

PORTOS E ZONAS PORTUÁRIAS URBANAS NO BRASIL: DA POPULAÇÃO TRADICIONAL AOS PROCESSOS DE REVITALIZAÇÃO E GENTRIFICAÇÃO

PORTS AND URBAN PORT AREAS IN BRAZIL: FROM TRADITIONAL POPULATION TO REVITALIZATION AND GENTRIFICATION PROCESSES

PUERTOS Y ÁREAS URBANAS PORTUARIAS EN BRASIL: DE LA POBLACIÓN TRADICIONAL A LOS PROCESOS DE REVITALIZACIÓN Y GENTRIFICACIÓN

Edson de Moraes Machado¹

Fernando Soares de Jesus²

Resumo: O espaço urbano se configura como fragmentado, separado por diferentes usos, possuindo um núcleo central e zonas periféricas. Não é estático, imutável, pois é alterado a cada momento histórico. Em locais onde os portos foram a razão de ser da cidade, não sendo raro no caso brasileiro, essa mutabilidade, engendrada por processos econômicos em escala nacional e internacional, foi responsável pelo abandono e pela consequente degradação de zonas portuárias históricas, possuidora de uma população tradicional caracteristicamente carente. A dinâmica urbana, antes apegada ao porto, numa relação simbiótica, pós 1950, se volta para outras atividades, criando zonas de subuso nas referidas áreas. Desta maneira, este artigo objetiva o entendimento do processo de formação das zonas portuárias brasileiras, do trabalho portuário e de seu processo de reestruturação, que ocasionou perda de relevância e posterior gentrificação. Utilizou-se o método histórico-geográfico, onde se observou a constituição histórica de determinado espaço para a realização de avaliações quanto as formas e funções do presente. Tal reconstituição foi feita através de pesquisa bibliográfica e documental, além de observações *in loco*. Como resultado, foi possível realizar um diagnóstico da maneira como o processo de gentrificação de áreas portuárias ocorreu e vem ocorrendo no Brasil. Ficou constatado que a privilegiada localização de antigas áreas portuárias em cidades como Belém e Rio de Janeiro despertou o interesse de agentes do capital imobiliário, que, utilizando de sua influência sobre o aparato estatal, promoveram reformas urbanas seletivas e segregantes.

Palavras-chave: Portos; Revitalização; Zonas Portuárias; Gentrificação.

Abstract: The urban space is configured as fragmented, separated by different uses, having a central core and peripheral zones. It is not static, immutable, as it changes at each historical moment. In places where ports were the city's *raison d'être*, which is not uncommon in the Brazilian case, this mutability, engendered by economic processes on a national and international scale, was responsible for the abandonment and consequent degradation of historic

¹ Doutorado em Geografia. Professor do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá (PR). Maringá (PR). Email: edsonmachado1988@hotmail.com. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/7675113590293893>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0003-1057-4502>.

² Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós Graduação em Geografia UFSC. Florianópolis (SC). Email: fernando-soares-de-jesus16@gmail.com. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/8811714860284503>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0003-1375-1121>

port areas, possessing a population of characteristically lacking tradition. The urban dynamics, previously attached to the port, in a symbiotic relationship, after 1950, turns to other activities, creating areas of underuse in those areas. In this way, this article aims to understand the process of formation of Brazilian port areas, port work and the port restructuring process that caused the loss of relevance and subsequent gentrification of these areas. The historical-geographical method was used, where the historical constitution of a certain space is observed to carry out evaluations regarding the present. Such reconstitution was done through bibliographic and documental research, in addition to on-site observations. As a result, it was possible to carry out a diagnosis of the way in which the process of gentrification of port areas occurred and is occurring in Brazil, where it was observed that the privileged location of former port areas in cities such as Belém and Rio de Janeiro aroused the interest of agents of real estate capital, which, using their influence over the state apparatus, promoted selective and segregating urban reforms.

Keywords: Ports; Revitalization; Port Zones; Gentrification.

Resumen: El espacio urbano se configura como fragmentado, separado por diferentes usos, teniendo un núcleo central y zonas periféricas. No es estático, inmutable, pues cambia en cada momento histórico. En los lugares donde los puertos eran la razón de ser de la ciudad, lo que no es raro en el caso brasileño, esta mutabilidad, engendrada por procesos económicos a escala nacional e internacional, fue responsable del abandono y la consiguiente degradación de las áreas portuarias históricas, que poseían una población de característica falta de tradición. La dinámica urbana, antes adscrita al puerto, en una relación simbiótica, a partir de 1950, se vuelca hacia otras actividades, creando áreas de infrautilización en dichas áreas. De esta forma, este artículo tiene como objetivo comprender el proceso de formación de las áreas portuarias brasileñas, el trabajo portuario y el proceso de reestructuración portuaria que provocó la pérdida de relevancia y la posterior gentrificación de estas áreas. Se utilizó el método histórico-geográfico, donde se observa la constitución histórica de un determinado espacio para realizar valoraciones respecto al presente. Dicha reconstitución se hizo a través de investigaciones bibliográficas y documentales, además de observaciones in situ. Como resultado, fue posible realizar un diagnóstico de la forma en que ocurrió y está ocurriendo el proceso de gentrificación de las áreas portuarias en Brasil, donde se observó que la ubicación privilegiada de las antiguas áreas portuarias en ciudades como Belém y Rio de Janeiro despertó el interés de los agentes del capital inmobiliario que, utilizando su influencia sobre el aparato estatal, promovieron reformas urbanas selectivas y segregadoras.

Palabras clave: Puertos; Revitalización; Zonas Portuarias; Gentrificación

Introdução

A atividade portuária e seus desmembramentos possuem relevância geográfico-histórica largamente discutida. Fato que nos leva a considerar os portos como fenômenos eminentemente geográficos, com a particularidade de serem complexos, ou que envolvem múltiplas determinações, se levarmos em consideração os ensinamentos de Cholley (1964).

Há uma dependência, de um lado, de um quadro natural propício, ou seja, da geografia física local; de outro lado, do acesso a sua zona de influência por variados meios de transportes, destacando-se a importância do transporte intermodal. Os portos são, portanto, um local de

ruptura, manifestado através de interesses diversos, sendo, não apenas, mas, essencialmente, o elo entre os modais ou estruturas de transporte. Essa função de espaço de trânsito das mercadorias induz outras funções de grande importância econômica para as cidades que abrigam os portos, dentre as quais centros de armazenagem de mercadorias, zonas de serviços terciários e, em alguns casos, áreas industriais (LLOVERA, 1999).

Para Pierre George (1961), os portos são o local de trânsito entre a navegação marítima e os transportes continentais, onde toda uma exigência os acompanha e que se encarrega de lhe emprestar uma fisionomia que será tanto mais rica e heterogênea quanto maior e mais complexas forem as intensidades dos trânsitos. Esse trânsito, por sua vez, é fruto da convergência de forças emanadas de um espaço amplo, subordinadas a estruturas nacionais e internacionais, tal como foram analisados por Araújo Filho (1969; 1974).

Tais apontamentos ajudam a explicar o interesse de vários geógrafos no fenômeno portuário e sua influência tanto na economia como na organização espacial ao seu entorno, pois os portos, ao longo da história, deram origem e alimentaram importantes núcleos urbanos. Jean Chardonnet (1914-1996), por exemplo, analisou a relação porto-indústria, investigando os principais portos europeus (Rotterdam, Antuérpia, Hamburgo, Londres, etc.) e estadunidenses (Nova York, sobretudo), tendo publicado seus resultados na obra intitulada *Metrópoles économiques*, dividida em dois volumes (1959, 1968). Abordagem também investigada por André Fischer, que ao longo de sua vida acadêmica (1963-1996) realizou diversos estudos sobre a temática, destacando-se "*Les ports maritimes: Essai de classification*", publicado na revista *Information Géographique* (1963), tendo sido também temática de sua tese, na qual realizou investigações sobre portos holandeses. Outros estudos sobre a temática portuária realizadas sobretudo na Europa vieram enriquecer a bibliografia geográfica, tais como a obra de Pierre Celerier (1962), Aimé Vincent Perpillou (1964) e as investigações de André Vigarié (1979, 1980) e James Harold Bird (1971).

Ferreira (1997) e Sales (1999) salientam que após 1950 há um afastamento contínuo das relações entre o porto e a cidade que o abriga. Resultado esse das transformações globais ocorridas nas últimas décadas, onde a intensidade e velocidade dos fluxos se ampliaram ao mesmo tempo em que a fluidez dos territórios permitiu uma ligação cada vez maior com as regiões produtoras ou/e receptoras. Nesse ínterim, o porto foi perdendo sua função comercial e, até certa medida, a força de atração industrial para sua área de influência próxima. Ainda, as inovações técnicas acabaram por reduzir consideravelmente os postos de trabalho no setor portuário, bem como o tempo de atracação dos navios nos portos, tirando a necessidade da

tripulação desembarcar e eliminando a demanda de serviços voltada para esse público (hotéis, jogatinas, restaurantes, oficinas de reparos, bancos, comércio, etc.). Os portos mais tradicionais tornaram-se verdadeiras "ilhas" dentro da mancha urbana, com poucas relações com a cidade (econômica, jurídica, institucional, social e política). Conforme Llovera (1999) gera-se se uma fratura entre os interesses e a dinâmica do porto e da cidade que, administrados por organismos diferentes, se ignoram.

Nesse sentido, como resposta às mudanças na reorganização dos espaços produtivos e suas consequências econômicas e sociais, a temática portuária acabou por retornar aos estudos geográficos. Podemos citar o caso do livro “Cidades e Portos: os espaços da globalização”, organizado por Gerardo Silva e Giuseppe Cocco (1999) e o “Dossiê de portos, cidades e regiões”, organizado por Frédéric Monié (2012). Por outro lado, como consequência do acentuado aumento dos fluxos globais de mercadorias por via marítima, em um ambiente de alta competitividade, há necessidade de uma maior racionalização da organização e promoção da circulação das mercadorias e das informações, com ações de planejamento que intensifiquem maior articulação e velocidade entre suas diferentes etapas. Assim, na Geografia, os portos, sua acessibilidade, eficiência, intensidade, fluidez, etc., inseridos como são dentro da rede de transportes, passam a se tornarem objetos de investigações a constar nos estudos de circulação, transporte e logística. Pode-se citar o livro "Logística e transporte no processo de globalização", organizado por Josef Barat (2007), e “Circulação, transportes e logística”, organizado por Márcio Rogério da Silveira (2019), entre outros.

Diante do exposto, o presente artigo busca investigar, no caso brasileiro, a gênese das zonas portuárias brasileiras, com enfoque no trabalho portuário, até a reação política que vem buscando revitalizar tais áreas e as consequências dessas ações. Para tal, buscamos circunscrever o fenômeno portuário nacional e a relação com sua área de influência direta (seu entorno), identificando suas especificidades, mensurando sua problemática, mas, sobretudo, buscando uma interpretação abrangente. Consideramos o apontado por Santos e Silveira (2013), que descrevem a história do território brasileiro, de sua sociedade, de seus fluxos e da implantação de seus sistemas de engenharia como sendo, a um só tempo, una e diversa. Assim, para entendê-la no seu processo e na sua realidade atual, é necessário um esforço de periodização. As diferentes modalidades de uso do território, nos diversos momentos históricos, as realizações técnicas, etc., à luz dos subprocessos econômicos, políticos e socioculturais, foram encarados como importantes elementos para o entendimento do processo evolucionário.

Para tal, lançamos mão das seguintes técnicas de pesquisa para sua realização: revisões bibliográficas sobre o tema, nas quais se destacam George (1961), Fischer (1963), Araújo Filho (1969, 1974), Magalhães (1969), Vigarié (1979, 1980, 1995), Santos (1993), Silva e Cocco (1999), Barat (2007), Mamigonian (2017), entre outros; levantamento e análise de dados em sites oficiais (Antaq, SEP, IBGE, Cia. Docas, MDIC, etc.); visitas técnicas e entrevistas (Portos de Vitória, Manaus, Santarém e Navegantes, Sindicatos dos Estivadores, OGMO, etc.); e observações *in loco*.

A gênese das zonas portuárias brasileiras, de sua população e seu contexto histórico

Mesmo as mais rápidas análises do espaço urbano apontam este como um espaço fragmentado, separado por diferentes usos e paisagens. Corrêa (1993) evidencia que tais paisagens e usos originam um rico mosaico urbano constituído pelo núcleo central, a zona periférica do centro, áreas industriais, sub-centros terciários, áreas residenciais, podendo ser favelas ou mesmo condomínios fechados, áreas de lazer, etc. Tal fragmentação não é estática, imutável, pois a cada momento histórico há uma combinação de fatores como: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos. Tem-se, ainda, a criação e retenção do valor adicionado, a capacidade do local para guardar uma maior ou menor parcela da mais-valia gerada, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura, a ideologia, etc. (SANTOS, 1982, p.38).

A formação sócio-espacial brasileira, sendo latifundiária, escravista e exportadora, deu origem a esparsos núcleos urbanos litorâneos, mais voltados para o exterior do que para as outras regiões brasileiras. A dinâmica que comandou o território brasileiro, portanto, teve como base o atendimento de interesses exógenos, ditada em grande parte por essas relações (SANTOS, 1993; RANGEL, 2005). Assim, os primeiros núcleos urbanos estavam centralizados ao entorno de um porto-empório, que possuía sua própria divisão social do trabalho e realizavam a ligação centro-periferia. Os portos deram origem as mais importantes cidades brasileiras, expandindo-se ao redor da área portuária. Mesmo após quatro séculos de ocupação europeia, ainda em 1900, segundo Santos (1993), das cidades brasileiras com mais de cem mil habitantes, apenas São Paulo, umbilicalmente ligada a Santos, não era litorânea, sendo as outras as cidades o Rio de Janeiro (691.565 hab.), Salvador (205.813 hab.), Recife (113.106 hab.) e Belém (96.560 hab.).

À medida que a produção nacional avançava em intensidade, volume e fluxos, exigia-se um sistema de escoamento mais aperfeiçoado. Os rudimentares atracadouros vão dando origem a espaços mais amplos e a organização portuária passa a se caracterizar por grandes retroáreas, e razoável número de armazéns para a guarda das mercadorias. Tal realidade era alavancada pelas características de nossa economia, pois, segundo Araújo Filho (1969), predominando no Brasil uma economia agroexportadora até meados do século passado, as principais cargas movimentadas nos portos eram sacarias, como café, açúcar e erva-mate.

A utilização de mão de obra nas operações de transbordo era intensiva, necessitando de grande contingente de trabalhadores que utilizavam a força braçal, com pouco ou nenhum uso de equipamentos. Araújo Filho (1969) destaca que até a primeira década do século XX, os meios utilizados para a movimentação das mercadorias eram, além das carroças puxadas por “parelha” de burros e que não entravam no pátio interno do cais do porto, filas indianas de centenas de homens (estivadores) para a baldeação das sacarias do pátio externo aos porões dos navios, sendo comum um homem levar de cada vez duas sacas de mercadoria, sustentadas nos ombros (imagem 01). Essas operações eram realizadas, primeiramente, por escravos de ganho, sendo, aos poucos, substituídas por trabalhadores livres, ex-escravos, etc.

Figura 01 - Trabalhadores no porto de Santos, primeira metade do século XX.



Fonte: Novo Milênio/Reprodução (Década de 1920).

A necessidade de um grande exército de reserva de trabalhadores braçais próximo às áreas portuárias deu origem a núcleos populacionais ao seu entorno. Esses núcleos se estruturaram em locais onde a terra urbana era desvalorizada, como morros, áreas inundáveis

ou mesmo dentro da área portuária. Essas, através de ocupações irregulares, pois avançavam sobre a área do porto organizado, delimitada juridicamente. Tratou-se de uma consequência do fato dos trabalhadores portuários serem mal remunerados e altamente explorados, ficando sem alternativas de moradia digna nas áreas na qual há interesses imobiliários. A baixa qualificação de grande parte desses trabalhadores, com altos índices de analfabetismo, e as escassas oportunidades de aprendizagem de um ofício mais específico, aliado ao alto contingente de trabalhadores, permitiam a grande exploração à qual estavam submetidos.

No ínterim do quadro descrito até então, foi se desenvolvendo uma relação simbiótica entre determinado porto e a cidade. O porto fornecia dinamismo à economia e à vida da cidade, enquanto a cidade oferecia a mão de obra tão necessária aos portos. A partir da atividade portuária, efeitos multiplicadores se desenvolviam, pois criavam condições para o desenvolvimento de serviços como oficinas de reparos para pequenas embarcações, comércio de alimentos, dormitórios, serviços financeiros, escritório de *import-export*, etc. Pode-se dizer que o porto trazia as tradições de negociações, avolumando em sua área de influência direta comércio e serviços. Esses locais recebiam, com frequência, visitantes estrangeiros, sendo eles a tripulação dos navios que ficavam à espera do carregamento/descarregamento das mercadorias nas embarcações por eles tripuladas. Processo que poderia demorar de mais de uma semana até meses, dinamizando e mantendo ativa toda a área portuária. Em contrapartida, nas áreas socialmente degradadas e juridicamente desamparadas, a clandestinidade, a violência, o contrabando e o uso de drogas lícitas e ilícitas, aos poucos, foram instaurando redes de poder e criminalidade.

Sassen (1998, p. 23), descreve que “no século XIX, quando a economia mundial se apoiava no comércio, os locais fundamentais eram os portos, as fazendas, as fábricas e as minas. De maneira característica, as cidades se desenvolviam ao lado dos portos”. Ou seja, enquanto o domínio econômico das atividades comerciais era hegemônico, a primazia dos portos na estrutura espacial das cidades prevalecia.

Diversos elementos foram se concretizando para dar início ao fim da relação simbiótica entre o porto e a cidade. Entre eles, a substituição do trabalho escravo por uma massa de assalariados (estivadores), pós 1888, que aumentou os custos operacionais das operações de transbordo de cargas. Ao mesmo tempo, há forte intensificação das exportações brasileiras, sobretudo do café, aumentando o volume a ser movimentado. Tal realidade obrigou, embora paulatinamente, a implantação de uma série de instrumentos mecânicos ao cotidiano portuário. Os resultados foram ganhos de agilidade e segurança nas movimentações portuárias, mas

reduziu consideravelmente a demanda por serviços braçais. Segundo Araújo Filho (1969), o cotidiano portuário foi se alterando, onde, desde o embarque das mercadorias para o exterior, partindo da saída do armazém até os navios, caminhões, guindastes e esteiras rolantes foram se tornando os meios mecânicos e rápidos da movimentação das mercadorias, dispensando milhares de homens que até então eram necessários para aqueles serviços. Após 1950, esse processo se intensifica, com a introdução da aparelhagem mecânica móvel, a substituição dos guindastes hidráulicos pelos elétricos, a inserção das empilhadeiras automóbveis, uso de caminhões e vagões de trens, etc.

Levinson (2009) destaca que as empilhadeiras, utilizadas na indústria desde a década de 1920, passam a ser amplamente utilizadas para deslocar *pallets* dos armazéns para a borda dos navios e, em alguns portos, há a instalação de transportadores para descarregar as sacarias. A disputa por trabalho passou a ser cada vez mais intensa, na qual estivadores, “camionistas” e funcionários de armazéns passaram a ter um cotidiano de trabalho cada vez mais incerto, com picos de trabalho, passando tal realidade a moldar as comunidades do entorno portuário (LEVINSON, 2009).

Em diversos casos, para se conseguir trabalho, era necessário subornos, pagamento de propinas e influência junto aos recrutadores. Os Sindicatos, com atuação cada vez maior a partir de então, envolvidos nas conquistas trabalhistas mundiais, conseguem eliminar algumas dessas situações. Conseguem, por exemplo, estabelecer a ordem de recrutamento dos trabalhadores por sorteios, ou fixar permanentemente uma equipe de colaboradores pré-selecionados. Ainda segundo Levinson (2009), com a regulamentação da seleção dos trabalhadores portuários, os governos e os sindicatos procuraram aumentar os rendimentos dos estivadores ao restringirem a oferta de trabalho, especialmente aquele ocasional, dependente de demandas específicas, como os produtos perecíveis. Novas regras passaram a limitar ou bloquear a entrada na profissão de estivador, exigindo-se livros de registros, e os armadores e as empresas de estivagem passaram a ser impedidos de recrutar trabalhadores que não fossem um estivador registrado, enviado pelo centro de recrutamento oficial (sindicatos). Aos poucos, os que não conseguiam empregos regularmente, sobretudo os mais novos, foram incentivados a buscar outras ocupações, deixando uma equipe de trabalhadores mais bem remuneradas, com rendimentos muito regulares (LEVISON, 2009).

Tal conjunto de fatores levou a importantes alterações na natureza do trabalho nas zonas portuárias e, conseqüentemente, em sua dinâmica social. Com a reduzida oferta de emprego no porto e suas atividades correlatas, tais trabalhadores passam a buscar outras ocupações nos

centros urbanos ou mesmo nas atividades agrícolas. Porém, continuam residindo próximos às zonas portuárias, por nela já ter construído sua residência ou estabelecido laços familiares e de amizades, bem como pelos baixos custos imobiliários. Dado o perfil desses trabalhadores, com pouca instrução profissional, se realocam em atividades também de baixa remuneração (“bóias-frias”, construção civil, comércio informal, etc.).

Todo esse processo ocorre concomitantemente à acelerada urbanização brasileira, pois, entre 1890 e 1920, a taxa de urbanização passou de 6,8% para 10,7%, mas triplicou para 31,24% entre esse último ano e 1940 (SANTOS, 1993). Já entre 1940 e 1980, há verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população, com a taxa de urbanização chegando a 68,86% nessa última data (SANTOS, 1993). É importante destacar que a urbanização, extremamente acelerada, junto às características de nossa socioeconomia, periférica e que se industrializa ao longo do século XX, com consequências e características diferenciadas dos países que se urbanizam no século XIX (SANTOS, 1980), ocasionou a formação de um elevado contingente de trabalhadores no setor de serviços, muito maior que a demanda. Ao passo que o país se industrializa, foca-se na integração nacional, por via rodoviária, diminuindo a centralidade dos portos nas atividades comerciais. Há o encerramento de inúmeras atividades ligadas ao comércio no entorno portuário, tal como os enormes armazéns comerciais que abasteciam outros menores, mais distantes da zona portuária principal. Novas áreas vão sendo incorporadas à mancha urbana, permitindo o deslocamento do centro dinâmico das cidades para novos espaços, mais amplos, sem a população tradicional das zonas portuárias (caracteristicamente de menor poder aquisitivo), sem os "empecilhos" das edificações históricas, menores índices de criminalidade e atividades ilegais, menor interferência do tráfego pesado dos caminhões e poluição do ar, etc.

O processo de reestruturação portuária, a decadência da interdependência do porto-cidade e suas consequências

Na conjuntura do quarto Kondratieff (pós 1946), ou seja, dos ciclos longos da economia mundial (SCHUMPETER, 1939), os portos marítimos e os navios foram alvos de intensos investimentos e consequentes modificações, com alterações e consequências diretas nas infraestruturas portuárias e em suas retroáreas. Os navios passaram a substituir o uso do carvão pelo petróleo como combustível, reduzindo o tempo de traslado das mercadorias. Há o aumento da capacidade de carga dos navios, que gerou agilidade operacional, diminuindo a necessidade de armazéns e grandes depósitos ao longo do cais dos portos e em suas áreas

próximas. Aumentou a possibilidade de realizar as viagens com maior frequência, não sendo necessário estocar mercadorias em grande quantidade ao entorno portuário. Também é exigido maior agilidade operacional das operações de embarque e desembarque.

Na década de 1960, ocorre a revolução dos *contêineres*, por iniciativa de Malcom Purcell McLean (1913-2001). Há verdadeira revolução nas dimensões e na capacidade de carga dos navios, que tornaram a expedição marítima mais barata, possibilitando mudança gigantesca na configuração da economia mundial e um aprofundamento da divisão internacional do trabalho. Centros de produção que estavam instalados há séculos em áreas portuárias, simplesmente desapareceram, indo se instalar em regiões que possibilitasse a redução de custos, deixando estas áreas, antes ocupadas, ociosas (LEVINSON, 2009).

A dispersão espacial das indústrias é explicada ainda pela busca por menores custos imobiliários, proximidade do mercado consumidor, busca por mão de obra mais barata, fuga do tráfego cada vez mais caótico e mais limitante dos grandes centros urbanos (horário específico para veículos pesados, limite de carga, tempo de deslocamento, etc.), isenções fiscais, etc. Essa conjuntura filia-se à busca pela retomada das altas taxas de lucratividade perdida a partir da crise capitalista dos anos de 1973 (Crise do Petróleo) e do modelo de produção fordista, que impôs forte reestruturação produtiva das atividades industriais.

Frente a todo esse processo, os portos e suas retroáreas sofrem radicais reestruturações, tanto em suas estruturas físicas, como social. Há o aumento da profundidade de seus canais de acesso marítimos (para poder receber navios maiores), a necessidade de se tornarem mais compactos, investindo em equipamentos (gruas, guindastes, esteiras automatizadas, empilhadeiras, etc.), o aperfeiçoamento das suas vias de acesso terrestre, buscando, sobretudo, a implantação de transporte intermodal, a substituição de mão de obra intensiva por uma mais especializada/técnica, entre outros. O resultado, não só no Brasil como no mundo, foi que antigas regiões portuárias, marcadas por amplas retroáreas, grandes armazéns, passaram a serem obsoletas, sendo inadequadas aos novos padrões portuários.

Podemos afirmar, então, que o abandono das áreas portuárias antes caracterizadas por alta dinamicidade são consequências diretas de (a):

a) alterações na estrutura das embarcações, que se ampliaram vertiginosamente, aumentando sua capacidade de carga e impondo canais de acesso cada vez mais profundos. Muitos portos deixaram de ser viáveis por não suportarem navios de grande capacidade, limitados pela profundidade de seu canal de acesso marítimo, ou concentraram suas operações

em berços de atracação específicos, que possuíam maior profundidade. Relegou-se a um segundo plano, portanto, grandes áreas, que foram sendo abandonadas;

b) modernização do sistema portuário mundial, que resultou em um conjunto de fatores que o tornaram extremamente abrangente, altamente especializado e de grande intensidade (sistemas computadorizados *just in time*, transtêineres, portêineres, esteiras, etc., empresas especializadas em logística, criação de portos-secos, entre outros); resultando na perda da necessidade de grandes áreas de estocagem, concentrando-as próximas aos berços de operação, ou mesmo fora da área do porto organizado (portos secos);

c) concentração na movimentação de mercadorias em determinados portos (*hub-port*), por melhor possuírem condições de movimentação, relegando portos tradicionais à portos de segunda importância, ou mesmo ao encerramento de suas atividades;

d) no caso brasileiro, a integração territorial por vias de rodagem pós 1930/40 (rodoviarização), diminuindo a relevância comercial das cidades portuárias;

e) aumento da fluidez dos territórios, que viabilizou o deslocamento de atividades industriais ou de serviços antes alocadas próximas ao sítio portuário para áreas que oferecem menores custos (impostos, mão de obra, legislações ambientais mais amenas, proximidade do mercado consumidor ou da matéria prima, etc.).

Cabe lembrar que dadas as especificidades de nossa formação socioespacial, até as primeiras décadas do século passado, o Brasil era uma espécie de “arquipélago” regional (SANTOS, 1993; MAMIGONIAN, 2009), formado por grandes núcleos urbanos que mantinham mais contato com o exterior do que com o restante do próprio território, dando aos portos um papel central nas relações comerciais e no desenvolvimento de suas hinterlândias. Mamigonian (2009, p. 46) comenta que este arquipélago foi rapidamente “costurado” em um único espaço nacional após a Revolução de 1930, onde as fronteiras com o exterior foram reforçadas ao mesmo tempo em que eram dissolvidas as “fronteiras” interestaduais, com a supressão dos impostos entre os estados da federação e a crescente rodoviarização. Segundo Santos (1993), a partir de então, no território nacional, há mudanças tanto no sistema de engenharia (materialidade) quanto no sistema social. Ocorre, de um lado, a implantação de estradas de ferro, melhoria dos portos e a criação de meios de comunicação que atribuem uma nova fluidez potencial a partes do território brasileiro. De outro lado, em determinadas áreas (região concentrada) também se instalam, sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio e consumo, que vão tornar efetiva a fluidez de parte do território brasileiro (SANTOS, 1993).

A partir de 1973, em escala internacional, ocorreram novamente fortes reestruturações produtivas, com o aumento da intensidade do processo de mundialização da economia, com a revolução dos transportes e das comunicações e com a difusão do neoliberalismo. Nessa conjuntura, os fluxos internacionais se ampliam, ocasionando novas possibilidades com ganhos em escalas e exigindo intenso aperfeiçoamento logístico, sobretudo dos transportes marítimos, dada sua escala de abrangência. Segundo Santos (1997), conforme a reestruturação produtiva das indústrias se intensificava, dissociando as diversas etapas do processo produtivo (produção, circulação, distribuição e consumo), ocorre uma ampliação da complementação entre os lugares, que passa a ser em escala e intensidade ainda maior, engendrando circuitos produtivos e fluxos que variam quanto à natureza, direção, intensidade e força, de acordo com os produtos, formas produtivas, organização do espaço preexistente e impulsos políticos.

Essa nova realidade fez com que, entre 1978 e 2008, o crescimento médio anual do comércio internacional tenha sido de 6,6%, taxa quase duas vezes maior do que a do PIB mundial (IMF, 2016). Assim, os portos, para se inserirem e/ou se manterem no mercado global, foram obrigados a passarem por uma reestruturação de seus aparatos técnicos e administrativos. Há reconfigurações espaciais, como o abandono de armazéns, criação de pátios de contêineres, deslocamento dos berços para áreas cada vez mais profundas, etc. Tudo isso, aliado ao envelhecimento e decadência econômica de certos espaços herdados do modelo fordista, gerou diversas áreas denominadas de “vazios urbanos”, *friches urbaines*, *friches industrielles*, ou ainda os *brownfields* (COUTO, 2014).

O Brasil, acompanhando a dinâmica mundial, iniciou o século XXI com uma série de áreas subutilizadas, mas privilegiada pela localização, paisagem e história, no meio de grandes centros urbanos (Porto Alegre, Belém, Manaus, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, etc.). A primazia da atividade comercial sob as cidades havia deixado de existir, dando lugar a financeirização e aos novos usos dos espaços urbanos. Antigas áreas portuárias passaram a serem consideradas como empecilhos ao desenvolvimento urbano, sendo o resultado de novas ideologias difundidas pós 1980, com grandes influências nos modelos de planejamento das cidades, ou seja, a convergência para ideais de cidades empreendedoras e de planejamento estratégico. Desenvolvem-se políticas de intervenção em áreas urbanas centrais, notadamente históricas. Como diversos núcleos históricos dos centros urbanos nasceram junto às áreas portuárias, essas são diretamente atingidas por esta nova ideologia e, com amplos espaços ociosos, apresentam condições potenciais para a implantação de grandes projetos urbanos.

Revitalização de áreas portuárias no Brasil: do planejamento estratégico à gentrificação

Segundo Harvey (1992), a colagem de espaços, a fragmentação e as misturas com grande diferenciação, substituiriam os planos de grande escala baseados no zoneamento funcional de atividades, dando lugar a estratégias pluralistas e orgânicas para a abordagem do desenvolvimento urbano. No tratamento de áreas históricas, a cultura, a "revitalização", substitui a ideia de renovação urbana entre os planejadores (HARVEY, 1992).

As primeiras tentativas deste ideário ocorrem nos Estados Unidos, na década de 1970, com a experiência da implantação de um centro comercial instalado na orla marítima de Boston (Massachusetts), sendo a experiência ampliada logo depois em Baltimore (Maryland). Posteriormente, Londres revitaliza as áreas de suas antigas docas (*Docklands*), através da implantação de um grande complexo industrial. Entretanto, é na área portuária de Barcelona (Espanha), que ocorre o mais bem-sucedido processo de revitalização e de planejamento estratégico³ dos centros urbanos históricos e portuários. Sendo uma das mais importantes áreas portuárias da Europa, e historicamente o principal e maior porto da Espanha, diante das novas realidades desses espaços a pouco descritos, se desenvolve um extenso programa de reestruturação e modernização das áreas então ociosas ou em decadência econômica, concebido no fim dos anos 1980, incentivado pelos preparativos para a realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Com a ideologia de revitalização das áreas portuárias, os projetos objetivavam criar espaços amplos, culturais e multifuncionais, que oferecessem opções de atividades relacionadas à cultura, esportes, lazer e negócios, integrando a área portuária à Cidade Velha, e essa ao mar. A área foi denominada de “*Port Vell*” e representa hoje um importante atrativo turístico para Barcelona.

Na América Latina, Buenos Aires (Argentina) também se inseriu na mesma conjuntura, revitalizando o “*Puerto Madero*”, em 1990. As obras foram variadas, os antigos armazéns foram restaurados e se transformaram em academias, escritórios, bares, residências, cinemas, restaurantes e amplo espaço para caminhadas através de seu calçadão. Os projetos precisavam manter a importância histórica da área, mas deram novas funcionalidades econômicas através do turismo e negócios (figura 02).

³ O planejamento estratégico das cidades é definido por Güell (1997, p. 54) como “uma forma sistemática de conduzir mudanças e criar o melhor futuro possível para uma cidade. [...] é um processo criativo que define as bases de uma atuação integrada a longo prazo, estabelece um sistema contínuo de tomada de decisões que comporta riscos, identifica a direção de ações específicas, formula indicadores sobre os resultados e envolve os agentes sociais e econômicos locais ao longo de todo o processo.

Figura 02 - Armazéns revitalizados na zona portuária de Buenos Aires (Puerto Madero).



Fonte: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/>

No Brasil, as primeiras iniciativas, incentivadas pelos grandes eventos que iriam ocorrer no país (Copa do Mundo de Futebol em 2014 e Olimpíadas em 2016), tem início no Rio de Janeiro (RJ), com o projeto denominado de “Porto Maravilha”, em Recife (PE), com o “Porto Novo” e em Belém (PA), com a “Estação Docas”, entre outros projetos em menor escala. O maior projeto de revitalização ocorreu na antiga área portuária do município de Rio de Janeiro, sendo até então a maior parceria público-privada que já ocorreu no país, arrecadando investimentos da ordem de 8 bilhões de reais. A intenção do município com a renovação do Porto Maravilha, alegada para sua aprovação, foi a requalificação urbana, buscando o reencontro da região portuária com o centro urbano.

Com as mudanças previstas para o município e para a área do Porto Maravilha, a degradação de décadas será revertida em histórica onda de reformas urbanas promovidas pela prefeitura que servirão como referência para outros bairros. A operação foi concebida para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural. No centro da reurbanização está a melhoria das condições habitacionais e a atração de novos moradores para a área de 5 milhões de metros quadrados (m²) (RIO DE JANEIRO, 2009, p.1-2).

Em Recife (PE), a revitalização da região portuária foi realizada através de um projeto denominado de “Porto Novo”, em uma área de 34.244,92 m². Realizou-se obras em oito armazéns, em dois pátios e no prédio desativado da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), formando o Complexo Integrado Comercial, Cultural, Hoteleiro, de Convenções e Exposições Porto do Recife (TAVARES e KIYOTANI, 2013). Buscou-se criar salas para escritórios, bares, restaurantes, lojas, hotel, marina, centro de convenções, áreas para eventos e exposições, além de vagas de estacionamento (RECIFE, 2002). Em Belém, a “Estação das

Docas” foi revitalizada através de um aparato cultural que reúne gastronomia, cultura, moda e eventos em 500 metros de orla fluvial. Considerando os aspectos culturais e históricos, o processo de restauração dos armazéns implicou na manutenção de características do antigo porto, como a arquitetura dos galpões de ferro inglês e os guindastes externos do século XX.

Seguindo a ideologia de planejamento estratégico e de cidades empreendedoras, tais projetos de revitalização levam em consideração que a população característica das áreas portuárias, contextualizada anteriormente, representaria, então, a consolidação de uma imagem negativa de abandono da respectiva área, responsáveis pela aceleração da degeneração de amplas áreas urbanas e sua desvalorização/baixa capacidade de atração econômica. Assim, os projetos apresentados passam a ideia de que revitalizar implica em reverter o processo de decadência de uma área histórica. Se o processo de decadência está associado à predominância da população pobre, a interpretação lógica do processo de revitalização levaria a ser entendida como o movimento migratório contrário (BORGES, 2006), ou seja, o retorno da população de maior poder aquisitivo. Esse processo ocorre devido à valorização imobiliária das áreas revitalizadas que, conseqüentemente, leva a uma tendência de gentrificação, com a expulsão da população de baixo poder aquisitivo (SCHIFFER, 2002).

Cabe lembrar que gentrificação, segundo Monteiro (2002, p. 288), é a substituição de uma população de classe baixa que ocupa um bairro urbano, por outra classe mais alta. Pode ser dito, também, que gentrificação é a conversão de uma área antiga, em um bairro afluente, pela reforma das habitações, resultando em um aumento do valor dos imóveis e a expulsão da população original, de menor poder aquisitivo. Tal realidade, segundo Harvey (1992), é característica da substituição do zoneamento do planejador por um zoneamento de mercado, baseado na capacidade de pagar. Assim, os exemplos brasileiros levaram a um processo de gentrificação, onde os bons resultados quanto a recuperação do patrimônio físico, cultural e econômico contrastam com a expulsão ou inacessibilidade dos habitantes tradicionais nos espaços requalificados, como mostram os estudos de Silva e Peixoto (2015), Couto (2014), Tavares e Kiyotani (2012), Nascimento (2019), entre outros.

No projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha, aproximadamente vinte e duas mil famílias foram removidas, sendo realojadas em áreas distantes do centro urbano, prejudicando sua mobilidade e acesso ao mercado de trabalho, escolas, lazer e comércio. Outras tiveram “incentivos” a continuar na área, com o perdão dos IPTUs atrasados e a isenção desses por um período de dez anos. Entretanto, a tendência é que a especulação imobiliária e os novos usos desse território impossibilitem a permanência desses

grupos de menor poder aquisitivo. Esse processo é um alerta divulgado pelo Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro (2012).

Por outro lado, quase sempre, os processos de revitalização das áreas portuárias estão baseados na exploração do valor simbólico dos elementos culturais, marcado por forte discurso identitário, tornando-se um meio de atrair capital e pessoas específicas, o que segundo Harvey (1992), consiste em si só em um fator indutor de gentrificação. O grande exemplo dessa realidade é a revitalização ocorrida na Estação das Docas (figura 03), em Belém, onde a política cultural deu ênfase a intervenções urbanísticas de grande escala, tendo como principal objetivo a inserção da cidade de forma mais competitiva no mercado simbólico nacional e internacional, objetivando, dessa forma, adquirir melhor posição na concorrência intercidades (TAVARES e KIYOTANI, 2013, p. 30). É de fácil percepção que as atividades desenvolvidas junto ao processo de revitalização possuíram a intenção de criar uma “imagem” própria à região amazônica, na qual Belém é a porta de entrada. Essa “imagem” estaria baseada na valorização da população ribeirinha e na viabilização de espaço para demonstração do patrimônio material e imaterial do estado do Pará.

Figura 03 - Revitalização das docas (armazéns) do Porto de Belém (antes e depois), com o estabelecimento de restaurantes (de alto padrão), exposição de artes e espaço para feiras.



Fonte: Cia Docas do Pará (2012; 2018).

O contexto histórico representado pelos edifícios e outros monumentos históricos presentes nas zonas portuárias, bem como os elementos naturais, são incorporados como elemento de atratividade, funcionando como produtos diferenciais a serem vendidos, passando a ser um fator da especulação imobiliária, ou visitados (bares, restaurantes, cinemas, lojas, etc.). Todo este processo resulta em lutas e contradições, onde, de um lado, facilita o acesso de

determinada parcela da população local a bens culturais, ampliando as áreas de lazer, aumentando a autoestima dos cidadãos e fazendo despertar o sentimento de pertencimento à cidade através das atividades culturais disponibilizadas. Por outro lado, o processo de valorização dessas áreas, a busca pela atração de públicos específicos e a especulação imobiliária, impõe diversas limitações no acesso aos equipamentos pelas populações tradicionais.

Diversos espaços, tornando-se particular, passam a cobrar pelo uso, na busca da constituição de um espaço seletivo dentro das áreas revitalizadas. Embora possam possuir atrações gratuitas, como resultado de conquistas causadas por pressão pública, a forma como os habitantes locais se relacionam com esses espaços requalificados vai sendo modificada. Desenvolve-se tanto uma segregação socioeconômica, pelos altos custos dos produtos e serviços, como também uma segregação psicológica, visto que os espaços antes frequentados pela população local passam a ter como foco turistas, ou classes mais abastadas do município de origem que passam a frequentar tais locais tornados, então, “pitorescos”. A população local não se “encaixa” mais nos gostos musicais, culinária, vestuário, etc.

Considerações finais

Tal como demonstrado pela literatura geográfica, os portos sempre tiveram importância destacada na organização espacial de seu entorno, sendo fenômenos ricos em qualidades espaciais e estruturais. No caso brasileiro, tal importância foi extremamente alavancada, pois nossa formação sócio-espacial se caracterizou por ser latifundiária, escravista e exportadora. Ao entorno das zonas portuárias brasileiras originaram-se, ao mesmo tempo, um grande contingente de trabalhadores portuários e uma gama variada de serviços e infraestruturas ligadas à atividade marítimo-portuária. A simbiose porto-cidade começa a se alterar no desenrolar do século passado e se intensifica após 1950 e com as novas reestruturações produtivas dos anos de 1970/80.

A nova realidade impôs mudanças nas infraestruturas portuárias e em sua dinâmica. Há o surgimento de enormes “vazios urbanos”, com áreas subutilizadas, mas privilegiadas pela localização, paisagem e história. O deslocamento de atividades tradicionais do entorno portuário, seu comércio e serviços, se aliou ao processo de redução das possibilidades de emprego nas atividades portuárias, ocasionando rápida degeneração de tais áreas.

A partir de 1980, novas ideologias, como as ideais de cidades empreendedoras e de planejamento estratégico, deram origem a políticas e estratégias de intervenção em áreas

urbanas centrais, notadamente históricas. No Brasil, esse processo se intensifica após 2010. Todavia, o que se tem constatado é que, em grande medida, os projetos de revitalização das áreas portuárias até então desenvolvidos no Brasil, e em boa parte no mundo, acabam por aceitar o processo de gentrificação como algo inevitável, onde a recuperação dessas áreas, nos aspectos físicos e econômicos, compensaria a expulsão das populações tradicionais.

Diante de tal realidade, é necessário repensar as políticas de revitalização das áreas portuárias como uma alternativa verdadeira de seus cidadãos manterem acesso a esses locais e, assim, terem o direito à cidade garantido, sem as segregações econômicas e psicológicas então ocasionadas. Felizmente, já se tem início a esta consciência. Novas políticas de revitalização estão sendo substituídas por políticas de reabilitação e requalificação, sendo, entretanto, ainda realizações pontuais e em fases de estudo no Brasil. Estas novas políticas têm como uma das bases o incentivo à construção, reabilitação e adaptação/requalificação de residências nas áreas históricas. No caso das áreas portuárias, grandes armazéns e outros edifícios, podem se transformar em um número diversificado de residências, escolas, postos de saúde, etc., diminuindo o déficit habitacional e consolidando uma vida cotidiana nesses espaços. É necessário oferecer serviços básicos às populações tradicionais, incentivar o comércio e a consequente geração de empregos, não aceitando o processo de gentrificação como algo inevitável. Tudo isso, junto a outras políticas de acolhimento, desmotivará a transferência da população tradicional para outras áreas das cidades, contribuindo para a diminuição do desemprego, espraiamento urbano, da favelização e da ocupação de áreas irregulares.

Referências

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de Araújo. **Santos: O Porto do Café**. IBGE. Série A, Biblioteca Geográfica Brasileira, Publicação N°.24. Rio de Janeiro, 1969.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de Araújo. **O Porto de Vitória**. IGEOG – Teses e Monografias n° 9. USP: Instituto de Geografia. São Paulo: Ed. Cairu, 1974.

BARAT, Josef. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: Editora Unesp: IEEI, 2007.

BIRD, James Harold. **Seaports and seaports terminals**. London: Hutchison. 1971.

BORGES, Jennifer dos Santos. **A governança local nas reestruturações de áreas portuárias: uma reflexão sobre o caso de Natal-RN**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

- CÉLÉRIER, Pierre. **Les Ports Maritimes**. Paris: Presses Universitaires de France, 1962.
- CHARDNONNET, Jean. **Métropoles Economiques** (Vol. 1). Paris: Armand Colin, 1959.
- CHARDNONNET, Jean. **Métropoles Economiques** (Vol. II). Paris: Armand Colin, 1968.
- CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. n° 179. **Boletim Geográfico**: IBGE, Rio de Janeiro: 1964.
- COMITÊ POPULAR DA COPA E DAS OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO (2012). **Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro** – Dossiê do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://apublica.org/wp-content/uploads/2012/09/dossic3aa-megaeventos-e-violac3a7c3b5es-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2021.
- CORREA, Roberto Lobato. **Trajatórias Geográficas**. Bertrand-Brasil, Rio de Janeiro, 1993.
- COUTO, Perla Duarte do. **Revitalizações urbanas em espaços públicos: o porto velho da cidade do Rio Grande, tempos e funções distintas**. 2014. Dissertação – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, RS.
- FERREIRA, Vítor Matias et al. **Lisboa, a metrópole e o rio**. Lisboa: Bizâncio, 1997.
- FISCHER, André. **Les ports maritimes: essai de classification**. Information Geographique, 1963, n.3, p. 105 – 114.
- GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- GUELL, José Fernandez. **Planificaión Estratégica de Ciudades**. Barcelona: G. Gili. 1997.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo. Edições Loyola, 1992.
- IMF. International Monetary Fund. 2016. **World Economic Outlook**. Cap. 2, IMF, Out. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2016/12/31/SubduedDemand-Symptoms-and-Remedies>. Acesso em 20 de dezembro de 2021.
- LEVINSON, Marc. **A caixa**: Como os contentores tornaram o mundo mais pequeno e desenvolveram a economia mundial. Lisboa: Actual Editora, 2009.
- LLOVERA, Joan Alemany. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: COCCO, G & SILVA, G: Cidades e Portos. **Os espaços da globalização**. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 209-216.
- MAGALHÃES, José Cezar. Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias. **Revista Brasileira de Geografia**. Ano 31, n. 2. Fundação IBGE: 1969, p. 40-65.
- MAMIGONIAN, Armen. O Nordeste e o Sudeste da divisão regional do Brasil. **Anais de Geografia Econômica e Social**, Florianópolis - SC, v. 1, n. 1, p.49-70, 1 abr. 2009. Anual.

MAMIGONIAN, Armen. Navegações e Portos no Brasil e no Mundo. **Cadernos Geográficos** (UFSC), Florianópolis, nº37, 2017.

MONIÉ, Frédéric (Org.). Dossiê Portos, cidades e regiões. **Confins – Revista FrancoBrasileira de Geografia**. Núm. 15. 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7560>. Acesso em: 10 jan. 2022.

MONTEIRO, Circe Maria Gama. Revitalização, habitação em áreas históricas e a questão da gentrificação. In: ZANCHETTI, Silvio (org.) **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002. p. 287-90.

NASCIMENTO, Bruno Pereira Dogu. Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: Deslocamentos Habitacionais e Hiper Precificação da Terra Urbana. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v.1, n.41, p. 45-64, 2019.

PERPILLOU, Aimé. **Géographie de la circulation: la navigation et le transports maritimes**. Paris: CDU, 1964.

RANGEL, Ignácio Mourão. **Obras reunidas**. Rio de Janeiro: contraponto, 2005. 1 v.

RECIFE (2002). **Porto do Recife – Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições**. Projeto Básico - Termo de Referência. Prefeitura do Recife. Recuperado em 27 maio, 2012, de <http://www.portodorecife.pe.gov.br/doc/REVAP.pdf>

RIO DE JANEIRO. (2009). **Operação urbana Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/pdf/05.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2022

SALES, Pedro Manuel Rivaben. **Santos: a relação entre porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo**. 1999. Tese - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo-USP, São Paulo.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**. Petrópolis: vozes, 1980.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova**. São Paulo: Hucitec, 5ª edição, 1996.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. 476 p.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SCHIFFER, Sueli Ramos. A conservação urbana e a superação da pobreza. In: ZANCHETTI, Silvio Mendes (Org.). **Gestão do patrimônio cultural integrado**. UFPE: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Recife. Ed. Universitaria, 2002.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Jakson Silva da; PEIXOTO, Rodrigo Corrêa Diniz. Gentrificação e resistência popular nas feiras e portos públicos da Estrada Nova em Belém (PA). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Belém, v. 10, n. 3, p. 681-697, out./dez. 2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério da. FELIPE JÚNIOR, Nelson Fernandes. **Circulação, transporte e logística no Brasil**. Florianópolis: Editora Insular, 2019.

SCHUMPETER, Joseph Alois. **Business cycles: a theoretical, historical, and statistical analysis of the capitalist process**. New York Toronto London: McGraw-Hill Book Company, 1939, 461p.

TAVARES, Amada Gama; KIYOTANI, Ilana Barreto. Repercussões turísticas e sociais da revitalização de áreas portuárias - a Estação das Docas em Belém/PA. **Revista de Turismo Contemporâneo**. o – RTC, Natal, v. 1, n. 1, p.18-37, jul./dez. 2013.

VIGARIÉ, André. **Ports de commerce et vie littorale**. Paris: Hachette, 492 p., 1979.

VIGARIÉ, André. Evolution et avenir des zones industrielles et portuaires. In: **L'information géographique**. Paris, vol. 44 n° 4, 1980, p. 145-153.

VIGARIÉ, André. **La mer et la geostratégie des nations**. Paris: Édition Economica, 1995.

Recebido em 01 de março 2022.

Aceito em 02 de abril de 2022.

Publicado em 19 de abril de 2022.