

## PROJETO PORTO MARAVILHA: DO CENÁRIO DE DEGRADAÇÃO SOCIOECONÔMICA À CIDADE DO CAPITAL

RENATO DOMINGUES FIALHO MARTINS<sup>1</sup>

### Resumo

Os bairros portuários do Rio de Janeiro despertaram maior atenção da imprensa, poderes públicos e grandes empreiteiras após ao lançamento do projeto Porto Maravilha em 2009, um conjunto de intervenções urbanísticas que promete “revitalizar” a zona portuária. A zona portuária passou por um processo de deterioração física e esvaziamento econômico na metade final do século 20. A paisagem urbana local esteve associada aos discursos de empobrecimento, criminalidade, prostituição e violência. Esse discurso é utilizado atualmente pelos empreendedores para justificar as mudanças urbanas programadas. Há uma carência de estudos que apontem as razões do esvaziamento da zona portuária nesse período. Esse artigo se propõe a contribuir no preenchimento dessa lacuna e encontrar elementos explicativos do processo de deterioração física dos bairros portuários.

**Palavras-chave:** Porto Maravilha, zona portuária, deterioração urbana, revitalização.

### Abstract

The press, governmental authorities and large contractors paid more attention to the port area of Rio de Janeiro after the launch of the Porto Maravilha project in 2009, a series of urban interventions that promises to revitalize those neighborhoods. The port area has undergone a process of physical deterioration and economic deflation after the 1950's. The local urban landscape was associated with the discourses of impoverishment, crime, prostitution and violence. This discourse is currently used by companies to justify the planned urban changes. There is a lack of studies that point out the reasons for economic decay of that area during this period. This article aims at contributing to fill this gap and find explanatory elements of the process of physical deterioration of port area.

**Key words:** Porto Maravilha, port area, urban decline, revitalization.

O recorte espacial do presente artigo, a zona portuária do Rio de Janeiro tem sido objeto de maior atenção da imprensa, dos poderes públicos e de grandes empreiteiras do mercado imobiliário desde o lançamento da Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha em 2009. Tal operação urbana refere-se a um conjunto de intervenções urbanísticas, viárias, imobiliárias e financeiras nos bairros Gamboa, Saúde, Santo Cristo e parte do Caju e São Cristóvão, delimitada na figura

---

1 Professor do CEFET/ RJ unidade Itaguaí e estudante de doutorado do POSGEO/ UFF. Correio eletrônico: renatofmartins@yahoo.com.br.

# XI – ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE

A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO  
DE 9 A 12 DE OUTUBRO

1. O projeto Porto Maravilha é conduzido por um consórcio que envolve o poder público municipal e grandes empreiteiras e promete “revitalizar” a zona portuária.



Figura 1. Delimitação do perímetro da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha. Fonte: Lei municipal complementar n°101, de 23/11/09. Elaboração própria.

O que se chama atualmente por zona portuária foi uma das áreas onde ocorreram as primeiras ocupações no Rio logo após a chegada dos europeus à baía de Guanabara em 1502. Essa localidade teve um processo de ocupação bastante lento com o passar dos anos, porém, em 1811, um significativo acontecimento para a área de estudo desse artigo foi a transferência do espaço de comércio escravista da rua do Mercado (hoje, praça 15) para o canto oeste da praia do Valongo (atual avenida Barão de Tefé) e a instalação do Cais do Valongo. Esse fato foi decisivo para elevar o lugar a um papel de destaque na cidade e contribuir para a sua especialização nas funções portuárias (Lamarão, 2006, p.27). Nos 20 anos seguintes, o Cais do Valongo converteu-se um dos maiores portos negreiros de todas as Américas, por onde desembarcaram centenas de milhares de escravos africanos. Ao longo do século 19, a atual zona portuária assistiu ao surgimento de diversos trapiches e converteu-se em um espaço de exportação de café, principal *commodity* do comércio internacional do país nesse período. Às atividades comerciais e portuárias em franca expansão acrescenta-se as presenças de atividades manufatureiras – fundições e serralherias, principalmente. Relacionado a

esse crescimento econômico, também se deu o processo de adensamento demográfico desses bairros, onde morros, encostas e enseadas foram ocupadas com residências, firmas comerciais e trapiches (Lamarão, 2006, p. 40-41).

Já na segunda metade do século 19, surgiram os primeiros projetos de reformas portuárias. A reforma de maior destaque foi a construção da estação marítima no saco da Gamboa, concluída em 1882, por intermédio do engenheiro Pereira Passos, que se tornaria prefeito da cidade mais tarde, entre 1902-1906. A Gamboa foi escolhida porque o local reunia as melhores condições para receber o investimento, segundo a avaliação dos empreendedores da época (Lamarão, 2006, p.72). A inauguração da estação marítima; com seus armazéns, depósitos e cais; representou um dos episódios mais relevantes para a zona portuária, pois consolidou esses bairros como “vocacionados” para as funções portuárias. Lamarão (2006, p.82) chamou este momento de “portuarização” da área. Não obstante, daí em diante, não havia mais dúvidas onde seria o porto do Rio.

Na transição para o século 20, as autoridades municipais promoveram amplas reformas urbanísticas de maneira a adequar a urbe carioca às novas exigências de uma sociedade em transição ao capitalismo. Nesse contexto, destacou-se a reforma Passos, intervenção dos poderes públicos com o objetivo de retirar as habitações populares (cortiços) do centro do Rio e modernizá-lo (Benchimol, 1992). Simultaneamente, os bairros portuários atravessaram por uma transformação decisiva na ocasião das reformas iniciadas em 1904. As obras de modernização conformaram o atual contorno da linha de costa retilínea e as áreas aterradas suprimiram as pequenas reentrâncias e protuberâncias tão típicas desse litoral irregular, conforme mostrado na figura 2. Nos primeiros anos do século, esses bairros passaram por um processo de rápida adequação às novas exigências de uma cidade que crescia a passos largos, com a construção de grandes armazéns, depósitos e edificações a fim de atender às tarefas do porto. O auge do movimento de modernização das imediações do porto foi alcançado em 1949, com a inauguração do píer Mauá, construído para receber as delegações estrangeiras da Copa do Mundo de futebol no ano seguinte.

O cenário se transforma bastante após os anos 1950. A zona portuária passou

# XI – ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE

A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO  
DE 9 A 12 DE OUTUBRO

por um processo de deterioração física e esvaziamento econômico. A paisagem urbana local tornou-se associada aos discursos do empobrecimento social, da criminalidade, da prostituição e da violência. Os armazéns e galpões destinados às atividades do porto foram abandonados ou subutilizados se e deterioraram, assim como os edifícios, tanto públicos quanto privados. Na literatura acadêmica especializada, esse processo costuma ser identificado por *filtering*<sup>2</sup> (Clark, 1992). Esse discurso chegou ao século 21 e é utilizado pelos empreendedores do projeto Porto Maravilha para justificar as intervenções urbanas pretendidas. Segundo eles, o objetivo do projeto é “preparar a região portuária, há muitos anos relegada a segundo plano, para se integrar a esse processo de desenvolvimento, já que o Rio de Janeiro dá claros sinais de uma nova dinâmica econômica” (www.portomaravilha.com.br, acesso em fevereiro de 2015. Grifo do autor).

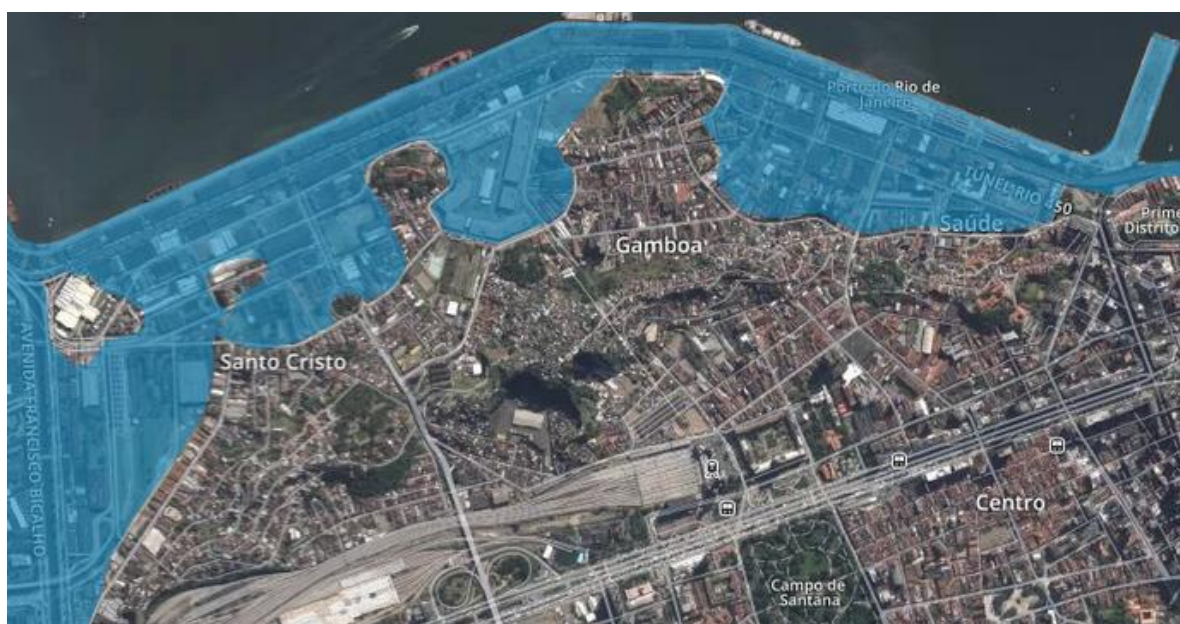


Figura 2. Aterros na zona portuária do Rio no início do século 20. Elaboração própria.

É curioso notar que em sincronia ao súbito interesse do capital imobiliário e da imprensa pela zona portuária assistiu-se ao crescimento da atenção da academia por essa porção da cidade. Desde então, surgiram um sem-número de pesquisas acadêmicas nos departamentos de geografia, sociologia, arquitetura, planejamento

2 O *filtering* é o oposto da gentrificação. Em poucas palavras, ocorre quando moradores de renda mais elevada são substituídos por moradores mais pobres em determinado bairro.

urbano, história e economia, voltadas a investigar a “revitalização” da zona portuária e as suas consequências. Por outro lado, existe uma carência de estudos que apontem as razões do declínio econômico dessa mesma zona portuária nas décadas ulteriores. Este artigo se propõe a contribuir no preenchimento desta lacuna: encontrar os elementos explicativos do seu processo de deterioração.

Antes, cabe analisar com cautela os termos utilizados para se referir ao projeto Porto Maravilha. Os empreendedores prometem “revitalizar” a zona portuária. Há, implicitamente, um juízo de valor na escolha dessa palavra, pois só é possível “revitalizar” o que está morto, inerte. Talvez só os cemitérios poderiam ser “revitalizados”. Quando se observa o percurso dos bairros portuários, desde o início de sua ocupação até os tempos mais recentes, é possível perceber que se trata de um lugar vivo, repleto de história, rico de contribuições culturais à cidade e ao país, palco de manifestações das tradições negras, espaço de resistência popular, berço da primeira favela do país. De modo semelhante, é possível analisar o termo “requalificação urbana”, expressão comum nos materiais de propaganda imobiliária sobre o Porto Maravilha. Parte-se do pressuposto que o lugar em questão é “desqualificado”, ou seja, um lugar sem as qualidades desejadas dentro dos padrões urbanos projetados. O mesmo olhar crítico pode servir a desconstruir o termo “regeneração urbana”. Em outras palavras, tais projetos teriam o objetivo de salvar os “bairros degenerados”.

Daqui em diante, serão esboçados três hipóteses que parecem ser os fatores mais relevantes e explicativos para a deterioração física e declínio econômico dos bairros portuários: o deslocamento das indústrias para fora da zona portuária, as mudanças viárias e as mudanças tecnológicas e de gestão no porto do Rio.

Em primeiro lugar, esses bairros tiveram alguma importância nos setores industriais, desde meados do século XIX, e o deslocamento das indústrias para áreas mais afastadas do centro da cidade teria contribuído para o seu esvaziamento econômico. Freitas Filho (2004) aponta que nas “primeiras décadas do século XX a pioneira indústria carioca teve sua dinâmica alterada, perdendo a liderança para São Paulo”. O pesquisador acrescenta que outro fenômeno se sucedeu a partir dos anos 1930, “o abandono de fábricas anteriormente localizadas nas áreas do centro, zonas

sul e norte da cidade”. Freitas Filho destaca os fatores que levaram a isso: (i) o crescimento da cidade; (ii) a ampliação das dimensões das fábricas, o que exigia mais terrenos em um cenário de escassez espacial no centro e terrenos mais baratos em localidades distantes; (iii) a busca por novos mercados consumidores; (iv) transformações nas logísticas e infraestrutura de transporte e energia; e (v) mudanças tecnológicas da própria indústria. Assim, as indústrias deslocaram-se para bairros periféricos da cidade ou municípios satélites da região metropolitana.

A pesquisa de Freitas Filho (2004) traça um panorama da indústria carioca entre as décadas de 1940 e 1960. De acordo com o autor, a composição da indústria carioca se apresenta bastante diversificada quando comparada aos demais estados do país. Porém, essa diversificação industrial “não escondia uma perda de dinamismo do setor em termos nacionais”. Nesse período, a indústria carioca perdia progressivamente a participação percentual na produção nacional. A perda de poderio econômico das indústrias do centro do Rio e o deslocamento para outras áreas contribuiu significativamente para o esvaziamento da zona portuária. A presença das indústrias detinha um papel importante na manutenção da estrutura econômica local, pois valorizava o mercado imobiliário, garantia movimentação às ruas e mantinha alguma atenção dos poderes públicos voltada à zona portuária. Além disso, a circulação dos operários animava o comércio dos bairros

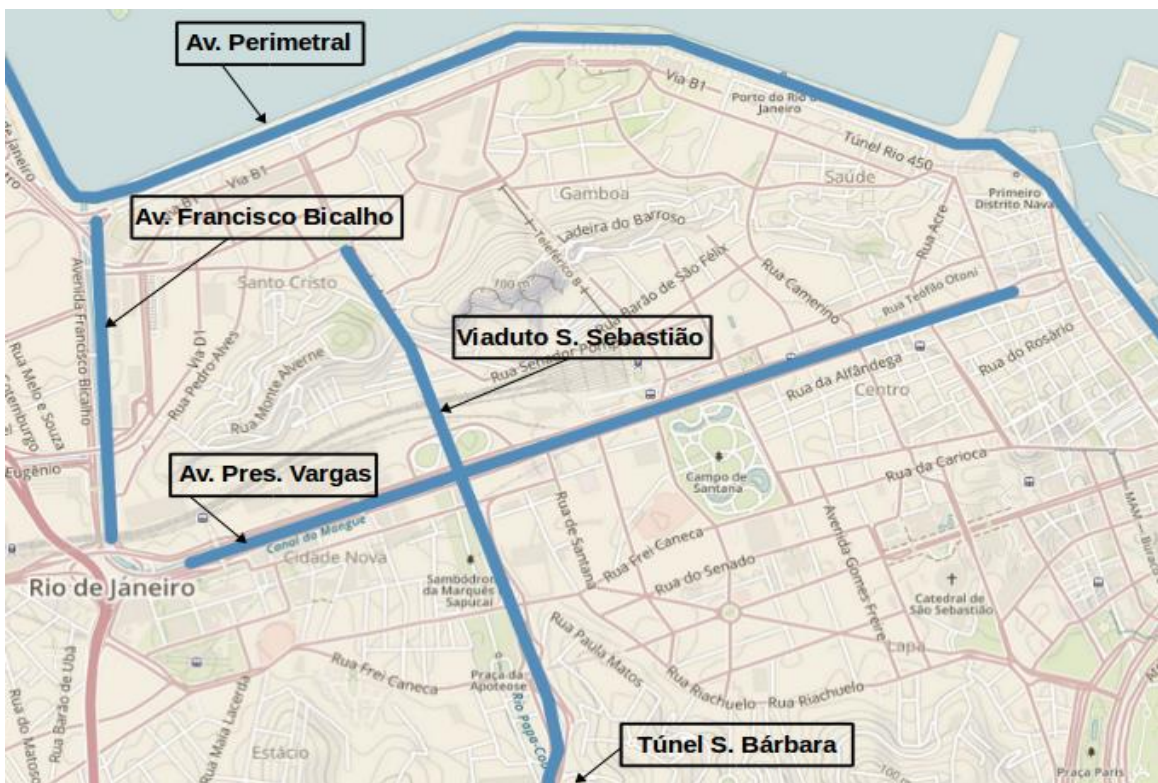
Em segundo lugar, as mudanças viárias no centro do Rio, sob a lógica do rodoviarismo, podem ser destacadas como responsáveis pelo esvaziamento da zona portuária. A abertura da av. Presidente Vargas, concluída em 1944, inaugurou um novo eixo vetorial no centro, passou a concentrar as atividades comerciais; e formou o centro econômico-financeiro da urbe carioca, em conjunto com a av. Rio Branco. A av. Presidente Vargas possui um sentido leste-oeste e se estende ao longo da área portuária, assim, o CBD (*central business district*) em formação configurou-se ao sul dessa via e ao longo da av. Rio Branco. Portanto, de “costas” para o porto. Existe ainda uma dimensão natural, talvez menos relevante: a avenida segue paralela à sequência de morros (Conceição, Livramento, Providência, Pinto e São Diogo), portanto, configura-se como uma barreira física entre o CBD e o porto.

Houve também a construção do elevado da Perimetral, cujo primeiro trecho foi

# XI – ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE

A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO  
DE 9 A 12 DE OUTUBRO

inaugurado em 1960. A Perimetral contornava o limite norte na zona portuária sobre a av. Rodrigues Alves. É possível citar ainda a construção do túnel Santa Bárbara, em 1963, e de seu prolongamento sobre o bairro do Catumbi, o viaduto São Sebastião, que também liga a zona sul às principais vias de acesso à cidade. O viaduto passa por cima do bairro Catumbi, por entre os morros da Providência (sobre a rua da América) e do Pinto, desce na praça do bairro Santo Cristo e se conecta à av. Rodrigues Alves. Esses três exemplos de mudanças viárias contribuíram para tornar a zona portuária um conjunto de “bairros de passagem”, nos quais as principais vias estão localizadas no seu perímetro. As ruas internas, curtas, estreitas e sinuosas, além dos becos, ladeiras e vielas dos morros, permaneceram à margem



vias próximas à zona portuária do Rio. Elaboração própria.

Em terceiro lugar, é possível dizer que as mudanças tecnológicas na operação do porto influenciaram em seu declínio econômico. Na segunda metade do século 20, foram introduzidos máquinas, guindastes e novos equipamentos que substituíram grande parte dos estivadores. Uma das consequências foi a redução do

das  
mu  
dan  
ças  
ao  
lon  
go  
do  
séc  
ulo  
20.  
Figu  
ra 3.  
Prin  
cipai  
s

número de trabalhadores exigido para a operação portuária; portanto, o comércio, que também dependia da circulação dos mesmos nestes bairros, encolheu.

Existe um debate acerca do processo de modernização portuária em escala global. A UNCTAD<sup>3</sup> produziu um relatório de grande repercussão nos estudos sobre portos e influenciou a construção de modelos para a gestão portuária. O relatório discute as mudanças nas atividades portuárias e aponta que o modelo dos portos no mundo pouco mudou nos primeiros sessenta anos do século 20. Contudo, o quadro se transformou radicalmente nos anos posteriores. Os portos estiveram diante de um novo papel a desempenhar, as novas exigências proporcionaram tanto oportunidades quanto riscos. A resposta dos portos frente a essa situação determina o sucesso ou fracasso de cada um (UNCTAD, 1992, p.1).

O relatório conclui que os portos deveriam se adaptar às novas conjunturas do comércio internacional. Uma das mudanças mais fundamentais deve estar na atitude e política de gestão portuária. Portos devem levar em consideração os efeitos das atividades em suas operações que ocorrem desde a produção dos bens até a chegada ao destino. Devem ser comercialmente orientados para o exterior e para os setores dos transportes a servem. Apenas quando estiverem orientados por essa filosofia, eles cumprirão o seu novo papel. O relatório defende que os portos modernos não são mais pontos passivos ou mera interface entre transportes marítimos e terrestres, utilizado pelos navios de carga como o ponto natural de intercâmbio intermodal. Portos também já não operam isolados, pois desempenham papel ativo no sistema de transporte mundo. (UNCTAD, 1992, p.2).

O relatório ressalta a crescente competição entre os portos mundiais. No passado, o mercado era afetado apenas pela situação do comércio exterior. Hoje, mesmo quando o mercado está estável, o negócio pode enfrentar problemas em função da concorrência entre portos. Como consequência dos avanços em infraestrutura em terra e a intermodalidade, as hinterlândias exclusivas dos portos estão a desaparecer e passaram a compartilhar uma hinterlândia comum entre si. Eles devem esforçar-se para serem competitivos e tornarem-se um centro de serviço

---

3 Comitê de Navegação (*Committee on Shipping*) da Conferência sobre Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*).



de transporte e de distribuição. Para a maioria deles, essa mudança não se trata de uma opção, mas um requisito essencial para a sobrevivência (UNCTAD, 1992, p.2).

O relatório também aborda o desenvolvimento dos portos e classifica-os em três gerações diferentes. Essa categorização não é baseada no tamanho ou na localização geográfica do porto, nem sobre a natureza pública ou privada da sua organização. Baseia-se em três critérios: (i) a política de desenvolvimento do porto, estratégia e atitude; (ii) o alcance e a extensão das atividades portuárias, especialmente na área de informações e (iii) a integração das atividades portuárias e organização (UNCTAD, 1992, p.13).

Os portos de primeira geração (1G) eram apenas os locais de interface entre a terra e o mar. Até 1960, poucas atividades eram realizadas no porto, além do serviço de carga/descarga. Os investimentos concentravam-se em infraestruturas na orla e havia pouco conhecimento sobre os navios e cargas fora da área portuária. Tais atitudes e o foco restrito das atividades levaram os portos 1G ao isolamento organizacional. O isolamento do porto tem três aspectos principais. Em primeiro lugar, o porto se encontra isolado das demais atividades de transporte e comerciais. Tais portos não se interessavam pelas necessidades dos seus usuários. Em geral, os portos possuíam seus próprios sistemas de informação, documentação e estatística, assim, não se preocupavam com sua compatibilidade com os sistemas dos usuários. Segundo, o isolamento do porto também se dá no relacionamento com a administração municipal. O porto 1G e o município consideram-se independentes entre si. A cooperação raramente é buscada e cada um realiza o próprio plano de desenvolvimento separadamente. Por fim, as diferentes atividades ou empresas encontram-se isoladas. As diferentes atividades portuárias nunca agiam juntas, tomavam suas decisões independente da reação de outras organizações. A produtividade era baixa e movimentação de cargas, lenta. Os usuários dos portos estavam mais familiarizados com setores individuais de diferentes serviços portuários, do que com o porto na sua totalidade (UNCTAD, 1992, p.13).

Nos portos de segunda geração (2G), governos, autoridades portuárias e prestadores de serviços possuíam uma compreensão mais ampla de suas funções. O porto era concebido como um centro de transporte, serviço, comércio e industrial.

Assim, os portos 2G ofereciam uma variedade maior de serviços industriais/comerciais para os usuários, não somente ligados às atividades de carga/ descarga. As políticas portuárias, as legislações e as estratégias de desenvolvimento foram executadas com base em uma concepção e gestão mais amplas. Instalações industriais passaram a ser construídas dentro da área do porto. Assim, o porto desenvolveu e expandiu a sua hinterlândia. Os portos 2G emergiram a partir dos anos 60 e foram acompanhados pelo uso de grandes graneleiros no transporte marítimo. Esses portos foram comumente denominados de “portos industriais”. A organização dos portos 2G desfrutou de uma relação próxima aos parceiros dos setores de transporte e comércio que construíram as suas instalações na zona portuária. Os portos também possuíam um contato estreito com a administração municipal, pois foram mais dependentes quanto a oferta de terrenos, energia, água e força de trabalho. As diferentes atividades portuárias tornaram-se mais integradas em consonância com o aumento da quantidade e do rápido manuseio de carga (UNCTAD, 1992, p.13).

Os portos de terceira geração (3G) emergiram na década de 80 em função do processo global de containerização em larga escala. Os operadores enxergam esses portos como um nó dinâmico na complexa rede internacional de produção/distribuição. Os portos 3G mudaram a sua atitude de gestão, de uma oferta passiva de instalações e serviços para participação ativa no processo geral do comércio internacional. Em um ambiente de competição global, foram realizados esforços para promover atividades comerciais e de transporte que, por sua vez, geram novas receitas e agregam valor aos negócios. Como resultado, os portos se tornaram centros de transportes integrados e plataformas logísticas para o comércio internacional. Quanto à operação portuária, os portos 3G não deixaram de executar os tradicionais serviços realizados por portos de gerações anteriores, porém os serviços convencionais são realizados por equipamentos modernos controlados por tecnologia da informação eletrônica. A infraestrutura portuária é planejada com igual consideração à *infoestrutura* (informacional). Assim, os serviços de navegação, movimentação de carga, armazenamento e demais atividades envolvem uma organização e gestão modernas e são altamente eficientes (UNCTAD, 1992, p.15).

Portanto, as características logísticas foram incorporadas nas atividades convencionais, industriais, ambientais, comerciais e administrativas. No entanto, uma atividade nova e própria dos portos 3G é o seu serviço de distribuição. A concepção de distribuição é diferente do simples armazenamento – uma função segmentada, isolada das atividades de transporte, produção e consumo. A distribuição pressupõe uma função logística integrada à toda cadeia de transporte, sob a lógica do *just-in-time*. O armazenamento só é necessário quando os ritmos da produção, transporte e consumo estão em descompasso.

Alguns dos processos descritos acima relacionados às mudanças no panorama portuário mundial contribuíram para o declínio do porto do Rio e, conseqüentemente, o esvaziamento econômico dos bairros portuários. O fato de ser um porto de um país inserido de maneira semiperiférica na economia-mundo o levou a chegar atrasado em relação aos demais países no processo de modernização portuária. Um dos fatores que contribuíram para o declínio do porto do Rio foi a competição com outros portos, tanto nacionais quanto internacionais. Por exemplo, o porto de Santos passou a operar com contêiner já em 1965.

O Plano Mestre do Porto do Rio (LabTrans, 2014) fez um diagnóstico do porto e apresentou como análise negativa o conflito intenso existente entre o porto e a cidade. Essa questão mostra o quanto a relação entre cidade e porto ainda precisa ser resolvida, pois tem se mostrado conflituosa há várias décadas, um elemento típico dos portos 1G, segundo a UNCTAD. Outra análise negativa alerta que “algumas operações de cais estão abaixo das médias nacionais de produtividade”, decorrentes da não-adequação às novas exigências tecnológicas das operações portuárias. O símbolo mais visível dessa questão é o abandono (ou subutilização) dos galpões e armazéns ao longo da avenida Rodrigues Alves. Tais edificações portuárias foram necessárias durante a primeira metade do século em função da estocagem e armazenamento. Contudo, essas estruturas se tornaram obsoletas dentro de uma cadeia logística sob o modelo *just-in-time*, nas quais todas etapas logísticas devem estar articuladas.

Há ainda outro aspecto na relação entre a zona portuária e modernização portuária que foi pesquisado por Pardalli, no seu estudo sobre a transição do porto

de Pireu (vizinho a Atenas, Grécia) para um porto 3G e o impacto nos empregos locais. O porto de Pireu tem um papel significativo para a economia grega já que concentra cerca de 80% do tráfico de contêineres do país (Pardalli, 2005, p.31). Para essa autora, há uma tendência global de transferência de indústrias localizadas em áreas portuárias para outras localidades. O resultado disso foi a redução do emprego industrial em cidades portuárias. Além disso, a demanda por inovações pelas companhias de navegação conduziu a uma intensidade maior de capital e redução ainda maior dos postos de trabalho. A relação entre o porto e a economia local foi redefinida nos portos 3G (Pardalli, 2005, p.27).

Nas suas conclusões, Pardalli (2005, p.40) afirma que os portos operadores de contêineres aumentaram o transporte de mercadorias de modo contínuo, mas esses bens não permanecem no porto e não deflagram outras atividades econômicas, geração de emprego, nem agregam valor. Os impactos econômicos dos portos parecem estar além da economia local. De fato, alcançam a escala nacional e, por vezes, até mesmo internacional. Ao mesmo tempo, externalidades negativas aumentam e tornam-se um fardo para o sistema econômico local. O porto de Pireu já é um porto 3G. Quase a totalidade do seu tráfego de carga é referente ao transporte em contêineres. Todavia, o porto não é considerado um polo de atração para a indústria desde os anos 1980, quando a desindustrialização de Pireu iniciou-se. Um porto contemporâneo de movimentação de contêineres, enquanto aumenta as suas atividades portuárias de modo impressionante, não aumenta os postos de trabalho na comunidade local. De fato, o número de trabalhadores das empresas portuárias tem decrescido e as empresas localizadas tradicionalmente na área portuária, atualmente, deslocam-se para outros lugares (Pardalli, 2014, p.41).

Ainda que não seja possível classificar o porto do Rio de Janeiro como um porto 3G consolidado, houve mudanças tecnológicas nas suas operações portuárias, tais como a utilização de guindastes, *portâineres*, *shiploaders*, empilhadeiras, pórticos para empilhamento (*transtêiner*), entre outros, que reduziram a necessidade de empregabilidade de estivadores e demais trabalhadores portuários. A redução do número de trabalhadores no porto teve um efeito semelhante para a zona portuária ao deslocamento das indústrias descrito anteriormente.

## Referências Bibliográficas

BENCHIMOL, J.L. **Pereira Passos**: um Haussmann tropical. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

CLARK, E. **On gaps in the gentrification theory**. Housing Studies, v.7, n.1, p.16-26, 1992.

FREITAS FILHO, A.P. A indústria do Rio de Janeiro no início da década de 1960 e o pensamento dos industriais cariocas sobre a fusão (1960-75). **XI Encontro Regional de História**, 2004, Rio de Janeiro: ANPUH-RJ, v.1, 2004.

LABTRANS. **Plano mestre**: Porto do Rio. Florianópolis, UFSC, 2014.

LAMARÃO, S.T.N. **Dos trapiches ao porto**: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 2.ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 2006.

PARDALLI, A. The way a third generation port can boost local employment: the case of Piraeus. **European Research Studies**, v.8, p.21-44, 2005.

UNCTAD. **Port marketing and the challenge of the third generation port**. New York: UNCTAD, 1992.