponte construída sob as ordens de Nassau. Essa vem a ser a linha mais integrada do conjunto, interligando dois subcentros de espaços mais *rasos*: o primeiro, correspondente ao núcleo primitivo em torno da ermida (a), do qual partem eixos na direção das áreas periféricas; o segundo estrutura-se em torno da praça central do *Groot Kwartier* — o Mercado Grande (4), a praça cívica e comercial.

Nesse último, as linhas formam uma espécie de roda deformada, envolvendo praticamente toda a cidade. Dessa roda, parte uma linha de penetração para sudoeste, na direção do Forte Frederico Henrique, conectando a Nova Maurícia ao conjunto. Por outro lado, o subcentro do istmo caracteriza-se por uma forma de espinha de peixe, com linhas que articulam o eixo principal às franjas do areal. Os espaços mais segregados concentram-se na Nova Maurícia, a sudoeste da Ilha de Antônio Vaz, parcela habitacional da cidade, e nas bordas do istmo, correspondendo às atividades residenciais e de armazenagem.

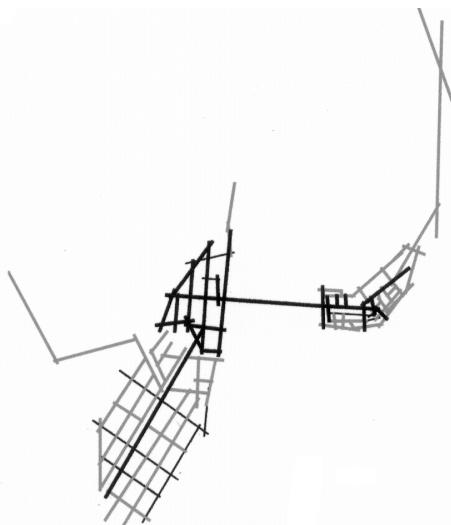


Figura 4. Mapa axial – 1648 (núcleo de integração marcado em negrito, áreas segregadas, em cinza)

A TRAÇA PORTUGUESA – VILA DE SANTO ANTÔNIO DO RECIFE: O ESPAÇO SAGRADO

Após a expulsão dos holandeses, os comerciantes portugueses preferem instalar-se no Recife, apesar de Olinda já ter sido reconstruída. Semelhante escolha se deve, sobretudo, às condições portuárias e à proximidade e acessibilidade à Várzea do Capibaribe, principal área produtora de açúcar. O primeiro governador após a ocupação holandesa mantém a sede do governo na Ilha de Antônio Vaz, ocupando o antigo Palácio Friburgo. Seu sucessor, Vidal de Negreiros, transfere o Governo para Olinda, posição consolidada em 1669. Mas a disputa entre as duas aglomerações continua, representando as posições de dois grupos: de um lado, os comerciantes portugueses que defendiam o Recife como sede do Governo; de outro, os proprietários de terras e produtores de açúcar, advogando Olinda.

Essa disputa entre comerciantes e senhores de engenho leva o Governo português a uma solução conciliatória, elevando, no início do século XVIII, a povoação do Recife à condição de Vila e dividindo a jurisdição do antigo termo de Olinda. A Vila de Santo Antônio do Recife passa a crescer e consolida-se como capital de fato de Pernambuco. Já no terceiro quartel do século XVIII, sua população, de aproximadamente 18.000 habitantes, ultrapassava a de Olinda, de 12.000 moradores, somando-se as freguesias urbanas da Sé e São Pedro Mártir.¹¹

O núcleo urbano cresce para fora de portas. É na Ilha de Antônio Vaz, para além do quarteirão holandês, que a cidade começa a estabilizar-se e a deixar para trás a frágil estrutura urbana dos primeiros tempos. Na ilha, a ocupação portuguesa, ao contrário da holandesa, caracteriza-se por uma malha bastante irregular, composta por ruas estreitas e tortuosas, estruturada por meio de espaços sacros, igrejas e conventos e seus respectivos adros e largos. Tal configuração dá um caráter peculiar a esse trecho, ressaltado por diversos viajantes e estudiosos da cidade. No dizer de Josué de Castro, “ruas atropeladas, enoveladas ... com seu comércio de artigos baratos ... ruas estreitas, becos, travessas. Confusão...” (Castro, 1957). A cidade cresce para os lados do Forte das Cinco Pontas, em áreas antes alagadas. A concentração de edificações religiosas na Ilha de Antônio Vaz e a pouca

11 Quanto aos índices populacionais, existem várias divergências entre os autores. Entre as diversas referências, pode-se destacar as seguintes: Sebastião da Rocha Pita, em *História da América Portuguesa* (Bahia 1950), refere-se a 9.000 habitantes no início do século, nos três bairros da vila; Luiz dos Santos Vilhena, em *Recopilação de notícias soteropolitanas e brasílicas contidas em XX cartas* (Bahia 1921), informa sobre 33.000 habitantes, em 1799; D. Domingos Loreto Couto, em *Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco*, refere-se a 20.000 moradores em Santo Antônio e Recife, em 1757; Mário Sette, em *Araruar*, 15.200 habitantes, em 3 mil casas, no ano de 1774. Os dados acima, citados por Andrade (1979) e referentes ao ano de 1774, constam dos *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume XL, de 1918, tendo como fonte “Idéia da população de Pernambuco, e de suas anexas, extensão de suas costas, rios e povoações notáveis ... desde o ano de 1774 em que tomou posse do Governo das mesmas Capitanias o Governador e Capitão General José Cezar de Menezes”.

destinação de espaços religiosos no Bairro do Recife é um aspecto ressaltado por Vauthier em sua estada na cidade. A respeito, o sociólogo Gilberto Freyre comenta, em anotação às cartas de Vauthier sobre a arquitetura doméstica no Brasil (Arquitetura Civil I, 1975, p.37):

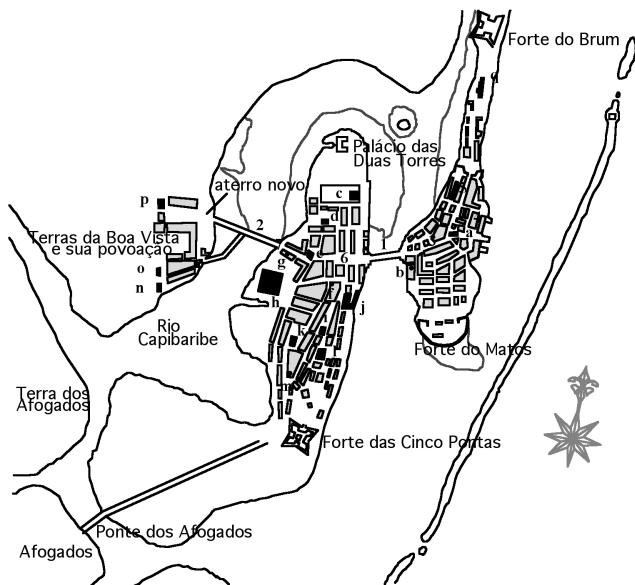
(...) Quanto ao número de igrejas no Bairro do Recife, notado por Vauthier, o fato parece ter sua explicação não só no caráter do bairro, depois dos holandeses mais comercial do que de residência, como na atividade larga e variada dos referidos padres do Oratório que, além de aulas e biblioteca abertas aos indivíduos desejosos de instrução, mantinham também, abertas à pobreza, as portas de 'bem provida botica', distribuindo ainda, aos pobres, alimentos, roupa e dinheiro. Para tanto, possuíam 'avultado patrimônio em terras e propriedades, alfaias e móveis riquíssimos' (Pereira da Costa, MS). Parece explicar-se assim o domínio de tão forte centro de atividade católica sobre a vida inteira do bairro.

No istmo, a expansão segue duas direções: para o norte, ultrapassando o Arco do Bom Jesus, rumo ao Forte do Brum, em torno da Igreja do Pilar (q). Ao sul, numa restinga arenosa, o capitão Antônio Fernandes de Matos faz construir, às suas custas, um pequeno forte para defender aquela parte da ilha — a Fortaleza da Madre de Deus e São Pedro, que ficou conhecida como Forte Matos (Mello, 1981). Ele também doa à Vila a Igreja da Madre de Deus e o Hospital (b). Uma grande área aterrada resulta dessas intervenções, onde o senhor Matos faz construir casas de morada — mais de trinta, com o que se ressarcem dos gastos com as duas obras. Essas edificações se agrupam em quadras que formam uma malha ortogonal.

A ocupação da Vila começa a transpor o Rio Capibaribe em direção à Boa Vista, através da ponte da Boa Vista (2), prolongamento da Rua Nova (7). Tal tendência de ocupação da parte continental da planície se faz mais acentuada, motivada pelos banhos de rio, já populares entre os moradores da Vila no século XVIII:

... talvez um dos rios mais deleitáveis, conhecidos, não somente pela pureza cristalina de suas águas, como pela placidez de sua corrente. Tudo isso atrai a população do Recife, em tal forma, que, no verão, praticamente desertam a cidade para irem viver por muitos meses, nas deliciosas casas de recreio, situadas em vastíssimas propriedades que se alinham nas praias do rio, onde se encontra uma quantidade de pessoas de ambos os sexos, que aí se banham ou passeiam nas suas margens, ou deslizam em suas águas em canoas, à sombra de árvores altas e bem copadas, que dos dois lados e por longas distâncias protegem o Capibaribe dos raios ardentes do sol (Luis Santos Vilhena, 1801. Cf.: Smith, 1979, p.202).

O conjunto urbano resultante dessa expansão é formado por 123 linhas e 121 ilhas. O núcleo de integração consta de 14 linhas. Três delas atravessam a área transversalmente, no sentido leste/oeste, desde o porto até as terras da Boa Vista e sua povoação. A primeira delas, partindo da Rua dos Trapiches (4), no porto, prolonga-se pela Rua da Cadeia (antiga Rua da Balsa), passando ao lado da Matriz do Corpo Santo (a), e tem o segundo menor valor de integração ($I = 0.462$). Essa linha conecta-se com a de maior integração do conjunto ($I = 0.375$), que corresponde à Ponte do Recife (1) e seu prolongamento até a Matriz do Sacramento (e), pela Rua da Ponte Velha (6). A última, partindo da Matriz do Sacramento, segue pela Ponte da Boa Vista (2), pelo aterro novo, até a Praça N. S. da Conceição da Boa Vista, defronte à igreja de mesmo nome (p), no continente, é a quarta linha mais



- | | |
|---|---|
| a Matriz do Corpo Santo e Praça do Pelourinho | m Igreja N. Sra. do Terço e sua rua |
| b Igreja da Madre de Deus e sua rua | n Igreja de São Gonçalo |
| c Convento Franciscano de Santo Antônio | o Igreja de Santa Cruz |
| d Igreja do Hospital | p Igreja N. Sra. da Conceição e sua praça |
| e Matriz do Sacramento | q Igreja N. Sra. do Pilar |
| f Igreja N. Sra. do Rosário dos Pretos | 1 Ponte do Recife |
| g Igreja N. Sra. da Conceição dos Militares | 2 Ponte da Boa Vista e ponte velha de pedra |
| h Convento do N. Sra. do Carmo e sua rua | 3 Rua da Cadeia |
| i Igreja de N. Sra. do Livramento dos Pardos | 4 Rua dos Trapiches |
| j Convento dos Padres da Companhia | 5 Rua da Cruz |
| k Igreja de S. Pedro dos Clérigos | 6 Rua da Ponte Velha |
| l Convento N. Sra da Penha e sua rua | 7 Rua Nova |

Fonte: Planta genográfica da Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco, situada em 8 graus e 4 minutos de latitude e 34 graus e 46 minutos de longitude ao sul da linha na América Meridional (Arquivo Histórico Ultramarino)

Figura 5 – Vila de Santo Antônio do Recife – 1749

integrada. As demais linhas do núcleo interceptam esse eixo, na direção das áreas segregadas periféricas. Tais linhas conformam duas zonas de espaços integrados: no istmo, correspondem, em parte, ao núcleo identificado anteriormente; na ilha, reproduzem a estrutura do quarteirão holandês — o *Groot Kwartier*. Esse núcleo é pouco distributivo, contendo poucos anéis, sendo sua forma geral mais tendente a uma espinha de peixe (Figura 6).

O conjunto de espaços mais segregados é formado por agrupamentos localizados na periferia da área. Na Ilha de Antônio Vaz, observam-se dois subconjuntos: o primeiro corresponde à área norte da ilha — espaços que envolvem o Convento e a Igreja do Hospital (d); o segundo corresponde à ocupação portuguesa que se segue ao período holandês e é caracterizado por uma malha extremamente irregular. A localização das igrejas tem papel fundamental na estruturação desse tecido. Essa sintaxe sagrada conforma um tecido que se amalgama ao tecido holandês de forma a diferenciar o espaço religioso do espaço do dia-a-dia comercial. Esse efeito é logrado por meio da relativa segregação dos adros das igrejas, que se localizam a poucos passos de profundidade dos espaços mais integrados do sistema, criando, assim, um sistema de acessibilidade hierarquizado.

Mais dois subconjuntos de espaços segregados estão localizados no istmo: o primeiro, fora de portas, para além do Arco do Bom Jesus, ao largo da Igreja do Pilar; o segundo, ao sul, corresponde ao que se convencionou chamar o *Quarteirão Matos*, próximo ao Forte do Matos. No continente, de ocupação ainda incipiente, à exceção da linha já mencionada, todos os demais espaços são segregados.

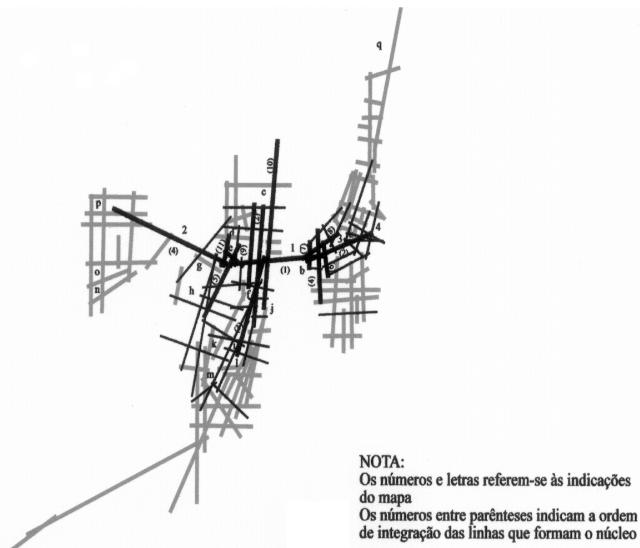


Figura 6 – Mapa axial – 1749 (núcleo de 10% de integração marcado em negrito, áreas segregadas, em cinza)

A TRACA BRASILEIRA – A CIDADE DO RECIFE

No início do século XIX, a Vila (de Santo Antônio do Recife) já superava a Capital (Olinda), tanto política como economicamente. Recebe as honras de cidade pela Carta Imperial de dezembro de 1823, cumprida em fevereiro de 1824. É agora a Cidade do Recife, como se aprazem orgulhosamente em chamá-la seus habitantes (e não de Recife). Em 1827, o Governo decide transferir-se provisoriamente para o Recife. A cidade tem então três bairros consolidados. Assim são descritos por Tollenare, em texto de 1816 (Souto Maior & Silva, 1992: 89):

O bairro da península do Recife propriamente dito é o mais antigo e movimentado, e também o mais mal edificado e o menos asseado ... as ruas são geralmente estreitas, as casas têm de dois a quatro andares ...

A Ilha de Santo Antônio, à qual dá acesso uma ponte arruinada ... e guarnevida de ambos os lados de pequenas lojas, tem ruas um pouco mais largas do que as do Recife. Encontra-se ali uma praça quadrada, onde estão construindo um mercado coberto...

O Bairro da Boa Vista, sobre o continente, é mais alegre e moderno. As ruas e as calçadas são ali mais largas, tem algumas casas bonitas habitadas por gente rica, mas que não pertencem ao comércio porquanto quase todos os negociantes moram no Recife ... (Tollenare: 1816).

Na primeira metade do século XIX, Recife se moderniza à custa do crescimento da renda dos proprietários e comerciantes, como decorrência da elevação dos preços do açúcar, algodão e couro no mercado internacional. A vida urbana é estimulada; a população

cresce: de aproximadamente 46.000 habitantes, em 1837, passa a 116.000, em 1872, por ocasião do Primeiro Recenseamento da População Geral do Império. Segue-se um período de estagnação do crescimento populacional: o número de habitantes cairia para 111.000, no recenseamento de 1890, elevando-se para 115.000, no de 1900 (Andrade, 1979).

A área física dos três bairros expande-se com a abertura de ruas em áreas conquistadas de aterros sobre rios e mangues.¹² A partir da segunda metade do século, a ocupação ganha áreas às margens do Capibaribe, como consequência da construção de pontes e da implantação do serviço de transportes urbanos. Os antigos engenhos são parcelados em chácaras que, por sua vez, se transformam em casas de veraneio e, posteriormente, em morada permanente, constituindo, hoje, os tradicionais bairros da cidade.

Em 1856, a área do Bairro do Recife, no istmo, é triplicada com o aterro das margens do Beberibe, construção do Cais do Apolo (4) e do cais que, do lado do mar, vai da Praça do Comércio em direção ao Brum; os bairros de Santo Antônio e São José,¹³ o aterro das margens do Capibaribe, por trás do Convento do Carmo, onde se constrói a Casa de Detenção (E), *engorda* a ilha. O Bairro da Boa Vista tem sua expansão projetada para o norte, sobre aterro na margem do Capibaribe, onde surge a Rua da Aurora (5), e para o sul, na direção da Curva dos Coelhos. Esses aterros projetados são executados de forma gradual ao longo de todo o século, mas, tendo em vista o custo de tais obras e a pressão por novas áreas destinadas à habitação, a cidade expande-se para oeste. Seguindo o rumo de cinco vias de penetração para o interior (na direção norte, para Olinda, na direção oeste, para Dois Irmãos e Caxangá, e na direção sul, para Afogados e Jiquiá), a cidade busca antigos engenhos, na verdade, pequenas povoações com atividades produtivas e comerciais significativas. De fato, tais engenhos se constituíam em verdadeiras povoações, reunindo uma população de 100 a 200 habitantes, tanto que, na implantação do sistema de trilhos urbanos, os caminhos traçados buscam esses aglomerados. A cidade que parte do porto encontra a cidade que vem do interior para o porto.

Libertada da influência das ordens religiosas e de sua quase primazia sobre a construção de edificações públicas, a cidade se mundaniza: é chegada a vez dos edifícios profanos, assim como das primeiras reformas urbanas, com o concurso de engenheiros da escola francesa de Pontes e Calçadas, como Louis-Léger Vauthier e o brasileiro José Mamede Alves Ferreira. São erguidos o Teatro Santa Isabel (D), projeto do primeiro, o Ginásio Provincial (G) e a Casa de Detenção, do segundo. Também se constrói o Palácio do Governo (C), no antigo Campo do Erário, onde se localizava o palácio de Nassau, já totalmente destruído. Na Boa Vista, além de uma nova Academia de Direito, são edificados dois hospitais — o Pedro II, nos Coelhos, e o dos Lázarus, em Santo Amaro — e o cemitério público, em 1851, de acordo com as concepções sanitárias da época.

Vários loteamentos são projetados, parcelando alagados e mangues da Boa Vista e do Bairro de São José, a caminho de Afogados, ao sul. Novas pontes interligam istmo, ilha e continente. A antiga Ponte do Recife é reconstruída, perdendo suas lojas; uma nova ponte (6) liga o istmo à ilha, partindo do Cais do Apolo. Os serviços urbanos também não são negligenciados: além do sistema de transporte, é instalado um sistema de iluminação pública à base de lampiões, e é organizada uma companhia de abastecimento de água, a Companhia do Beberibe, que, com a construção de chafarizes e o encanamento da água, liberta a cidade de um sistema de abastecimento primitivo (Andrade, 1979).

Observa-se, nessa segunda metade do século, certa tendência a uma especialização funcional nos três bairros da cidade: no Recife, as instituições que dão suporte às atividades de exportação; em Santo Antônio, as instituições ligadas à administração pública; em

¹² A superfície total da cidade é de "dois milhões de bracas quadradas", segundo relato de Antônio Pedro de Figueiredo, em 1857 (Souto Maior & Dantas, 1992: 169) — 1 braça = 2,2 m.

¹³ A Ilha de Santo Antônio vem a ser dividida em dois bairros: o de Santo Antônio e o de São José, correspondente à parte sul da ilha, indo até Afogados.

São José, o pequeno comércio varejista; na Boa Vista, as instituições mais voltadas para a comunidade — assistenciais e culturais. Essa tendência virá a confirmar-se e consolidar-se nos períodos seguintes.

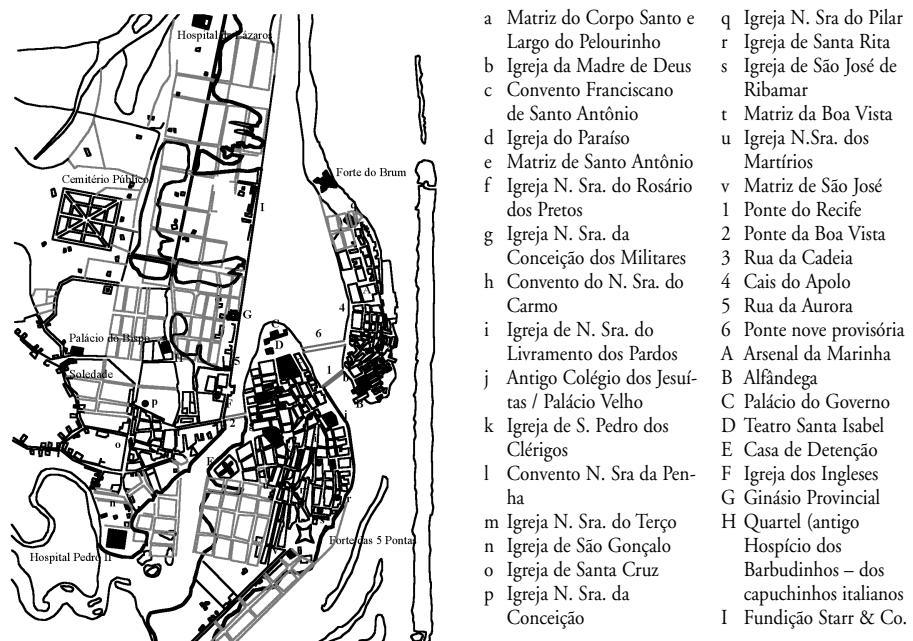


Figura 7 – Cidade do Recife – 1856

Fonte: Planta Elízario/Mamede

Na metade do século, em 1856, o conjunto pouco cresce do ponto de vista das linhas de acesso e visibilidade (258 linhas), mas observa-se um maior número de ilhas (213), o que resulta em uma malha ligeiramente menos deformada. O núcleo de integração é formado por 29 linhas, com força de 1.504. A primeira e a segunda dessas linhas estruturam o mesmo percurso que corta a área transversalmente, do Bairro do Recife até o continente: a primeira, mais integrada, passa a ser, no entanto, a linha axial que parte da Matriz de Santo Antônio (e), segue pela Rua Nova e Ponte da Boa Vista (2) até o Largo da Boa Vista, em frente à igreja matriz (t). A segunda parte da Matriz de Santo Antônio e segue até a Matriz do Corpo Santo (a). A concentração do núcleo de integração na extremidade norte do Bairro de Santo Antônio, identificada em momento anterior da análise, confirma-se. É possível observar a mesma configuração de roda inacabada e deformada, no entanto, com maior número de raios em direção à periferia. A estrutura do bairro holandês é ainda parte dessa *roda*.

O conjunto de espaços segregados mantém a mesma configuração dos momentos anteriormente analisados, com poucos espaços nos interstícios do núcleo de integração. Quatro subáreas são observadas: na Boa Vista, corresponde às novas áreas ocupadas; no istmo, são as mesmas anteriormente identificadas, e nos bairros de Santo Antônio e São José, reproduzem o tecido português (Figura 8).



Figura 8 – Mapa axial – 1856 (núcleo de integração marcado em negrito, áreas segregadas, em cinza)

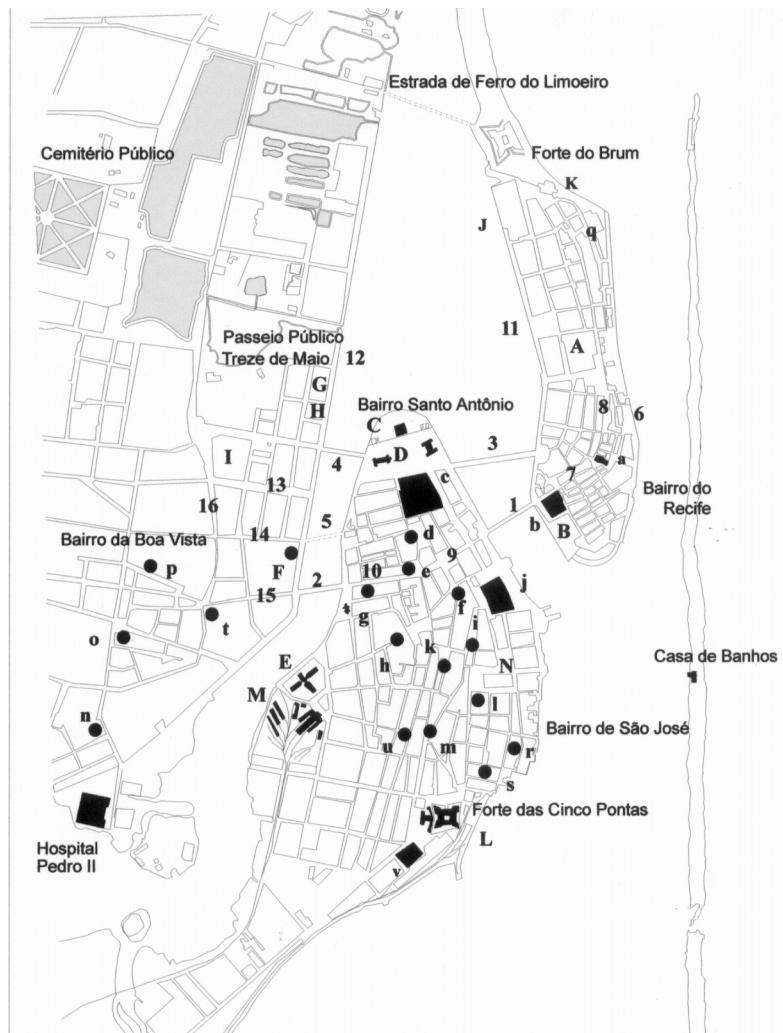
A TRAÇA MODERNA: A CIDADE HIGIENIZADA

No início do século XX (Figura 9), os bairros centrais apresentam uma ocupação bastante compacta, apesar dos aterros efetuados na última metade dos oitocentos e da rápida consolidação dos arrabaldes ao longo da Várzea do Capibaribe (Ferrez, 1988). A cidade, “dom de seus rios” (Castro, 1957), é apelidada de *Veneza Americana*. Sua importância regional e seu rápido crescimento urbano e populacional — de 115.000 habitantes, em 1900, para 232.000, em 1920 — pedem reformas urbanas, que são iniciadas na primeira metade do século XX.

No último ano do século, a cidade dispõe de um bem estruturado sistema de transportes urbanos: diversas linhas de bonde (*americano*), partindo da área central, demandam os bairros mais afastados — Madalena, Afogados, Caxangá, Casa Forte, além de uma linha para a cidade de Olinda —, “quem vai para farol é o bonde de Olinda”.¹⁵ Essas linhas consolidam definitivamente a expansão para oeste, ao longo do Rio Capibaribe, diminuindo a necessidade de aterros para atender a demanda de novas áreas a serem construídas para abrigar a cidade que cresce.

Na Ilha de Santo Antônio e no Bairro da Boa Vista, os loteamentos projetados, visualizados no mapa de 1856, já se acham implantados e ocupados. Com o advento do transporte urbano sobre trilhos, a ligação entre os três bairros é incrementada. Três pontes são construídas, ligando a Boa Vista ao istmo, ao norte, na altura do Forte do Brum, pela Ponte da Estrada de Ferro do Limoeiro, e à ilha, com a construção da Ponte Santa Isabel (4), na extremidade da ilha, e da ponte da Estrada de Ferro Caxangá (5).

¹⁴ Refrão do frevo “Quem vai para o Farol é o bonde de Olinda”, de autoria de Capiba, de 1937.



- | | | |
|--|---|--|
| a Matriz do Corpo Santo e Largo do Pelourinho | p Igreja N. Sra. da Conceição | 12 Rua da Aurora |
| b Igreja da Madre de Deus | q Igreja N. Sra. do Pilar | 13 Rua do Riachuelo |
| c Convento Franciscano de Santo Antônio | r Igreja de Santa Rita | 14 Rua Formosa |
| d Igreja do Paraíso/Santa Casa e Praça Barão de Lucena | s Igreja de São José de Ribamar | 15 Rua da Imperatriz |
| e Matriz de Santo Antônio | t Matriz da Boa Vista | 16 Rua Visconde de Camaragibe ou do Hospício |
| f Igreja N. Sra. do Rosário dos Pretos | u Igreja N. Sra. dos Martírios | A Arsenal da Marinha |
| g Igreja N. Sra. da Conceição dos Militares | v Matriz de São José | B Alfândega |
| h Convento do N. Sra. do Carmo | 1 Ponte 7 de Setembro (antiga do Recife) | C Palácio do Governo |
| i Igreja de N. Sra. do Livramento dos Pardos | 2 Ponte da Boa Vista | D Teatro Santa Isabel |
| j Igreja do Espírito Santo e Praça 17 | 3 Ponte Buarque de Macedo (1890) | E Casa de Detenção |
| k Igreja de S. Pedro dos Clérigos | 4 Ponte de Santa Isabel | F Igreja dos Ingleses |
| l Convento N. Sra da Penha | 5 Ponte da Estrada de Ferro Caxangá | G Ginásio Pernambucano |
| m Igreja N. Sra. do Terço | 6 Praça do Comércio - Cais da Lingüeta | H Casa do Congresso - Câmara dos Deputados |
| n Igreja de São Gonçalo | 7 Praça do Marquês de Olinda (antiga da Cadeia) | I Nova Academia de Direito |
| o Igreja de Santa Cruz | 8 Rua do Bom Jesus (antiga dos Judeus) | J Estação da Companhia de Ferro Carril de Pernambuco |
| | 9 Rua 1º de Março | K Estação do Brum |
| | 10 Rua Barão da Vitória (Rua Nova) | L Estação de Ferro de São Francisco |
| | 11 Cais do Apolo | M Estação de Ferro Central |
| | | N Mercado de São José |

Fonte: Planta da Cidade do Recife - reduzida de levantamentos feitos por Sir Douglas Fox e Sócios & H. Michel Whitley (membros do Instituto de Engenheiros Civis de Londres) - escala 1:10000

Figura 9 – Cidade do Recife – 1906

O conjunto analisado, que na Boa Vista inclui a área entre a Rua da Aurora (12) e o Cemitério Público, é formado por 306 linhas e 248 ilhas. É mais integrado que o sistema analisado anteriormente. O núcleo de 10% de integração é formado por 32 linhas e, praticamente, tem a mesma conformação dos momentos anteriores, com maior ênfase para o lado da Boa Vista. O percurso que corta a área no sentido leste/oeste tem seu início na Matriz do Corpo Santo, no Bairro do Recife, prolongando-se até a Matriz de Santo Antônio, pela Rua 1º de Março (antiga Rua da Ponte Velha – 9). Daí parte a linha mais integrada do conjunto, que vem a ser a mesma identificada anteriormente. A configuração de roda deformada na extremidade norte do Bairro de Santo Antônio consolida-se, abraçando um maior número de espaços integrados. Ressalte-se um maior número de espaços de relativa integração nos interstícios da *roda*. No Bairro da Boa Vista, começa-se a observar a formação de um núcleo mais concentrado. Quanto aos espaços mais segregados, é interessante notar que, com a ocupação da banda oeste da ilha, com loteamentos mais regulares e ortogonais, o tecido português praticamente se aparta do núcleo, sendo *empurrado* para a margem da bacia, a leste (Figura 10).



Figura 10 – Mapa axial – 1906 (núcleo de integração marcado em negrito, áreas segregadas, em cinza)

CONCLUSÃO – OS FIOS QUE TECEM A TRAMA

Na construção tipológica do Recife, aqui examinada, momentos significativos do processo formativo individualizam-se como termos intermediários, segundo fios que tecem a trama da cidade, na qual se identifica sua matriz elementar, entendida como sendo o limite considerando o marco inicial para a formação de tipos sucessivos (Caniggia & Maffei, 1981). Associado a essa, o percurso-matriz emerge como estruturador dos espaços de destinação coletiva. Esse percurso, que por definição é preexistente ao próprio uso de edificações em suas margens, tem um só andamento, retilíneo, para fazer mais curto o trajeto, à exceção da necessidade de superar obstáculos (Caniggia & Maffei, 1981).

Pode-se, então, destacar algumas propriedades permanentes e transformações que caracterizam este processo formativo. Em primeiro lugar, a composição multifacetada do tecido urbano, apesar de perfeitamente amalgamado, individualiza-se nos tecidos holandês (mercantil e profano), português (sagrado) e moderno (cosmopolita).

Esse tecido multifacetado tem, ao longo do tempo, o mesmo núcleo de integração, retratado nos tecidos holandês e moderno, distinguindo-o como termo inicial de um processo generativo e de um processo tipológico — sucessão global de tipos no tempo, em uma mesma área em mutação diacrônica. A força do núcleo de integração, no entanto, é variável ao longo do tempo, traduzindo as etapas de conciliação entre objetos diferentes, com diferentes ênfases — religiosa, mercantil e civil — o bispo, o mascate e o juiz.

O que também fica evidente é a presença da ordem naquilo que apenas aparentemente é dela desprovido. O tecido holandês, historicamente mais regular, tem seu foco central nas atividades comerciais, valorizando os grandes espaços abertos, palco de transações tanto comerciais quanto sociais. O tecido português, ressaltado como *confuso* por sua simulada falta de ordem, traz em si a maneira particular de tratar o espaço público, pela diferenciação das atividades sociais: os lugares de comércio e de ritos sagrados se especializam e espacializam. Nesse sentido, relações espaciais e as relações transpaciais têm seu ponto de convergência e de diferenciação (Hanson, J., 1989). O tecido moderno, buscando ordem na geometria para sua ação saneadora, isola o patológico — os outros — e privilegia o sadio.

Por outro lado, a linha que atravessa a área transversalmente permanece ao longo do tempo como o eixo de integração mais importante e corresponde ao percurso-matriz, estabelecido pelas remotas relações entre produção e escoamento de produtos. De acessibilidade mais direta, por sua menor profundidade, *puxa* para si todo o conjunto, mantendo a unidade entre as diferentes partes. Tem, assim, o efeito de articular as estruturas de caráter local.

Dessa forma, foi possível lidar com duas questões fundamentais para a análise do espaço urbano: a) a constituição da centralidade espacial e b) a diferenciação e articulação das partes locais no seu contexto global. Enquanto centralidade, constitui-se como ponto de convergência, de destinação coletiva, diferenciação e articulação, fornecendo identidade às cidades (Peponis, 1989).

A gradativa formação do núcleo de integração, concentrado no bairro de Santo Antônio, anexando na sua trama os tecidos holandês e moderno, vai configurando a matriz elementar que se consolida mesmo com a extensão do núcleo para a Boa Vista. O Recife não é o Recife. O Recife começa como caminho, cresce pelo caminho que busca terras férteis e afirma-se no trajeto para e do continente. O percurso modela a morfologia do sítio urbano Pousado no tempo, liga a origem à expansão, sem sentido obrigatório. Na es-

teira dos movimentos urbanos, a matriz elementar forma-se como nó aglutinador e mediador das relações sociais, e o percurso-matriz como articulador.

O FIM

Recife, cruel cidade,
águia sangrenta, leão.
Ingrata para os da terra,
boa para os que não são.
Amiga dos que a maltratam,
inimiga dos que não
este é o teu retrato feito
com tintas do teu verão
e desmaiadas lembranças
do tempo em que também eras
noiva da revolução.
(Pena Filho, C., 1969: 182)

Claudia Loureiro, arquiteta, é professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco.
E-mail:
loureiro@nlink.com.br
Luiz Amorim, arquiteto, é professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco.
E-mail:
amorim@mail.npd.ufpe.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, M. C. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: Editora Universitária / UFPE, 1979.
- ARQUITETURA CIVIL I. São Paulo: FAUSP / MEC – IPHAN, 1975.
- BARLAEUS, G. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980.
- CANIGGIA, G. & MAFFEI, G. L. *Composizione architettonica e tipologia edilizia: lettura dell'edilizia di base*. Venezia: Marsilio Editori, 1981.
- CASTRO, J. Visões do Recife (1957). In: SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, p. 253-261, 1992.
- FERREZ, G. *Velhas fotografias pernambucanas: 1850 – 1890*. Rio de Janeiro: Campo Visual, 1988.
- HANSON, J. “Order and structure in urban design: the plans for the rebuilding of London after the Great Fire of 1666”. *EKISTICS*, vol. 56, nº 334/335, p. 22-42, jan-feb/mar-abr 1989.
- HILLIER, B. *Space is the machine: a configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, B., HANSON, J. *The social logic of space*. London: Cambridge University Press, 1984.
- HILLIER, B. et al. “Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement”. *Environment and Planning B: planning and design*, vol. 20, p. 29-66, 1993.
- HILLIER, B. “The architecture of urban object”. *EKISTICS*, vol. 56, nº 334/335, p. 5-21, jan-feb/mar-abr 1989.
- HILLIER, B., HANSON, J., PEAPONIS, J. “Creating life: or, does architecture determine anything”? *Architecture & Comportement / Architecture & Behavior*, vol. 3, n. 3, p. 233-250, 1987a.

- HILLIER, B., HANSON, J., PEPPER, J. "Syntactic analysis of settlements". *Architecture & Comportement / Architecture & Behavior*, vol. 3, n. 3, p. 217-231, 1987b.
- KIDDER, D. P. "Onde a imaginação não conhece limites (1845)". In: SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (Org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, p. 147-161, 1992.
- MELLO, J. A. G. de. *Tempo dos flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do Norte do Brasil*. Recife: FUNDAJ / Editora Massangana, 1987.
- MELLO, J. A. G. de. *Um mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes de Matos - 1671-1701*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.
- MELLO, J. A. G. de. *A cartografia holandesa do Recife: estudo dos principais mapas da cidade do período 1631 - 1648*. Recife: Parque Histórico Nacional dos Guararapes / IPHAN - MEC, 1976.
- MENEZES, J. L. (Org.). *Atlas histórico-geográfico do Recife*. Recife: FUNDAJ / Editora Massangana, 1988.
- MUELLER, B. *Convento de Santo Antônio do Recife: 1606 - 1956*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1984.
- PENA FILHO, C. "Guia Prático da Cidade do Recife". In: *Livro Geral*. Recife: UFPE, 1969.
- PEPPER, J. et al. The spatial core of urban culture. *EKISTICS*, vol. 56, nº 334/335, p. 43-45, jan-feb/mar-abr 1989.
- PEPPER, J. "Space, culture and urban design in late modernism and after". *EKISTICS* vol. 56, nº 334/335, p. 93-108, jan-feb/mar-abr 1989.
- RIGATTI, D., LOUREIRO, C., AMORIM, L. "Forma e Uso do Espaço Urbano: Porto Alegre e Recife". *Revista da Pós*, nº 5, p. 17-31, abr 1995.
- SALVADOR, F. V. "Uma povoação de 200 vizinhos". In: SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, p. 31-42, 1992.
- SMITH, R. C. *Igrejas, casas e móveis: aspectos de arte colonial brasileira*. Recife: Editora Universitária/UFPE, 1979.
- SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (org.) *A paisagem pernambucana*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, 1993.
- SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, 1992.
- TOLLENARE, L. F. "Sob o céu do Recife (1816)". In: SOUTO MAIOR, M. & SILVA, L. D. (org.) *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ/Editora Massangana, p. 89-104, 1992.

A B S T R A C T *This paper presents a historical and morphological analysis of Recife's historical centre, formed by the neighbourhoods of Recife, Santo Antônio, São José and Boa Vista. The objective of this study is to identify the process which gives to heterogeneous urban objects a certain degree of unity.*

K E Y W O R D S *Morphology, space syntax, urban history.*