



Enero 2017 - ISSN: 1988-7833

RELAÇÃO PORTO / CIDADE: O CASO DO PORTO DO RECIFE, PERNAMBUCO – BRASIL

Lilian Rodrigues de Oliveira¹

Programa de Pós-graduação em Tecnologia Ambiental
Instituto de Tecnologia de Pernambuco – ITEP/OS
lilianbiologa@gmail.com

Sônia Valéria Pereira²

Programa de Pós-graduação em Tecnologia Ambiental
Instituto de Tecnologia de Pernambuco – ITEP/OS
soniaitep@gmail.com

José Divard Oliveira Filho³

Porto do Recife/PE - Brasil
divard@hotmail.com.br

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Lilian Rodrigues de Oliveira, Sônia Valéria Pereira y José Divard Oliveira Filho (2017): “Relação porto / cidade: o caso do Porto do Recife, Pernambuco – Brasil”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (enero-marzo 2017). En línea: <http://www.eumed.net/rev/cccss/2017/01/porto.html>

RESUMO: A crescente transformação dos espaços urbanos nos últimos anos tem induzido mudanças nas questões sociais, econômicas, culturais e tecnológicas em metrópoles com atividades portuárias. O presente trabalho tem como estudo de caso a relação Porto/Cidade em Recife, Pernambuco, Brasil. Ao longo de sua história, o porto e a cidade passaram por processos intensos de urbanização concomitantemente com a evolução da estrutura, morfologia e uso dos espaços destinados a atividades portuárias. Esse trabalho apresenta uma análise sobre um conjunto de informações acerca da relação porto e cidade frente às tendências urbanas, com base em referências bibliográficas consultadas sobre a questão. Como resultado foi constatado que o Porto do Recife se configura como indutor decisivo no crescimento e expansão dessa cidade, além de promover alterações na dimensão paisagística da mesma. Verificou-se ainda a necessidade permanente de um planejamento territorial que atenda a necessidade de adequação do porto, à luz do desenvolvimento econômico, associado aos aspectos urbanos e socioambientais sem provocar assimetrias sociais e sua desvinculação com a cidade de Recife.

Palavras chaves: Tendências urbanas, Atividades portuárias, Urbanização, Porto e cidade, Porto do Recife.

PORT / CITY RELATIONSHIP: THE CASE OF RECIFE PORT, PERNAMBUCO – BRAZIL

ABSTRACT: The growing transformation of urban spaces in recent years has induced changes in social, economic, cultural and technological issues in metropolises with port activities. The present work has as a case study the Port / City relationship in Recife, Pernambuco, Brazil. Throughout its history,

¹Mestra em Tecnologia Ambiental. Bacharela em Ciências Biológicas. Especialista em Gestão Ambiental. Oficial do Exército Brasileiro.

²Doutora e Mestra em Botânica. Química Industrial. Pesquisadora e Professora Permanente do Programa de Pós-graduação em Tecnologia Ambiental do Instituto de Tecnologia de Pernambuco – ITEP/OS.

³Mestre em Tecnologia Ambiental. Engenheiro Civil. MBA em planejamento e gestão ambiental. Coordenador de Operações Portuárias do Porto do Recife/Pernambuco - Brasil.

the port and the city have undergone intense processes of urbanization concomitantly with the the morphology structure evolution, and use of the spaces destined to port activities. This paper presents an analysis of a information set about the relationship between port and city in relation to urban trends, based on bibliographical references consulted about the issue. As a result, it was verified that Recife Port constitutes a decisive inductor in the growth and expansion of this city, besides promoting changes in the landscape dimension of it. It was also verified the permanent need for a territorial planning that meets the need of port adaptation, in the light of economic development, associated with urban and socio-environmental aspects without induce social asymmetries and its dissociation with the city of Recife.

Key words: Urban trends, Port activities, Urbanization, Port and city, Porto do Recife.

RELACIÓN PUERTO / CIUDAD: EL CASO DEL PUERTO DE RECIFE, PERNAMBUCO - BRASIL

RESUMEN: La creciente transformación de los espacios urbanos en los últimos años, introdujeron cambios en las cuestiones sociales, económicas, culturales y tecnológicas en las metrópolis con actividades portuarias. El presente trabajo tiene como finalidad el estudio de la relación que se establece entre Puerto / ciudad en Recife Pernambuco, Brasil. A lo largo de su historia, el puerto e la ciudad pasaron por procesos intensos de urbanización paralelamente con la evolución de la estructura morfológica del uso de los espacios destinados a las actividades portuarias. Ese trabajo presenta un análisis en conjunto a las informaciones a cerca de las relaciones puerto ciudad frente a las tendencias urbanas con base de referencias bibliográficas consultadas sobre este tema. Como resultado fue constatado que el Puerto de Recife se identifica como el inductor decisivo en el crecimiento y expansión de ésta ciudad, además de promocionar las alteraciones en el paisaje. se verificó que todavía hay necesidad permanente de una planeamiento territorial que atienda las necesidades de adecuación del puerto, la luz del desarrollo económico asociado a los aspectos urbanos y socioambientales sin provocar igualdad social y su desvinculación con la ciudad de Recife.

Palabras clave: Tendencias urbanas, Las actividades portuarias, Urbanización, Puerto y Ciudad, Puerto de Recife.

1. INTRODUÇÃO

O sistema de transporte marítimo é um reflexo da economia regional/nacional e um fator que impulsiona o desenvolvimento socioeconômico de um país. O crescimento da economia mundial, associado ao processo de internacionalização e de globalização dos mercados tem conduzido cada vez mais a integração e interdependência das diferentes economias mundiais. Esse tipo de transporte apresentou crescimento de 130% nos últimos trinta anos e, atualmente, representa 80% do comércio global. Este modal se caracteriza pela relação entre a natureza (mar/oceano) e o sistema de movimento de cargas, ambos imprescindíveis para o escoamento de mercadorias (Ministério dos Transportes, 2006).

O desenvolvimento urbano da maioria das cidades localizadas na desembocadura marítima de grandes rios ou em baías naturais cresceu a partir dos portos proporcionando uma relação entre portos e cidades (Ferreira & Oliveira, 2006). Segundo Collyer (2010), definiu porto como entreposto dinâmico de mercadorias, em que se realizam atividades aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias, imigratórias, entre outros. É a porta de entrada e saída de mercadorias e passageiros, servindo de abrigo e ancoradouro para as embarcações, o mais importante elo da cadeia logística que supre a humanidade.

Em diferentes partes do mundo as relações dos portos com as cidades e as paisagens urbanas têm mudado ao longo da história alternando-se entre as funções residenciais, de tráfego, industriais e portuárias (Paiva, 2015).

Essa dinâmica entre porto e cidade expandiu a malha urbana, aumentou a demanda pelos usos e ocupações do solo, os riscos ambientais para a população do entorno e as assimetrias sociais. Ademais os portos são locais de complexa gestão, pois estão no elo de transição entre o transporte terrestre ou aquaviário. Dessa maneira, um porto pode ser considerado como indutor de crescimento econômico da região no seu entorno (Ferreira, 2012).

O estado de Pernambuco, segunda maior economia do nordeste brasileiro, possui como um dos principais pilares do desenvolvimento a atividade portuária. Abriga dois importantes portos estratégicos, como o de Suape no município do Cabo de Santo Agostinho e o Porto do Recife situado no centro urbano desta cidade (Medeiros et al., 2014).

A cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, está profundamente ligada ao surgimento do Porto do Recife que norteou a ocupação urbana e o desenvolvimento das áreas no entorno. No entanto, o crescente processo de transformações ocorridos nos últimos anos despertou para a necessidade de analisar os impactos dessa relação no âmbito das questões sociais, econômicas, culturais e tecnológicas.

Buscando contribuir com estudos que possam auxiliar no entendimento da relação porto e cidade, este trabalho teve por objetivo avaliar as interfaces inerentes ao porto e a cidade do Recife, estado de Pernambuco, Nordeste do Brasil visando identificar as transformações pelas quais passaram ao longo do tempo na relação existente entre eles

2. A QUESTÃO PORTUÁRIA

Os maiores portos do mundo estão sujeitos a alterações constantes, principalmente por conta do desenvolvimento econômico que ocorre em todo o mundo, no que diz respeito ao transporte de carga marítima e redes comerciais. No mundo todo, 36% do tráfego nos portos é de produtos a granel líquido (óleo, derivados de petróleo e químicos), 24% de granéis secos (carvão, ferro, grãos, bauxita e fosfato) e 40% de cargas variadas (Coelho, 2010).

Os principais portos no mundo ficam localizados no continente Asiático, como porto de Singapura que é considerado o maior porto da Ásia e do mundo, em movimentação de contêineres. Seguido pelos portos de Xangai e Hong Kong, ambos na China. Na Europa, lidera a lista o Porto de Roterdam, nos países baixos, seguido pelo porto Hamburgo (Alemão). Os maiores portos americanos são os portos de Los Angeles, Long Beach e de Nova York, Nova Jérsei, todos nos Estados Unidos, seguidos pelo Porto de Santos, no Brasil (América Latina). No continente Africano, a lista é liderada pelo Porto Said, no Egito. Já na Oceania o maior porto do continente é o da cidade de Melbourne, Porto Phillip, Austrália (Oliveira, 2011).

Existem 37 portos públicos organizados no Brasil. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos (Secretaria de Portos, 2015).

O transporte marítimo é de vital importância para o Brasil em suas relações comerciais uma vez que o país possui 7.367 km de linha costeira voltada para o Oceano Atlântico que se ampliam para mais de 8.500 km considerando os recortes litorâneos (baías, enseadas, etc.). Este tipo de transporte é responsável pela maior parte das trocas comerciais internacionais do Brasil, transportando principalmente commodities agro minerais, veículos, máquinas e equipamentos de ponta (Alfredini & Arasaki, 2009). O transporte marítimo por meio do aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuiu para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, as mercadorias e as informações (Harvey, 1989).

Ao longo do tempo, a questão portuária no Brasil foi marcada por perspectivas de crescimento e expansão a cada século, que em seguida foram atenuados pela falta de solução dos problemas estruturais que dificultaram sua expansão. Atualmente o Brasil possui 34 portos públicos distribuídos em toda costa, onde transportam cerca de 90% de toda mercadoria comercializada no mundo e contribuem significativamente para o comércio bilateral e à promoção de exportações para os países membros do Mercado Comum do Sul (ANTAQ, 2013).

A relação de todas as cidades litorâneas brasileiras com o mar, onde existem terminais portuários, está intimamente ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, cuja origem é de aproximadamente 1800, é considerado um setor que gera riqueza para o país (Almeida, 2011).

Em um momento da história, os portos apresentaram perda parcial ou total de suas funções comerciais tradicionais que se traduziram, por exemplo, pela degradação das áreas portuárias e a associação sistemática aos problemas de insegurança pública, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental. Para que os portos, dentro da lógica dominante da competitividade, pudessem apresentar fatores de diferenciação em relação aos seus concorrentes, foram necessárias reformulações que objetivaram uma diminuição de custos operacionais, com ganhos de produtividade, e o processo de containerização, tido como fundamental para o alto investimento em equipamentos fixos (Monié & Vidal, 2006).

Conforme mencionado por Almeida (2011), em geral a população não valoriza devidamente seus portos. Este distanciamento teve origem no passado, pois como a atividade portuária no Brasil

sempre foi de atribuição federal, as administrações portuárias sempre agiram como se não estivessem nos municípios, pois estavam localizadas em áreas federais. Por outro lado, esse distanciamento e falta, de um planejamento dos portos associado à realidade econômica tem inviabilizado a destinação de áreas reservadas para sua expansão. Uma atitude que pode e deve ser feita para harmonizar a convivência entre os interesses dos cidadãos/cidades e das atividades portuárias é buscar ações conjuntas. Porém, o processo de aproximação entre os portos e as cidades só será consolidada quando forem adotados modelos de administração regional/municipais, incluindo a participação direta do município.

As mudanças pelas quais passam hoje os portos brasileiros, com a incorporação das tecnologias que conduzem à utilização generalizada de containers, à expansão da automação das operações e ao uso da telemática geram novas configurações como os centros logísticos, num momento em que se torna imperativo acelerar os fluxos de bens através de circuitos econômicos crescentemente integrados em escala mundial. Quando o centro destas decisões gerenciais se localiza na cidade portuária, pode surgir a oportunidade para que se desenvolva um “porto eletrônico” potencialmente compatível com intervenções urbanísticas que valorizem os atributos culturais dos lugares.

Quando é mencionada a questão do desenvolvimento econômico e social, os portos têm um papel fundamental para as capitais e não é diferente no estado de Pernambuco, onde o mesmo é considerado como propulsor da economia da capital e gerador de ofertas de empregos.

3. A RELAÇÃO PORTO - CIDADE

O crescimento da atividade portuária sempre esteve associado à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas. Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional, mas como um corredor, ou seja, um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento (Baudoin, 1999).

Os portos das cidades inseridas no mundo industrial moderno foram reestruturados para acompanhar o movimento de modernização do transporte marítimo. Desde a década de 1950, nos Estados Unidos (EUA) e nas décadas de 1960 e 1970 (na maioria dos países da Europa ocidental), cidades e portos apresentaram processos de desorganização e redefinição de funções decorrentes principalmente, dos avanços da engenharia naval, do aumento da capacidade dos navios, da introdução de novos métodos de manuseio de cargas e também das necessidades de mercado.

Segundo Seassaro (1999), às cidades portuárias possuem um papel econômico central regional. Para tanto, são necessários investimentos estruturais e funcionais que perpassam os limites do território portuário permitindo a integração do espaço produtivo com as cidades portuárias. O alargamento da cadeia produtiva impõe às cidades portuárias enfrentamentos complexos que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio cais, ao embate com questões socioeconômicas e ambientais, antes tratadas isoladamente e desconsideradas da cadeia produtiva, bem como a definição de políticas e instrumentos necessários à gestão do porto e da cidade. Nesse caso, parece oportuno discutir e recuperar aspectos da cultura portuária das cidades com portos.

Para Sousa & Fernandes (2012), a importância do porto de Lisboa está traduzida nos impactos econômicos sobre a cidade e a região. A relação entre o porto e cidade, está marcada por uma grande complexidade, desde logo imprimida pela tradição histórica que a mesma encerra e pela magnitude e intensidade de um processo que envolve uma das principais infraestruturas do sistema portuário nacional e a maior cidade do país. Estas mudanças na velha estrutura de ocupação do porto, a par da necessidade de racionalização e modernização das áreas efetivamente necessárias às operações portuárias é de uma crescente pressão social e de uma política no sentido de se restabelecerem as ligações das áreas urbanas com o rio, levou a Administração do Porto de Lisboa, iniciar na década de 1990, um processo de reorganização do espaço portuário na cidade de Lisboa. Coy (2013) revela em seu trabalho que os portos fluviais instalados e expandidos durante os últimos cem anos, não correspondem mais ao tamanho dos navios modernos, os navios petroleiros ou os navios de container, precisam um maior calado, fato este que causa muitas vezes o deslocamento das instalações portuárias modernas para as embocaduras dos rios (exemplos significativos são os portos fluviais de Bremen, Hamburg, Nantes, Rouen, entre outros). Em consequência, grandes áreas nas margens dos rios estão, hoje em dia, disponíveis para outros usos, isto em localizações altamente favoráveis e valorizadas que permitem um crescimento urbano “para dentro” em vez da contínua expansão urbana para as áreas suburbanas que caracterizava o desenvolvimento urbano europeu.

Isto constitui, a grosso modo, o contexto dos grandes projetos Waterfront nas cidades europeias: London Docklands em Londres, Speicherstadt e HafenCity em Hamburgo, projetos em Lisboa, Barcelona, Oslo, Rotterdam, Marseilles ou Bordeaux, para citar os mais significativos (Hellweg &

Oltmanns, 2000; Schubert, 2001). Isto também é o contexto de grandes operações urbanísticas em cidades fluviais como Paris.

Krinsky (2011) estudando a relação entre o porto de Manhattan, em Nova York, e a conformação espacial da área portuária, constatou que: “O porto moldou o padrão de ruas, influenciou a distribuição das construções e a dinâmica de uso da terra, causou novos padrões e zoneamentos do uso do solo e afetou, inclusive, a reabilitação da frente de litoral, mesmo depois da containerização e de outras forças o deslocarem de seu local histórico. Estas forças incluem a política urbana, inovações tecnológicas e a globalização”.

Neste sentido, Cullinane et al. (2005) citam que os portos têm grande importância para a Ásia pois deram origem a muitas cidades e a circulação de mercadorias. O porto de Hong Kong apresenta uma área limitada na ilha e apenas 10 km de cais, mas oferece a eficiência dos terminais portuários onde a cidade é integrada ao porto e ao seu entorno (Oliveira, 2014). Os portos de Ningbo e Guangzhou ambos na China, apresentaram crescimentos superiores a 200% em 10 anos (2003 - 2012), resultado de pesados investimentos na melhoria do sistema técnico e aparelhamento dos mesmos. Para atingir essas condições, as cidades citadas passaram por uma grande mudança estrutural na reformulação do sistema portuário e na dinâmica urbana e econômica de seus espaços urbanos (Ducruet, 2004).

Conforme Brailovsky (2011), segundo entrevista, “Buenos Aires sofreu nos últimos anos um processo de transformação, de novas funções comerciais, os velhos galpões, celeiros e moinhos foram repaginados. No final do século XIX foi construído o porto Madero em Buenos Aires onde a cidade havia dividido suas instalações portuárias entre os dois rios: na desembocadura Del Riachuelo e outra sob o rio de La Plata. Sendo este porto utilizado por pouco tempo por que não tinha o tamanho nem o calado para receber os barcos, quando os mesmos foram crescendo de tamanho já não podiam entrar no porto e este apresentou-se durante muitas décadas em total abandono. Nos dias atuais, praticamente o porto passa a ter uso náutico, decorativo, pois usa somente para o negócio imobiliário”. Analisando todos os lados da zona portuária com a cidade foi possível observar espaços de qualidade, com uma ampla oferta comercial e zona de negócios. Porém gera conflitos que se estende a cidade, conseqüentemente o crescente fluxo comercial que pretende ampliar o porto Madero a dársena (onde os barcos ancoram trazendo areia para compor as baixas profundidades de áreas do porto) logo, o negócio imobiliário significou a construção de torres altas e está área encontra-se próximo a pista de aterrissagem do aeroporto, o que afeta as operações no aeroporto, localizado a 20 minutos do porto. Influenciando assim, áreas do entorno do porto Madero composta pela Costanera Sur, com a Favela Rodrigo Bueno, Reserva Ecológica, e a Cidade de esportes La Boca.

Em entrevista, o chefe de segurança, saúde e meio ambiente do porto de Buenos Aires, citou que “até a década de 1990 o porto de Buenos Aires era operativo, na atualidade tornou-se um porto turístico. Na relação porto – cidade o que acontece a aproximadamente oito anos é que a cidade vem afunilando o porto de Buenos Aires, causando problemas de acesso, pois existe na proximidade uma convergência de transportes, agregando a rede ferroviária com áreas de pedestres e terminais rodoviários, confluindo com cruzeiros, paradas de táxis e terminais de ônibus, o que tornou a área congestionada. Nos arredores do porto encontram-se as zonas de moradia mais caras da cidade em contrapartida foram surgindo favelas a mais de 40 anos. É muito complicado fazer um acordo com uma parcela da população que quer disfrutar de áreas turísticas em detrimento de outras que se encontram isoladas”.

No porto de Mar del Plata foi possível observar pela autora, que existe um conflito entre os setores pesqueiro, de inflamáveis e os leões marinhos que possui na redondeza. Com a presença de derramamento de líquidos inflamáveis pelas vias do porto, onde não há a presença de áreas de contenção, o que pode vir a prejudicar toda a vida marinha. É um porto de caráter privado e atividade principal é a pesca.

Em cidades portuárias brasileiras o movimento do porto organizava a centralidade da vida urbana, em seu entorno se dava o movimento comercial e social das cidades, além de que; o porto atraia as pessoas por sua própria dinâmica econômica e por representar um espaço com maior oportunidade de mobilidade e comunicação, além de materializar todo o intervencionismo urbano, sobretudo nas obras de melhoramentos do porto no aterro de pântanos, na construção do sistema de esgoto sanitário, na condenação das habitações coletivas, e no apoio a um urbanismo que promovia a construção de ruas largas e de casas higiênicas, que o processo de modernização urbana colocou em marcha (Abreu, 2002).

Ainda nesse contexto o trabalho de Ribeiro & Siqueira (2012) destacam que a organização do porto, mudou o perfil da cidade de Vitória que abriu as possibilidades para a diversificação comercial e expansão espacial do porto e criou as bases para a formação do corredor de exportação que posteriormente se concretizou no Espírito Santo. O porto com seu componente maior orientado para

as relações econômicas, projetando a cidade em âmbito nacional e internacional, e a cidade conciliando o desenvolvimento econômico com as condições de vida da população.

Observa-se que os efeitos multiplicadores da atividade portuária sobre a dinâmica da cidade aparentemente não condizem com a importância crescente do porto. Parte de tal situação é decorrente da radical transformação imposta ao setor, também sua desarticulação na formulação de uma agenda comum para a cidade ou mesmo para região. No conjunto das transformações recentes, destacam-se três tendências, todas com impactos sobre as dinâmicas socioeconômicas locais e formas relacionais porto e cidade. A primeira tendência para os portos, que se aplica aos portos das cidades de Santos e do Rio de Janeiro, por exemplo, consiste na modernização do porto da era industrial. Segundo essa lógica, o porto tradicional, engessado do ponto de vista operacional e institucional, negativamente impacta o meio ambiente e deve ser modernizado por intermédio de investimentos nas infraestruturas e equipamentos portuários e uma reengenharia institucional, quebrando os monopólios (Monié & Vidal, 2006). Ainda segundo o mesmo autor, isso significa concretamente que, apesar da emergência de um novo paradigma produtivo, ainda se considera o porto num contexto socioeconômico e político totalmente diferente.

A cidade de Recife foi palco de transformações significativas, objeto de sucessivos aterros e trabalhos de drenagem efetuados pelos holandeses. Em 1637, na Cidade Maurícia (Mauritzstad), projetada pelo arquiteto Pieter Post, é instalada sede do governo holandês, passando os holandeses a povoar a Ilha dos Navios, também chamada Antônio Vaz, iniciando o crescimento do Recife na direção porto, Ilha dos Navios. Esse crescimento teve como principal característica a promoção de aterros em larga escala. A área do Recife estava limitada em cerca de 100.000 m² e cada vez mais a população local crescia criando assim a necessidade de incrementar e buscar alternativas para abrigar esse número de pessoas (Gomes, 2007).

Aproximando-se do início do século XIX, a cidade de Recife era uma vila de menos vinte mil habitantes com uma grande concentração de pessoas na zona que atualmente correspondente ao atual Bairro da Boa Vista. Com a abertura dos portos nacionais, em 1808, a economia brasileira ganha força, especialmente da economia, com impactos diretos sobre a estruturação urbana e social das cidades. Nessa época o porto do Recife assume a terceira posição em importância nacional, como porto algodoeiro, demandando modernizações em suas instalações portuárias, dando origem aos planos de melhoramento do porto e entorno viário. Ainda neste século, a reforma urbana no bairro do Recife contou com um intenso processo de decisões de como e o que seria reformado, relevando-se uma preocupação em modificar os arruamentos dispostos naquele bairro (Gomes, 2007).

Gomes (Op. Cit.) menciona que, surgiram muitos projetos de intervenção, mas um dos mais significativos e o que propunha mudanças no traçado urbano do Bairro do Recife foi O Novo Projeto de Melhoramento do Porto e do Bairro do Recife (1909/1926) elaborado pela Subcomissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife. A proposta de reformar o espaço urbano que sugere modificações que foram implantadas, conferindo um caráter definitivo ao projeto.

Logo, um amplo projeto de modernização estava acontecendo, envolvendo reaparelhamento da infraestrutura urbana nacional, os portos e as estradas, com a reconstrução e a reorganização do bairro do Recife por inteiro. Os melhoramentos do porto implicaram na construção e reforço de diques e a implantação de calçadas e linhas férreas para maior evacuação e circulação de produção de mercadorias. No entanto, o reaparelhamento não se limitou apenas ao porto em si. Implicou numa grande reforma da área portuária, na acessibilidade ao porto com fortes intervenções no Bairro do Recife (Moreira, 1994).

Paralelamente, o Plano de Reforma do Bairro do Recife ou da Freguesia São Frei Pedro Gonçalves (nomenclatura administrativa do bairro até as primeiras décadas do século XX) foi elaborado. Este plano era uma resposta não só ao discurso da acessibilidade viária, mas também, da insalubridade e embelezamento da cidade.

Em 1997, a Prefeitura da cidade do Recife destaca a Lei nº. 16.290 do Sítio Histórico do bairro do Recife, visando assegurar a implementação das propostas de setorização urbanística e dos projetos estruturas elencados no Plano de Revitalização de 1993 (o de intervenção controlada, o de renovação e o de conservação urbana), inclusive a densificação construtiva. Para tanto, estudos foram realizados sobre as condições de uso e ocupação do solo, além de mecanismos de planejamento e gestão.

O porto da cidade do Recife, implantado antes de existir legislações ambientais, se caracteriza por uma relação porto e cidade, onde os impactos decorrentes de sua instalação começaram a ocorrer ao longo dos séculos desde a sua origem no século XVI. Os principais impactos do porto do Recife nos dias de hoje são decorrentes de assoreamento, operações, dragagens de manutenção, ampliação de áreas alfandegadas, implantação de terminal de passageiros e transporte em área urbana.

Conforme dados de Pernambuco (1976), a sobrecarga das áreas urbanas no entorno do porto do Recife também cresceu e contribuiu para acelerar o estudo de alternativas portuárias que viessem a complementar as suas atividades, principalmente em função do risco que representava para a população. Neste momento, se introduzia outra concepção de controle do espaço urbano, centrado na ideia de justiça social e do direito à cidade, presente nos debates que antecederam a institucionalização do Estatuto da Cidade.

Rial (2008) trouxe o seguinte questionamento: quais são as questões determinantes da produção do espaço nas cidades portuárias? O resultado encontrado levou em consideração que o porto, enquanto ponto de contato entre diferentes escalas foi caracterizado por momentos de continuidade e ruptura com os demais usos do espaço urbano. Estes dois extremos dependem de fatores de ordem macroeconômica (divisão do trabalho, comércio internacional, tipos de cargas comercializados), tecnológica (meios de manipulação e utilização da carga, o porte, a velocidade, os tipos de navio), política (o papel do estado em diferentes épocas, as políticas nacionais de comércio e exterior e de implantação da infraestrutura), planejamento urbano e regional. O mesmo autor ainda desvendou que o grau de determinação sobre a relação porto e cidade de cada um dos fatores não é constante, e tampouco se apresenta de forma homogêneas nas diferentes formações.

A evolução das relações entre porto e a cidade corrobora, no tempo e no espaço, segundo vários pesquisadores, por processos de aproximação entre eles. No que se refere ao entorno imediato, núcleos urbanos que estão intimamente relacionados ao porto, formam um sistema baseado na imbricação e na complementariedade de suas diferentes funções para constituir lugares de intercâmbio, de valorização e de produção aberta ao comércio (Boubacha, 1997).

Assim, a relação porto e cidade pode ser compreendida quando refletida nas sequências das transformações globais (sociais, políticas e econômicas), bem como as interfaces necessárias para um porto global, tais como: sistemas de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas específicas (Monié & Vidal, 2006).

4. O PORTO DO RECIFE E A SUA REQUALIFICAÇÃO “PROJETO PORTO NOVO RECIFE”

O porto do Recife está localizado ao longo da margem do Oceano Atlântico na Ilha do Recife Antigo, antiga ilha de Antônio Vaz situando-se na área estuarina entre os rios Capibaribe e Beberibe ao norte, na região centro-leste da cidade e próximo ao centro comercial. As suas coordenadas geográficas são Latitude 08° 03' 22" S e Longitude 34° 51' 57" W. Possui uma área de 3.251,624 ha, incluindo a área de fundeio e tem como ponto de referência o farol de Recife (Farol do Picão), localizado no quebra-ondas principal (Porto da Cidade do Recife, 2008). O porto está separado do Oceano atlântico por um molhe artificial de pedras e de blocos de concreto construído sobre um dique natural de recifes de arenito calcário e pelo extenso quebra-ondas, localmente conhecido como molhe do inglês, que guarda a sua principal entrada.

Por estar situado num centro urbano dentro da capital de Pernambuco, possui acessos estratégicos aos principais pontos da Região Metropolitana, com as menores distâncias aos principais centros de distribuição de mercadorias que se destinam ao interior e ao litoral do estado (Porto da Cidade do Recife, 2008).

A partir das concessões repassadas às companhias privadas, os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Com o desenvolvimento da navegação o porto do Recife tornou-se palco de variadas atrações, onde a sociedade parava para assistir o embarque e desembarque de turistas, famílias de emigrantes, marinheiros, estivadores, vendedores, ambulantes e homens de negócios, e se divertir com a chegada dos primeiros navios a vapor, os transatlânticos e paquetes estrangeiros, todos enfeitados com bandeirolas, e que, quando cruzavam a barra, toda a cidade era avisada através de tiros de canhões emitidos pelo Forte Quebra-Portas (Barbosa, 1999).

O porto do Recife tem sua história profundamente ligada ao surgimento e ao desenvolvimento socioeconômico e cultural não apenas do estado de Pernambuco, mas também do Nordeste. Os primeiros povoados de imigrantes europeus se estabeleceram ao longo da vizinhança do porto e viverem do comércio, com o crescente movimento de importação, produção e exportação de açúcar no século XVI, e de trocas de mercadorias e abastecimento das capitanias do Piauí, Ceará, Paraíba, Alagoas e Sergipe (Almeida, 2000).

Neste momento, a expansão e a reorganização da área portuária do Recife e das atividades de diferentes operadores portuários são oportunas para atender a necessidade do momento econômico do Estado. No entanto, esse fortalecimento não deve afetar sua relação com a cidade nem acentuar o distanciamento entre eles.

Segundo Lacerda (2007), no final da década de 1980 o governo de Pernambuco elaborou o Plano de Revitalização do Bairro do Recife para transformar a economia local com foco no turismo, especialmente na conservação do patrimônio histórico e cultural e na consolidação do bairro em um centro regional voltado para a oferta de serviços modernos, de comércio, de lazer e de cultura para a população. No entanto, a mesma autora ressalta que em 1997, embora contando com um Plano e uma Lei de Uso e Ocupação do Solo, o processo de revitalização desse espaço provocou momentos de tensões e conflitos na cidade contribuindo para acentuar assimetrias sociais e acelerar a descaracterização do patrimônio histórico, artístico e cultural.

Conforme Menezes (2015), o referido plano para o bairro do Recife priorizou a dimensão econômica em detrimento da social, ao ser dada relevância aos investimentos privados impulsionadores do turismo. Segundo a autora, a permanência da negação de questões relacionadas com a gestão ordenada dos espaços perpetua um formato de intervenção urbana que não assegura a conservação do patrimônio edificado, nem a melhoria nas condições de vida da população de entorno.

As considerações sugerem que o processo de revitalização do bairro do Recife nos últimos anos recentes vem ocorrendo sem um planejamento que contemple a aproximação do porto com a cidade de Recife de forma a priorizar a conservação da autenticidade do patrimônio histórico e da reserva de espaço urbano para a expansão do porto.

Por outro lado, Gomes (2009) ressalta que a variedade de usos (Figura 1), com difusão de espaços comerciais, empresariais e habitacionais reduz o tempo de locomoção para a realização das atividades diárias, como também convém a escolha de transportes não motorizados.

Figura 1: Ortofotocarta da área portuária mostrando a relação porto e cidade em 1974.



Fonte: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife/FIDEM, 1974

Nessa direção o porto do Recife (Figura 2), por meio de um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, indicou os equipamentos que poderiam ser erguidos em cada um dos armazéns (Porto da Cidade do Recife, 2012):

- ✓ Armazéns 7 e 8 – Terminal Marítimo de Passageiros;
- ✓ Armazém 9 - Implantação, manutenção e exploração comercial de escritórios para desempenho de atividades comerciais compatíveis com o plano de desenvolvimentos urbano da cidade;
- ✓ Armazém 10 – Implantação do Museu Luiz Gonzaga, intitulado como “Cais do Sertão”;
- ✓ Armazém 11 – Implantação do Centro de Artesanato de Pernambuco;
- ✓ Armazéns 12, 13 e 14 - Implantação, manutenção e exploração comercial de restaurantes, bares, lojas de entretenimento e comerciais, locais para exposições e eventos fechados, contendo número de vagas de garagem compatível;

- ✓ Armazém 15 - Implantação, manutenção e exploração comercial de hotel e ou apartamentos de longa estada, com no mínimo 200 (duzentas) unidades, observando o padrão igual ou superior a 3 (três) estrelas com restaurantes, lojas, bares, salas de reunião, piscina, academia de ginástica e contendo número de vagas de garagem compatível;
- ✓ Armazéns 16 e 17 - Implantação, manutenção e exploração comercial de Centro de Convenções e exposições integrado ao hotel, com capacidade mínima de 4.000 (quatro mil) pessoas, com espaços modulares para possibilitar o maior número de eventos possíveis e contendo número de vagas de garagem compatível;
- ✓ Armazém 18 - Área de expansão cujo uso será definido posteriormente.

Figura 2: Armazéns do processo de requalificação proposto pelo Projeto Porto Novo Recife mostrando a relação porto e cidade na atualidade.



Fonte: <http://portonovorecife.com.br/operacaourbana>.

De acordo com Fulgêncio (2013), alguns dos armazéns da primeira etapa do projeto já estão em funcionamento, com usos de comércio e lazer. Não se pode negar que houve uma melhora significativa da vitalidade da área, porém restringe-se aos finais de semana ou quando acontecem eventos na cidade. Esse cenário tende a difundir a ideia de que esse tipo de intervenção se configura como a melhor alternativa e que investir na reabilitação e preservação do patrimônio histórico não parece viável. Nessa questão exposta, a relação porto e cidade do Recife tende ao longo do tempo se consolidar como espaços distanciados e sem integração.

5. A QUESTÃO AMBIENTAL

De acordo com Santos (2016), as questões ambientais ainda não foram adequadamente incorporadas às atividades do setor portuário, uma vez que as iniciativas de gestão ambiental existentes nos portos brasileiros são muito fragmentadas. O setor portuário está diretamente ligado a grandes impactos ambientais, principalmente de episódios de derramamento de óleo e outras substâncias potencialmente perigosas. O desenvolvimento de um porto exige uma gestão efetiva e uma atenção sistemática aos impactos, garantindo assim, uma sadia qualidade de vida e bem-estar social.

A degradação do ambiente das cidades portuárias brasileiras chama a atenção para um aspecto comportamental decorrente das raízes coloniais brasileiras e que foram preocupações de Holanda

(1995) e Prado Jr. (1966), quando ressaltaram os resultados dos ciclos econômicos brasileiros ligados às atividades exportadoras, uma exploração predatória, descuidada e extensiva, visando ao retorno rápido, a qual levou ao esgotamento das reservas naturais desde o ciclo do pau-brasil até os numerosos exemplos do final do século XX (Maricato, 1995).

Os portos, inseridos dentro de crescentes redes competitivas do comércio de mercadorias mundiais, se configuram como geradores de impactos, entretanto, enquanto sistema complexo de articulação de territórios produtivos detém forte poder de articulação e transformação das realidades regionais e/ou locais, comentou Siqueira (2009).

A Resolução nº 01/1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA define o impacto ambiental como qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio causadas por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas, que, direta ou indiretamente, afetem: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; a qualidade dos recursos ambientais (BRASIL, 2004).

Partindo do pressuposto que, as regiões onde os portos se instalam são áreas naturais consideradas sensíveis e acabam sofrendo algumas consequências negativas, tais como: a desestruturação das atividades econômicas preexistentes, desemprego, crescimento desordenado, problemas de vias de acesso, congestionamentos de trens e caminhões, favelização e geralmente impactos ambientais (Cruz & Silva, 2010).

Neste contexto, Siqueira (2009) faz o seguinte questionamento: “Para as cidades portuárias, a elaboração de uma imagem positiva do porto passa agora não apenas pela infraestrutura no recebimento dos grandes navios, mas igualmente pelo respeito ao equilíbrio socioeconômico ambiental, no envolvimento do porto com sua área de entorno, e na ausência ou resolução dos conflitos gerados buscando, contudo, promover sinergias”.

Na concepção de Bichou (2007), existe uma sobreposição de aspectos sociais com econômicos e ambientais presentes nos impactos do porto sobre a economia. Um dos artigos encontrados foi o de Oliveira et al. (2013) que mencionou como principais impactos causados pelos portos, o déficit crescente na infraestrutura, principalmente nas questões de moradia e saneamento básico, desemprego e subemprego, invasão de áreas de preservação ambiental, crescimento desordenado em função da chegada de migrantes atraídos por emprego nos Grandes Empreendimentos.

Danos ambientais, como a poluição do ar por emissões de CO₂ é particularmente alta em Rotterdam e Amsterdam, derivada de todo o tipo de indústrias na área portuária, do elevado aumento do transporte rodoviário, à grande elevada densidade populacional e à falta de espaços verdes, são os fatores para este agravamento da situação. Notteboom & Rodrigue (2005), afirmam que apesar de serem portos eficientes, com um crescimento notável e fontes de receitas públicas, os impactos econômicos diretos não se traduzem em criação de mais empregos. São especializados em diversos setores, o que leva a que haja uma taxa de emprego relativamente baixa.

Com relação aos impactos da atividade portuária ao meio físico, ou seja, aos atribuídos ao subsolo, solo, topografia, as águas, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, o ar, o clima, as correntes atmosféricas, recursos minerais, relevo, dentre outros (Porto & Teixeira, 2002).

Sá (2008) relata em seu trabalho, que durante o século XX houve um crescimento acelerado com a vinda das multinacionais que estocavam produtos químicos, inflamáveis, entre outros, pondo em risco a segurança da população da cidade.

De acordo com a ANTAQ (2011), os principais impactos adversos causados pela implantação dos portos são a alteração da linha de costa e do padrão hidrológico e da dinâmica sedimentar, destruição ou alteração de áreas naturais costeiras (habitats, ecossistemas), supressão de vegetação, modificação no regime e alteração no fundo dos corpos d'água, poluição da água, do solo, do subsolo e do ar.

Referente ao meio biótico, os possíveis impactos ambientais da atividade portuária são decorrentes da execução de obras de abrigo e novas frentes de atracação, de dragagens de berços e canais de acesso, de derrocamentos, de aterros, de enrocamentos, de infraestrutura de armazenagem, de edificações em geral, de acessos terrestres e outros, que, quando dimensionadas de forma inadequada, podem gerar alteração da linha de costa, supressão de vegetação, modificação no regime dos corpos d'água, agressão a ecossistemas e poluição dos recursos naturais além do risco da introdução de espécies exóticas e nocivas por meio do descarte de água de lastro (ANTAQ, 2013).

A posição geográfica do porto do Recife é um dos principais fatores de importância competitiva, entretanto, essa mesma posição é responsável por sofrer assoreamento provocado pelos rios Capibaribe e Beberibe, da ordem de 500.000 m³ anuais, levando a limitações de calado (Franco & INPH, 2005), gerando uma lacuna do ponto de vista ambiental. A área estuarina circunvizinha ao porto de Recife, situado no centro urbano, encontra-se sob os efeitos do lançamento de esgoto bruto,

águas pluviais e aquelas provenientes da limpeza dos cais podendo contribuir para acentuar as condições ambientais locais.

No que tange os aspectos antrópicos da atividade portuária em um ambiente antropizado, se observa que a maioria das áreas do entorno são ocupadas de forma desordenada. Para minimizar esses impactos, estudos socioeconômicos prévios a instalação, ampliação e modernização indicam a dinâmica populacional, níveis de instrução, acesso a estruturas de saúde, padrões de habitação e saneamento, atividades econômicas desenvolvidas, entre outros, de modo a permitir definidas medidas para minimizar os impactos inerentes dessas atividades (PETROBRAS, 2009).

No seu processo de modernização, a cidade de Recife apresenta grandes contradições, desigualdades e formas de exclusão gritantes. Isso reforça que o processo de modernização tem induzido transformações sociais, ambientais e tecnológicas intensas, que, a despeito de possuírem algum valor econômico e social, não superam, mas, sobretudo aprofundam as desigualdades existentes na região (Cavalcanti & Avelino, 2008).

O caso porto do Recife se caracteriza por uma relação entre porto e cidade iniciada há séculos atrás, onde áreas do patrimônio foram perdidas, logo, sua atuação em ambiente urbanizado, trouxe a situação da urbanização excludente representados pelos assentamentos suburbanos. Neste contexto, se destaca a Comunidade do Pilar ocupada de forma desordenada e iniciada quando o porto do Recife desapropriou quadras na área de entorno para a execução de obras de renovação urbana do Plano de Revitalização, contidas na expansão do porto, a qual não se efetivou naquele momento. Habitada por aproximadamente 500 famílias, a Comunidade do Pilar detém um dos piores Índices de Desenvolvimento Urbano do Recife/IDH. A área desocupada foi sendo tomada gradativamente por famílias de baixa renda que trabalhavam com as atividades portuárias e industriais do bairro, e também com aquelas famílias que trabalhavam nos setores de comércio e serviços informais do bairro e de outros localizados da área central da cidade (Nery & Sá, 2009).

Oliveira et al. (2013), reforçam que alguns dos impactos sociais relevantes, a partir desta relação porto e cidade, são o déficit crescente na infraestrutura, principalmente nas questões de moradia e saneamento básico, desemprego e subemprego, invasão de áreas de preservação ambiental, crescimento desordenado em função da chegada de migrantes atraídos por emprego nos grandes empreendimentos.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura acerca da temática portuária tem revelado um crescente interesse da comunidade acadêmica. No Brasil, especialmente na região Nordeste, esta discussão ainda é escassa o que caracteriza a importância de reflexões acerca das interfaces que permeiam a relação porto e cidade.

A relação porto e a cidade do Recife é, sobretudo, um processo histórico marcado por períodos de sucessivas mudanças, sobretudo após a revolução industrial. Momentos de harmonia e distanciamento marcaram de fato os novos rumos do porto e da cidade que passou a condicionar a sua lógica de gestão urbana a criação de leis, planos, projetos e ações.

Posto isto, na era industrial o modelo considerado aceitável referente a cidade portuária foi aquele em que o território do porto no meio urbano foi levado em consideração, pela relação de identidade com a cidade e desenvolvimento local, essencial ao planejamento urbano.

Os resultados provenientes da pesquisa foram divididos em aspectos positivos e negativos da relação porto e cidade. De modo mais específico, os aspectos positivos encontrados mostraram que o desenvolvimento da cidade do Recife ocorreu junto com o processo de transformação do porto. Houve a potencialização e valorização da área de entorno do Porto do Recife como ponto turístico, comercial e de serviços. Existiu ainda, uma redefinição e reordenamento do território ocupado pelo porto e pela cidade. No caso dos aspectos negativos, tratou-se dos achados de assimetrias sociais presentes em toda área portuária e do entorno. O porto do Recife apresentou uma perda na capacidade de captação de receita financeira, além de ter verificado também uma dificuldade na logística de operação no transporte de cargas pelo porto. Em termos de impacto, houve a presença de contaminação ambiental referente a profundidade atual do porto em função da toxidade do sedimento suspenso gerado pelo mesmo.

De modo a simplificar a correlação entre os conflitos e impactos advindos da relação porto e cidade, tanto o meio físico como o biótico e antrópico são atingidos pelas atividades portuárias e devem ser considerados nos planos de controle ambiental.

Processos de dragagem, contaminação ambiental, alteração da biota, assoreamentos, associados ao embarque, desembarque, transporte e manuseio de cargas operadas e mudanças na configuração do uso e ocupação do solo urbano são os mais evidentes.

Neste contexto, os resultados obtidos permitiram concluir que os armazéns deteriorados do porto do Recife, após anos sem uso, foram transformados em instalações modernas como hotelaria, museu, terminal marítimo de passageiros, centro de artesanato, entre outros, construindo um novo cenário para o porto e a cidade. O porto por sua vez, recebendo investimentos para entretenimento e lazer, gerando economia e sendo o indutor de crescimento para o Estado, potencializou e valorizou suas áreas, com redefinição e reordenamento do território, em contrapartida perdendo seus espaços de operação (diminuição de área pública), privatizou está área e priorizou suas atividades. Do ponto de vista da cidade, houve um ganho relacionado a urbanização, logo parte daquela área se encontrava desativada hoje parcialmente revitalizada, dando novos usos, possibilitando assim o reordenamento da urbe, se desdobrando no Projeto Porto Novo Recife.

Em um cenário de desigualdade social espera-se que as propostas de articulação entre os investimentos urbanísticos e a concretização efetiva da inclusão social, possam efetivamente acontecer. Anunciado em 2000 e iniciado em 2010, o Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar/PRUSCP apenas entregou, até o mês de agosto de 2015, 86 das 588 unidades habitacionais planejadas. O prazo para a conclusão das obras era o final do ano de 2012, mas até a presente data a Prefeitura da Cidade do Recife entregou menos de 10% do montante prometido.

Qualquer ação que contemple a relação porto e cidade, deve levar em conta que esta situação é complexa, portanto é preciso um olhar sobre todos os aspectos da dinâmica ambiental, econômica, social e tecnológica que os integra.

Ao final da pesquisa, espera-se que as considerações aqui descritas sobre o caso porto do Recife possa contribuir na discussão da convivência de várias atividades dentro de um mesmo espaço urbano, delineado por perdas e ganhos significativos para área. Estimulando o desenvolvimento de trabalhos futuros, dando continuidade à pesquisa voltados ao acompanhamento do projeto já iniciado em Recife e sua devida conclusão.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida (2002): Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, I. E. de et al. (orgs.) *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2011). *O porto verde*. Modelo ambiental portuário. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/PortoVerde.pdf>>. Acesso em: 01/07/2016 as 9:00.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2013). *Panorama Aquaviário*. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/PanoramaAquaviario.asp>>. Acesso em: 01/04/2016 as 11:00.

ALFREDINI, Paolo & ARASAKI, Emílio (2009): *Obras e Gestão de Portos e Costas: a técnica aliada ao enfoque logístico e ambiental*. 2º edição. São Paulo: Edgard Blucher, 776p.

ALMEIDA, Suely Cordeiro (2000): Um porto e uma cidade: fragmentos de história da Recife dos Navios. *Revista Symposium*, Recife, ano 4, N. especial, jan./jun. 2000, p.25-37.

ALMEIDA, Bruno Zartu Santos de (2011): *Principais Características e Problemas dos Portos do Brasil*. Monografia. Centro Universitário da Zona Norte (UEZO), Rio de Janeiro, 86p.

BARBOSA, José Humberto (1999): Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do XIX. *Saeculum: Revista de História*, João Pessoa, N. 4/5, p.197-205.

BICHOU, K & Gray (2007): Review of Port Performance Approaches and a Supply Chain Framework to Port Performance Benchmarking. *Research in Transportation Economics*, V.17, p. 567-598.

BOUBACHA, Emmanuel (1997): Ciudad y Puerto: Mutación y Recomposicion. Association Internationale Villes et Ports. *Le Havre*. Disponível em: http://emmanuel.boubacha.free.fr/villes_ports/cdu_sommaire_es.htm. Acesso em: 9/11/2016 as 21:00.

BAUDOIN, Thierry (1999): Cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A. 100p.

BRANDÃO, Zeca (2012). Núcleo Técnico de Operações Urbanas: Estudos 2007-2010. Recife, CEPE. 183p.

BRAILOVSKY, Antonio Elio (2011): Buenos Aires: ciudad inundable. *Ecología Urbana. Nuestro entorno*. Instituto de Ecología y Ambiente Humano. Vol. I, N. I. Diciembre. p.15-23.

BRASIL. Resolução CONAMA nº. 001/1986. *Define Impacto Ambiental*. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>. Acesso em: 23/05/2016 as 20:00.

CAVALCANTI, Helenilda & AVELINO, Emília (2008): *Dimensões teóricas da exclusão/inclusão e diferentes padres de medidas intra-urbanas. Recife seus recortes: naturais e inventados*. Capítulo I, p.16 - 56.

CULLINANE, Kevin, TENG, Yahui & WANG, Teng-Fei (2005): Port competition between Shanghai and Ningbo. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*. V. 32, N. 4, 34p.

COELHO, Leandro Callegari (2010): *Logística portuária: os portos mais movimentados do Brasil e do mundo*. Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/> Acesso em: 22/11/2016 as 22:00.

COLLYER, Weley (2008): *Lei dos Portos: o Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência*. São Paulo: Lex Editora. V. 1. 1ª. ed. 209p.

COY, Martin (2013): A interação rio-cidade e a revitalização urbana: experiências europeias e perspectivas para a América Latina, *Confins: Revista Franco Brasileira de Geografia*. Nº 18. 2013. Disponível em: <http://confins.revues.org/8384>. Acesso em: 17/12/2016 as 18:50.

CRUZ, Carla Buiatti & SILVA, Vicente de Paulo (2010): Grandes Projetos De Investimento: A Construção De Hidrelétricas E A Criação De Novos Territórios. *Revista Sociedade & Natureza*, ano 22, N.1, abril 2010, p. 181-190.

DUCRUET, César (2004): *Port cities, laboratories of globalization*. Unpublished PhD in Geography. Universite du Havre, 140p.

FERREIRA, Júlio José. (2012): *Classificação de Portos Organizados: Um estudo de caso no Brasil*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília/DF. 110p.

FERREIRA, Maria Cidália & OLIVEIRA, Renata Nascimento (2006): Refletindo as possibilidades de negócio a partir da comunidade Portuária Santista. Disponível em: <http://www.artigocientifico.com.br/uploads/artc_1160193308_41.pdf>. Acesso em: 03/03/2016 as 8:00.

FULGÊNCIO, Vinícius Albuquerque (2013): O lugar da habitação social nos centros históricos: algumas considerações sobre o projeto “Porto Novo” em Recife. *Revista Humanae*, V. 7, N. 1, 12p.

FRANCO, Fundação Ricardo & INPH, Instituto de Pesquisas Hidroviárias. (2005): *Levantamento da Infraestrutura Portuária e do Emprego de Recursos Tecnológicos nos Portos Brasileiros*. Convênio MT-FRT, Secretaria de Política Nacional de Transportes, Ministério dos Transportes, Brasília.

GOMES, Edvânia Torres Aguiar (2007): Um passeio temático pela cidade do Recife. O processo de revitalização, êxodos e fracassos. Memórias. *Revista Digital de História y Arqueologia desde el Caribe*, V. 3, N. 6. Universidad del Norte – Colombia, 33p.

GOMES, Joana Carolina Branco (2009): A mobilidade e a teoria da cidade compacta. *Caso estudo: a cidade de Lisboa*. Dissertação de Mestrado. Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 113p.

HARVEY, David (1989): *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola. 352p.

HELLWEG, Uli & OLTMANN, Jörn (2000): *Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität*. Berlin, 271p.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (1995): *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio. 226p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2000): Censo Demográfico de 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2011/>. Acesso em: 10/10/2016 as 18:00.

KAPPEL, Raimundo. F. (2005): Portos brasileiros. *Novo desafio para a sociedade*. Disponível em:<http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm>. Acesso em: 15/11/2016 as 19:00.

KRINSKY, Carol Herselle (2011): How Manhattan's port shaped streets and building locations. In: HEIN, C. *Port cities: dynamic landscapes and global networks*. Nova York: Routledge. p. 198-213.

LACERDA, Norma (2007): Intervenções no Bairro do Recife e seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade. *Sociedade e Estado*, set/dez. 2007, N. 3, V. 22, Brasília. p. 621-646.

MACHADO, Regina Coeli Vieira (2009): Porto do Recife. Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=621. Acesso em 15/09/2016 as 12:00.

MARICATO, Ermínia (1995): Metrôpole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. In: GONÇALVES, Maria Flora (org.). *O novo Brasil urbano, impasse, dilemas, perspectiva*. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto. 71p.

MEDEIROS, Mércia Carréra; RAMALHO, Ana Maria Fátima; ALMEIDA, Gisele Carvalho; SANTIAGO, Luciana (2014): Os impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS nos municípios do Cabo e Ipojuca. *Architecton: Revista de Arquitetura e Urbanismo*, V. 4, N. 7, 2014, p. 67-80.

MENEZES, Larissa Rodrigues (2015): *Um século de exclusão do uso habitacional no centro histórico de Recife*. XVI ENANPUR. Espaço, Planejamento e Insurgências, Sessões temáticas: Dinâmica imobiliária, habitação e regulação urbana, Belo Horizonte, MG. 17p.

MEYER, Han (1999): *City and Port – Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Utrecht: International Books. 432p.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. (2016): Principais portos. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/princ-portos.html>> Acesso em: 06 de agosto de 2016. Acesso em 06/08/2016 as 13:00.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. (2006): Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração. *Revista de Administração Pública*. V. 40, N. 6. Nov./Dez 2006. Rio de Janeiro. p.975-995.

MOREIRA, Fernando Diniz (1994): *Construção de uma Cidade Moderna: Recife (1909-1926)*. Recife: UFPE/ MDU. p.786-792.

MUMFORD, Lewis. (1982). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 2.ed. Livraria Martins Fontes Editora, São Paulo, 700p.

NOTTEBOOM, Théo & RODRIGUE, Jean-Paul (2005): Port regionalisation: towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management*, V. 32, N. 3, p. 297-313.

NERY, Nancy Siqueira & SÁ, Alcino José de (2009): A Modernidade anunciada para o espaço de moradia dos pobres dos bairros do Recife-PE. *Revista de Geografia. Recife: UFPE – DCG/NAPA*, V. 26, N. 3, Set/Dez 2009, 17p.

OLIVEIRA, Daniela Schuster; DOMINGUES, Marcelo Vinícius de La Rocha; ASMUS, Milton Lafourcade & ABDALLAH, Patrícia Raggi (2013): Expansão Portuária, Desenvolvimento Municipal e Alterações Ambientais no Brasil: Desafios para a gestão costeira. *Revista da Gestão Costeira Integrada*. V. 13, N. 1, p.79-87.

OLIVEIRA, Carlos Tavares (2011): *Modernização dos Portos*. 5ª edição. São Paulo: Aduaneiras. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/96455797/Modernizacao-dos-Portos-Carlos-Tavares>> Acesso em: 12/12/2016 as 15:00.

OLIVEIRA, Carlos Tavares (2014): Portos e navegação, novos rumos. *Revista Portos e Navios*. Disponível em: <http://www.camarabrasilchina.com.br/noticias-e-publicacoes/opinioes-e-artigos/artigos-por-autor/carlos-tavares/portos-e-navegacao-novos-rumos>. Acesso em: 17/09/2016 as 7:30.

PAIVA, Ana Sofia da Silva. (2015): *As barreiras urbanas no tecido da cidade: o processo de crescimento do porto*. Dissertação de Mestrado. Universidade Fernando Pessoa, Porto, 127p.

PERNAMBUCO (1976): Suape Corredor de Exportação do Nordeste. In. *Quebra Mar*. Recife: Porto do Recife, N. 2, Ano 1, Recife.

PETROBRÁS (2009): *Estudo de Impacto Ambiental/EIA. Diagnóstico Ambiental*. Sistemas de dutos e terminais do COMPERJ. 136p.

PORTO DA CIDADE DO RECIFE. (2008): *Dragagem de aprofundamento do canal de acesso, bacia de evolução, berços de atracação e implantação de medidas de contenção de assoreamento - Plano de Controle Ambiental*. Quadrante Consultores, Recife. 330p.

PORTO DA CIDADE DO RECIFE (2012): *Projeto de Urbanização do Porto do Recife*. Sala de imprensa. Disponível em: < <http://www.portodorecife.pe.gov.br/saladeimprensa/2012-02-03-1.htm>. Acesso em: 20/01/2015 as 12:00.

PORTO, Maria Maia; TEIXEIRA, Sheila Gatinho. (2002). *Portos e o desenvolvimento*. São Paulo: Lex Editora.

PRADO JR., Caio (1966): *Revolução Brasileira*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2º edição, 332p.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. (2000). *Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife (PDCR)*. Lei 15547/91.

RIAL, Mariana Fontes Pérez (2008): *Cidades e Portos Dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés & SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró (2012): Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de vitória (séc. XX-XXI). Programa de Pós-Graduação em História. *Revista Dimensões*. V. 18, p.385-412.

SANTOS, Otávio Augusto Alves. (2013): A região metropolitana do Recife e os desafios do planejamento urbano frente à crise ambiental contemporânea. *Revista OKARA: Geografia em debate*, V. 8, N. 14, p.179-194.

SANTOS, Indira de Avila dos (2016): Aspectos e impactos ambientais da atividade portuária - Estudo de caso no porto do Rio Grande. *Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales*, Out./Dez. p. 1-32.

SÁ, Maria Evelina Menezes. (2008): *Análise comparativa entre os Portos do Recife e de SUAPE: Desafios para a Gestão Ambiental*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife/PE. 122p.

SEASSARO, Loredana (1999): Sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A. 280p.

- SECRETARIA DE PORTOS (2015): *Sistema Portuário Nacional*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 01/01/2016 as 11:30.
- SIQUEIRA, Aleksandro dos Santos. (2009): Gestão Ambiental nas cidades-porto: caso de Santos. *In: XII Encontro dos Geógrafos da América Latina*. Montevideo. XII Encontro dos Geógrafos da América Latina.
- SOUSA, João Figueira & FERNANDES, André (2012): Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. *Confins: Revista Franco Brasileira de Geografia*. N. 15. 2012. Disponível em: <http://confins.revues.org/7702>. Acesso em: 17/12/2016 as 18:20.
- SCHUBERT, Dirk (2001): *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Berlin, p. 419-449.