

Os "novos" velhos portos: espaços de metamorfose para o capital imobiliário e para o turismo.

The "new" old ports: spaces of metamorphosis for real estate capital and for tourism

João Mendes da Rocha Neto

Universidade de Brasília/Programa de Pós-Graduação em Administração
jmdrn@uol.com.br
ORCID: 0000-0002-2306-992X

Edna Maria Furtado

Universidade Federal do Rio Grande do Norte/Programa de Pós-graduação em Geografia
ed.furtado@hotmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8166-4460>

Resumo:

Há um cenário que confere cada vez maior centralidade as áreas urbanas, que parecem ser constantemente reestruturadas para dar conta dos interesses das corporações econômicas. Entre as estratégias despontam os projetos de revitalização urbana, que não visam apenas a recuperação de áreas deterioradas, mas viabilizam um conjunto de intervenções voltadas para transformação desses espaços em áreas atrativas para o capital. E para que isso tenha êxito há uma necessidade constante de transformar tais pontos da cidade em grifes, o que requer também um tratamento para torná-las "espetacularizadas" e voltadas para a atividade turística. Nesse contexto os antigos portos adquirem importância, uma vez que se estendem por extensas áreas, próximas ao centro das cidades e, na maior parte das vezes se constituíram em espaços degradados, apartados da economia dos serviços, que caracteriza essas áreas centrais. Foi realizada uma revisão teórica que recorreu a autores de diversos campos de conhecimento, adicionalmente foram feitas consultas a documentos oficiais de planejamento de diversos portos no mundo, a fim de identificar suas estratégias nos projetos de revitalização; houve ainda a utilização de relatórios da Global Property Guide, que analisa os mercados imobiliários de grandes cidades, com a finalidade de verificar o impacto desses grandes projetos no mercado imobiliário, sobretudo na valorização fundiária das suas proximidades.

Palavras-chave: Cidades empresas; Portos; Revitalização; Capitalismo global; Mercado imobiliário.

Abstract:

There is a scenario that confers increasingly centrality to urban areas, which seem to be constantly restructured to account for the interests of economic corporations. Among the strategies, urban revitalization projects stand out, which not only contemplate the recovery of deteriorated areas, but make possible a set of interventions aimed at transforming these spaces into attractive areas for capital. And for that to be successful there is a constant need to transform such points of the city into brands, which also requires a treatment to make them "spectacular" and directed to the tourist activity. In this context, the old ports become important, since they extend over large areas, close to the center of the cities and, in most cases, they are constituted in degraded spaces, separated from the economy of the services, that characterizes those areas. A theoretical review was carried out, which recruited authors from various fields of knowledge. In addition, consultations were made with official planning documents of various ports around the world to identify their strategies in revitalization projects; We also used reports from the Global Property Guide, which analyzes the real estate markets of large cities, in order to verify the impact of these large projects on the real estate market, especially in the agricultural valuation of their vicinity.

Keywords: Ports; Revitalization; Global capitalism; Real estate market.

Introdução

O papel das cidades no modo de produção capitalista tem se mostrado cada vez mais ampliado. Na atualidade, mais do que nunca as cidades se colocam como portadoras de todos os interesses que envolvem os principais agentes da moderna economia capitalista.

Esse é um cenário que confere cada vez maior centralidade as áreas urbanas, que parecem ser constantemente reestruturadas para dar conta dos interesses das corporações econômicas e dão fôlego para que o sistema continue se reproduzindo.

Mas isso não ocorre sem um ônus para tais espaços, considerando que muitas dessas mudanças se fazem a custa da destruição de grandes áreas para dar lugar às “novidades” que o sistema impõe. Nesse sentido, pensar o papel das cidades no contexto da globalização requer uma perspectiva que sai do lugar e caminha, de fato em direção ao global. O sistema e seus atores hegemônicos demandam, de forma crescente, respostas das cidades.

Essas respostas são dadas nas formas de estratégias que manifestam no espaço urbano, todo o jogo contraditório que envolve a economia internacionalizada. A aceleração dos fluxos, de capitais e informação, reestrutura o espaço da produção global, e compete as grandes cidades continuar no comando, desde que adaptadas às necessidades e ao modelo que se impõe.

Mesmo que sejam paradoxais as respostas dadas, cada vez mais se orientam por um discurso de “competitividade, que reforça a competição entre cidades, o que por sua vez decorre dos recursos estratégicos que cada uma delas lança mão para se manter. Assim, são formatados planos, os quais são indutores de novas políticas públicas, embora muitas vezes, não considerem em nada as especificidades. Na verdade, fazem parte de um “pacote” de ações ditas inovadoras que se propõem a manter a atratividade dessas cidades.

Como importantes recursos despontam os projetos de revitalização urbana, mas que não são apenas recuperação de áreas deterioradas, mas sim um conjunto de intervenções voltadas para transformação desses espaços em áreas atrativas para o capital. E para que isso tenha êxito há uma necessidade constante de transformar tais pontos da cidade em grifes, o que requer também um tratamento para torná-las “espetacularizadas”.

Nesse contexto os portos adquirem grande importância, uma vez que se estendem por extensas áreas, próximas ao centro das cidades e, na maior parte das vezes se constituem em espaços degrada-

dos, completamente apartados da economia dos serviços, que caracteriza essas áreas centrais. Reúnem, portanto, todas as “condições” necessárias para os projetos de revitalização urbana nos modelos que o moderno empresariamento urbano deseja.

Portanto, esse artigo pretende, de forma breve, pontuar aspectos relevantes no entendimento dessa modificação no uso das áreas portuárias, entendendo-as na perspectiva de espaços que privilegiam um poderoso conjunto de agentes econômicos e como essas áreas se destacam no tecido urbano, tornando-se verdadeiras grifes espaciais, em face da sua espetacularização.

Para fundamentar o debate foi necessária uma revisão teórica que recorreu a autores de áreas do conhecimento diverso, adicionalmente foram feitas consultas a documentos oficiais de planejamento de diversos portos ao redor do mundo, disponíveis nos seus ambientes virtuais, a fim de identificar suas estratégias de operação e competição no contexto dos projetos de revitalização de grande expressividade; houve ainda a utilização de relatórios da Global Property Guide, que analisa os mercados imobiliários de grandes cidades, com a finalidade de verificar o impacto desses grandes projetos no mercado imobiliário, sobretudo na valorização fundiária das terras próximas a eles.

A análise dos dados associados ao debate teórico permitiu a estruturação do artigo, que após as considerações iniciais, percorre o caminho do diálogo com autores diversos que contribuem para esclarecer a natureza da questão, e no momento subsequente o trabalho envereda pela discussão das particularidades e similaridades que marcam tais projetos, procurando evidenciar pontos convergentes que são de grande importância para as cidades que abrigam essas iniciativas, e verificando os impactos desses projetos no mercado de imóveis de algumas dessas cidades, para então chegar às considerações finais, que possuem um caráter mais de provocação, considerando que o tema ainda merece aprofundamento e ampliação.

Breve debate conceitual de orientação

Compreender a cidade no contexto da globalização passa necessariamente por entender também seus fragmentos que se “espetacularizam”. Ressalte-se que no artigo o conceito de espetacularização substitui o de “embelezamento urbano” amplamente estudado, como uma forma de evidenciar as áreas objeto de projetos de revitalização como parte de

uma estratégia de integrar as cidades em um circuito de competição pela atração de investimentos e torná-las áreas onde o capital internacional se reproduz não só pelo uso, mas também pelas significações que tais frações adquirem no contexto local e internacional. Portanto, são pontos de conectividade entre agentes econômicos que operam em escala mundial, as populações locais e os viajantes que farão uso desses locais, de forma compartilhada. Nesse sentido Soja (1993) oferece uma contribuição ao dizer: “O processo de internacionalização criou outro conjunto de paradoxos, pois implica um estender-se para fora, do urbano para o global, e um estender-se para dentro, do global para o local urbano. Isso deu um, novo sentido a noção de “cidade-mundo”, como uma condensação urbana da divisão internacional reestruturada do trabalho [...]” (Soja, 1993: 228).

Esse entendimento como uma via de duas mãos que conecta as cidades ao processo de globalização leva esses centros urbanos a internalizarem signos e comportamentos que corroboram para o fortalecimento desse novo momento do modo de produção capitalista. Ao se tornarem um espaço síntese da reestruturação produtiva, as cidades impõem a si mesmas, a partir das forças hegemônicas e do discurso da competitividade, um conjunto de modificações nos seus tecidos urbanos que visam tão somente fazer com que elas não fiquem pelo meio do caminho nessa maratona que a globalização imprime. Harvey (2005) pontua bem esse cenário quando diz: “[...] o resultado é um turbilhão estimulante, ainda que destrutivo, de inovações culturais, políticas, de produção e consumo de base urbana. Nesse instante, podemos identificar uma conexão vital, se bem que subterrânea, entre a ascensão do empreendedorismo urbano e a inclinação pós-moderna para o projeto de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano abrangente, para a efemeridade e o ecletismo da moda e do estilo em vez da busca de valores duradouros, para a citação e a ficção em vez da invenção e da função, e, finalmente, para o meio em vez da mensagem para a imagem em da substância [...]” (Harvey, 2005: 181).

Assim, as mudanças no espaço urbano, passam a ser uma constante, e por que não dizer, quase uma necessidade, para sua manutenção nesse competitivo cenário, bem como passam a depender das estratégias que cada uma delas lança mão para se manter atrativa para os grandes agentes econômicos. Assim, o recurso de reconstruir extensas áreas que marcou meados do século passado, na contemporaneidade passa por uma hibridização. Isso quer dizer que os projetos de revitalização urbana, que incorporam

esse caráter de espetacularização, passam a utilizar inovações que mesclam o passado e o presente, em uma arquitetura denominada de pós-moderna.

Na realidade a preocupação não é de situar o projeto nessa ou naquela escola, ou caracterizá-lo com traços específicos, mas de torná-lo um empreendimento viável, sobretudo para os grandes agentes econômicos e despertar nas populações locais o desejo pelo consumo daquele “novo” espaço. Nesse aspecto Busquets (1996) assinala três tipologias dessas intervenções: a) as áreas industriais decadentes; b) as áreas portuárias; e c) áreas adjacentes aos caminhos ferroviários. Trata-se de uma primeira mirada que não se encerra nessas características, mas já serve como um ponto de partida para entender os projetos de maior envergadura, sobretudo nas cidades americanas e europeias. Nesse sentido Sanchez citando Lefebvre afirma que esse é o: “[...] o chamado “urbanismo de vendas” que concebe e realiza o espaço para o mercado, participa também deste movimento de transformação do espaço em valor de troca [...]” (Lefebvre *apud* Sanchez, 2003: 47).

Dai alguns desses projetos se constituem como verdadeiros enclaves nas áreas onde se instalam. Isso não ocorre somente pelo “negócio” que se constituem, mas por uma característica que une praticamente todos eles, a semelhança de suas estruturas, que os torna parte de uma verdadeira linha de produção, que marca a revitalização urbana na atualidade. Sobre tal aspecto Fernanda Sanchez oferece uma relevante contribuição para o entendimento, ao comentar: “As novas formas de ação no espaço vêm criando nas cidades os chamados “espaços de renovação” que são cada vez mais homogêneos no mundo todo, pois são moldados a partir de valores culturais e hábitos de consumo do espaço, tornado dominantes na escala mundo. Essa tendência, em termos de experiência urbana, tem levado a uma homogeneização, a uma “pasteurização” dos espaços” (Sanchez, 2003: 47).

Os projetos de revitalização que transformam extensas áreas urbanas são uma das muitas estratégias e respostas que o sistema capitalista dá aos incorporadores imobiliários e outros grandes agentes econômicos. Mas não emerge descontextualizado de um discurso que o justifique, pois como se verifica nas palavras de Del Rio (2001) a situação das áreas centrais se caracterizava assim: “Após a II Guerra Mundial e até ao último cartel do século XX, as metrópoles do mundo inteiro viveram um intenso crescimento económico de matriz fordista - produção e consumo massificado - onde o ideal positivista e a lógica racional-tecnista do modernismo orientavam

políticas urbanas equivocadas, numa renovação indiscriminada da cidade existente. Projetos arrasa-quarteirão substituíam a riqueza físico-espacial e a pluralidade socio-cultural das áreas centrais tradicionais, já desvalorizadas e esvaziadas de suas funções originais, com ambientes frios, monofuncionais e simplistas, e uma arquitetura distanciada de lastros históricos e dos valores da população” (Del Rio, 2001: 14).

Portanto, o cenário físico das áreas centrais já não era muito agradável e as estratégias de recuperar tais locais também não encontravam acolhida nas populações dessas cidades, uma vez que tais intervenções se mostravam cada vez mais portentosas e distantes daquilo que poderiam conferir um ambiente mais acolhedor e humanizado.

Os projetos, além de se caracterizarem por “substituições” em larga escala de extensas áreas degradadas, para dar lugar a infraestruturas e construções que não dialogavam com a história das cidades, tampouco se prestavam a trazê-las de volta à vida. São intervenções que acentuam a lógica funcionalista das cidades, sobretudo das metrópoles, voltadas à reprodução do sistema como um todo, fortemente orientadas pelo setor de serviços.

O cenário de reestruturação produtiva em escala mundial impacta sobremaneira o espaço das grandes cidades, em face da acelerada desindustrialização, revelando algumas transformações, sobretudo nas suas áreas centrais. Isso leva ao surgimento de extensas áreas subutilizadas que ficaram a margem da vida econômica e social das metrópoles e que receberam nomes diversos, tais como: “vazios urbanos, terrenos vagos, wastelands, brownfields ou terrain vague conforme a diferenciação da nomenclatura” (Leite, 2005).

A internacionalização da economia e o novo ambiente de negócios marcado pela emergência de novos setores produtivos, sobretudo, aqueles relacionados ao trabalho pensante, além da hegemonização das grandes corporações, induz a uma nova forma de apropriação do espaço urbano. Assim, os espaços “ociosos” das cidades despontam como objetos de desejo de grandes agentes, que neles identificam novas formas de reprodução adaptadas ao modelo globalizante dos espaços urbanos metropolitanos. Nesse sentido é importante registrar a contribuição de Vicente del Rio (2001), quando diz: “[...] o modelo de revitalização urbana do urbanismo contemporâneo [...] permite a gestão da cidade segundo uma lógica neoliberal, cuja prática urbanística passa a ser fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas de

um mercado consumidor cada vez mais globalizado, embora de expressões localizadas como, por exemplo, na instituição de espacialidades propícias para novos polos financeiros e imobiliários transnacionais, ou de intenso turismo cultural-recreativo” (Del Rio, 2001: 14).

Se num primeiro momento, as iniciativas de revitalização urbana se mostraram limitadas a alguns segmentos econômicos e se manifestaram pontuais no tecido urbano, na atualidade há uma considerável diversificação de negócios que se instalam nesses locais, e agora eles ocupam grandes extensões. Isso é resultante da superação do modelo experimental em que os projetos se davam de forma fragmentada, e eram conduzidos pelo poder público, para um modelo empresarial, que implanta uma lógica de gestão privada, a qual perpassa a concepção e se estende até ao funcionamento dos empreendimentos participantes do projeto.

Muitas dessas intervenções são componentes de planos estratégicos para determinadas cidades, sobretudo, as metrópoles mundiais, que se vem orientando por essa forma de gestão no sentido de fortalecer a sua competitividade e atrair capital. Rose Compans (1999) discute com propriedade tais características e aponta alguns recursos de que tais cidades se utilizam, as quais são denominadas de “imperativos” para a manutenção dessas posições privilegiadas, seriam eles: a) a construção de redes de comunicação modernas; b) a criação de distritos financeiros; c) a modernização e/ou construção de infraestrutura de transportes; e d) provisão residencial destinada às classes mais abastadas.

Além dessas provisões materiais, há duas importantes estratégias mencionadas pela autora, a primeira seria o Marketing Urbano que segundo a autora segue a mesma lógica do marketing empresarial e deve se apoiar não somente nas estruturas mencionadas no parágrafo anterior, mas nas “competências e qualidades sociais específicas” (Compans, 1999: 109). Adicionalmente a autora pontua a importância das trocas existentes entre essas cidades no que se refere a projetos urbanos e boas práticas, o que as tornam “pontas de lança” no sistema capitalista, uma vez que seus recursos para competir sempre serão mais inovadores que as demais.

Como se verifica nas palavras de Compans (1999) as trocas de experiências bem-sucedidas passam a ser uma constante entre as cidades globais. Nesse sentido, os projetos de revitalização despontam como um modelo de atração para novos agentes econômicos e diversificação do ambiente de negócios dessas metrópoles. Assim, o poder público de algumas dessas

cidades aceita a revitalização como parte um novo modelo de desenvolvimento urbano conectado ao movimento de globalização baseado nos exemplos de cidades norte-americanas e europeias, pioneiras nesses projetos, como Boston, Baltimore e São Francisco (EUA); Londres e Glasgow (Grã-Bretanha), Barcelona e Bilbao (Espanha), Berlin e Hamburgo (Alemanha), Genova (Itália), entre outras.

O caráter empresarial demandou inclusive novos arranjos institucionais, com a criação de companhias que se tornaram incorporadoras, construtoras e administradoras desses projetos, a exemplo da Boston Redevelopment Authority; da Charles Center - Inner Harbor Management, de Baltimore; da London Docklands Development Corporation; além da Corporación de Antiguo Puerto Madero S.A., administradora do empreendimento de Buenos Aires.

Da parte do poder público houve a mobilização no sentido de promover alterações na legislação urbanística e instituir pacotes com incentivos diversos, além é claro, de dotar e/ou melhorar a infraestrutura existente no entorno da área do projeto. Nesse sentido Compans (2004) destaca: “No intuito de atrair investidores, os governos locais norte-americanos ampliaram os incentivos fiscais ao setor imobiliário, ofereceram contrapartidas em terrenos, infraestruturas e regras mais flexíveis para viabilizar empreendimentos nas Enterprise Zones e se lançaram na formação de “parcerias” com empresas privadas para a promoção de projetos de renovação urbana. A forma privilegiada de “parceria público-privado” neste período foi a de agências de desenvolvimento. Elas obtinham financiamentos mediante contrato, escolhiam terrenos apropriados aos novos empreendimentos, definiam programas financeiros, obras de infraestrutura e vantagens a serem acordadas com os investidores, além de negociar contrapartidas, como a melhoria dos transportes públicos, a manutenção do nível de emprego, a formação profissional dos trabalhadores ou ações concernentes à preservação do meio ambiente” (Compans, 2004:31).

Assim, o centro das cidades só se constitui em um espaço único do ponto de vista político administrativo, mas nos seus usos constitui-se em um mosaico que manifesta os sinais de decadência e abandono, em face da importância que possuem para a vida urbana. Nesse sentido, os portos cada vez mais foram se distanciando dessa relação com seu entorno imediato, para estabelecer conexões com pontos distantes nos territórios nacionais e mesmo com outras nações, dependendo da magnitude de suas operações. As palavras de Vicente del Rio (2001) dão o tom da questão: “[...] os modernos e gigantescos

navios de carga, a containerização e a especialização do movimento portuário, as dificuldades de acomodar as novas logísticas portuárias às limitadas instalações e espaços das áreas centrais e a difícil acessibilidade dos meios de transportes de apoio - rodovias e ferrovias - foram fatores fundamentais para seu esvaziamento [...]” (Del Rio, 2001:16).

Assim, o distanciamento seria inevitável e a lógica da relação passa a ser antagônica, uma vez que o porto opera a partir de sua lógica e a parte central da cidade muitas vezes não tira nenhuma vantagem de sua presença. Pelo contrário, a convivência da economia do terciário que é a marca das metrópoles passa a ser fortemente afetada pelos portos, tornando-os um ônus que as cidades já não desejam mais.

Nesse sentido, a reaproximação das antigas e degradadas áreas portuárias nas grandes cidades, com a vida urbana contemporânea passa necessariamente por uma requalificação desses espaços e dos seus entornos imediatos. São esses aspectos relativos a espetacularização das áreas portuárias e seus reflexos no tecido urbano que pretende-se discutir na secção seguinte do artigo.

Áreas portuárias como espaços a serviços do sistema em diferentes momentos

Ao iniciar essa parte do artigo é importante refletir sobre esse movimento de surgimento das cidades em torno dos portos, do papel desempenhado pelos mesmos no passado, tanto para o desenvolvimento dessas áreas urbanas, e até das regiões e países.

No primeiro momento essas instalações portuárias possuíam uma relação estreita com as cidades onde se localizavam, e estas as percebiam como parte do tecido urbano e de sua vida cotidiana, até porque dependiam fortemente dos produtos que por ali transitavam. Sob tal aspecto é relevante entender que: “A navegação e, consequentemente, os locais para abrigar as embarcações contam muito da história da humanidade. Assim, pensar sobre a evolução dos portos e das relações que os mesmos estabelecem com suas hinterlândias e entre si, enquanto portas de integração com terras distantes é sempre um exercício de associação com o sistema de técnicas [...]” (Rocha Neto e Cravidão, 2014: 28).

Com o advento da industrialização e certa autonomia das grandes cidades, essa dependência se acentua consideravelmente e o porto continua se mantendo como uma infraestrutura necessária e

hegemônica nas áreas centrais, reforçando o caráter de pontos para o escoamento da produção nacional, bem como da entrada de bens vindos de terras distantes.

Já no período da globalização que acentua as trocas internacionais, mas no espaço das cidades há uma evidente transição da economia metropolitana para o setor de serviços. Dessa forma, se estabelece um conflito de uso territorial entre as características da economia terciária e os grandes portos, que passa a operar em escala cada vez mais ampliada e necessitar de extensas áreas para isso. Nesse sentido: “[...] os portos transformam-se em pontos nodais das redes logísticas, exigindo contudo a incorporação de uma série de inovações, organizacionais ou físicas, que envolvem a logística. No caso específico dos portos, transformados em centros da cadeia logística, observamos a incorporação de novas tecnologias ligadas ao transporte, manuseio e processamento de informação das cargas acondicionadas em contêineres - transporte porta-a-porta. Mudam a posição dos portos na cadeia de transportes, sua organização espacial e as relações capital-trabalho na orla portuária mundial” (Rodrigues, 2007: 128).

Esse padrão de operação resulta em uma relação que começa a se tensionar e que adquire contornos dramáticos, com o fortalecimento da economia dos serviços, sobretudo nas grandes cidades. O porto passa a ser considerado como algo indesejável, por aspectos diversos, que vão desde o trânsito de veículos pesados, a poluição, a interferência na paisagem, entre outros que negam visualmente aquilo que se deseja para área central das cidades.

Adicionalmente, a economia internacionalizada vai demandando um trabalho intensivo por parte dessas instalações, levando-as ao isolamento espacial reforçando a pouca preocupação com seu entorno. Alguns portos se tornam especializados, outros se configuram como portos industriais abrigando dentro de seus limites diversas plantas produtivas, o que leva a uma ruptura definitiva com as áreas centrais das cidades.

Assim, os portos embora fisicamente se localizem próximos aos centros das cidades, estão muito distantes daquilo que a economia urbana deseja para essas áreas centrais, uma vez que ocupam amplos espaços que poderiam dar lugar ao terciário moderno e reproduzir capitais voltados para o setor de serviços.

A saída encontrada não se dá por acaso, ela ocorre em um contexto de internacionalização da economia, como já mencionado, que utiliza tais espaços degradados com a finalidade de “reincorporá-los” ao tecido urbano, através da sua inclusão a

economia do terciário moderno, através de corporações imobiliárias.

Dessa forma, as *waterfronts*, ou linhas de água, que margeiam extensas áreas portuárias tornam-se locais com amplas potencialidades para investimentos, por parte de uma gama de agentes, que vão desde os incorporadores imobiliários, aos grupos de hotelaria e alimentação, passando pelas empresas de lazer e diversão, sem considerar outros segmentos de menor expressão, mas que sempre se fazem presentes nesses projetos. Nesse sentido, a contribuição de Viegas citado por Vicente Del Rio (2001) é de grande importância: “Nos últimos anos, com o fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água, as alterações nas relações entre o indivíduo e o seu tempo de lazer, o crescimento do turismo cultural e temático, e a tendência à construção de fragmentos qualificados de cidade, destacaram as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, bem como pela “revalorização mediática do seu capital simbólico” (Viegas *et al*, 1995: 11)

Aquilo que o autor pontua, é parte das argumentações que levaram a difusão desses “modelos” de revitalização de áreas portuárias a se difundir pelo mundo. Por se constituírem em frações “qualificadas” da cidade, como dito por Viegas (1995), é natural que elas apresentem distinções do restante do tecido urbano, principalmente, naquilo que se refere ao valor da terra e passem a se constituir em áreas de atração para moradores locais e viajantes.

Embora sejam muitas as ações convergentes para viabilizar tais projetos, que impactam em diversas dimensões, desde a social, ambiental, urbanística, econômica, cultural, institucional, o destaque dado à questão fundiária revela-se como um ponto de conectividade entre todas elas, visto que a valorização do solo em face da revitalização modifica toda a estrutura territorial antes existente. A análise de Lungo (2004) demonstra tal situação: “[...] os grandes projetos tendem a promover rupturas na dinâmica imobiliária e na formação dos preços fundiários, as formas de envolvimento estatal na sua formulação, operação ou gestão também sofrem descontinuidade. A intervenção do Estado vai muito além de uma participação financeira e é decisiva ao produzir exceções ou renúncias fiscais ou urbanísticas que oferecem ao grande projeto um espaço legal formatado segundo suas necessidades. É aqui, talvez, em que mais se aplica a flexibilidade, elemento central dos novos modelos de planejamento. Assim, pela sua própria natureza e dinâmica, os grandes projetos urbanos supõem e dependem do que poderia

chamar de urbanismo ad hoc: o Estado atua menos como regulador e representante de interesses coletivos da cidade e mais como ‘facilitador’ do projeto” (Lungu, 2004: 45).

Em todos os grandes projetos de revitalização de grande expressão mundial, o poder público atuou da mesma forma e forma, que poderia ser resumida em: a) modernização da infraestrutura existente; b) ações legais para diferenciar o espaço do projeto, com a finalidade de torná-lo atrativo para investidores; c) facilitação para modelagens de novos arranjos institucionais com vistas à gestão do projeto; e d) forte apoio nas estratégias de marketing voltadas para investidores e público.

Essas ações sintetizam uma análise de Vainer e Lima Junior (2012) que detalha aspectos relevantes dos grandes projetos urbanos e se desdobra em outros aspectos, denominados pelos autores de rupturas, as quais se dariam nas seguintes dimensões: a) Institucionais, através da implantação e desenvolvimento de novos tipos de arranjos administrativos e legais, cuja marca tem sido a parceria público-privada, mas que pode se apresentar de formas variadas; b) Urbanísticas, uma vez que são constituídos espaços que introduzem monumentalidade e/ou qualidades particulares, descontinuidades na malha e paisagem urbana pré-existent; c) Legais pela criação de regras ad hoc que geram descontinuidades no espaço legal da cidade; d) Imobiliárias e fundiária, pela sua capacidade de alterar os “fatores externos” que intervêm na determinação dos preços da terra e na conformação e distribuição espacial dos modos de uso do solo; e) Políticas, ao instaurar ou reconfigurar coalizões políticas que disputam legitimidades e hegemonia do espaço urbano; f) Simbólicas, ao produzir novas representações e imagens da cidade; e g) Escalares, ao introduzir novas relações entre as esferas local, nacional e internacional, tanto do ponto de vista financeiro-econômico quanto do ponto de vista cultural. E os autores arrematam dizendo que: “Em síntese, os grandes projetos urbanos desencadeiam rupturas nos espaços físico e social, em suas múltiplas dimensões, e contribuem para a consolidação de mudanças na dinâmica socioespacial, caracterizadas por reconfigurações escalares e efeitos de desenvolvimento desigual na escala local [...]” (Vainer e Lima Júnior, 2012: 16).

Se essas dimensões fossem utilizadas para analisar cada um dos grandes projetos de revitalização urbana em áreas portuárias, pouca coisa os diferenciaria do ponto de vista das grandes estratégias, uma vez que o “modelo” aparenta ser um pacote fechado de iniciativas, e a margem de flexibilidade

e adaptação é residual. Assim, a proposta da secção seguinte do artigo é exatamente evidenciar esse conjunto de iniciativas em sua forma “fechada”, que confere pouca singularidade a cada um dos portos onde tais projetos foram implementados.

O modelo de espetacularização de áreas portuárias: pontos de convergência

Uma forma de iniciar a análise não é ir exatamente ao encontro da primeira dimensão discutida por Vainer e Lima Junior (2012), mas destacar o caráter de espetacularização que cada um dos projetos teve e assim identificar seus pontos convergentes.

Do ponto de vista cronológico alguns projetos já vinham se estruturando desde os anos 1950 do século passado, embora o caso de Barcelona tenha adquirido relevo mundial lançado luzes para outras áreas portuárias. Ressalte-se que a cidade espanhola tem sido utilizada por áreas diversas do conhecimento como um caso a ser estudado, e que a matizes de análise, hoje em dia, se mostram bastante diversificadas, tanto naquilo que de fato poderiam ser consideradas intervenções urbanísticas bem-sucedidas, como aquelas iniciativas vistas apenas na perspectiva do marketing urbano, que visam consolidar a capital catalã no circuito das cidades mundiais mais competitivas.

O projeto de revitalização no porto de Barcelona continua a coexistir com os terminais que operam o transporte de cargas, embora afastados por alguns quilômetros. Sua apartação se dá em face do tratamento urbanístico e do regramento legal adaptado aos novos negócios que ali se instalam e ao espaço de consumo e deleite dos visitantes, no que é denominado de Port Vell, uma vez que essa porção do porto, de fato é a mais antiga.

A espetacularização do porto catalão se dá pela presença de grandes edificações modernas e outras antigas que foram modernizadas para atender a novos usos. A grandiosidade não é somente algo que marca a extensão do projeto de Barcelona, mas isso se faz presente nas construções que misturam funcionalidade, opulência e traços arquitetônicos bastante complexos.

Essa visibilidade do projeto de Barcelona pode ser resultante da presença dessas construções grandiosas, que possibilitam ver o porto com diferentes espaços âncoras, o que acentua seu caráter de espetacularização. Outro aspecto que distingue o porto da principal cidade catalã é sua implantação

de uma só vez, ao contrário da maior parte dos demais projetos de revitalização pelo mundo que foram modulados.

No caso específico de Barcelona, a extensão do porto revitalizado abriga o Museu de Arte da Catalunha, o Museu Marítimo, dois grandes hotéis, um Shopping que concentra grande número de lojas e restaurantes, o Clube de Natação, uma marina esportiva, um grande prédio de escritórios, a estação de passageiros dos cruzeiros marítimos, uma feira aberta e dois grandes mercados, isso sem falar em outras instalações menores. Na Figura 1 é possível ter uma panorâmica da área objeto do projeto de



Figura 1
Vista panorâmica do Porto de Barcelona
Fotografia: João Rocha Neto, 2015.

revitalização da cidade de Barcelona.

O caso de Barcelona se diferencia de outros projetos que possuíam âncoras únicas como focos da intervenção, a exemplo de Boston, onde o elemento central foi o New England Aquarium; no projeto de Sidney, na Austrália, no qual o Teatro da Ópera se configurou no centro da revitalização portuária; ou mesmo em Bilbao, na Espanha, onde o Museu Guggenheim adquiriu maior visibilidade frente a todo o restante da intervenção. Nesses casos a espetacularização se dá a partir de um empreendimento âncora que “ordena” o restante do projeto, seguindo muitas vezes a lógica de sua manutenção com elemento central.

Ao retomar a análise a partir das dimensões consideradas por Vainer e Lima Junior (2012), o primeiro ponto que os autores destacam como elementos de rupturas e que estão presentes em todos os grandes projetos urbanos é a questão institucional. E de fato é perceptível que os arranjos organizacionais, amparados por normas urbanísticas e de gestão adaptadas a tais áreas são uma constante, poderia

se falar em “normas de exceção”, uma vez que são viabilizadoras dos empreendimentos, e mesmo fazendo parte do tecido urbano, sempre adquirem um tratamento bastante diferenciado.

A trajetória dos projetos de revitalização em áreas portuárias aponta para um mesmo modelo, que separa formalmente a unidade de gestão dos projetos, das companhias de docas, que operam o porto. Algumas são transformadas em subsidiárias, outras se tornam independentes, mas o fato que as caracteriza de forma geral, é o desenvolvimento de uma cultura empresarial, voltada para lucratividade e inovação constante na gestão do projeto. Alguns exemplos podem ser dados aqui a título de afirmação dessa inferência tais como: a) a Boston Redevelopment Authority, uma companhia criada exclusivamente para conduzir todo o projeto de revitalização da cidade norte-americana do mesmo nome; b) Catellus Development, empresa privada que faz a gestão do projeto de Mission Bay, em San Francisco; c) a Corporación Puerto Madero, empresa privada que conduz o projeto na capital portenha; d) a Port Vell, subsidiária do Porto de Barcelona, que cuida da área revitalizada da capital catalã; e) a London Docklands Development Corporation, da capital inglesa; e f) a Harbour Foreshores, uma sociedade de economia mista que faz a gestão do projeto na cidade de Sidney, Austrália.

Esses são apenas alguns arranjos institucionais, dos muitos que poderiam ser elencados aqui. Cabe assim entender que, embora situados nas áreas portuárias, tais projetos se “desincorporam” delas do ponto de vista funcional para se incorporarem a economia urbana do setor terciário moderno. De um lado, essa desincompatibilização se dá de fato e de direito, pois parte dos instrumentos legais que são aprovados para viabilizar os projetos de revitalização retiram qualquer remota possibilidade delas retornarem ao uso operacional; de outro lado, se incorporam-se ao terciário moderno, pois há também um conjunto de normas que possibilita novos usos dessas áreas, estabelecendo gabaritagem, padronização para as novas construções. Nesse sentido: “Los proyectos del puerto de Barcelona se enmarcan en situaciones excepcionales respecto al marco legal de cualquier actuación urbanística. En un primer lugar, como se ha indicado, su emplazamiento dentro de suelo portuario y no de suelo urbano lo exime de las obligaciones normativas para su desarrollo, lo que le permite insertarse sin las restricciones urbanísticas que se exigen en el centro histórico” (Gomez, 2015: 23).

Quadro 1

Valor médio de alugueis em cidades com projetos de revitalização

Cidade	Aluguel médio nas áreas revitalizadas (US\$)	Aluguel médio no restante da cidade (US\$)
Barcelona	2.600	900
Lisboa	1.400	1.100
Londres	10.000	3.000
Capetown	3.000	1.900
Buenos Aires	2.500	1.100
Miami	4.000	2.000
Nova York	12.000	3.000

Fonte dos dados: Relatórios do Global Property Guide.

O segundo aspecto destacado por Vainer e Lima Junior (2012), se refere aos aspectos urbanísticos e os autores ressaltam a monumentalidade, mas também as intervenções, do poder público, que viabilizam tais projetos. Nesse sentido, alguns documentos oficiais e artigos acadêmicos relatam alguns desses casos e apontam para obras que reestruturaram extensas zonas urbanas, a exemplo de Barcelona, que enterrou uma via inteira, bem como a linha férrea, permitindo a integração do *waterfront* com a cidade; em San Francisco o polemico anel viário de dois andares deu espaço a calçadas; na cidade de Boston foi demolida a Expressway e decidiu-se pela sua construção subterrânea, liberando a superfície para parques e novas construções.

A terceira dimensão considerada pelos autores refere-se aos aspectos fundiários decorrentes da implantação desses grandes projetos de revitalização, de forma geral os estudiosos do tema sinalizam para esse efeito “valorização” em face das novas funções assumidas pelas áreas, bem como pela paisagem que se transforma, incorporando o “moderno”, através da arquitetura do espetáculo. Naturalmente que cada cidade tem suas especificidades, quanto ao mercado de terras, mas a alta dos imóveis em áreas revitalizadas e no seu entorno constitui-se em uma característica que une todos eles, conforme se verifica no quadro 1 que mostra algumas dessas cidades.

Além dos dados coletados, quando são analisados estudos de caso específicos, o relato do processo de valorização fundiária sempre é algo destacado tanto em documentos oficiais como em artigos científicos. Em seu artigo que discute os portos de Boston e Baltimore, Leite (2011), destaca que, os projetos da prefeitura e a recuperação dos prédios históricos do antigo mercado conquistaram a confiança e o interesse dos investidores, fazendo com que o preço dos imóveis em seu entorno subisse bem mais do que no resto da área central. E continua mencionando Frieden e Sagalyn (1990) que estudaram o caso

específico de Boston, de 1970 a 76, quando o Market Place ainda estava sendo projetado e construído, e constataram que em um raio de 5 quarteirões a partir do shopping, os preços dos imóveis se valorizaram em 13%, enquanto que no resto da área central a queda era de aproximadamente 16%. Os estudiosos estimaram que, com sua complementação, o Market Place tenha valorizado o preço do solo de 20 a 25% e o valor do aluguel de salas de 5 a 15% acima do resto da área central, demonstrando seu papel fundamental como catalisador para o reaquecimento do mercado imobiliário.

Essa valorização leva ao processo de gentrificação, muito bem discutido por Neil Smith, uma vez que leva de volta elites para áreas degradadas através de um processo indutor meticulosamente planejado que viabiliza uma ocupação marcada pela intensa mercantilização, seja para moradia, seja para serviços de uso cotidiano, conforme se verifica no fragmento abaixo, que trata do projeto de revitalização do Porto de Xangai: “Produzido em conjunto entre a Sasaki Associates (companhia americana de paisagismo e arquitetura), Shui On Land (uma incorporadora chinesa), interessados locais e o governo, o plano busca transformar a ilha em um dos maiores distritos de inovação da China [...] Procurando atrair uma “classe criativa” para morar e trabalhar na área, usos mistos do solo incluíram bairros residenciais com instalações de pesquisa e desenvolvimento (como campi corporativos, escolas de negócios e comércio, incubadoras industriais e centros de convenção). Amenidades urbanas (como varejo, restaurantes, entretenimento, museus e teatros) serão integradas aos antigos armazéns, estaleiros, gruas e pátios, para preservar o conjunto estético industrial, adaptando-o aos novos usos sem apagar a memória cultural do local [...]” (Ivins, 2013: 16).

Observa-se um fator que potencializa essa ocupação e consequentemente impacta no valor da terra, que são os projetos de grandes escritórios mundiais de arquitetura, o que torna essas áreas verdadeiras “grifes” dentro do espaço urbano, um bom exemplo disso é a área revitalizada do Porto de Aarhus, na Dinamarca.

Além desses empreendimentos imobiliários, existe outro conjunto de ícones presentes nos projetos de revitalização que reforçam seu caráter espetacular e se relacionam a duas dimensões discutidas pelos autores, a simbólica e a escalar, a exemplo do New Englad Aquarium, de Boston, que replicou sua expertise em instalações semelhantes nas cidades de Baltimore, Osaka (Japão) e Lisboa (Expo 98) ou mesmo do Museu Guggenheim, em Bilbao. Seja em escala

fordista, seja com “peça” única esses empreendimentos âncoras conferem visibilidade aos projetos em face dos traços arquitetônicos, que espetacularizam seu entorno, uma vez que essas áreas adjacentes são adaptadas para se harmonizarem com a construção principal.

Mas essa transformação em um espaço de “grife” inviabiliza a permanência das populações que habitam as cercanias do projeto, levando-as a expulsão. Em algumas cidades já existem movimentos organizados de resistência com estratégias de contrainformação, como é o caso de Barcelona, que vem desenvolvendo ações coletivas.

Portanto, a imagem positiva que se desenvolve a partir da implantação desses grandes projetos de revitalização, possui “outro lado”, que ainda precisa ser amplamente discutido a fim de não se reforçar aquilo que Otília Arantes denominou de “pensamento único das cidades”. Ou seja, um discurso que em nome desenvolvimento e do bem-estar, muitas vezes se hegemoniza na sociedade, mas obscurece aqueles que serão os maiores prejudicados com tais projetos. Nesse sentido a autora assinala: “Não falta nenhum dos ingredientes básicos: num arrastão gentrificador de grandes proporções, todo tipo de negócios imobiliários são fechados, por certo às custas das populações desalojadas e deslocadas sob a poeira de demolições especulativas, sem falar nos water front desenhados sob medida para os suspeitos de sempre, etc.” (Arantes, 2012: 8).

Esse é um aspecto que se associa com a dimensão política discutida por Vainer e Lima Junior (2012), uma vez que as coalizões que se formam em torno desses projetos de revitalização, atuam para coloca-los prioritariamente nas agendas dos governos. Suas estratégias são bastante sofisticadas e se baseiam na racionalidade que preserva seus interesses, e, aparentemente, também parece resguardar os do poder público e se preocupar com a coletividade. Dessa forma: “Esse “pacote” é avaliado como a coleção de troféus (*trophy collection*) do prefeito municipal, que, apoiado pelas elites políticas e econômicas locais, apresenta um conjunto de obras monumentais que atesta seu comprometimento, trabalho e visão de futuro para a cidade, composto por: hotéis renovados e/ou de grande porte, shopping centres, centros de convenções, áreas históricas preservadas, estádios esportivos, aquários, torres de escritórios, áreas portuárias recuperadas e convertidas para novos usos, etc. Dessa forma, tem-se o que Harvey (1996) classifica como a criação de espaços urbanos “padrões” em ampla gama de cidades ao redor do mundo. Muitos elementos desse “pacote”

são implantados com o objetivo de se tornarem grandes atrações turísticas da cidade, chamadas pela literatura analítica de atrações principais (*flagship attractions*)” (Kholer, 2014: 96).

O apelo da “recuperação” paisagística e socioeconômica dessas áreas está no centro das estratégias. Claro que isso requer um novo desenho institucional, em que o capital privado toma para si, “livrando” o poder público do ônus de pensar estrategicamente as cidades. Adicionalmente, o portfólio de oportunidades e investimentos, com a consequente geração de postos de trabalho sempre colabora para uma aceitação massificada de tais projetos, por parte da população local, com raras vozes que se levantam contrariamente.

Nesse sentido, atuam incorporadoras imobiliárias nacionais e até mundiais, escritórios de arquitetura de expressão internacional, corporações interessadas em adquirir glebas das áreas revitalizadas, fundos de pensão e imobiliários, empreiteiras, entre outros agentes. Naturalmente que na disputa pelo espaço esse grupo se hegemonizará e fará prevalecer seus interesses, frente ao restante da população local, tonando essas áreas altamente rentáveis e excludentes para moradia.

Assim, aquilo que Jonh Kingdon (1995) denomina de “janela de oportunidades” na agenda de governos está sempre aberta em face não somente da competitividade territorial que é inerente ao período da globalização, como também pelo numero crescente de grandes eventos, desportivos, científicos, econômicos e culturais, que reforçam a “necessidade” dessas áreas urbanas construírem imagens positivas para o mundo. Nesse aspecto: “A externalização da disputa doméstica e a formação de coalizões transnacionais duráveis que possam pressionar os Estados e as organizações internacionais são os mais fortes sinais de que uma fusão de políticas nacionais, internacionais e transnacionais tem tomado lugar” (Vandenberghe, 2011: 96).

A dimensão anterior também se interconecta com o aspecto da escala estudado por Vainer e Lima Junior (2012), considerando que a construção dessa imagem de inovação, muitas vezes necessita de um reconhecimento da relevância do projeto por parte das populações locais, o que neutraliza boa parte da resistência que poderia surgir ao longo de sua implantação, apesar de já existirem ações, conforme mencionado anteriormente.

É como se a população acreditasse que de alguma forma aquilo lhe trará algum benefício individual, inclusive econômico, em face dos impactos de

alguns desses projetos se estenderem por muitos quilômetros além das suas áreas.

Além disso, as campanhas publicitárias e o espaço que esses projetos adquirem na mídia, inclusive mundial, corroboram para esse efeito “consenso” em torno dos projetos de revitalização. As peças publicitárias levadas à *mídia mass*, de forma geral, incluem não só os apelos paisagísticos, trazidos pela espetacularização dos projetos, mas, sobretudo trazem argumentos relacionados ao desenvolvimento e a inovação, que passam a ser vistos como algo que identifica a cidade.

Considerações finais

A dinâmica do capitalismo, primeiro conferiu um espaço privilegiado as cidades na sua estruturação e sobrevivência, mas isso não foi algo que não impusesse um custo as áreas urbanas. Elas têm que responder a todo o momento, aquilo que lhes é demandado pelos agentes econômicos e pelo mercado de consumo. Nesse sentido, elas se tornam um reflexo da destruição e reconstrução constantes que o sistema impõe a fim de superar suas contradições e crises.

Portanto, o espaço urbano se constitui em um espelho das respostas que as cidades necessitam dar ao modo de produção e, assim, se configuram em um mosaico complexo que acumula nos seus limites tempos, funções, formas e processos, muitas vezes ininteligíveis para um leigo, mas que no fundo se constitui em uma rede.

Nesse espaço reticular, aquilo que teve determinado uso no passado e possuía importância para a vida urbana, pode já não ser tão relevante nem tampouco manter essa proximidade com a sociedade local, esse é o caso das áreas portuárias. A reaproximação possibilitada pela reconversão de uso, mas, sobretudo, pela incorporação dos portos das *waterfronts* a economia dos serviços, passa a ser uma constante em boa parte das metrópoles mundiais.

As estratégias de reconversão, em sua maioria, estão ancoradas em projetos de revitalização de extensas áreas degradadas, em geral localizadas no centro dessas cidades. Embora possuam algumas especificidades, há um traço de união entre todas elas, a transformação dessas áreas em símbolos das cidades e a incorporação da espetacularização dos projetos, que pode estar relacionado a um único empreendimento em torno do qual gira todo o restante ou então essas marcas de monumentalidade podem estender-se por toda área revitalizada.

O artigo procurou analisar a partir de uma metodologia desenvolvida por Lima Junior e Vainer, aspectos que reforçam o caráter fordista desses projetos, mostrando que na sua essência as particularidades ficam apenas no nível da aparência, mas que a essência do processo se dá de forma semelhante entre todos eles.

Constatou-se, portanto, que desde a sua concepção, tais projetos se inserem em uma estratégia maior de “vender” as cidades em um competitivo mercado que as torna produto, e que essas iniciativas constituem-se em um diferencial que constrói uma imagem positiva não só do poder público local e sua capacidade de resolver problemas urbanos de grande magnitude, como também de uma cidade “aberta” aos investidores e grandes corporações que atuam na economia globalizada.

Adicionalmente essas respostas do poder público, ultrapassam o planejamento, e se desdobram em uma nova forma de regular a terra urbana, conferido a tais áreas um tratamento de “exceção”, reforçado pelos investimentos públicos de infraestrutura, que procuram viabilizar o empreendimento. Muitas vezes isso requer um novo arranjo institucional que altera completamente a natureza da relação entre o poder público e as populações locais, e novas formas de gestão desses espaços se estabelecem privatizando áreas que anteriormente eram públicas.

Há ainda que se considerar o fato dessas áreas responderem a contento ao capital imobiliário, uma vez que na maior parte delas há um vigoroso processo de valorização fundiária, que transforma seus arredores, pela exclusão daqueles que não podem pagar para ali se instalarem, bem como pelo novo padrão de moradia que se estabelece, em geral só acessível às classes mais abastadas. Tornam-se, portanto, áreas de grande interesse para os agentes imobiliários, que nelas encontram formas de reproduzir-se de forma ampliada e diferenciada a partir das inovações trazidas pelos projetos.

Por fim, há uma questão simbólica que perpassa todas as dimensões anteriores, e reforça os projetos como úteis e importantes para as cidades, que é sua espetacularização. Esse traço constitui-se no ponto de convergência aparente, mas que possui singularidades interessantes de serem observadas. Para a população a espetacularização é a negação do espaço degradado, que traz de volta o sentimento de bem estar no local e abre possibilidades ao seu uso, mesmo que isso apresente um custo e que seja efêmero. Para os grandes agentes econômicos, a transformação dos projetos de revitalização em espetáculo, traduz-se na possibilidade ilimitada de auferir ganhos, uma

vez que a reestruturação das formas e funções sempre foi um indutor de valor das paisagens, quando se constrói um discurso de positividade. Para o poder público, a espetacularização desses projetos constituiu-se em uma nova forma de atuar que incorpora princípios de gestão privada e confere uma imagem positiva, visto introduz o fator inovação na administração da cidade. Portanto, o amálgama dos projetos de revitalização em áreas portuárias é exatamente o seu caráter de espetáculo, capaz de transformar espaços, sentimentos e relações.

Bibliografia

- Arantes, O. B. F. (2012). *Berlim e Barcelona. Duas imagens estratégicas*. Annablume, São Paulo.
- Busquets, J. (1996). Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico. In: *Presente y Futuros: arquitectura en las ciudades*. Barcelona: Comitê d'Organització del Congrés UIA, Barcelona 96, Cal. Legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y ACTAR, 280-287.
- Compans, R. (2004). Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: Experiências nacionais e internacionais. In: Empresa Municipal de Urbanização - EMURB - *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. PMSP/CEBRAP, São Paulo, 23-60.
- Del Rio, V. (2001). Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. In: *Arquitextos*. (15). São Paulo, ago. Disponível em: www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp, acesso em 26/11/2016.
- Global Property Guide (2016). Disponível em: <http://www.globalpropertyguide.com/>, Acesso em 10/11/2016.
- Gomez, M. T. (2015). El impacto sociocultural de las transformaciones en el puerto de Barcelona. *Revista Transporte y Territorio*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Argentina, 12, 16-29.
- Harvey, D. (2005). *A produção capitalista do espaço*. Annablume, São Paulo.
- Ivins, C. (2013). *Revitalização da orla em cidades portuárias: Riscos e oportunidades para economias emergentes*. FGV/Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Kingdon, J. (1995). *Agendas, alternatives, and public policies*. Harper Collins, New York.
- La Vanguardia. (2014). Edição de 01/03/2014, Acesso em 08/12/2016.
- Kohler, A. F. (2014). Políticas de renovação e regeneração urbana em Liverpool, Inglaterra: a construção de uma distopia urbana através de parcerias público-privadas. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. ANPUR, Rio de Janeiro, 16(1), 67-84.
- Leite, C. (2005). Metrô x Retrô: cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos. In: *Arquitextos*. abr. 2005. www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp, Acesso em 15/11/2016.
- Lungo, M. (2004). Grandes proyectos urbanos: una visión general. In: Mario Lungo (Org.), *Grandes proyectos urbanos*, (pp.15-68). UCA Editores, San Salvador, El Salvador.
- Porto de Barcelona. Sítio eletrônico: <http://www.portdebarcelona.cat/>, Acesso em 28/11/2016.
- Porto de Aarhus. Sítio eletrônico: <http://www.aarhushavn.dk/>, Acesso em 10/11/2016.
- Rocha Neto, J. M. & Cravidão, F. M. D. (2014). Portos no contexto técnico científico. *Revista Mercator*. UFC, Fortaleza, 23-37.
- Rodrigues, R. (2007). As redes logísticas e o novo papel dos portos na economia global. *Revista Geografias*. UFMG, Belo Horizonte, 3(1), 120-134.
- Sanchez, F. (2003). A reinvenção das cidades: para um mercado mundial. Argos, Chapecó.
- Smith, S. (1996). Geografia urbana num mundo em mutação. In: D. Gregory, R. Martin e G. Smith, *Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social*. Jorge Zahar, Rio de Janeiro.
- Soja, E. (1993). *Geografias pós-modernas*. Jorge Zahar, Rio de Janeiro.
- Vainer, C.; Oliveira, F. L. & Lima Junior, P. N. (2012). Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos. In: F. L. Oliveira, A. L. Cardoso, H. S. M. Costa e C. B. Vainer (Orgs.), *Grandes Projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Letra Capital, Rio de Janeiro.
- Vandenberghe, F. (2011). Um Estado para o Cosmopolitismo. *Novos Estudos*. CEBRAP, São Paulo, 90, 84-101.