

# DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL: MUDANÇAS E DESAFIOS NOS ARRANJOS INSTITUCIONAIS E TERRITORIAIS EM RECIFE E BUENOS AIRES

Natally Martins Freire <sup>1</sup>; Flávio Antonio Miranda de Souza <sup>2</sup>

<sup>1</sup>Estudante do Curso de Arquitetura e Urbanismo - CAC – UFPE; E-mail: natallymfreira@gmail.com,

<sup>2</sup>Docente/pesquisador do Depto de Expressão Gráfica – CAC – UFPE. E-mail: fdesouza67@gmail.com.

**Sumário:** Esta pesquisa analisa a relação entre os grandes projetos urbanos e os arranjos institucionais sob a perspectiva das concessões feitas pelo poder público para a realização dos empreendimentos imobiliários com repercussões para o setor residencial de baixa renda. Para tal, foram escolhidos dois projetos que possuem semelhanças, por ambos se tratarem de revitalizações portuárias, para ilustrar as diferentes formas de participação e adesão do poder público no processo de elaboração e implementação dos mesmos, bem como os diferentes arranjos institucionais e territoriais desenvolvidos para viabilizar os empreendimentos em Recife e em Buenos Aires, sejam eles projetos alavancados pelo próprio poder público ou pela iniciativa privada. Constatou-se a negligência para com o setor de habitação de interesse social que demonstra a ineficiência do Estado, que deixa a desejar em seu papel de prover o bem-estar social e por outro lado legitima e viabiliza o mercado, que se nega a obter lucro sem que seja para atingir o seu maior potencial.

**Palavras-chave:** arranjos institucionais e territoriais; Projeto Novo Recife; Puerto Madero

## INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana de Recife (RMR) passou por várias mudanças advindas dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs) que foram viabilizados para a realização do megaevento esportivo Copa 2014. Na realização de megaeventos internacionais, as operações de marketing de cidade encontram oportunidades excepcionais de promoção das cidades e de aproveitamento estratégico do contexto para operações de reestruturação econômica (SÁNCHEZ, 2001). Dessa forma esses projetos objetivam a revitalização urbana em busca de crescimento econômico e de competitividade urbana.

Em um nível menos explícito, os eventos podem ser entendidos como parte do esforço para transformar cidades em centros de consumo, através da "organização do espetáculo e teatralidade" (Harvey, 1989, p. 92; Citado em SMITH e FOX, 2007). Nessa ideia, a cidade contemporânea deve ser competitiva, flexível, dotada de uma imagem que a faça atraente, uma identidade facilmente identificável e bem aceita no mercado de cidades, para assim conseguir atrair mais e mais investimentos, tornando-a rentável por suas potencialidades naturais, históricas e culturais, sendo as mesmas também transformadas em novos negócios (MELO, 2001).

Com esse intuito, além das intervenções necessárias de fato à realização do megaevento, são propostas para as cidades-sede estratégias urbanas de revitalização em busca de crescimento econômico e competitividade por meio de Grandes Projetos Urbanos (GPUs). Podem ser tomadas como GPUs: a recuperação de centros históricos; a construção de sistemas de transporte público massivo, a reutilização de antigas zonas industriais, militares, ferroviárias, portuárias; a reabilitação de grandes áreas degradadas de habitação; construção de novas zonas turísticas ou recreativas (RAEDER, 2010).

Esse trabalho procura analisar a relação entre os grandes projetos urbanos e os arranjos institucionais sob a perspectiva das concessões feitas pelo poder público para a realização

dos empreendimentos imobiliários na RMR e em Buenos Aires com repercussões para o setor residencial de baixa renda. No caso da RMR, é possível listar alguns principais projetos que estão diretamente ligados com a realização do megaevento esportivo Copa do Mundo 2014 para a Região Metropolitana do Recife, dentre eles: Construção do Novo Estádio “Arena Pernambuco”, Cidade da Copa, BRT Norte-Sul, BRT Leste-Oeste, Corredor Caxangá Leste-Oeste, Corredor da Via Mangue, Aeroporto Internacional Gilberto Freyre, Passarela do Aeroporto Internacional Gilberto Freire, Terminal Marítimo do Recife, Terminal Cosme e Damião, Ramal da Copa e Duplicação BR-408.

Além dos projetos ligados diretamente com a Copa 2014 implementados pelo Estado, vários grandes empreendimentos imobiliários têm sido viabilizados por concessões feitas pelo poder público, observa-se as crescentes formas de cooperação ou acordo institucional e territorial entre os setores público e privado em Recife, dentre eles tem se destacado o Projeto Novo Recife proposto pelo Consórcio Novo Recife para o Cais José Estelita, projeto esse que será alvo de estudos mais aprofundados pela presente pesquisa.

A relevância desse projeto de pesquisa justifica-se pela necessidade da realização de um estudo sistemático sobre a relação entre os grandes projetos urbanos e as inovações institucionais e suas materializações no espaço urbano, com ênfase para a região metropolitana do Recife e para Buenos Aires.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

Essa pesquisa usou um método de pesquisa indutivo, e contou com uma metodologia mista que se convencionou chamar de pesquisa multimétodos. Uma vez estabelecidas as bases conceituais e os projetos a serem mais bem estudados, duas áreas foram selecionadas para ilustrar as diferentes formas de participação e adesão do poder público no processo de elaboração e implementação dos mesmos.

## **RESULTADOS**

Foram escolhidos dois projetos que possuem semelhanças, por ambos se tratarem de revitalizações portuárias, para ilustrar as diferentes formas de participação e adesão do poder público no processo de elaboração e implementação dos mesmos, bem como os diferentes arranjos institucionais e territoriais desenvolvidos para viabilizar os empreendimentos em Recife e em Buenos Aires, sejam eles projetos alavancados pelo próprio poder público ou pela iniciativa privada.

### **1. Projeto Novo Recife**

O Projeto Novo Recife é um projeto imobiliário proposto pelo Consórcio Novo Recife, formado pelas construtoras Moura Dubeux Engenharia, Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário, Ara Empreendimentos e GL Empreendimentos, para o Cais José Estelita, localizado no bairro de São José em Recife, que tem uma área de 10,1 hectares. O projeto prevê a construção de 12 torres residenciais, empresariais e hotéis, de até 41 andares, divididas em cinco quadras, com a previsão de mais de cinco mil vagas de estacionamento, além de um conjunto de obras viárias.

O terreno do Cais José Estelita pertencia ao espólio da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), foi leiloado em 2008 e arrematado pelo Consórcio Novo Recife por 55,4 milhões de reais, sendo que o lance mínimo previsto em edital era de R\$ 55,278 milhões. (FOLHA DE PERNAMBUCO, 2008) O projeto foi entregue na prefeitura pouco antes que o atual Plano Diretor da cidade, que disciplina o ordenamento urbano, fosse aprovado.

O projeto Novo Recife possui várias irregularidades e ilegalidades que estão sendo questionadas judicialmente. Dentre elas: Ausência de plano urbanístico e parcelamento prévio da gleba exigido pelo Plano Diretor do Recife e pelo Estatuto das Cidades; Inexistência de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental

(EIA/Rima), pois se trata de um megaempreendimento às margens de um rio e em uma área classificada no Código Ambiental da cidade como Setor de Sustentabilidade Ambiental; Inexistência de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) conforme os artigos 36 e 37 do Estatuto das Cidades e os artigos 187 a 190 do Plano Diretor da Cidade do Recife; Não submissão do projeto à análise e aprovação do IPHAN, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT); Violação dos art. 86 e 89 do Código do Meio Ambiente e do Equilíbrio Ecológico da Cidade do Recife, Lei nº 16.243/96, que garantem a proteção das áreas de descortino da paisagem. Mesmo em face de todas essas irregularidades, em uma sessão extraordinária em 28 de dezembro de 2012, no último dia útil da gestão do prefeito João da Costa, o Conselho de Desenvolvimento Urbano do Município do Recife (CDU), aprovou o projeto.

Depois de várias críticas da sociedade civil organizada e do próprio Conselho, o governo municipal finalmente decidiu levar a discussão para o Conselho da Cidade no dia 14 de novembro de 2014. A partir daí se desenrolaram vários acontecimentos que podem ser resumidos na seguinte linha do tempo, divulgada pela própria Prefeitura do Recife, na tentativa de convencer a população da legitimidade de todo o processo de tramitação e aprovação do redesenho (Figura 5) do Projeto Novo Recife:

- 10/09/2014 - Apresentação das diretrizes urbanísticas à imprensa a partir de consolidação do trabalho realizado na audiência do dia 17 de julho;
- 14/11/2014 - 1ª reunião sobre o plano urbanístico dentro do Conselho da Cidade;
- 27/11/2014 - Audiência Pública de Apresentação do Redesenho do Projeto Novo Recife tomando por base as diretrizes estabelecidas;
- 30/01/2015 - 2ª reunião sobre o plano urbanístico dentro do Conselho da Cidade;
- 19/02/2015 - Audiência Pública do Projeto de Lei do Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga.
- 06/03/2015 - 3ª reunião sobre o plano urbanístico dentro do Conselho da Cidade;
- 19/03/2015 - 4ª reunião sobre o plano urbanístico dentro do Conselho da Cidade (a matéria foi votada e aprovada);
- 23/03/2015 - Início da tramitação do Projeto de Lei nº 008/2015 na Câmara Municipal. O material ficou 45 dias sendo apreciado pelos vereadores e nas Comissões de Legislação e Justiça, Finanças e Orçamento, Meio Ambiente Trânsito e Transportes e de Obras e Planejamento Urbano, obtendo parecer favorável em todas elas.
- 10/04/2015 - Audiência Pública convocada pela Câmara Municipal (liderança do governo) sobre o Projeto de Lei nº 008/2015;
- 04/05/2015 - O Projeto de Lei nº 008/2015 foi votado e aprovado pela Câmara Municipal (PREFEITURA DO RECIFE, 2015).

O Presidente da Câmara de Vereadores do Recife Vicente André Gomes decidiu colocar em votação o Projeto de Lei nº 08/2015, mesmo não estando prevista para aquela data a sua votação em plenário (G1, 2015). Por sua vez, o Prefeito da Cidade sancionou o Plano Específico do Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga - Lei nº 18.138/2015, tendo a publicação se dado no dia seguinte à votação (05/04/2015), no Diário Oficial do Município (*Idem*).

Dessa forma, a Prefeitura do Recife conseguiu transformar um projeto imobiliário bilionário em lei, é necessário apenas comparar o redesenho feito pelo governo municipal com a proposta feita pelo consórcio Novo Recife para perceber que praticamente nada mudou no projeto, não atendendo as recomendações discutidas durante todo o processo de diálogo com a população nas audiências públicas.

## 2. Revitalização do Puerto Madero

Buenos Aires, a primeira cidade estabelecida no estuário do Plata, não poderia sustentar sua primazia comercial com a Europa sem realizar uma revisão em seu porto. Sobre o crescente fluxo comercial, o governo nacional teve de aceitar a ineficácia de seus métodos e tecnologias portuárias, e iniciou esforços para dotar a cidade de um novo porto. Em meados do século XIX, a cidade de Buenos Aires havia dividido suas instalações portuárias entre os dois rios: uma doca na Boca Del Riachuelo e outra sob o Rio de La Plata. Em 1881, duas circunstâncias convergiram para produzir uma mudança no direcionamento da discussão sobre a localização do porto de Buenos Aires: primeiro, a decisão do governo nacional de alistar o país na divisão internacional do trabalho como produtor e exportador de produtos primários; e segundo, a designação da cidade de Buenos Aires como capital federal do país (LEVY, 2014).

O Puerto Madero nasce obsoleto, pois não atende as necessidades impostas pelo aumento do comércio marítimo e do tamanho dos navios, que requer um porto maior e com outra formação estrutural (VIEIRA, 2011, p.102). Assim, em 1908 se iniciam as obras do Puerto Nuevo, sendo inaugurado em 1928. Segundo Vieira, 2011, a construção do Puerto Nuevo, de forma dentiforme e com dársenas abertas, atende a essas necessidades. Urbanisticamente, esse novo porto bloqueia definitivamente as relações do centro da cidade com o rio (*Ibidem*). O Puerto Nuevo, desde a sua construção, teve um crescimento contínuo, enquanto que as atividades do Puerto Madero decaíam.

Segundo VIEIRA (2011, p.105), as principais etapas até o início das obras do projeto Puerto Madero foram as seguintes:

- 1º - Acuerdo de Cooperación entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona (1985-1990), que gerou o Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero.
- 2º - Fundação da Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (CAPM)
- 3º - Concurso Nacional de Ideas – Baseado no Plan Estratégico
- 4º - Plan Maestro
- 5º - Licitação dos depósitos da borda oeste (Area de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero) – 1991
- 6º - Licitação dos terrenos da borda leste (*Area Puerto Madero*) – 1996

Para que o projeto do Puerto Madero pudesse sair do papel foram necessários uma série de arranjos institucionais entre o Governo Nacional, o Governo Municipal e a iniciativa privada. A sociedade comercial constituída entre os governos nacional e municipal é descrita da seguinte forma:

O Governo da Argentina constituiu a Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., onde o Executivo Nacional e a Prefeitura de Buenos Aires participam como sócios acionistas igualitários e têm capacidade jurídica como qualquer sociedade comercial, designando os membros do seu diretório. O cargo de presidente é rotativo e com amplas atribuições de atividade comercial. A grande vantagem da criação dessa sociedade foi permitir vencer dificuldades jurídicas administrativas geradas no passado pela superposição de responsabilidades entre organismos (VIEIRA, 2011, p.106).

Ainda segundo VIEIRA (2011, p.106), ao Governo Nacional coube a tarefa de transferir 170 hectares de terreno da borda leste e os depósitos da borda oeste para a Corporação, enquanto à prefeitura da cidade a de elaborar as normas correspondentes que regeriam o desenvolvimento urbano da área. O patrimônio público seria então explorado para obter recursos operativos, já que a Corporação não tem um orçamento nem por parte do Estado argentino nem do governo da cidade. Cabe destacar que a transformação do

Puerto Madero partiu da iniciativa pública, mas contou com o aporte quase exclusivo do investimento privado (IGLESIAS, 2010; Citado em VIEIRA, 2011).

O projeto como um todo se centrava nessa ilha triangular, visto que a permanência dos depósitos era um dado, estipulado primeiramente pelo *Plan Estratégico para el Antiguo Puerto Madero* e em seguida pelo *Concurso General de Ideas* (CORRAL, 2010). Assim, o desafio do projeto para a área do Puerto Madero era o de dispor as construções na enorme quantidade de metros quadrados disponíveis no borde leste (*Ibidem*).

Esse setor apresentou grandes diferenças do setor oeste, sendo as principais delas: não contar com arquitetura existente – com exceção do conjunto de silos *Molinos Río de la Plata* construídos no ano de 1903 e demolidos no ano de 1998 (BOSCO, 1998) –; por dispor de ampla área (1.500.000 m<sup>2</sup>) para construção de novos edifícios; e incerteza relacionada aos futuros investimentos (*Ibidem*).

Desse modo, edifícios a serem revitalizados e quadras atípicas, que pudessem conter programas especiais, foram alguns pontos fundamentais para atrair investimentos nessa área (VIEIRA, 2011, p.114). A revitalização desses edifícios, diferentemente das do borde oeste, foi realizada com amplas alterações nas estruturas existentes, como é o caso do Hotel Faena. “O borde leste representa a visão de uma Buenos Aires do futuro” (TRADE1) (*Ibidem*).

Assim, o projeto permitiu dois diferentes tipos de renovação urbana característicos: o da revitalização patrimonial e o da construção de novas edificações. O primeiro se deu nos depósitos no borde oeste – que se encontravam em estado de deterioro – e na *Costanera Sur* (1995). Por sua vez, as novas edificações, tanto comerciais como residenciais, se realizaram no borde leste. Também se destaca a criação de parques públicos (*Ibidem*).

## DISCUSSÃO

- Projeto Novo Recife

Apesar de ser apresentado como uma proposta de intervenção privada ao Cais José Estelita, interpretamos o Novo Recife enquanto um projeto desenvolvido numa parceria entre o setor público e a esfera privada, visto que numa série de documentos e apresentações sobre o empreendimento o projeto é apresentado como produzido em parceria com a Prefeitura da Cidade do Recife e com o Governo do Estado, num trabalho coletivo de construção de um “novo bairro” para a cidade (BARBOZA, 2014). O próprio consórcio responsável pelo Novo Recife caracteriza que o projeto é facilitado a partir da atuação do poder público neste espaço, a partir da aplicação de recursos públicos em ações “na área de influência do Novo Recife”, destacando-se a Via Mangue, o alargamento e construção de alças do Viaduto Capitão Temudo, assim como as obras do Porto do Recife (NOVO RECIFE, 2011).

Os grandes projetos na área de mobilidade urbana (ampliação-adequação da malha viária, investimentos em modais como BRT e VLT<sup>1</sup>, terminais integrados de passageiros etc.), embora estejam orientados para viabilizar o desenvolvimento e atender às necessidades dos setores industriais e de serviços, são elementos estruturantes das transformações do uso do solo e na valorização fundiária, impactando sobremaneira o setor habitacional e a atividade turística (DINIZ; ROCHA, 2015, p. 464).

<sup>1</sup> BRT (em inglês: Bus Rapid Transit) e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos - tradução do inglês Light Rail Vehicle – LRV).

Análise e trajetória do projeto Novo Recife nos leva a reforçar a existência de uma sucessão em série de legislações para os espaços do



centro do Recife, planos acompanhados de um conjunto de novas simbologias e estruturas materiais que vem preparando os espaços deste estuário para novas intervenções, tais como a reserva fundiária de terrenos, a elaboração de projetos que visam preparar estes espaços do centro ao capital internacional, assim como a construção de grandes projetos espetaculares, como as Torres Gêmeas no Cais de Santa Rita, o shopping na antiga fábrica da Bacardi, e o já referido Projeto Novo Recife (BARBOZA, 2014).

Faz-se necessário ressaltar que antes do Projeto Novo Recife, vários outros projetos foram apresentados para revitalização daquela área, com destaque para o Projeto Recife-Olinda, que começara a ser elaborado. A maioria da população ficou de fora do debate, pois a falta de transparência no processo inviabilizou a participação popular e o projeto foi “engavetado” pelas sucessivas gestões. O diferencial, nos últimos anos e quanto ao projeto Novo Recife, tem sido a atuação forte da sociedade civil organizada, fiscalizando a atuação do mercado e do poder público, pressionando e cobrando mudanças, isso pode mudar, e acreditamos que já está mudando, o rumo do planejamento urbano na cidade do Recife.

- Revitalização do Puerto Madero

Assim, “convive no bairro o moderno com o antigo” (TRADE1). O patrimônio histórico material e simbólico, representado pelos depósitos, com a arquitetura contemporânea, representada pelos edifícios comerciais, residenciais e os parques (*Ibidem*).

Como resultado, a capacidade de atração de novas atividades surgiu na área de influência na forma de uma infinidade de grandes projetos urbanos, como resposta à demanda da localização. E sua execução instalou fortes processos de gentrificação em toda a área, que tende a expulsar a população, estabelecimentos comerciais e lojas tradicionais, em função das novas marcas (BRITTO, 2013).

Porto Madero já leva duas décadas tentando integrar-se a cidade. No entanto, algumas decisões sustentadas ao tempo fazem pairar algumas nebulosidades. Parte da enorme renda excedente gerada pela operação jamais foi direcionada para o melhoramento de outras zonas, como ao sul da cidade. Além disso, a ausência de programas de habitação social em seu interior manifesta certo desprezo a diversidade do conjunto. Neste sentido, através do crescimento acelerado de um assentamento informal instalado em seu meio, a cidade tem se ocupado de pagar as contas da omissa mistura social (BRITTO, 2013).

## CONCLUSÕES

Não se verifica nas intervenções do Estado a utilização de instrumentos de recuperação de mais valias fundiárias previstos no Estatuto da Cidade para redistribuição mais adequada dos investimentos público e privados para o setor da habitação de interesse social, porém é permitido que a mais valia aconteça e seja usufruída pelo setor privado, é o caso dos megaeventos e dos grandes projetos urbanos na RMR, onde ocorre a expectativa excessiva de lucro em função do aumento da produtividade da terra na construção civil. A negligência para com o setor de habitação de interesse social demonstra a ineficiência do Estado, que deixa a desejar em seu papel de prover o bem-estar social e por outro lado legitima e viabiliza o mercado, que se nega a obter lucro sem que seja para atingir o seu maior potencial.

Em Buenos Aires, no caso de Puerto Madero, acontece de forma semelhante, além do processo de gentrificação gerado pelo projeto, parte da enorme renda excedente gerada pela operação jamais foi direcionada para o melhoramento de outras zonas, como ao sul da

cidade. Além disso, a ausência de programas de habitação social em seu interior manifesta certo desprezo a diversidade do conjunto (BRITTO, 2013).

Constatou-se diferentes arranjos institucionais e territoriais em cada projeto analisado, no caso do Projeto Novo Recife, apesar de ser um empreendimento da iniciativa privada, percebe-se a nítida cooperação do governo estadual e principalmente do governo municipal para com as empreiteiras, fazendo uso de negociatas e descumprindo a legislação vigente para viabilizar o projeto a qualquer custo. Mesmo em projetos alavancados exclusivamente pelo Estado, constata-se o caráter de políticas públicas com propostas pontuais, que abusam da falácia da sustentabilidade e da resolução da pobreza urbana do Recife, mas que mais favorecem a especulação imobiliária (BARBOZA, 2014). Ressalta-se a importância da participação da sociedade, fiscalizando a atuação do mercado e do poder público, pressionando e cobrando mudanças, atuando como um vetor que já está mudando o rumo do planejamento urbano na cidade do Recife.

No caso de Puerto Madero, constatou-se que o Estado agiu como promotor e regulador de todo o processo, atuando dentro da lei, construindo a cidade a partir de um plano urbanístico e promovendo meios democráticos de participação, como concursos, para definir os projetos, também houve a preservação e conservação do patrimônio histórico. Para tal, a constituição de uma empresa entre o governo nacional e o municipal foi fundamental, a parceria público-privada é evidente, uma vez que o Estado tomou a iniciativa e proveu a infraestrutura necessária para que a iniciativa privada investisse na área, tendo esta o papel de financiadora, com a ressalva de que não houve regulação da especulação imobiliária ocasionando a expulsão da população mais vulnerável da área e seu entorno.

Esse estudo aponta para a necessidade emergente de investigações que monitorem a promoção dos direitos à moradia para todos, a aplicação da função social da propriedade e a reflexão sobre os limites da produção excedente do setor imobiliário, e das reais necessidades de suas produções, uma vez que tem se proliferado nas cidades um modelo contraditório e excludente.

### AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor e orientador Flávio Antonio Miranda de Souza, ao Lattice e ETTERN/IPPUR/UFRJ e CNPq/PIBIC, pelo incentivo à pesquisa.

### REFERÊNCIAS

ALVES, M. e SILVA, K. R. S. *Os Impactos da Copa do Mundo nas Condições de Vida das Mulheres em Pernambuco*. SOS Corpo – Instituto Feminista para Democracia. Recife, julho/2014.

Disponível em:  
<<https://comitepopularpe.files.wordpress.com/2014/12/dossic3aa-copa-final-dez.pdf>>.  
Acesso em setembro de 2015.

BARBOSA, David Tavares. *Novos Recifes, velhos negócios: política da paisagem no processo contemporâneo de transformações da Bacia do Pina – Recife/PE: uma análise do Projeto Novo Recife* / David Tavares Barbosa. – Recife: O autor, 2014.

BRITTO, Fernanda. *Operação Puerto Madero: Estratégias de gentrificação em Buenos Aires*. Publicado em 24 de março 2013. ArchDaily Brasil. <<http://www.archdaily.com.br/105278/operacao-puerto-madero-estrategias-de-gentrificacao-em-buenos-aires>>. Acesso em setembro de 2015.

COMITÊ POPULAR DA COPA EM PERNAMBUCO. *Das violações às resistências: A atuação do Comitê Popular da Copa PE*. Recife, 2015. Disponível em: <<https://comitepopularpe.files.wordpress.com/2015/06/das-violacoes-as-resistencias-impactos-da-copa-em-pe.pdf>>. Acesso em setembro de 2015.

DANTAS, Mariana. *Desapropriações: a derrota que o mundo não viu*. In: Foi mais que 7x1 - Especial do NE10. Publicado em julho de 2015. Disponível em: <<http://especiais.ne10.uol.com.br/foi-mais-que-7x1/desapropriacoes.php>>. Acesso em setembro de 2015.

DINIZ, F. R. e ROCHA, D. M. *Arenas de decisão, arranjos institucionais e reconfiguração socioespacial ao sul da metrópole do Recife: o polo Suape no cerne das políticas de desenvolvimento de Pernambuco*. In: Recife: transformações na ordem urbana / organização Maria Ângela de Almeida Souza, Jan Biton ; coordenação Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital, 2015, pp. 459-501.

FOLHA DE PERNAMBUCO. *Bairro de São José terá complexo de serviços e lazer*. Publicado em 04/10/2008. In: AsBEA (Associação Brasileira de Escritórios de Arquitetura). Disponível em: <[http://www.asbea.com.br/asbea/assuntos/le\\_na\\_midia.asp?cid=1881](http://www.asbea.com.br/asbea/assuntos/le_na_midia.asp?cid=1881)>. Acesso em 07 de agosto de 2014.

GIACOMET, Luciane. *Revitalização portuária: caso de Puerto Madero*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

G1. *MPPE pede à Justiça anulação da lei que institui plano para o Estelita*. Publicado em 12/05/2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pe/pe-noticias/2015/05/mppe-pede-justica-anulacao-da-lei-que-institui-plano-para-o-estelita.html>>. Acesso em setembro de 2015.

LEVY, Vivian K. *Puerto Madero – reflexões sobre a intervenção*. In: X Semana de Extensão, Pesquisa e Pós-graduação – SEPesq. Centro Universitário Ritter dos Reis, 2014.

MELO, Matilde M. Almeida. *Da cidade ideal à cidade intencional: cidade ABC – a utopia colaboradora*. – São Paulo: s.n., 2001, pp. 61-98.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. *Nota do MPF em relação ao Cais José Estelita*. Publicado em 10/06/2014. Disponível em: <<http://www.prpe.mpf.mp.br/internet/Ascom/Noticias/2014/Nota-do-MPF-em-relacao-ao-Cais-Jose-Estelita>>. Acesso em 07 de agosto de 2014.

NOVO RECIFE, Consórcio. Relatório de empreendimento de impacto: Empreendimento Novo Recife. Recife, setembro de 2011.

OCCHI, Gilberto. *Moção de repúdio do Conselho das Cidades*. Disponível em: <<http://apoieestelita.tumblr.com/>>. Acesso em 07 de agosto de 2014.

PREFEITURA DO RECIFE. *São José*. Fonte: CENSO Demográfico, 2010. Resultados do universo: características da população e domicílios. Disponível em: <



<http://www2.recife.pe.gov.br/a-cidade/perfil-dos-bairros/rpa1/sao-jose/>>. Acesso em 05 de agosto de 2014.

\_\_\_\_\_. *Nota sobre a Lei 18.138/2015*. Publicado em 05/05/2015. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/05/05/2015/nota-sobre-lei-181382015>>. Acesso em 05 de maio de 2015.

RAEDER, Sávio. *Planejamento Urbano em Sedes de Megaeventos Esportivos*. In: 4º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável. Universidade do Algarve: Faro-Portugal, 6 - 9 de outubro de 2010. Disponível em: <<http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper201.pdf>>. Acesso em 31 de julho de 2014.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A (in)sustentabilidade das cidades vitrines*. In: ACSELRAD, Henri (Org.) *A duração das cidades*. Rio de Janeiro, DP&A Editora. 2001, pp. 155-175.

SMITH, Andrew and FOX, Tim. *From 'Eventled' to 'Event-themed' Regeneration: the 2002 Commonwealth Games Legacy Programme* in *Urban Studies* 44 (5/6): 2007, pp. 1125-1143.

VAINER, Carlos. *Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Editora Vozes, 2000, pp. 75-104.

VAINER, Carlos. *As Escalas de Poder e o Poder das Escalas: O que pode o poder local?* In: *Planejamento e Território – Ensaio sobre a Desigualdade – Cadernos IPPUR/UFRRJ* 2001-2/2002-1. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRRJ – DP&A Editora, 2002, pp. 13-31.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. *As Revitalizações dos Espaços Portuários de Puerto Madero – Buenos Aires – e do Cais Mauá – Porto Alegre – e suas relações com o entorno. Por uma análise de aproximação*. Dissertação (Mestrado em Geografia) Porto Alegre : UFRGS/PPGEA, 2011.