

**GT 6 - Livre**

**A IMPORTÂNCIA DO LUGAR DA MEMÓRIA: IMPASSES ENTRE O PODER GOVERNAMENTAL PARA PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA DA AVENIDA CAXANGÁ NO RECIFE**

**Heitor Cavagnari – UFPE\***  
*heitorcavagnari@gmail.com*

**Barbara Barbosa – UFPE\***  
*mehrryk@yahoo.com.br*

**Jonathan Gama – UFPE\***  
*jonathanqgama@globomail.com*

**Rebeka Plácido – UFPE\***  
*rebekaplacido@gmail.com*

**RESUMO**

Trata-se do levantamento da Memória urbana de uma das artérias de locomoção na cidade do Recife. Este artigo vem a levantar com ajuda de indicadores, a sua importância, remetendo sua origem da construção na memória dos moradores e suas transformações aos longos dos anos, para revelar indícios de fatores transformadores. Tais mudanças ocorreram com planejamento e desenvolvimento da nação em busca de fatores que permeasse a facilidade de locomoção de seus transeuntes, que por ali habitam e circulam. Contudo essas intervenções influenciaram drasticamente a construção da Memória local,

interferindo na paisagem, e deixando de assegurar a preservação do patrimônio materiais. Assim, visa preservar a memória de uma cultura particular que vive se reinventando de acordo com as necessidades que são impostas, tendo como característica chave de ser um dos maiores corredores de pontos de cultura, integrando vários estilos, identidades e crenças.

**Palavras-chave:** Avenida Caxangá. Planejamento Urbano. Memória Urbana. Preservação. Memória local.

---

**1 INTRODUÇÃO**

A Avenida Caxangá é uma importante via de acesso para os bairros da zona oeste da cidade do Recife. Em seus 180 anos de existência, sofreu nos últimos três anos, mudanças que introduziram novos mobiliários na dinâmica mobilidade urbana que põem em risco o conjunto de seu patrimônio material.

Através do desenvolvimento socioeconômico de Pernambuco, houve a necessidade de interferência na construção de vias de acesso na cidade, contudo nessas mudanças foram observados atos de extremo desrespeito com a preservação da memória local.

A preocupação com a preservação do Patrimônio Material da Avenida Caxangá, serve como sinal de alerta para demonstrar o nível de preocupação com a intervenção

\*Graduandos em Biblioteconomia pela Universidade Federal de Pernambuco

governamental. Como ela atua de forma intervencionista, despreocupada com as consequências que podem se agravar a partir dessas atitudes, ainda apontamos as influências das ações por parte da administração pública a respeito da mobilidade urbana, em quase dois séculos de existência da Avenida Caxangá, expondo as transformações urbanas que influenciam os vestígios da Memória arquitetônica, paisagística e afetiva da Avenida.

## **2 LUGARES DA MEMÓRIA**

Falar de lugares da memória é ir além do conceito histórico; é identificar na construção da memória traços de sua identidade. Identificar características ou situações aonde particularize o local e, desta forma, revelem traços de seu passado. Nesse sentido, é ir além de construção de armações de metal e de concreto, ou de somente fatos históricos; mas procurar dialogar com a utilização do espaço contemporâneo e seus traçados decorridos, para entender seu desenvolvimento. Pierre Nora (*apud* ARÉVALO, 2004) demonstra “[...] enfaticamente da ritualização de uma memória-história em um determinado espaço denominado Lugares de Memória na esperança de que essa possa reunificar o indivíduo fragmentado com o qual lidamos na sociedade contemporânea”.

A história da formação da Avenida, por sua vez, é construída nesse diálogo entre fatos e personagens. Revelar esses meandros é explorar um mundo onde o indivíduo se identifica com o local. Este sentimento de identidade vem através das experiências desses indivíduos, sendo utilizado para este artigo, uma visão através de fotos, anúncios de jornais e relatos de populares. Dessa maneira, o entendimento do assunto pode se dá através do compartilhamento das informações com o meio e com o grupo, resultando na formação da memória.

Podemos portando dizer que a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator

extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si. (POLLAK, 1992, p. 204)

O indivíduo é a principal engrenagem na construção da memória, pois a sua identificação com o meio, faz com que os espaços se modelem às suas necessidades. Na vivência de uma metrópole, o processo de utilização dos espaços entra no pretexto de requalificação dos serviços, acompanhando o processo de desenvolvimento urbano.

## **3 MEMÓRIA URBANA**

Conforme Linardi (2001, p. 14) “[...] detectamos a presença da memória em qualquer manifestação da vida cotidiana”, é sob o aspecto das transformações espaciais que buscamos compreender e relacionar a questão da memória ao ambiente construído, uma vez que “A memória urbana é hoje um elemento fundamental da constituição da identidade de um lugar” (ABREU, 1998, p. 81).

Considerando ainda que a memória se faz presente no cotidiano, é esperado que a perda do elo que nos une às experiências espaciais já vividas, mesmo se tratando de um possível desenraizamento em relações aos referenciais existentes, possa conduzir a um processo de desagregação da memória. (LINARDI, 2001, p. 15)

Nos últimos anos o logradouro vem recebendo novos empreendimentos. Entretanto, a valorização do potencial imobiliário da região tem resultado em perda da memória urbana. Todos os prédios, desde os mais antigos, até os espaços arborizados, colaboram direta e indiretamente para contar a história da Avenida Caxangá, principal eixo de ligação da capital pernambucana com alguns municípios do interior do estado.

## **4 PLANEJAMENTO URBANO E O RECIFE**

Segundo Acselrad (2009) o planejamento urbano envolve compreensões,

planos e programas de gestão de políticas públicas, através de medidas de intervenção no espaço urbano, abarcando as necessidades da população, identificando as capacidades locais e regionais de um território, estabelece as regras de ocupação de solo e as políticas que a desenvolveram, buscando melhorar a qualidade de vida das pessoas. Contudo “[...] nenhuma política urbana foi explicitamente elaborada e adotada pelo governo central no Brasil antes da instalação do regime militar em 1964” (COSTA, 1994, p. 1). Já no Recife, com a explosão demográfica em áreas urbanas na metade do século XX, originada pela industrialização e pelo êxodo rural, como apontado por Santos (2012), iniciou-se o processo de constituição do “urbano” na cidade do Recife.

Esse fato trouxe consigo um forte crescimento do tecido urbano do Recife e dos municípios circunvizinhos, desencadeando um processo de metropolização. O crescimento populacional urbano, obviamente, deu-se de maneira desordenada, por meio de ocupações espontâneas, muitas das quais não acompanhadas pelo poder público, sobretudo no que diz respeito ao provimento de infraestruturas e proteção do ambiente natural local. (SANTOS, 2013, p. 184).

Falar das causas do aumento populacional da cidade do Recife é falar de uma característica presente na maioria das metrópoles brasileiras: ondas migratórias baseadas no êxodo rural. O povoamento da Avenida Caxangá, se deu a respeito de sua importância como via para ocupação desses imigrantes.

## **5 CONTEXTO HISTÓRICO**

A Avenida Caxangá é uma das mais importantes artérias da cidade do Recife, e é considerada a segunda mais longa avenida em linha reta do Brasil, apresentando percurso totalmente reto de aproximadamente 6,2 km. Seu trajeto tem início na Praça João Alfredo, onde se encontra o Sobrado da Madalena, do

antigo engenho da Madalena, que deu origem e nome ao bairro, atravessa os bairros do Zumbi, Cordeiro, Iputinga, terminando no bairro da Várzea, na Ponte da Caxangá, Ponte Marechal Castello Branco, sobre o Rio Capibaribe.

Inicialmente conhecida como Estrada de Paudalho e também como Estrada de Ambolê, sempre constituiu uma via importante para a cidade, já que ligava os engenhos de açúcar aos diversos povoados, entre eles o Engenho Brum, pertencente a Miguel Bezerra Monteiro, representante de uma tradicional família pernambucana. No final do século XVIII, o presbítero Francisco Pereira Lopes, conhecido como Cônego Caxangá, então proprietário de terras na área do antigo engenho, construiu sua residência e, ao lado, mandou erguer uma capela dedicada a São Francisco de Paula. Foi em torno dessa propriedade que teve origem o povoado que, em 1833, já era considerado um dos mais belos arrabaldes da cidade.

A Avenida teve sua construção regidamente iniciada em 1833, segundo Pereira da Costa (1962). O engenheiro francês Louis Léger Vauthier, em um relatório de 1843 sobre o desenvolvimento da Província de Pernambuco, enumera as vantagens da construção de estradas no Recife afirma que foi só em agosto de 1833

[...] que se principiou a primeira parte da estrada de Paudalho, que do largo da Madalena se dirige para Caxangá, e foi então somente que pela primeira vez apareceu nesta Província uma estrada regularmente construída.

Em 1869 a ponte que ligava o Recife ao interior de Pernambuco foi destruída por uma enchente do Rio Capibaribe. Em seu lugar foi concluída a construção da Ponte Pênsil da Caxangá, a primeira desse tipo no Brasil, em 1871.

Conforme Gaspar (2005), o termo Caxangá não tem uma origem muito clara, todavia

[...] alguns autores afirmam que se trata de uma corruptela da palavra tupi *caa-çan-áb*, que significa mata estendida ou *caa-çang-guá*, mato

do vale dilatado ou ainda *caa-ciangá*, mato da madrasta ou da madrinha.

**Figura 1** – Ponte Pênsil da Caxangá no final da Avenida, década de 1870



Fonte: [www.fotolog.com/tc2/](http://www.fotolog.com/tc2/)

A primeira adaptação significativa, por meio de aterros, protegida por obras de pavimentação com paralelepípedos rejuntados com cimento sobre concreto, aconteceu no período do Estado Novo, na gestão do prefeito Novaes Filho. O corredor recebeu ampliação

por meio de aterros, protegida por obras de arte, além de estrutura como bueiros, pontes, viadutos e muros de arrimo, necessários à construção de estradas.

**Figura 2** – Avenida Caxangá (1940), vista da altura da Igreja de São Sebastião (esquerda)



Fonte: [cafehitoria.ning.com](http://cafehitoria.ning.com)

Nas gestões seguintes, de Pelópidas Silveira e Augusto Lucena, na década de 60, a Avenida ganhou melhorias em sua infraestrutura. Conforme Siqueira (2014), a via foi novamente ampliada e inaugurada uma

segunda faixa viária, de rolamento em cimento armado, possibilitando maior facilidade no fluxo de veículos. A celebração contou com a presença do então Presidente da República, Marechal Humberto Castelo Branco.

**Figura 3** – Avenida Caxangá, década de 1960.



**Fonte:** palavrarocha.blogspot.com.br

Nos anos 1970, estando o observador no centro da ponte da Caxangá, podia ver perfeitamente o Sobrado da Madalena, distante 6,2 km, contudo com as edificações e a arborização, além do trânsito intenso ao longo do dia, já não é mais possível visualizar seus extremos. No bairro de Iputinga, a via atravessa por baixo a BR 101, o denominado Viaduto da Caxangá, que corta a cidade no sentido norte-sul. Quatro décadas depois, a Avenida Caxangá encontra-se em um processo de profundas transformações em seu entorno, em virtude do desenvolvimento sócio econômico da cidade do Recife. A via jaze em estado de canteiro de obras inacabadas, aonde seu conjunto de patrimônio resiste às mudanças bruscas da paisagem.

## **6 A AVENIDA E SUAS TRANSFORMAÇÕES**

Uma das regiões mais antigas da América Portuguesa, Pernambuco foi a mais rica capitania do Brasil Colônia, graças à indústria exportadora de açúcar proveniente dos vários engenhos de açúcar que a província possuía. É em meio a esse potencial econômico que Recife cresce, passando de aproximadamente 200.000 habitantes, em 1910, para uma população de 1.5 milhões de pessoas hoje. Esse crescimento populacional, ao longo das décadas, obrigou a face da cidade a significativas mudanças.

Recife iniciou a construção de linha férrea em 1858, a segunda do Brasil, com uma linha de 31 km, da estação Cinco Pontas para o Cabo de Santo Agostinho. As locomotivas a vapor, conhecidas por “maxambombas”, foram projetadas, especificamente, para transitar em ruas e vias urbanas. “As primeiras ruas do Recife que receberam locomotivas foram construídas em 1866, pela Manning Wardle & Co., de propriedade britânica, atuando no Brasil, conhecida em Recife como Estradas de Ferro Caxangá.” (MIRANDA, 2011, p. 1). A primeira linha a operar na cidade, teve início em janeiro de 1867, com seu trajeto entre o porto e Apipucos e, posteriormente, estendida para Dois Irmãos, naquele ano, e até a Caxangá em 1870. Com suas amplas vias levemente curvadas, foram desenvolvidas linhas de bondes a vapor que abrangia as Avenidas Conde da Boa Vista, Caxangá, Rui Barbosa, Conselheiro Rosa e Silva, João de Barros, Beberibe e Estrada de Belém, conhecidas como “Os caminhos da Caxangá” da companhia inglesa Brazilian Street Railway Company Limited. Em 1917, os bondes a vapor foram substituídos por linhas elétricas, e no final da década de 20, a Pernambuco Tramways, empresa inglesa, estava operando 130 automóveis e 110 *trailers*, com 141 km de percurso.

Com as diversas mudanças no transporte público, de bonde a vapor para elétrico e finalmente para Zepelins, a via passou a ser adaptada e reestruturada com o decorrer dos tempos.

No Recife, a fase do transporte de passageiros por ônibus trólebus, (ônibus movidos a eletricidade transmitida por cabo aéreo suspenso sobre o seu trajeto), tendo como empresa responsável a Companhia de Transportes Urbanos (CTU), órgão da Prefeitura Municipal do Recife. Eram 13 linhas servidas por 65 ônibus importados da Marmon-Herrington Automotive Company de Indianápolis (EUA) para a capital pernambucana. Em dez anos a CTU ampliou sua frota para 140 veículos distribuídos em 18 linhas. (BARBOSA, 2011)

No final da década de 90, a população já estava acostumada ao transporte público movido a óleo diesel e, devido ao aumento do poder de compra das classes C e D nos últimos anos, houve um acréscimo de carros nas vias principais, chegando a patamares de congestionamento de 60% em horário de pico. Estes foram alguns dos fatores que influenciaram as mudanças na Avenida, passando a ter um corredor exclusivo de ônibus, aumentando sua capacidade de fluxo.

**Figura 4** – Desenho do projeto de requalificação da Caxangá executado em 2002



Fonte: [onibustransporte.blogspot.com.br](http://onibustransporte.blogspot.com.br)

Em 2002, o canteiro central foi alargado, sendo erguidas as 14 ilhas da Caxangá, trechos que comportam as paradas de ônibus, denominados de “Caminho dos Engenhos e das Palmeiras”, obras do resgate urbanístico preveem a melhoria do fluxo de veículos, calculado em 60 mil/dia. A reestruturação atinge, principalmente, o corredor do transporte coletivo, que depois da reforma, permite a passagem de dois coletivos e não apenas um. Foi criada mais uma faixa exclusiva de ônibus ampliando o acesso em 50m no comprimento. As novas ilhas também obedecerão às normas de trânsito respeitando as determinações de adaptação aos deficientes físicos e visuais e aos idosos.

A pista exclusiva para ônibus na parte central, permite a passagem de dois coletivos

de cada vez, dispondo de dois retornos à direita. Concluída em julho de 2014, a Avenida conta com mais um viaduto específico para os veículos BRT, obra realizada devido a locomoção para a copa do mundo, que corta por cima as entradas dos bairros de Engenho do Meio e Monsenhor Fabrício, também conhecidos como Bairro dos Artistas. Em fase de finalização, também encontramos um túnel localizado na Madalena, início de seu trajeto. Também serão incluídos nas obras de locomoção mais dois Terminais Integrados, somados com mais um existente na localidade. Outra intervenção feita foi a modernização, eliminando os sinais de três tempos ao longo da avenida para fluir o trânsito de cerca de 50 mil veículos diários.

**Figura 5** – Av. Caxangá durante as obras de implantação de estação de passageiros do corredor Leste/Oeste



Fonte: [onibusetransporte.blogspot.com.br](http://onibusetransporte.blogspot.com.br)

### 6.1 Processo de pertencimento do local

Como alternativa à inserção de pontos de cultura, decidiu-se valorizar a produção cultural, transformando alguns espaços em galerias a céu aberto. O Ministério da Cultura entende que “Pontos de Cultura são uma base social capilarizada e com poder de penetração nas comunidades e territórios, em especial nos segmentos sociais mais vulneráveis”. Nos

últimos anos o viaduto da BR 101, que passa por cima da Caxangá, recebeu a função de galeria de arte, em prol da conscientização da cultura negra e valorização do potencial da periferia da região, revitalizando e ganhando espaço, tanto a memória urbana como a comunidade. Matéria do jornal Diário de Pernambuco de 10 de setembro de 2008, destaca as exposições descentralizadas de arte em grafite.

**Figura 6** - Matéria da Folha.



Fonte: [http://www.fotolog.com/florim\\_pct/32716393/](http://www.fotolog.com/florim_pct/32716393/)

### 6.2 Conjunto Arquitetônico

Importantes edificações estão localizadas ao longo da via como: a Igreja de São Sebastião, no bairro do Cordeiro<sup>1</sup>, o Hospital Getúlio Vargas, o prédio do antigo

colégio Pio XII, o Hospital Barão de Lucena, o Caxangá Golf Country Club, a garagem de Bondes da Pernambuco Tramways, hoje escritório da Celpe. Além da arquitetura, a Avenida ainda conta com diversas esculturas espalhadas no seu trajeto, como os marcos

<sup>1</sup> O santo é o padroeiro de cinco paróquias da Arquidiocese de Olinda e Recife: Alto do Pascoal, Imbiribeira, Avenida Norte, Vasco da Gama e Cordeiro. Esta última é a comunidade mais antiga dedicada ao mártir. A paróquia do Cordeiro completou em 2011, 75

anos de celebração ao protetor dos flagelados pela peste (São Sebastião). Para acessar mais informações a respeito se encontra disponível em :<  
<http://www.arquidioceseolindarecife.org/2011/01/parquia-do-cordeiro-celebra-sao-sebastiao/>>

“Caminho dos Engenhos e das Palmeiras” e o Pescador da Iputinga, por Corbiniano Lins<sup>2</sup>, situado na divisa do bairro que leva seu nome.

**Figura 7** – O pescador da Iputinga



**Fonte:** [palavrarocha.blogspot.com.br](http://palavrarocha.blogspot.com.br)

**Figura 8** – Igreja de São Sebastião.



**Fonte:** [roteirosdafecatolica.blogspot.com](http://roteirosdafecatolica.blogspot.com)

### 6.3 Conjunto Paisagístico

Cada vez mais vemos o efeito das supermetrópoles se imporem às cidades e a seus habitantes. Ao falar em habitantes, não nos referimos apenas às pessoas, mas, também, aos animais e a vegetação. Segundo Carneiro (2013), há uma carência biológica real que faz o homem necessitar

do contato com a natureza e muitas vezes, as pessoas não percebem o quanto a vegetação é importante no processo de elaboração da identidade do lugar.

Tomando essa declaração como verdadeira, é preciso que os órgãos públicos entendam e aceitem que a vegetação tem que andar de mãos dadas com as pessoas, enquanto ela se desloca no

<sup>2</sup> Artista plástico que fez parte do Movimento da Arte Moderna na década de 50. Tornou-se bastante conhecido através das suas pinturas, grandes peças talhadas na madeira e por último suas esculturas em alumínio. Participou de diversas coletivas, individuais

no Brasil e fora dele, e suas esculturas pode-se ver em várias partes da cidade. Para mais informação, se encontra disponível em: <[http://www.inrecife.com.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=102&Itemid=39](http://www.inrecife.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=102&Itemid=39)>



espaço público (SILVA, CARNEIRO, 2013), contribuindo para a memória coletiva e urbana.

Contudo, o corte de quinze árvores no canteiro da Avenida Caxangá, para a construção de plataformas do Corredor Leste-Oeste, para a mobilidade urbana, coordenadas pela Secretaria Estadual das

Cidades, sem aval da Secretaria Municipal de Meio de Ambiente, vai contra esse argumento, uma vez que “[...] os novos desenhos de espaços urbanos do Recife mostram que essa é uma questão menor para quem planeja uma cidade” (SILVA, CARNEIRO 2013).

**Figura 9** – Avenida Caxangá, próximo ao Caxangá Golf Country Clube.



Fonte: [palavrarocha.blogspot.com.br](http://palavrarocha.blogspot.com.br)

**Figura 10** – Avenida Caxangá, próximo ao colégio Pio XII.



Fonte: Diário de Pernambuco (2012).

## 7 METODOLOGIA

Gil (2007, p. 41) classifica os tipos de pesquisa, segundo os objetivos, com base em três grandes grupos: “[...] pesquisa exploratória, pesquisa descritiva e pesquisa explicativa”. Neste trabalho realizamos uma pesquisa exploratória, com o objetivo de “proporcionar maior proximidade” com

a temática pesquisada. Estudo de caso foi o método da pesquisa.

Ainda, consoante Gil (2007, p. 41), “[...] na maioria dos casos, as pesquisas exploratórias envolvem: a) levantamento bibliográfico; b) entrevistas; c) análise de exemplos”. Dois desses procedimentos foram contemplados neste trabalho. O primeiro, consistiu de uma investigação documental sobre diversos suportes que

remetem para as intervenções na Avenida Caxangá. O segundo parâmetro norteou o uso de exemplos de intervenções que se sucederam, e sua influência na área de patrimônio e memória.

## 8 CONCLUSÃO

O processo de construção da memória da Avenida Caxangá, vem sendo formado por fatores fincados na vida urbana da cidade do Recife. Seu desenvolvimento econômico-social sempre foi à peça principal que movimentou sua modificação. Agregado a este fator, o desenvolvimento da cultura regional pernambucana também marcou a Avenida, compondo um rico conjunto de obras de valor afetivo que remete às manifestações populares. As mudanças também atuam de forma indireta na Via, à medida que estas modificações surgiram e desapareceram provocadas pelo desenvolvimento tecnológico, e também influenciando a memória dos moradores da localidade.

---

## REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, n. 4, p. 5-26, jan./jun. 1998.

ACSELRAD, H. (Org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

ARÉVALO, M. C. M. Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto. In: I ENCONTRO MEMORIAL DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS, 1., 2004, Mariana. **Anais Eletrônicos...** Mariana: UFOP, 2004. Disponível em: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/heitor.cavagnari/Meus%20documentos/Downloads/MarciaDaMassena.pdf >

## **THE PLACE OF MEMORY: STANDOFFS BETWEEN THE GOVERNMENTAL POWER TO PRESERVE THE MEMORY OF THE CAXANGÁ AVENUE IN RECIFE**

**Abstract:** *This is the survey of urban memory of one of locomotion arteries in Recife. This article comes up with the help of indicators, its importance, referring origin of construction in memory of residents and its transformation to long of years, to reveal evidence transformers factors. These changes occurred with the nation's planning and development in search of factors involved in the ease of movement of its passers-by. By that live there and circulate. However, these interventions dramatically influenced the construction of the local memory. Interfering with the landscape, and while ensuring the preservation of heritage materials. Thus seeks to preserve the memory of a particular culture that lives reinventing itself according to the needs that are imposed, with the key feature being one of the greatest runners of points of culture, incorporating various styles, identities and beliefs.*

**Keywords:** *Caxangá Avenue. Urban Planning. Urban memory. Preservation. Local memory.*  
BARBOSA, V. Transporte urbano do Recife. **Pesquisa Escolar**, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>

COSTA, F. A. P. **Anais Pernambucanos**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1962.

COSTA, G. M. 1992. A atual política urbana brasileira e suas possíveis contribuições à produção de um ambiente construído democrático: o caso do Plano Diretor de Belo Horizonte. In: BARTLETT INTERNATIONAL SUMMER SCHOOL (BISS) 13., **Proceedings...** São Paulo: BISS Organizing Committee. p.112 -117.

FRANCO, H. Políticas de preservação e construção da memória urbana: o caso de Santa Efigênia. **Revista Cpc**, São Paulo, n. 16, p.1-208, maio/out. 2013.

GASPAR, L. Avenida Caxangá, Recife, PE. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar>>.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007

LINARDI, M. C. N. **Memória urbana: Análise espacial da Praça Central de Santa Bárbara d'Oeste, SP**. Piracicaba: Unimep, 2001

MinC. Acesso à Informação. Pontos de Cultura. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/pontos-de-cultural1>>

MIRANDA, Francisco. **A história do Recife contada através dos bondes**. Disponível em <https://chicomiranda.wordpress.com/2011/11/14/a-historia-do-recife-contada-atraves-dos-bondes/>.

POLLAK, M. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n.10, p. 200-212,1992.

SANTOS, O. A. A. A região metropolitana do Recife e os desafios do planejamento urbano frente à crise ambiental contemporânea. **Revista OKARA: Geografia em debate**, João Pessoa, v. 8, n. 1, p. 179-194, 2013. Disponível em: <<http://www.okara.ufpb.br/ojs/index.php/okara/article/view/16723/11045>>

\_\_\_\_\_. Cidade, Urbano e Movimentos: sobre a formação do urbano e a ação dos grupos socioespaciais “excluídos”: um olhar sobre o Recife/PE. **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, Natal, v. 2, n. 1, 2012.

SILVA, J. M.; CARNEIRO, A. R. S. A. Paisagismo: um passeio pelo verde da cidade. **Revista Continente**, Santo Amaro, ano 3, n. 153, set. 2013.

SIQUEIRA, F. **Avenida Caxangá e suas transformações**. Disponível em <http://onibusetransporte.blogspot.com.br/2014/01/a-avenida-caxanga-e-suas-transformacoes.html>