

## Motores de desenvolvimento territorial em estaleiros: o caso da Área Portuária do Rio de Janeiro, Brasil

Motores de desarrollo territorial en astilleros: el caso del  
Área Portuaria de Río de Janeiro, Brasil

*Carlos Andrés Hernández\* - Glaucia Cristina Garcia dos Santos\*\**

### Resumo

Nas últimas décadas, a reestruturação de frentes marítimas tem se caracterizado pela recuperação de infraestruturas degradadas que caracterizam uma estrutura territorial essencialmente estratégica para o desenvolvimento econômico, estabelecendo possíveis novas relações com as bordas de água e permitindo a reconfiguração da atual imagem da cidade. O artigo busca fomentar novas discussões sobre o processo de inovação frente às relações de modernização de áreas portuárias, a partir de um estudo de novas tecnologias e conceitos para fomentar “Motores de Desenvolvimento Territorial”. O território abordado como caso de estudo, a Área Portuária do Rio de Janeiro – Cais do Caju se transpassa como um elemento estratégico para ampliar as novas dinâmicas portuárias em constante transformação, buscando novas relações com a sua frente marítima. O elemento norteador se pauta na reestruturação econômica de uma zona potencialmente caracterizada pelo suporte de conhecimento, geração de infraestrutura e aprimoramento em tecnologia naval. Este elemento é visto como uma nova possibilidade de gerar economia, a partir de sua transformação em uma possível rede de incubadora como fomentador social de melhoria territorial devido a inclusão de espaços públicos em função do aprimoramento e geração de novas empregabilidades, irradiando mudanças territoriais em série na relação cidade/porto.

**Palavras-chaves:** Zonas Portuárias, Estaleiros, Desenvolvimento Territorial, Inovação.

### Resumen

En las últimas décadas, la reestructuración de frentes marítimos se ha caracterizado por la recuperación de infraestructuras degradadas que caracterizan una estructura territorial esencialmente estratégica para el desarrollo económico, estableciendo posibles nuevas relaciones con los bordes de agua y permitiendo la reconfiguración de la actual imagen de la ciudad. El artículo busca fomentar nuevas discusiones sobre el proceso de innovación frente a las relaciones de modernización de áreas portuarias, a partir de un estudio de nuevas tecnologías y conceptos para fomentar “Motores de Desarrollo Territorial”. El territorio abordado como caso de estudio, el Área Portuaria de Río de Janeiro - Cais do Caju se transpassa como un elemento estratégico para ampliar las nuevas dinámicas portuarias en constante transformación, buscando nuevas relaciones con su frente marítimo. El elemento orientador se pauta en la reestructuración económica de una zona potencialmente caracterizada por el soporte de conocimiento, generación de infraestructura y perfeccionamiento en tecnología naval. Este elemento es visto como una nueva posibilidad de generar economía, a partir de su transformación en una posible red de incubadora como fomentador social de mejora territorial debido a la inclusión de espacios públicos en función del perfeccionamiento y generación de nuevas empleabilidades, irradiando cambios territoriales en serie en la relación ciudad / puerto.

**Palabras clave:** Zonas Portuarias, Astilleros, Desarrollo Territorial, Innovación.

---

\* Doutor Arquiteto e Urbanista, Pesquisador e Coordenador do Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY), Professor e Pesquisador na Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil. Professor visitante da Pós-Graduação do Curso de Arquitetura e Geografia da Universidade de Concepción, Concepción, Chile. Email: carlos.arriagada@mackenzie.br

\*\* Mestranda em Planejamento Urbano e Regional pela faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (FAUUSP) Arquiteta e Urbanista, Pesquisadora do Laboratório de Estratégias Projetuais na Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil. Email: glaucia.garcia@live.com

## **Introdução**

Nossas cidades, em constantes transformações, estão cada vez mais buscando novas dinâmicas e inovações como indutores para o crescimento econômico global. No entanto, é a busca por novos modelos de inovação, diante dos atuais processos contemporâneos, que se destacam como elementos estratégicos na competitividade econômica. A ligação das cidades com suas frentes marítimas ocorreu sempre diretamente a partir das relações com suas zonas portuárias, que modificaram suas dinâmicas estruturalmente pela implantação de novas infraestruturas. Aliados a aspectos de inovação urbana, buscam fomentar novos paradigmas perante sua relação com as águas, gerando novas dinâmicas de apropriação, do tecido urbano e de revalorização do território. O Porto surge não só como um impulsionador econômico, como se reinventa a partir da dissociação de suas características históricas, que sobrepõe suas características diversificadas, para a construção de um novo território urbano.

Essa mudança econômica decorreu a partir das transformações ocorridas nos sistemas de modernização portuária e no surgimento de novas tecnologias. Aspectos que dinamizaram a construção de territórios operantes a partir do aumento de sua capacidade e eficiência operativa que se qualificavam pelos avanços portuários. Marcada pelo processo da passagem do período industrial, a partir de 1970, para um período de reestruturação econômica do tecido portuário como um polo de novas infraestruturas produtivas e de desenvolvimento territorial. As transformações diante das cidades portuárias passam a ser não apenas social, mas evidenciada perante as questões de sua expansão territorial e o desenvolvimento de novas dinâmicas do seu próprio tecido urbano.

A relação Cidade-Porto, frente ao processo de reestruturação, enfatiza estratégias que possibilitam a estrutura de novas dinâmicas econômicas por meio da integração de atividades marítimas, como inovação na recuperação da memória dos locais litorâneos, que criam a transformação da imagem da cidade portuária pela construção e integração com seu centro urbano. Essas transformações possibilitam fomentar novos paradigmas perante sua relação com as águas, gerando distintas dinâmicas de apropriação do tecido urbano e de motores de desenvolvimento territorial.

O artigo sintetiza as possibilidades de pensar a relação Cidade-Porto, tendo como principal caso de estudo a Área Portuária do Rio de Janeiro, abordando o

desenvolvimento da zona de estaleiro do Cais do Caju como motor de inovação territorial para zonas portuárias. Servindo de apoio a compreensão e remodelação da logística naval, promovendo novas funcionalidades para o território e, fomento de novas possibilidades de intervenção urbana frente às dinâmicas existentes. O trabalho se estrutura perante as discussões de reestruturação portuária, ao longo dos anos, frente ao processo de containerização e as novas tecnologias, como promotor de novas dinâmicas para a produção do espaço urbano. Demonstrando a partir do caso do Rio de Janeiro as mudanças estruturais dos novos espaços portuários como fomento de desenvolvimento territorial e inovação naval frente as novas logísticas dos estaleiros.

### **Reestruturação da infraestrutura portuária e as novas dinâmicas para as zonas de estaleiros**

As transformações ocorridas a partir dos anos de 1970, diante do esgotamento do período pós-fordismo, induz à busca de novas formas de relações e dominação econômica, social, política, cultural e, sobretudo, territorial por parte das classes dominantes ligadas aos interesses dos diferentes tipos de capitais do mundo. Estabelecendo uma maior integração da estrutura produtiva, frente aos atuais processos globais (Oliveira, 2007). Desta forma, o que torna possível apenas por meio da incorporação de novos padrões tecnológicos de informação, capazes de reestruturar todo o sistema produtivo, flexibilizando as antigas formas de organização de produção e do mercado, instituindo novos padrões de consumo e de circulação financeira (Santos, 1996).

A compreensão de amplas transformações que afetam as cidades neste processo, enfatizam os impactos produzidos pela globalização econômica sobre as questões urbanas. Um dos fatores que influenciam o papel das cidades na nova economia global é a mudança ocorrida na composição das transformações internacionais. Na atual fase econômica mundial, é a combinação da dispersão global das atividades econômicas e da integração global, mediante a uma concentração contínua do controle econômico, que têm contribuído para o papel estratégico desempenhado nas cidades globais (Sassen, 1994).

Os processos de reestruturação, diante da internacionalização econômica, têm gerado transformações que provocaram uma reorganização geográfica na economia mundial. Esses processos enfatizam as cidades globais como

lugares adequados para unir serviços avançados e tecnologias informacionais, indispensáveis para o desenvolvimento e controle das operações econômicas globais (Orueta, 1997). Frente ao estudo da relação cidade-porto, a reestruturação diante das novas questões globais afetou a dinâmica das cidades portuárias. Ao longo dos séculos, os portos foram extraídos dos tecidos urbanos para se tornarem meramente infraestruturas “terminais” de corredores de exportação (Silva y Cocco, 1999). Disse Brenner acerca de nesses espaços:

“Os processos de reestruturação contemporâneos, prenunciam uma ruptura e uma nova configuração do desenvolvimento capitalista global, de tal forma que a reestruturação pode adquirir formas territoriais, locais e de escalas específicas. Os debates sobre a conceituação do processo de reestruturação e do espaço foram influenciados por inúmeras correntes teórico-sociais, que sempre obtiveram como desafio os processos explosivos e multiescalares de reestruturação que vêm reverberando por todo o sistema capitalista mundial” (Brenner, 2013, p. 200).

As renovações urbanas surgem como um catalisador de novas dinâmicas para o território, permitindo os núcleos centrais reconectarem com sua frente marítima, cortada durante o período industrial. Esse processo de renovação ocorreu mundialmente no final dos anos 1950 e início dos 1960, associado a um novo contexto econômico: a desindustrialização do período pós-fordismo, a alteração de rotas oceânicas e alterações no transporte naval, resultantes das mudanças do tipo de carga, a partir do movimento de containerização (Coelho y Costa, 2002). A modernização no transporte marítimo, bem como as mudanças no movimento de containerização, impôs uma grande transformação no sistema portuário mundial, que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas. Desta maneira, a partir dos anos 1980 e 1990, os países que estavam inseridos nos fluxos de comércio global empreenderam reformas portuárias que aplicaram dinâmicas institucionais e operacionais universais para conferir uma maior competitividade aos portos e à base produtiva global. Esses processos, impulsionados pela globalização da economia, geraram uma ruptura entre o modo de produção do porto antigo, as modalidades de gestão, operacionalização e funções dos portos modernos (Monie y Vidal, 2006).

A transformação territorial destes setores passou, desta forma, a indicar a necessidade de prever novas infraestruturas, assim como possibilitou estabelecer novas regras para um crescimento ordenado e critérios de ocupação territorial, morfológico e de gestão, os quais são aplicados conforme demandas econômicas

e indicadores específicos quanto a escala de produtividade, tanto no âmbito local quanto regional. A cidade pós-industrial torna-se um aparelho estratégico de operação e articulação de múltiplas funções econômicas. O processo de produção está hoje no coração das cidades, que tendem a concentrar uma multiplicidade de funções (Silva y Cocco, 1999). A estruturação deste território portuário somente se torna possível através do estabelecimento de escalas de atuação na conformação das dinâmicas entre a zona produtiva portuária e a cidade que é abastecida por esta infraestrutura.

A definição das escalas dos portos como objeto de estudo, se caracteriza como elemento definidor para que um porto atue como um concentrador de cargas, denominado de *Hub Port*<sup>1</sup>. No caso de um porto secundário, de menor escala, denominado de *Feeder*<sup>2</sup>, se caracteriza apenas como alimentador ou distribuidor de cargas de uma determinada rota, sendo que o processo de alimentação nos portos concentradores de cargas também recebe a nomenclatura de *Feeder*. O porto está estrategicamente localizado entre rotas que permitem a diminuição de escalas de transbordos entre distintas companhias marítimas. Estas escalas atuam geograficamente direto sobre os limites físicos da borda portuária, a nomenclatura marítima define o território e as infraestruturas locais como elementos organizadores de funções de logísticas, de atividades específicas de transbordos e zonas de estoque e manutenção. A estruturação consiste em definir os setores da *Hinterland*, cujo potencial territorial para a geração de cargas que é implementada pelo nível de desenvolvimento da região no qual o porto está inserido levando em consideração a infraestrutura de transporte, os custos e o serviço de alimentação (*Feeder*).

Em função deste aspecto, as zonas portuárias possuem características privilegiadas quanto a função desta estrutura territorial, mas aglutinam carências em infraestruturas, eficiência operacional, problemas de custos e, principalmente prejudicando o tráfego de cargas, em decorrência do envelhecimento tecnológico e a carência de políticas públicas de manutenção para com o território, o avanço no desenvolvimento decorre em concomitância quanto a aproximação ou afastamento em relação às rotas de navegação e à área de abrangência marítima, setor este denominado de *Vorland*<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Definição que caracteriza um entreposto marítimo que é abastecido por embarcações de grande calado, apresentando concentração e proximidade de rotas marítimas que se articulam com outros portos de grande escala.

<sup>2</sup> A nomenclatura Feeder, também se destina ao serviço marítimo de alimentação do Hub Port, ou da distribuição das cargas nele concentradas.

<sup>3</sup> Nomenclatura, termo técnico marítimo de origem alemã.

Apesar destas características presentes em diversos portos, o principal potencial que se estabelece ocorre entre os sistemas de inovação presentes frente à necessidade de atendimento e abastecimento, equacionando características entre cargas e tráfego marítimo, às características das instalações locais, às tarifas e aos distintos serviços que presta ligada diretamente ao território físico portuário, denominado de *Umland*<sup>4</sup>, os quais os aproximam com outros territórios urbanos através do escoamento de cargas entre distintos mercados, tanto nacionais como internacionais, muito maiores que seu próprio centro urbano.

A partir destas características os atuais territórios das cidades portuárias sofrem diversas interferências pela carência de investimentos nacionais, no caso do modelo brasileiro, cujos investimentos atuem como fomentadores de infraestruturas entre as zonas de águas e a cidade, este elemento permite gerar urbanidade e inovação na zona de *Hinterland*.

A reconfiguração destas áreas, tanto espacialmente quanto tecnologicamente, permite modificar e implementar as atuais funções portuárias, através dos equipamentos instalados fisicamente que atuam como elementos de suporte para o porto. A estrutura do estaleiro é a oportunidade de fomentar e reorganizar o setor de maneira a atuar como um atrativo econômico, estabelecendo o estaleiro como fomentador da reestruturação econômica e social de uma cidade portuária, promovendo redes e urbanidades territoriais, e não meramente infraestruturas de serviço.

A estrutura portuária passa por constantes ciclos econômicos cujas falências têm, ao longo do século XX, ocasionado degradação na frente marítima, decorrente em muitos casos da carência da planificação estratégica que não propiciam novas conformações urbanas. As frentes marítimas não se qualificam espacialmente quando as suas infraestruturas locais não estão capacitadas para absorver territorialmente as demandas econômicas impostas pelos sistemas de produção, estocagem, escoamento e manutenção. A perda desta identidade ocorre nas zonas portuárias quando determinadas funcionalidades espaciais, como no caso das áreas de estaleiros, perdem ou não se qualificam frente às atuais tecnologias que permitam absorver as demandas necessárias para atender os processos de transferências de mercadorias, ocasionando em muitos casos diversos fragmentos e vazios que se originam pela não requalificação destas áreas.

---

<sup>4</sup> Nomenclatura, termo técnico marítimo de origem alemã.

A conformação da infraestrutura portuária, apesar de ter se contextualizado como o território fragmentado de grande preocupação ao longo da década de 1970, é sem dúvida na atualidade o elemento estratégico para a incorporação econômica, o surgimento e a invenção de novas estratégias de ocupação territorial e mercadológica, sendo a orla portuária tratada como a continuidade urbana de uma cidade que em determinado momento nega a sua relação com a frente marítima, não tendo ocorrido à incorporação de novos meios de transporte para o abastecimento do seu território, especificamente aéreos, ferroviários ou rodoviários, fato este perceptível ao longo da segunda metade do século XX. O empobrecimento destes setores portuários se torna evidente e as necessidades reais econômicas emergem como alternativas potenciais para o crescimento da metrópole, fatores oriundos dos ciclos econômicos, da falta de capacitação de mão de obra ou de tecnologias ultrapassadas, sendo a transformação deste espaço residual, considerada um fragmento de uma orla portuária ou uma extensão de um território (Del Rio, 2018). Fatores presentes em zonas portuárias no Brasil, como o *Hub Port* da cidade de Santos, o Porto do Rio de Janeiro e o Porto de Itaquí no Maranhão e, no Chile com Porto de Valparaíso e na Argentina com o Puerto Madero. É necessário explicitar que estes territórios somente interagem a partir do reconhecimento de áreas produtivas que permitam a criação ou reformulação por meio de constantes ciclos de econômicos que delimitam não apenas as cidades litorâneas, mas criam intrinsecamente, em seu território, barreiras funcionais e logísticas com a inserção de sistemas mecanizados, substituindo assim, os aprazíveis espaços de convivência, muitos dos quais são ocupados por áreas de estaleiros já abandonados.

As dissociações entre a cidade urbanizada e os sistemas de infraestrutura portuária articulam a segregação do território com relação à continuidade do tecido urbano, porém, origina o desenvolvimento de atividades econômicas formadoras de uma malha funcional autônoma e de natureza exclusivamente comercial e econômica. Áreas com tais características permitem mudanças que modificam suas infraestruturas a partir do surgimento da competitividade criada pela escala de distintos centros urbanos, o atrativo potencial e a zona de produção de inovação e aglutinador de mão de obra especializada. As zonas de estaleiros permitem a formação de redes em detrimento da sua localização geográfica e das suas demandas quanta manutenção e estruturação de novos equipamentos navais.

É evidente que o desenvolvimento destes espaços colabora com a produção de urbanidade nas zonas que conectam com outros espaços da cidade, passando pela polarização da qualidade urbana frente aos processos produtivos dinâmicos que estabelecem em zonas cujos programas locais fomentam os avanços territoriais, como por exemplo, a área portuária do Rio de Janeiro.

Tal processo é percebido quando avaliamos a atual cidade portuária, estruturada por dinâmicas redes tecnológicas com seus sistemas informatizados e de telecomunicações, que são gerenciadas por setores independentes alfandegários e administrativos, que constantemente inovam com sistemas autônomos cujas relações temporais com suas escalas são estabelecidas de forma a coexistirem através de uma relação global de padrões e de processos produtivos que caracterizam os seus assentamentos geográficos e espaciais.

Estas estruturas e suas conexões com seu tecido urbano ocorrem por meio de sua relação social e produtiva com seus centros, de forma que tais características estão relacionadas a partir de sua escala que conecta diretamente com a cidade, dentro deste panorama os grandes portos do século XX como Amsterdã, Frankfurt, Hong Kong, Londres, Los Angeles, São Francisco e Roterdã, já previamente definidos como portos concentradores, os *Hub Ports*, sendo caracterizados como gestores globais (Busquets, 1990). São os portos que interagem com suas metrópoles por meio de uma sobreposição espacial que está diretamente articulada com as águas e, dão origem a diversas morfologias e paisagens com características próprias, inclusive de abastecimento, manutenção e inovação naval. A integração espacial destes territórios portuários é conformada por recintos de água, disposições que permitem a criação de espaços urbanos integrados à metrópole, preenchendo desta maneira os vazios urbanos. A especialização da mão de obra local é aprimorada para as funções portuárias, que permite criar microeconomias locais de inovação, tendo como premissas ocupações entre a borda urbana e o porto.

As composições destas áreas potenciais de transformação resultam da conformação de pátios ferroviários, vias expressas, que muitas vezes se caracterizam como perimetrais ou vias elevadas, áreas de carga e descarga de píeres, armazéns -estabelecidos ao longo das áreas litorâneas, mas potencialmente caracterizadas como zonas de transformação- edifícios privados e áreas públicas como ocorrem em todas as orlas portuárias como um fenômeno global. Tais

fatores permitem salientar as zonas de equipamentos portuários estabelecidos na zona de *Hinterland*, sejam os maquinários de estocagem, captação de insumos ou ligados diretamente para a manutenção do território, demarcando esta zona como um polo de interesse estratégico de reestruturação territorial que atua como fomentador de desenvolvimento local e global.

A orla portuária torna-se aprazível a partir da ligação entre suas águas e os setores urbanos que usam as infraestruturas como meio de articulação ao longo do território. O estaleiro se torna o interlocutor direto entre as demandas econômicas do território e sua conexão com outros portos globais, a cidade somente se desenvolve, desde seus primórdios, tendo a zona de desenvolvimento naval como promotor para a conquista das águas. Portanto, o desenvolvimento destas áreas é decorrente de:

“um caráter integrado que une certa diversidade de usos de determinadas qualidades formais; dá respostas aos *déficits* que condicionam o desenvolvimento da cidade, reforçando decisivamente as dinâmicas existentes; constituem elementos transformadores de determinadas áreas da cidade” (Borja, 1999: 193).

Desta maneira, a cidade portuária passa a ser reinventada através de um trinômio que estabelece a possibilidade de urbanidade frente ao território construído, pelo resultado de uma interação existente entre infraestrutura, qualidade ambiental (ou de vida) e inovações (Sales, 1999). Frente a isso, se estabelece a infraestrutura das zonas de estaleiros como o elemento promotor de inovações estratégicas que beneficiam a qualidade ambiental, ou seja, criam e permitem o aparecimento de urbanidade nos espaços degradados de uma orla portuária através de distintos cenários. O surgimento deste elemento promotor se dá pela identificação de possíveis potenciais que transformam e que possam ser incorporados na cidade, atuando como um unificador de características sociais, em detrimento das características geográficas, inserido em um território degradado ou na forma difusa de uma rede, identificando e permitindo assim estabelecer a construção, mesmo que de maneira pontual, de possíveis elementos que se destacam na reconfiguração de sistemas que dão origem a ciclos econômicos (Franco, 2007).

Este cenário somente é possível quando há a articulação contínua da sociedade local, a qual interage com as grandes redes existentes, como ocorre na zona portuária do Rio de Janeiro. A funcionalidade do local passa a ser reinventada

e suas funções assumem um novo paradigma devido à possibilidade de se obter uma nova funcionalidade, aprimorando a sociedade local e fomentando o desenvolvimento territorial e econômico.

A cidade do Rio de Janeiro, apesar de suas infraestruturas em grande escala, possui um número maior de agentes segregadores, necessitando de uma redefinição de paradigma estabelecido além dos serviços prestados pelas redes, a articular políticas setoriais, construir locais adequados à vida urbana e configurar imagens referenciais na paisagem, contribuindo para a formação de uma relação afetiva dos habitantes com a cidade, gerando uma autoestima urbana (Franco, 2007). Desta forma, esse paradigma deve propiciar territorialmente entre a orla portuária e a cidade uma conexão direta com as atividades correlatas sobrepostas entre conexões na atual malha, qualificando novas infraestruturas como promotoras da relação território, água e cidadão.

A transformação do território portuário deve ser explorada a partir da articulação de distintas redes que o compõem e que lhe dão suporte para a estruturação de sua nova conformação e que, em muitos casos, poderá se sobrepujar a outras que não atendam a funcionalidade necessária para o setor. O estaleiro é o motor de fomento de inovação e economia por meio de sua funcionalidade como uma incubadora, assumindo um caráter em rede que se converte em um exemplo da metástase benigna, proposta pelo arquiteto Oriol Bohigas para a orla de Barcelona.

Esta característica permite estruturar e alavancar a hipótese apresentada como uma estratégia de direcionamento temporal para o desenvolvimento do território, sendo uma possibilidade urbanística contextualizada por meio de um território geograficamente abastecido pela tecnologia naval e pela possibilidade de incorporar mão de obra. Este processo, portanto, leva não apenas a delinear uma nova oportunidade territorial, como também demonstra a possibilidade de uma rede de intervenções urbanas fomentadoras de requalificação social e econômica, estabelecendo-se como um elemento estratégico por meio da inovação de suas funções.

## **Caso de estudo: área portuária do Rio de Janeiro**

O Rio de Janeiro estabeleceu-se a partir de sua relação com o mar, sendo estratégico nos planos da colônia, passando por diversas dinâmicas econômicas através do ouro e do café, fortalecendo sua função comercial, enquanto o Porto crescia em extensão e ampliava suas funções (Ribeiro, 2015). Do século XVII a XIX, a linha de mar (Figura 1) foi se alterando aos poucos pela construção de diversos trapiches, cais e estaleiros, apenas no início do século XX, o grande aterro conferiu a região portuária o tamanho atual, aproximadamente 1,2 milhões de m<sup>2</sup>, de avanço sobre o mar para servir de área de suporte para as operações do Porto do Rio de Janeiro (Shluger y Danowski, 2014).

A evolução da região portuária esteve ligada principalmente ao papel da cidade do Rio de Janeiro nos cenários nacional e internacional. A primeira fase do período colonial, por exemplo, possuía a função secundária no comércio da cidade. Com a transferência do mercado de escravos para o Valongo, tornou-se o centro dinâmico da economia da cidade e do país. Essa característica se manteve até a decadência do setor industrial na cidade, que coincidiu com a mudança da base tecnológica de operação do Porto, transferindo as principais atividades portuárias para o Cais do Caju (Andreatta, 2010). A importância do porto e sua representatividade nacional eram dadas pela quantidade de capitais econômicos gerados a partir dos montantes das importações e exportações que firmavam o Rio como capital nacional

“As obras portuárias supuseram uma operação enorme de transformação da cidade, tendo-se ganho ao mar, com terras procedentes da demolição do Morro do Senado, uma superfície de 170 hectares diante dos morros do Livramento, Conceição, Providência e Saúde. Porto Moderno que, quase em seguida, vinte anos mais tarde, se ampliara sobre São Cristóvão, e seguiria depois para o Caju, até conformar o Porto Atual” (Andreatta, 2006: 35).

**Figura 1.**  
Evolução da Borda Marítima do Porto do Rio de Janeiro  
(1800; 1900; 1950; 1955; 1974; 2015)



Fonte: Recuperado de <http://imaginerio.org/> (Acessado: 27/10/18)

Ao longo dos anos, a força do porto foi decaindo, devido principalmente pelo esvaziamento econômico do Rio de Janeiro, dada pela migração de muitas atividades produtivas para outros estados. A região portuária se tornou um território abandonado, agravado por anos de ausência de investimentos urbanos locais, somando-se a construção da Perimetral, que por um lado ajudou a melhorar o fluxo e a circulação viária da cidade, por outro, passou a marcar a silhueta do Rio de Janeiro, constituindo uma barreira em relação à frente marítima. Deixando de se tornar uma área atrativa as pessoas e atividades, mesmo sendo uma área privilegiada pela relação da frente marítima com a cidade (Andreatta, 2010).

Na década de 1980, surgiram as primeiras discussões voltadas à revitalização da área portuária, tendo em vista o valor imobiliário potencial do local e sua geografia em pleno coração do Rio de Janeiro, onde diversas propostas de recuperação das frentes marítimas foram lançadas pela iniciativa privada. Em 1987 foi criada a APAC (Área de Proteção do Ambiente Cultural), que preservava

os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Apenas em 2009, se consolidou a revitalização do eixo portuário através do instrumento da Operação Urbana Consorciada, permitindo a reestruturação desta área da cidade.

“A reestruturação do Porto do Rio tornou-se possível que grandes embarcações com carga pesada atracassem no Rio de Janeiro, aumentando a capacidade portuária fundamental para o crescimento das exportações de produtos brasileiros, como café, cereais e minério. De lá para cá, o Porto do Rio mudou características, servindo principalmente ao transporte de produtos em contêineres. Além disso, hoje a renovação do porto da cidade promove a constituição do Porto Maravilha, um projeto que visa a transformação da Área Portuária em novo bairro da cidade, contando com importantes obras de urbanização e implantação de instituições culturais” (Turazzi, 2012: 234).

A Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro, projeto conhecido como Porto Maravilha, surge como oportunidade de transformar o papel dinâmico da cidade e reforçar a questão da relação da cidade portuária. O projeto para o Porto Maravilha traz de volta a valorização das questões portuárias históricas e uma revitalização do espaço como promotor de urbanidade, envolvendo os bairros do Centro, Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Cidade Nova e São Cristóvão. A revitalização urbana, de cerca de 5 mil m<sup>2</sup> de área, desenvolve uma mudança estrutural, impulsionando uma nova funcionalidade cultural e de vivacidade de sua relação com a frente marítima. Para gerir está Operação Urbana, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), que em parceria com a Concessionária Porto Novo desenvolveu o projeto por meio de uma parceria público-privada, na modalidade de concessão administrativa, em um prazo de quinze anos (Porto Maravilha, 2016).

A Área Portuária do Rio de Janeiro está atualmente sob administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) compreendendo as rotas marítimas do centro e dos bairros da Gamboa, Saúde, São Cristóvão e Caju. O Porto é formado por 6740 m de cais contínuo (figura 2), sem considerar o Píer Mauá, dividido em três trechos: Cais da Gamboa, Cais de São Cristóvão e Cais do Caju. O Rio de Janeiro é um dos estados de maior crescimento de renda do país, possuindo o segundo maior PIB (R\$ 407,1 bilhões [USD 109,6 bilhões] em 2010). Considerado um dos principais corredores da logística de transporte de cargas do país, o Rio de Janeiro se insere na chamada Rótula Logística Nacional,



de toneladas, um crescimento total equivalente a 94,2% (Secretaria de Portos, 2014).

Frente as novas logísticas e movimentações portuárias, a busca por soluções e tecnologias para a modernização da logística naval tem sido fomentada frente as novas questões contemporâneas do Porto. Através desses novos números, programas de modernização, a exemplo do “Porto do Rio Século XXI”, tem trazido novos questionamentos para as relações competitivas frente a outros portos globais. Desta maneira, o programa que se iniciou em 2005, como estratégia de revigoração e aumento de competitividade com os portos brasileiros, foi articulado pelo governo federal, estadual e municipal (Rio em Movimento, 2012).

O Porto do Rio de Janeiro, se desenvolve frente as novas modernizações ocorridas na zona portuária, centrada nos terminais de contêineres e de veículos (navios Roll-on/Roll-Off), avanços de obras na malha de transporte terrestre pelo bairro do Caju. Ao redor da logística portuária se desenvolve o projeto de revitalização de retroáreas e do Porto Maravilha. Todos esses projetos estão fomentando novas dinâmicas frente a esse processo de reestruturação e modernização da área portuária do Rio de Janeiro.

“O Porto do Rio de Janeiro, em seu processo de modernização e crescimento tem por paradigma o mesmo modelo internacional de desenvolvimento sustentado que se aplica aos demais portos públicos brasileiros. O foco desse processo é a busca de eficácia da gestão integrada das atividades portuárias, compreendendo as dimensões econômica, social e dos recursos ambientais. No presente caso, é preciso considerar que o projeto em curso de Modernização Portuária, considera também o desenvolvimento do Plano de Revitalização das Retroáreas Portuárias, em processo mais amplo de integração do Porto a seu entorno urbano e, ainda, à malha terrestre de transporte na qual se insere” (Rio em Movimento, 2012: 68).

### **Cais do Caju, motor de desenvolvimento territorial em estaleiros**

Pensar o desenvolvimento de uma zona consolidada por meio da valorização tanto territorial quanto da transformação de um equipamento urbano, deve apontar e compreender sua potencialidade quanto à abrangência espacial, sua relação como um atrativo territorial para fomentar o desenvolvimento em escala e o aprimoramento de uma população local, cabe apontar aqui que diante das transformações portuárias o território do Cais do Caju no Rio de Janeiro, é propício para esta inovação.

O Cais do Caju possui cerca de 2000 m (1258 m de cais acostável) incluindo os Terminais de Contêineres T1 e T2 (TCO), o Terminal de Veículos (TRR) e o Terminal de Granéis Líquidos (TLC). Diante dos projetos de modernização portuária, estão previstas para o Cais do Caju, melhorias em relação a sua acessibilidade, ao número de movimentações e alterações nas logísticas portuárias. Os terminais de contêineres e veículos, com sua adequação de *layout*, principalmente com a conclusão das novas vias de acesso rodoviário (Via Alternativa e Av. Portuária), contarão com um binário de entrada e saída de veículos de grande porte, melhorando significativamente o fluxo de carga e reduzindo o congestionamento do bairro do Caju. A expectativa de aumento de movimentação é verificada principalmente no Cais do Caju, no qual as mudanças irão permitir operar navios *Super Post-Panamax*<sup>5</sup> de contêineres, prevendo quadruplicar a atual capacidade do Porto do Rio, na movimentação de contêineres (Rio em Movimento, 2012).

As zonas de estaleiros do Rio de Janeiro se caracterizam por serem zonas de desenvolvimento em tecnologia naval, que são propícias devido a uma tradição com as águas e com o ensino da produção marítima. A partir dessa conceituação, pode se definir a Área Portuária do Rio de Janeiro como um território potencial de transformações para novas questões urbanas, cuja ativação dos seus espaços públicos por meio de uma reestruturação econômica permite inovar na conceituação da renovação da frente marítima.

O bairro do Caju, devido sua diversidade, é o coração da Zona Portuária do Rio de Janeiro, com infraestruturas e logísticas ativas que constantemente vem se transformando dinamicamente, frente aos processos de modernização, que permitem formular transformações nas zonas de estaleiros, cujo potencial humano e tecnológico, tem sido fundamental nas discussões dos avanços das logísticas navais.

O estaleiro se converte em uma proposta projetual cujo fundamento se dá na estruturação de um “Motor de Desenvolvimento Territorial” ativo, promovendo redes territoriais e uma economia ativa, como promotor de inovação. Neste aspecto, a escolha do Estaleiro de Inhaúma, no Cais do Caju (Figura 3), permite que se estabeleçam abordagens conceituais de inovação e

---

<sup>5</sup> A classificação dos navios Panamax, refere-se às condicionantes do Canal de Panamá e é aplicável tanto aos que se destinam ao transporte de contêineres quanto de granéis sólidos e líquidos. Os Panamax são definidos pelas dimensões máximas dos navios que podem passar pelas eclusas do Canal do Panamá, quais sejam: 294 m de comprimento, 32,2 m de boca (ou maior largura) e 12 m de calado (MAGALHAÃES, P. S. B., 2010, p.38 e 39).

tecnologia aplicados a área naval. Tendo como fomento a impulsão econômica para a produção portuária, criando novas tecnologias que possam modernizar os processos e criar soluções inovadoras.

**Figura 3.**  
Análise Territorial do Estaleiro do Cais do Caju



Fonte: Próprio Autor - Gláucia Garcia.

Frente a conceituação de “motor territorial”, o estaleiro passa a assumir e se desenvolver a partir de três eixos estruturais, por meio da relação de Ensino, Tecnologia e Inovação, que aliados aos aspectos econômicos propiciam dinâmicas de transformação territoriais, que tem por objetivo investir em pesquisa e abrigar empresas inovadoras para o desenvolvimento científico/tecnológico (Figura 4). O conceito busca reestruturar a logística e a funcionalidade do estaleiro, revitalizando o território e as infraestruturas existentes, criando novas dinâmicas de modernização para o território, retomando a relação com as águas e a relação cidade-porto.

**Figura 4:**  
Conceito para a funcionalidade do Estaleiro



Fonte: Próprio Autor - Glauca Garcia.

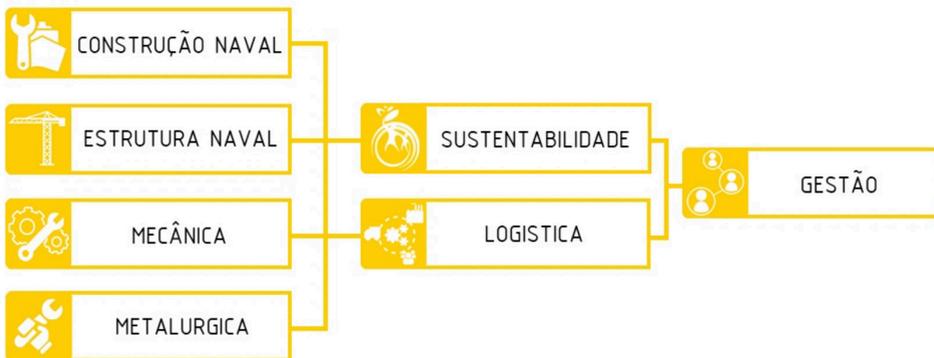
A proposta promove a funcionalidade das infraestruturas presentes nas Zonas de Estaleiros, por meio de novos equipamentos inseridos nas áreas de vazios urbanos, estabelecendo um novo frontalidade com as águas, interconectando de maneira inovadora espaços estritamente de uso do estaleiro a espaços públicos, que buscam a vivacidade da relação com o Porto e Baía de Guanabara. Busca-se desenvolver a partir desses novos espaços, uma reativação do território diante da revitalização do mesmo, e ativação de novos agentes, utilizando da infraestrutura existente para fomentar novos espaços de promoção de inovação, experimentação e pesquisa.

O motor de desenvolvimento atua como uma ação de fomento de “Inovação Tecnológica em Estaleiros”, no qual sua funcionalidade de geração de possibilidades econômico-territoriais se desenvolve a partir de sete eixos temáticos

para a modernização da logística naval (Figura 5).

1. Construção Naval: Novas tecnologias de manutenção e aprimoramento de sistemas navais (Navios Inteligentes/Sensores de Construção Naval Avançada).
2. Estrutura Naval: Sistemas de montagem e manutenção das embarcações.
3. Mecânica: Tecnologia dos Materiais.
4. Metalúrgica: Novos materiais, sistemas de escaneamento por imagem.
5. Sustentabilidade e Meio ambiente: Propulsão e estudo de geração de energia sustentável.
6. Logística: Sistemas Operacionais.
7. Gestão: Gestão de novas logísticas e modernização.

**Figura 5.**  
Diagrama Funcional – Sete eixos Temáticos

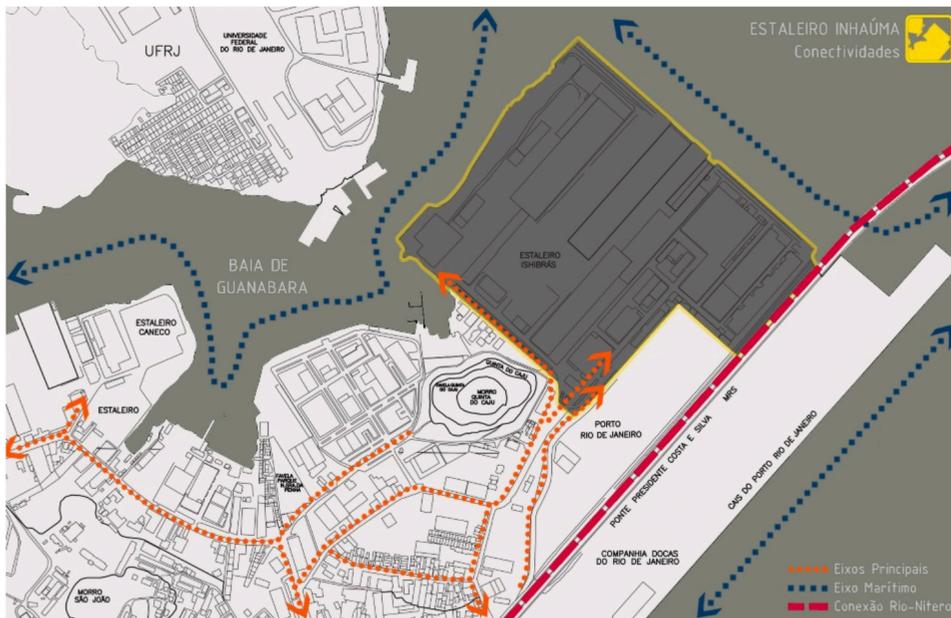


Fonte: Próprio Autor - Glauca Garcia.

Os eixos temáticos são promotores de reformulações nas logísticas dos estaleiros, que atuam como uma modernização no pensamento portuário da promoção de desenvolvimento dessas áreas. Frente aos novos meios de desenvolvimento para tecnologias aplicadas na modernização e transformação da tecnologia marítima através da integração entre pessoas, logísticas e equipamentos portuários.

A proposta busca desenvolver novas dinâmicas dentro do estaleiro, trazendo novos espaços de articulação territorial, convívio e novos impulsos que geram a modernização da logística portuária. Definindo a relação com as águas e a infraestrutura portuária como parâmetro para a promoção da reestruturação do Porto do Rio de Janeiro. Um motor de desenvolvimento territorial para o Cais do Caju, desenvolvendo novas dinâmicas ao território, fomentando novas relações portuárias, novas questões com as águas e devolvendo seu porto a cidade (Figura 6 e 7).

**Figura 6.**  
Análise de Conexões Proposta do Estaleiro - Cais do Caju



Fonte: Próprio Autor - Glauca Garcia.



meio de elementos que [re]valorizem as zonas degradadas ao longo dos territórios urbanos potenciais para transformações por meio de economias sustentáveis, cujo foco está na [re]invenção dos estaleiros.

Qualquer variação ou alteração nesse sistema, seja espacial ou estrutural, causa uma reação em cadeia que modifica e influencia todas as partes do sistema proposto. Deste modo as ações estratégicas necessárias para o fomento territorial, vinculam-se diretamente como um sistema aberto, operando dentro de um contexto cujo componente se inter-relaciona com finalidades comuns, ou seja, indivíduos, empresas e instituições, desenvolvem suas atividades em um sistema urbano/portuário que demanda diversos recursos, infraestrutura e serviços.

Tais relações permitem compreender o espaço dos territórios urbanos como função de elementos interconectada a demanda social, estas ações permitem a remodelação do território através da preservação das identidades locais por meio do fomento e especialização de mão de obra, da criação de marcos urbanos que lhes correspondam, do aprimoramento e consolidação do tecido urbano preexistente, da renovação dos eixos conectivos e da implantação de espaços sustentáveis adequados e aprazíveis fruto de economias atuantes.

O suporte dado por meio do estabelecimento de estratégias busca estruturar temporalmente ações por meio de premissas projetuais, diante da indução econômica aplicada na borda marítima/territorial do Cais do Caju, definida por uma estrutura que se comporta como ações mitigadoras para a promoção e definição de momentos que auxiliam no desenvolvimento das próprias estratégias. Conceitualmente, é definida estratégias que se aplicam para estruturar economicamente o território:

a. Integração Econômica: 1. Estratégias para o desenvolvimento de incubadoras, atuando como *cluster* de inovação naval; 2. Desenvolvimento de um ecossistema portuário e industrial; 3. *Cluster* marítimo em estaleiro voltado para o desenvolvimento tecnológico de embarcações; 4. Tecnopolo marítimo voltado para polos de desenvolvimento econômico, tecnológico e naval.

b. Rede de Inovações: 1. Áreas de formação e inovação tecnológicas; 2. Soluções de conectividade sustentável para infraestruturas.

c. Espaços Econômicos Otimizados: 1. Corredor de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) entre as zonas portuárias; 2. Racionalização das atividades e espaços portuários, reorganização entre as relações cidade e porto; 3.

Reestruturação de zonas de estaleiros e terminais, integrando-os aos espaços públicos; 4. Desenvolvimento de espaços públicos como elementos de transição entre a cidade e a zona portuária.

d. Gestão de Empregos: 1. Fomento e geração de empregos nas zonas de estaleiros.

e. Valorização Econômica Mútua: 1. Geração de estaleiros como incubadoras para o desenvolvimento de tecnologias para embarcações de grande porte; 2. Valorização territorial de zonas de suporte, galpões e hangares portuários.

f. Grandes Territórios Portuários: 1. Zonas perimetrais de conexão e estruturas logísticas; 2. Sistemas de suporte para desafogamento logístico através da modernização portuária.

Estas estratégias estão especificamente voltadas para dar origem a uma economia de excelência, indutora da economia local, integrando e coordenando o poder público através de processos produtivos e exploração natural dos potenciais existentes na zona portuária do Rio de Janeiro, atuando como suporte direcionador para as infraestruturas locais sejam de áreas degradadas ou pré-existentcias como edifícios, galpões ou zonas tombadas, oriundo da possibilidade de implantar estrategicamente um novo tipo de cluster, favorecido por ser caracterizado como uma zona de incubadora em estaleiro como uma inovação local. Amplamente estas estratégias definem e aprimoram panoramas econômicos que apontam redes e sistemas territoriais conectados para estruturar áreas de desenvolvimento ao longo das bordas marítimas, articulando e permitindo o aparecimento de soluções para novas infraestruturas.

Diante dessas questões, os aspectos de urbanização, tendo inicialmente a Área Portuária do Rio de Janeiro - Cais do Caju vem sendo este provido de qualidade espacial, funcional, estrutural e administrativa, e se torna o elemento urbano que permitirá a criação de zonas e espaços aprazíveis, contextualizados sob o amparo de uma infraestrutura qualificada geradora de novos empregos, inovação e economia.

A proposta apenas se torna possível, pois leva essencialmente em consideração a recuperação deste setor, através da requalificação do espaço urbano no qual está inserida estrategicamente em uma nova estrutura funcional,

surgindo assim a possibilidade de sua transformação em uma zona de estaleiro que promove um motor de desenvolvimento territorial em rede.

Ao longo dos anos, as zonas urbanas degradadas têm sido impactadas por modificações qualitativas e pela implantação de novas dinâmicas, expansões estruturais e impactos em infraestruturas locais. Esses aspectos conformam a construção de um território que possa ser operante a partir do aumento de sua capacidade e eficiência operativa que é qualificada pelas reestruturações produtivas. A mudança sobre a cidade passa a ser não apenas social, mas evidenciada pela expansão urbana e desenvolvimento da estrutura dentro do seu próprio tecido urbano como elemento modificador para áreas degradadas.

Essas transformações originam inovações na ocupação territorial, aliadas às mudanças na configuração urbana das cidades, permitindo o surgimento de novos espaços, novas possibilidades de construção, de habitar e de simbolizar a cidade, se tornando um elemento estruturador de diversos setores urbanos. A subutilização de enormes áreas e infraestruturas geram oportunidades para novas funções e inversões imobiliárias, indo ao encontro de um novo planejamento estratégico, coroados por novas visibilidades e acessos à frente de água, esses investimentos -públicos e privados- assumem poder de atração, lucram com seu poder multiplicador e tendem a ter uma reestruturação territorial frente ao processo de valorização (Del Rio, 2018).

A reestruturação territorial dos setores portuários passou, desta forma, a indicar a necessidade de prever novas infraestruturas, assim como possibilitou, estabelecer novas regras para um crescimento ordenado e critérios de ocupação urbana, morfológicos e de gestão, os quais são aplicados conforme demandas econômicas e indicadores específicos quanto a escala de produtividade, tanto no âmbito local quanto regional. O espaço destinado a produtividade tornou-se o elemento fortalecedor das dinâmicas das cidades, ocasionando a ampliação da cadeia produtiva, propiciando novos sistemas estruturais e novas lógicas, ampliando questões socioeconômicas e ambientais que passaram a se incorporar a cadeia produtiva, assim como novos elementos da melhoria da gestão territorial (Monie y Vidal, 2006).

## Considerações finais

A cidade do Rio de Janeiro, a partir de suas transformações territoriais, têm gerado uma ativação das suas relações com a área portuária, e conseqüentemente, com sua frente marítima. A recuperação da frente marítima está ligada na retomada dos significados entre as águas, a tecnologia naval, a exploração de novas vertentes de conectividade e fundamentalmente, propiciar uma nova frente de cidade. Surge como norteador a possibilidade de uma reconquista com características históricas para o Cais do Caju. Desde os seus primórdios, o porto na história da humanidade, têm sido o principal interlocutor de revoluções e de avanços sociais.

O principal fundamento é a compreensão de uma nova estrutura econômica que se utiliza da borda portuária degradada como um elemento indutor para a macro transformação territorial, fomentando as antigas zonas de estoque, como *Hinterland*, e propiciando a cidade a possibilidade de atrair funções que [re]convertem as atuais lógicas de degradação urbana.

Esta estrutura parte do incentivo de propiciar nos tecidos urbanos, dinâmicas que se utilizam do território e das águas para se conectar entre pessoas, equipamentos e novas logísticas, propiciando ao seu entorno, espaços urbanos mais adequados que se utilizam da pré-existência de infraestrutura locais e de tecidos urbanos degradados presentes na atual situação local. A estrutura que se propõe é de uma constante manutenção de áreas que se colocam como atrativo de possíveis redes, cujos estaleiros e suas estruturas permitem a geração de empregabilidade, inovação e novas tecnologias para o suporte naval.

O Cais do Caju é a estrutura propícia para responder a esta inquietação, devido a possuir demanda quanto a atual estrutura de logística e, quanto a sua localização geográfica e proximidade entre uma zona de produção intelectual com a Universidade Federal do Rio de Janeiro e uma zona de alta densidade habitacional com a Favela do Caju. Isto decorre devido ao território investigado com suas atuais características de carência na sua estrutura morfológica e de ocupações em grande escala, que geram uma série de vazios urbanos decorrentes das zonas que são oriundas das grandes áreas de estocagem que promovem a distribuição de produtos, fruto do atual processo de containerização. Esta etapa tem propiciado o surgimento de grandes zonas com carências de infraestruturas que sejam geradoras de urbanidade.

Desta maneira a estrutura é o elemento de suporte para que seja estabelecido um “motor” de desenvolvimento territorial que seja um polo concentrador de microeconomia local, que gere urbanidade e transformações em série, por meio de uma possível rede de zonas de borda que estabelecem a possibilidade estratégica de renovação urbana.

A micro rede econômica, devido estar pautada em uma zona específica voltada para a tecnologia naval, permitirá que surjam diversas qualificações humanas e profissionais especializados em tecnologias de água e de embarcações, de suporte para diversas funções e escalas navais, de possibilidade de implementação e origem de novas tecnologias. Desta maneira, é o cenário propício para fomentar nestas áreas diversas estruturas de conhecimento a serem trabalhadas por meio de incubadoras para a geração de novos conhecimentos de suporte à tecnologia naval.

O surgimento de uma nova possibilidade de interpretar a zona portuária e suas instalações de borda é oriunda de se interconectar as atuais necessidades de inovação e de economia, suporte para as infraestruturas portuárias que a partir dos anos 1970, vêm constantemente se modificando devido às dinâmicas logísticas existentes na atualidade.

## **Bibliografia**

Andreatta, V. (2010). *Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra.

Borja, J; Castells, M. (1999). *La gestión de las ciudades en la era de la información: políticas urbanas de la globalización*. Madrid: Taurus.

Busquets, J; Alemany, J. (1990). *Plan estratégico de antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires: Consultores Europeos Asociados.

Coelho, C., Costa, J. (2006): A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial. *Artitexto*, 2: 37-60.

Del Rio, V. (2000). Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos. *Vitruvius*, 28. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/963>. Acesso 12 jun. 2018.

Docas Do Rio. (2009). *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro - Plano de Adequação*. Rio de Janeiro: Autoridade Portuária

Franco, F de M; Moreira, M; Braga, M. (2008). Vazio de água / watery voids. *Arq.urb revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo*, 1: 119-140.

Gões, H de A. (2002). *Planejamento portuário*. Rio de Janeiro: Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Keedi, S. (2010). *Transporte, unutilização e seguros internacionais de cargas*. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras.

Oliveira, F.J. G de. (2007). Reestruturação Econômica, Poder Público e Desenvolvimento Social: Possibilidades de Disputas e de Recomposição do Poder no Território. *Scripta Nova*. 11(245/65). Disponível em <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1392>. Acesso 30 dez. 2018.

Orueta, F. D. (1997). La Ciudad en América Latina: Entre la Globalización y la Crisis. *América Latina Hoy*. 15(15): 5-13.

Marshall, R. (2001). *Waterfront in Post Industrial Cities*. New York: Taylor & Francis.

Monie, F; Vidal, S. M do S.C. (2006) *Cidades Portuárias na era da Integração Produtiva*. RAP. Rio de Janeiro 40(6): 975-95.

Porto Maravilha. (2016). *Projeto Porto Maravilha*. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDUP). Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br>. Acessado 16 oct. 2018.

Rio em Movimento, Porto do Rio. (2012). *Porto do Rio Século XXI: Desenvolvimento e Integração Porto-Cidade*. Rio de Janeiro: Rio em Movimento.

Ribeiro, L. C de Q. (2015). *Rio de Janeiro: Transformações na Ordem Urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital.

Sales, P. M. R. (1999). *Santos: a relação entre o porto e a cidade e sua (re) valorização no território macro metropolitano de São Paulo*. 1999. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Sassen, S. (1994). *As Cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Studio Nobel.

Santos, M. (1996). O retorno do território. En Santos, M. (Org.). *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec.

Secretaria de Portos da Presidência da República. (2014). *Plano Mestre: Porto do Rio de Janeiro. Cooperação Técnica para Apoio no planejamento do setor portuário brasileiro e na implantação dos projetos de inteligência logística portuária*. Florianópolis: SPPR.

Silva, G. e Cocco, G. (1999). *Cidades e Portos, os Espaços da Globalização*. Rio de Janeiro: Lamparina.

Shluger, E; Danowski, M. (2014). *Cidades em Transformação*. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro.

Turazzi, M. I. (2012). *Um Porto para o Rio, imagens e memórias de um álbum centenário*. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra.

Recibido 15 de octubre de 2018  
Aceptado 20 de diciembre de 2018