



XIX ENCONTRO REGIONAL DE ESTUDANTES DE BIBLIOTECONOMIA, DOCUMENTAÇÃO, CIÊNCIA E GESTÃO DA INFORMAÇÃO (EREBD/PB)

GT 6: Livre

Comunicação oral

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

Heitor Cavagnari ¹
Barbara Barbosa ²
Jonathan Gama ³
Rebeka Plácido ⁴

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.

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*

¹ Graduando em Biblioteconomia pela UFPE. E-mail: Heitorcavagnari@gmail.com

² Graduando em Biblioteconomia pela UFPE. E-mail: mehrryk@yahoo.com.br

³ Graduando em Biblioteconomia pela UFPE. E-mail: jonathanqgama@globomail.com

⁴ Graduando em Biblioteconomia pela UFPE. E-mail: rebekaplacido@gmail.com

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.*

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, recentemente nos últimos três anos, houve mudanças que introduziram novos mobiliários, na dinâmica mobilidade urbana que põem em risco seu conjunto de patrimônio materiais.

Através do desenvolvimento socioeconômico de Pernambuco, houve a necessidade de interferência na construção das vias de acesso da cidade, contudo essas mudanças que foram observadas detectaram-se atos de extremo desrespeito como 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 da intervenção governamental. Como ela atua de forma intervencionista, despreocupado com as consequências que pode 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 do 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 no espaço contemporâneo e seus traçados decorridos, para entender seu desenvolvimento. O Apud de Arévalo (2004) sobre Pierre Nora 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. Neste Sentimento a Identidade vem através experiências destes indivíduo, sendo utilizado para este artigo, visão vinda de fotos, anúncios de Jornais e relatos de populares. Desta maneira para auxiliar no entendimento do assunto, como compartilhar das informações com o meio e com o grupo, pode resultar 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).

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

3 MEMORIA URBANA

Conforme Linardi (2001) “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).

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).

Nos últimos anos o logradouro vem recebendo novos empreendimentos, e em prol da valorização do potencial imobiliário da região a memória urbana e da comunidade esta perde espaço. 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). 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).

Falar das causas do inchaço 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.

4 CONTEXTO HISTÓRICO

A Avenida Caxangá é uma das mais importantes vias arteriais da cidade do Recife, 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 estabeleceu 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 do Cônego Caxangá 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, e 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, no seu lugar foi concluído 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/

A primeira adaptação significativa, pavimentação com paralelepípedos rejuntados com cimento sobre concreto, foi no período do Estado Novo, na gestão do prefeito Novaes

Filho. O corredor recebeu ampliação por meio de aterros e protegida por obras de arte, além de estruturas como bueiros, pontes, viadutos e muros de arrimo, necessárias a construção de estradas.

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



Fonte: *cafehistoria.ning.com*

Nas gestões seguintes de Pelópidas Silveira e Augusto Lucena, na década de 60, a avenida ganhou várias melhorias na 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 da Iputinga, a via atravessa por baixo a BR 101, 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 jaz em estado de canteiro de obras inacabadas, aonde seu conjunto de patrimônios resistem às mudanças bruscas da paisagem.

5 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, e com o crescimento populacional ao longo das décadas a face da cidade precisou mudar.

Recife iniciou a construção de linha férrea em 1858, possuindo 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). A primeira linha a operar na cidade, aconteceu 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 por “O 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 de 141 km de percurso.

Com as diversas mudanças no transporte público, de bonde a vapor para elétrico e finalmente para a 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).

Já 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 inchaço 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 pelo centro da avenida, aumentando sua capacidade de fluxo.

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



Fonte: onibusetransporte.blogspot.com.br

Em 2002, o canteiro central foi alargado, foram erguidos as 14 ilhas da Caxangá, trechos que comportam as paradas de ônibus e 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.

Pista exclusiva para ônibus na parte central, que permite a passagem de dois coletivos de cada vez, dispendo de dois retornos à direita. Concluída em Julho 2014 a avenida conta com mais um viaduto específico para os veículos BRT, obra oferecida e feita devido a locomoção para a copa 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 transito, 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

5.1 PROCESSO DE PERTENCIMENTO DO LOCAL

Como alternativa inserção de pontos de cultura, foi tomada a decisão de valorizar a produção cultural, tornar em alguns espaços galerias a céu aberto. Ministério da cultura entende como ponto cultural “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, a memória urbana e da comunidade está sempre se revitalizando, ganhando espaço. Como na matéria do jornal diário de Pernambuco de 10 de setembro de 2008, que fala sobre exposições descentralizadas de arte em grafite.

Figura 6 - Matéria da Folha.



Fonte: http://www.fotolog.com/florim_pct/32716393/

5.2 CONJUNTO ARQUITETÔNICO

Importantes edificações estão localizadas ao longo da via, a Igreja de São Sebastião, no bairro do Cordeiro⁵, o Hospital Getúlio Vargas, o prédio do antigo colégio Pio XII, o Hospital Barão de Lucena, o Caxangá Golf Country Club, e 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 “Caminho dos Engenhos e das Palmeiras” e o Pescador da Iputinga por Corbiniano Lins⁶, situado na divisa do bairro que seu nome.

Figura 7 – O pescador da Iputinga



Fonte: palavrarocha.blogspot.com.br

⁵ 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/parouquia-do-cordeiro-celebra-sao-sebastiao/>>

⁶ 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>

Figura 8 – Igreja de São Sebastião.



Fonte: roteirosdafecatolica.blogspot.com

5.2 CONJUNTO PAISAGÍSTICO

Cada vez mais vemos o efeito de supermetrópoles se imporem mais as cidades e seus habitantes, e quanto a habitantes não falamos apenas de pessoas, mas incluem também seus animais e 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 a pessoa enquanto ela se desloca no espaço público” (CARNEIRO, 2013), contribuindo para a memória coletiva e urbana.

Mas 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 vão contra esse argumento, onde “os novos desenhos de espaços urbanos do Recife mostram que essa é uma questão menor para quem planeja uma cidade” (SILVA, 2013).

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



Fonte: palavrarocha.blogspot.com.br

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



Fonte Diário de Pernambuco (2012).

6 METODOLOGIA

Segundo Gil (2007, p. 41) ele classifica os tipos de pesquisa, segundo os objetivos, com base em três grandes grupos: “pesquisa exploratória, pesquisa descritiva e pesquisa explicativa”. Neste trabalho foi feita uma pesquisa do realizamos uma pesquisa exploratória, com o objetivo de “proporcionar maior proximidade” com a ferreta 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 numa investigação documental sobre diversos suportes que remetem sobre as intervenções na Caxangá. O segundo parâmetro será norteador será o uso de exemplos de intervenções que se sucederam e sua influência na área de Patrimônio e memória.

7 CONCLUSÃO

O processo de construção da memória da Avenida Caxangá, vem sendo formado por fatores, fincados a vida urbana na 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 de um riquíssimo conjunto de obras de valor afetivo que remete as manifestações populares. As mudanças também atuam de forma indireta na Via, estas modificações que surgiram e desapareceram provocados pelo desenvolvimento tecnológico, foram também influencia para a memória dos moradores da localidade.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, v. 111, n. 4, jan./jun. 1998, p. 5 – 26
- ACSELRAD, H. **A duração das cidades: Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2a ed. Henri Acselrad (org.). Rio de Janeiro: Editora DP&A/ Lamparina, 2009.
- ARÉVALO, Márcia Conceição da Massena. **Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto**. In: ENCONTRO MEMORIAL DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS, 1., Mariana, 2004. Disponível em: < file:///C:/Documents%20and%20Settings/heitor.cavagnari/Meus%20documentos/Downloads/MarciaDaMassena.pdf >
- BARBOSA, Virgínia. Transporte urbano do Recife. **Pesquisa Escolar**, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>
- COSTA, Francisco Augusto Pereira. **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., São Paulo. **Proceedings...** São Paulo: BISS Organizing Committee. p.112 -117.
- FRANCO, Herta. Políticas de preservação e construção da memória urbana: o caso de Santa Efigênia. **Revista Cpc**, São Paulo, p.001-208, 2013.
- GASPAR, Lúcia. Avenida Caxangá, Recife, PE. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar>>.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007
- LINARDI, Maria Cecília Nogueira. **Memória urbana: Análise espacial da Praça Central de Santa Barbara d'Oeste, SP Piracicaba**: Editora Unimep, 2001
- MinC. **Acesso à Informação**. Pontos de Cultura. Disponível em: < <http://www.cultura.gov.br/pontos-de-cultura1> >
- POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, v. 5, n. 10. Rio de Janeiro, 1992.
- SANTOS, Otávio Augusto Alves dos. A região metropolitana do Recife e os desafios do planejamento urbano frente à crise ambiental contemporânea. **Revista OKARA: Geografia em debate**. 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, n. 3, v. 2, 2012.

SILVA, *Joelmir* Marques; CARNEIRO, Ana Rita SA. Paisagismo: um passeio pelo verde da cidade. In. **Revista Continente**, ano 3, n. 153, set. 2013

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

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/>.