

## PORTO MARAVILHA-RJ: COMÉRCIO, ESPETÁCULO E CIDADE

Antonio Ferreira Colchete Filho<sup>1</sup>  
Lúcia Maria Sá Antunes Costa<sup>2</sup>  
Karine Dias de Jesus<sup>3</sup>

Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)

**RESUMO:** O porto do Rio de Janeiro foi palco de diversos acontecimentos que marcaram um período da história da cidade. Além de ter sido a porta principal na época de sua fundação, a zona portuária apresentou um processo de ocupação que sofreu modificações ao longo do tempo. A mais recente transformação espacial que se deu na área ocorreu em virtude do projeto de requalificação denominado Porto Maravilha, responsável por obras de grande porte e repercussão. O objetivo deste artigo é discutir como o turismo e o comércio agem nesse tipo de intervenção urbana, assumindo papel de reguladores do espaço urbano uma vez que, juntas, essas atividades podem desencadear uma série de vivências e trazer a desejada vitalidade a um espaço requalificado. A pesquisa contou com revisão de literatura e com a análise de reportagens onde foi possível perceber a forte presença dessas atividades no local, inclusive após o término dos Jogos Olímpicos de 2016. As atividades de comércio e turismo são de grande importância no âmbito da criação de novas dinâmicas para o espaço urbano e para animação do espaço público, pela oferta de oportunidades. Na região portuária requalificada é possível perceber os efeitos desse planejamento e o suporte do mobiliário urbano para a fixação de determinados usos. A Praça Mauá e o chamado *Boulevard Olímpico* são exemplos de locais que recebem feiras, *foodtrucks* e eventos nos armazéns preexistentes, reforçando a relevância dessas atividades em cidades que recebem megaeventos mundiais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Comércio; Turismo; Design; Espaço Público; Porto Maravilha.

---

<sup>1</sup> Professor titular da Universidade Federal de Juiz de Fora; arqfilho2@globo.com.

<sup>2</sup> Professora titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro; lucialice@gmail.com.

<sup>3</sup> Mestranda em Ambiente Construído PROAC – UFJF; karinediasj@hotmail.com.

**ABSTRACT:** The Rio de Janeiro's port was scene of several events that marked a period of the city history. In addition to being the main port at the time of foundation, the port area had an occupation process that underwent modifications over time. The most recent spatial transformation that occurred in the area was a project of requalification called Porto Maravilha, responsible for works of great size and repercussion. The objective of this paper is discuss how tourism and commerce act in this type of urban intervention, assuming role of regulators of urban space since, together, these activities can trigger a series of experiences and bring the desired vitality to a requalified space. This research was done through literature review and analysis of reports, where it was possible perceive the strong presence of these activities in the place, even after the end of the 2016 Olympic Games. Activities like commerce and tourism are important in the creation of new dynamics for urban space and for animation of the public space. In the requalified port region it is possible perceive the effects of this planning and the support of urban furniture for fixation of certain uses. The Praça Mauá and the so-called Boulevard Olímpico are examples of places that host fairs, foodtrucks and events in pre-existing warehouses, reinforcing the relevance of these activities in cities that host global mega-events.

**KEYWORDS:** Commerce; Tourism; Design; Public Space; Porto Maravilha.

## Introdução

O Rio de Janeiro conhecido nacionalmente e internacionalmente na contemporaneidade é fruto de diversas modificações ocorridas por todo seu território desde as suas primeiras ocupações. A atual configuração do seu espaço urbano pode ser caracterizada como produto de uma sobreposição de reformas que resultaram em uma cidade de dinâmica particular, fato este que a coloca em destaque no país. Suas paisagens fizeram com que a cidade se tornasse destino de inúmeros visitantes durante diversas época do ano, fortalecendo desta forma seu caráter de cidade turística. A região portuária surge nesse contexto devido a sua relevância na história e mais recentemente como um dos espaços transformados, parte resultante de reformas que visavam conferir a cidade uma nova face frente aos megaeventos que estavam por vir, enfatizando o processo de espetacularização e internacionalização pelo qual passou.

O porto do Rio de Janeiro possui seu espaço na história como local de chegada, onde foram abertas as portas para a fundação da cidade que conhecemos atualmente. Azevedo e Pio (2016) afirmam que a história do Rio de Janeiro é fortemente vinculada ao seu porto, pois no período colonial a área foi de papel fundamental para seu desenvolvimento. A presença do porto foi um dos fatores decisivos para a escolha da coroa portuguesa de instituir um povoamento onde antes havia apenas uma vila.

A vinda da família real para o solo carioca fez com se desse início a um novo tipo de ocupação. Segundo Costa (2015), impuseram-se novas necessidades materiais que atendessem os anseios da nova classe. E alguns anos após sua chegada, já se via existente uma pequena cidade cujo núcleo urbano abrangia as imediações da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana. Além de já se ter estabelecido uma diferenciação social refletida no espaço, onde os trabalhadores de menor poder aquisitivo tiveram que adensar áreas um pouco mais distantes, dando origem aos bairros Saúde, Santo Cristo e Gamboa. Em meados do século XIX, diferentemente do século anterior as ruas desses locais começaram a receber os primeiros calçamentos e sistemas de esgoto. Neste ponto da história já é possível perceber a importância comercial que a região portuária da cidade representava para a economia local e nacional, que nessa época se dava principalmente através da indústria cafeeira.

No século XIX, o crescimento das atividades portuárias cariocas tornou-se ainda mais rápido, impulsionado pelo processo de modernização material e cultural que passou a transformar o Rio devido à chegada de D. João, à abertura dos portos e à expansão da cafeicultura numa região na qual as trocas comerciais já eram intensas há muito tempo. (CRUZ, 1999, p. 2)

Nos primeiros anos do século XX começaram a ocorrer mudanças que representavam a modernização da cidade. Durante a gestão do prefeito Pereira Passos foram executadas obras que ainda são discutidas na atualidade, como a construção de edificações monumentais, o desmonte do Morro do Senado, a higienização da cidade, abertura de novas vias, dentre elas a Avenida Rio Branco e a reestruturação no porto. Mais adiante no mesmo século, por volta dos anos 70 a situação em que se encontrava a região portuária se diferiu do que acontecia até então. Segundo Paradedda (2015), a área central do Rio de Janeiro passou por um processo de “esvaziamento funcional, decadência física e abandono por parte do poder público” que foram consequências principalmente de mudanças no setor viário, onde a construção do Elevado da Perimetral iniciada em 1950 teve impacto negativo. Barandier (2015) atribui ao esvaziamento pelo qual passou a região portuária fatores como: o processo de desindustrialização, a modernização de navios, o surgimento dos containers, a reestruturação do capitalismo na globalização que marcaram o Rio e outros portos pelo mundo. Esses motivos fizeram com que atividades fossem realocadas e/ou perdidas, esgotando as funções das grandes áreas que davam suporte as atividades portuárias, tornando-as subutilizadas.

Depois de alguns anos marcada pelo abandono e prestando apoio apenas ao trânsito de veículos, a região portuária do Rio de Janeiro ganhou destaque atualmente devido a escolha da cidade para a recepção dos Jogos Olímpicos de 2016. As obras para a recepção do megaevento trouxeram de volta o foco ao porto, desta vez como alvo do mais recente projeto de requalificação urbana pelo qual a cidade passou. O projeto Porto Maravilha, não eximindo das críticas justificadas das quais foi alvo, trouxe outra configuração a região portuária da cidade atualmente marcada por equipamentos de cunho cultural, arte pública e mobiliário urbano. Esses fatores fortaleceram a área como ponto turístico, uma vez que foram criadas novas atrações para o espaço antes considerado subutilizado. Essa nova dinâmica propiciou um conjunto de atividades onde se inclui o comércio como uma ferramenta que objetiva contribuir com a manutenção do fluxo de pessoas na área. Estas reflexões nos mostram as fortes relações que o comércio, aliado a fatores como o turismo, são capazes de dinamizar um espaço público, fazendo com que se tornem mecanismos recorrentes em reformas de cidades em processo de espetacularização, como ocorre no Rio de Janeiro.

## **Porto Maravilha e a nova estrutura da região portuária**

Em 2009 a escolha do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos marcou o início de uma nova época de planejamentos que visaram a criação de estruturas e mecanismos na cidade para o suporte do megaevento. A região que inicialmente não constava na candidatura olímpica, de acordo com Mascarenhas (2016), foi inserida pouco tempo depois através da Lei Complementar 101, seguida de outras iniciativas que tratam da criação da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio:

O projeto foi criado oficialmente com o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº25/2009, que modifica o Plano Diretor e autoriza a instituição da Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio. A lei baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio, delimitando a área de atuação da OUC, que compreenderia um conjunto de reestruturações urbanas da região em questão. A primeira diretriz assumida no projeto de lei quanto à OUC diz respeito ao estímulo à transformação gradativa do uso portuário de cargas em usos residencial, comercial, de serviços, cultural e de lazer, o que vem ao encontro dos modelos de reformas aplicados em outras cidades do mundo, como Barcelona. (GIANNELLA,2013, p.9)

De acordo com Ferreira (2010) muito do que foi proposto e colocado em prática na zona portuária carioca e imediações foi inspirado nas transformações realizadas na cidade de Barcelona no último quartel do século XX, onde o autor aponta dois eixos importantes: a criação de espaços públicos e as grandes operações urbanísticas ligadas a grandes eventos, ao exemplo dos Jogos Olímpicos de 1992 e o Fórum de las Culturas no ano de 2004. As mudanças ocorridas foram associadas a imagem de uma cidade moderna e dinâmica, colocando Barcelona como centro cultural, comercial e turístico. Com isso, através dos anos foi sendo construído um discurso da necessidade de trazer um uso moderno para a velha área portuária do Rio de Janeiro que foi tão importante para o surgimento da cidade, discurso esse que se assemelhava ao que foi construído em Barcelona. Cunha (2013) coloca que deve se olhar com cuidado e atenção para a experiência de Barcelona, uma vez que dela não se aproxima só a natureza dos projetos implementados, mas também alguns de seus efeitos e consequências já perceptíveis, como a especulação imobiliária, o processo de gentrificação e a remoção de populações.

O projeto que recebeu o nome de Porto Maravilha propôs a retomada da relação entre Rio de Janeiro e sua região portuária. Foi concebido para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural, na região que integra e engloba na íntegra os bairros Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do Centro, Caju, Cidade Nova e São Cristóvão, somando uma área de 5 milhões de metros quadrados (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, s.d.).

As obras tiveram repercussão desde seu início até os dias atuais. De acordo com Nascimento e Silva (2015), o projeto foi dividido em duas fases: a primeira iniciada em 2009 e finalizada em 2011 e a segunda, iniciada em 2012 com o término no ano de 2016. A 1ª fase teve como áreas de atuação o bairro da Saúde, o morro da Conceição, a Praça Mauá e o Píer Mauá, com obras de iluminação pública, pavimentação, calçamento, drenagens, arborização, construção do Museu do Amanhã e do Museu Arte do Rio de Janeiro, desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo. E a 2ª fase contou com a demolição do Elevado da Perimetral, implantação de novas vias, construção de “mergulhões”, pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros, recuperação do sistema de águas e esgoto e construção de ciclovias.

O projeto ficou conhecido como a maior parceria público privada do país, porém este fato não o eximiu das inúmeras críticas que o cercaram. Uma das maiores críticas foi o processo de gentrificação do qual foi acusado devido principalmente ao número de remoções causadas, este

“afeta uma região pela alteração das dinâmicas da composição do local, tal como novos pontos comerciais ou construção de novos edifícios, atingindo, principalmente, a população de baixa renda local, que não consegue se manter devido à valorização do terreno ” (JORNAL DO BRASIL, 2017).

Apesar das polêmicas que o envolvem, o projeto movimentou a zona portuária com a vinda de turistas e habitantes locais através de diretrizes que privilegiaram o fluxo de pedestres anteriormente renegado pelo intenso fluxo de veículos que a área possuía. A demolição do Elevado da Perimetral foi um dos marcos que possibilitou este fato, dando espaço para a área nomeada *Boulevard Olímpico* e para a Praça Mauá reformada. Pio (2013) afirma que o projeto Porto Maravilha possui quatro frentes de atuação: o estímulo ao uso habitacional, a melhoria na infraestrutura, comércio e indústria e cultura e entretenimento. Embora as três primeiras não possam ter sua relevância descartada, a última é vista por políticos e pela opinião pública como aspecto central determinante do sucesso da revitalização de espaços urbanos “degradados”. De fato, nesse sentido, a área se tornou realmente um novo ponto turístico, que recebe grande número de visitantes.

As obras realizadas possibilitam afirmar a zona portuária como uma nova centralidade criada no Rio de Janeiro, em virtude do número de visitantes que a área passou a receber após as transformações e dos novos eventos que passou a sediar. Tanto os equipamentos culturais, quanto a inserção de elementos de arte pública e mobiliário urbano nos espaços públicos tiveram um importante papel no espaço requalificado e para a dinâmica da área, uma vez que através deles se dão novas formas de apropriação e vivência na área.

## **O design e a requalificação de espaços públicos**

As mudanças na região portuária em decorrência do projeto Porto Maravilha colocaram a área em evidência, o que não havia acontecido até então com os planos que se destinavam ao local. Segundo Barandier (2015, p. 171), “a cidade existente é pano de fundo e as intervenções urbanas produzem novos símbolos, se expressam por grandes obras que sugerem uma cidade dinâmica”. Esses novos símbolos no caso da requalificação do porto, podem ser observados nos elementos de arte pública e mobiliário urbano inseridos, pois estes atuam como objetos do campo do design relevantes no contexto dos espaços públicos.

A arte pública na área de estudo está representada por grafites e esculturas. Para Colchete Filho (2003), este termo designa uma produção contemporânea e a forma mais utilizada para

se referir às instalações de arte ou manifestações de cunho artístico que se dão no espaço público. De acordo com Malheiros (2008), esse tipo de arte assume papel ativo no contexto urbano através de intervenções pontuais que atuam como agente modificador do ambiente físico e social, transcendendo questões estéticas para se desdobrar por outros campos, para acreditar na arte como situação, fator que modifica o social e colabora na construção de novos espaços públicos mais democráticos. Esta ideia se completa ao que diz Regatão (2015) sobre o fato que caracteriza esse tipo de arte ser precisamente seu caráter universal de envolvimento com o público, se dirigindo a toda a sociedade e não um segmento específico dela.

Os exemplos mais emblemáticos de arte pública inseridos na região portuária são o Mural “Todos somos um” e as esculturas interativas implantadas na Praça Mauá. O primeiro exemplo, conhecido popularmente como mural “Etnias” é um painel de 3000 m<sup>2</sup> pintado pelo artista Eduardo Kobra e sua equipe, abordando os cinco anéis olímpicos e a mensagem de união que transmitem. Assim, cada figura do mural representa uma tribo de cada continente (O GLOBO, 2016). As dimensões da obra fizeram com que fosse considerada o maior grafite do mundo no ano de 2016. Já as chamadas “esculturas interativas” se tornaram atrações na área principalmente pelo seu apelo com o público, a primeira com os dizeres #CIDADEOLIMPICA permaneceu no local até o final dos Jogos Olímpicos e logo depois foi substituída pela escultura RIO\_TEAMO.

Semelhante à arte pública, o mobiliário urbano também se encontra presente nos espaços públicos das cidades e são essenciais na organização desses. Montenegro (2005) afirma que o desenvolvimento desses objetos assume um grau de importância dentro dos projetos de intervenção urbana, uma vez que representam um fator de valorização no uso do espaço público, de valor cultural. Para Creus (1996), sua concepção não se diferencia de outros métodos de concepção, ou seja, todo processo de design inter-relaciona três conceitos: funcionalidade, racionalidade e emotividade. De acordo com Moroni (2008), para desenvolver um mobiliário urbano é importante analisar um conjunto composto pelo local da inserção, seu entorno e a cultura da região de instalação, com a finalidade de tornar o ambiente mais harmonioso e criar uma identidade visual.

No *Boulevard* Olímpico e Praça Mauá foram implantados novos mobiliários como bancos, lixeiras, postes, relógios, bicicletários e MUIs (Mobiliário urbano para informação), todos idealizados pelo designer Guto Índio da Costa, do escritório Índio da Costa A.U.D.T. Além dos exemplos citados, o designer também foi responsável pelo projeto das estações e do próprio Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que segundo o autor do projeto “alia o design de veículo ao urbano, uma raridade no Brasil (CASA VOGUE, 2016).” Todos esses fatores somados, reforçam a ideia do mobiliário urbano como objeto de relevância no contexto da requalificação de espaços públicos, pois estes assumem função ordenadora em uma determinada localidade, principalmente em espaços como a região portuária do Rio, onde um grande fluxo de pessoas é comum. De acordo com Jesus et. al (2017, p.696), “o mobiliário urbano promove o estreitamento da relação afetiva do cidadão com o espaço, dando suporte para a ocorrência de atividades de lazer de forma aceitável e segura”.



Imagens 01 e 02: Relação espaço requalificado, mobiliário urbano e atividades de comércio.

Fontes: <http://blog.aboutrio.com.br/2016/12/02/feira-no-rio/>

[http://www.boadiversao.com.br/guia/rio-de-](http://www.boadiversao.com.br/guia/rio-de-janeiro/gastronomia%27/noticia/id/74420/rio_gastronomia_de_volta_ao_pier_maua_em_agosto)

[janeiro/gastronomia%27/noticia/id/74420/rio\\_gastronomia\\_de\\_volta\\_ao\\_pier\\_maua\\_em\\_agosto](http://www.boadiversao.com.br/guia/rio-de-janeiro/gastronomia%27/noticia/id/74420/rio_gastronomia_de_volta_ao_pier_maua_em_agosto)

A requalificação da zona portuária ocorrida através do novo arranjo espacial e da inserção de elementos do campo do design fez com que a área se tornasse reconhecida novamente, depois de anos desvalorizada. Segundo Colchete Filho (2003), as reformas urbanas, que dotam o espaço público de novos prédios, mobiliário e arte pública, são um recurso da contemporaneidade para a criação de uma identidade urbana que se associe à ideia de um lugar “com conteúdo simbólico forte”. A reestruturação da área permitiu a ativação de novas dinâmicas também, dentre elas, o comércio, seja formal ou informal, principalmente, pelo seu caráter efêmero e dinâmico. Logo é possível perceber a ligação que se estabelece entre o turismo e o comércio e como isso se reflete na organização do espaço público.



## Comércio e turismo como organizadores do espaço

A nova estrutura espacial presente na zona portuária propiciada pelos Jogos Olímpicos de 2016 acarretou em mudanças que ultrapassam o campo do design e do urbanismo, perpassando pelo turismo e conseqüentemente o comércio. Esses dois últimos juntos, atuam no espaço requalificado buscando trazer uma nova dinâmica para a área, uma vez que o turismo se dá por meio dos equipamentos culturais implantados e auxiliado ainda pela presença de arte pública e mobiliário urbano. O comércio, nesse contexto, como insumo que auxilia o turismo, ajudando a manter a vitalidade do local mesmo fora do contexto dos jogos olímpicos e de outros megaeventos.

Essa dinâmica e esses insumos combinados são utilizadas com frequência em casos de requalificação de áreas degradadas, mais especificamente em cidades em processo de espetacularização por conta de eventos de caráter mundial. Segundo Del Rio (2004), o turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador, tanto economicamente quanto socialmente, nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes marítimas, onde a possibilidade de associação histórica entre a cidade e o mar possa ser explorada e transformada num efetivo cenário. No Porto Maravilha esse processo “se notabiliza tanto pela ênfase no caráter didático da ‘cultura como dado histórico’ como no uso da cultura como entretenimento e na apropriação cultural como estratégia de fortalecimento do valor econômico”, como afirma Pio (2013, p. 9)

As áreas correspondentes ao *Boulevard* Olímpico e a Praça Mauá foram os principais locais afetados com essa nova dinâmica, tanto pelo fato de serem áreas de uso predominante de pedestres quanto pela presença dos equipamentos culturais. A circulação de pessoas, além de favorecer a área para que se tornasse uma nova centralidade, fez com que o local se tornasse novo palco para eventos públicos, como no caso de feiras e festivais e eventos privados, que ocorrem nos armazéns já existentes.

Conseqüências da transformação da região em atração turística, como o novo fluxo de pessoas, trouxeram consigo o comércio como atividade complementar. Dentre as modalidades de comércio verificadas na região foi possível identificar algumas predominantes: o comércio informal e o comércio formal, este último podendo ser classificado como fixo e temporário. O conjunto formado por essas categorias corresponde ao que se encontra nos dias atuais na região requalificada.



Imagens 03 e 04: Tipos de comércio na área

Fontes: <http://deixadefrescura.com/2016/10/praca-maua-rio-de-janeiro.html>

<https://oglobo.globo.com/rio/ambulantes-moradores-de-rua-se-multiplcam-pelo-porto-maravilha-orla-conde-21489133>

O comércio informal neste trabalho corresponde às atividades exercidas pelos vendedores ambulantes que circulam pela região, tais como a venda de bebidas, alimentos e pequenos artigos de presente. Esses vendedores utilizam carrinhos, caixas de isopor e bicicletas para vender seus produtos e por não possuírem a licença concedida pela prefeitura do Rio de Janeiro esta atividade pode ser considerada informal. Com isso, estes quando abordados pelas autoridades são convidados a se retirar do local (EXTRA, 2017).

As formas de comércio formal subdividem-se em duas categorias, sendo a primeira delas caracterizada pelo comércio formal fixo. Este é composto pelos pontos de comércio já existentes na região que tiveram um aumento de fluxo advindo do turismo, tais como os estabelecimentos de alimentação nas proximidades da praça Mauá e do *Boulevard*, além das lojas e restaurantes presentes no Museu do Amanhã e no Museu de Arte do Rio (MAR) e das feiras que acontecem no interior da estrutura dos armazéns portuários existentes. Ainda pertencentes a esta categoria, se encontram os quiosques projetados para serem implantados pela extensão da Orla Conde, que também foram projetados pelo designer Guto Índio da Costa. Estes seriam “pequenas construções voltadas às atividades de gastronomia, turismo e conveniência” (CDURP, 2017). Segundo dados sobre o projeto até o ano de 2026 todas as 53 unidades estariam implantadas na área (O GLOBO, 2017), o que ainda não se efetivou.

O comércio formal temporário é caracterizado pelas estruturas provisórias organizadas nos próprios espaços públicos da área, tais como as barracas de feiras e os chamados *foodtrucks*. Este último possui pontos fixos na Orla Conde e são divididos em três núcleos: próximo ao AquaRio, à Praça Mauá e ao Largo da Candelária. Os primeiros caminhões chegaram para a inauguração da praça em setembro de 2015, se instalando em diversos pontos do caminho de 3,5km de extensão. Os dias e horários de funcionamento variam de acordo com localização e

movimentação de cada núcleo (CDURP,2017). Já as feiras em sua maioria acontecem na Praça Mauá durante o período de alguns dias, logo após o término as estruturas montadas são retiradas do espaço. Estes eventos que acontecem sazonalmente atraem uma maior quantidade de pessoas, com isso, para sua organização os elementos de mobiliário urbano são de grande importância no que diz respeito a como estão dispostos, de forma a colaborar como a fluidez dos indivíduos no espaço.

Após visitas e da leitura e análise de reportagens sobre eventos que se deram na área foi possível sintetizar os espaços onde se concentram de forma mais frequente as atividades de comércio na região. Cada cor sinaliza um tipo de atuação comercial. O comércio fixo é compreendido por lojas já existente e novas que foram afetadas pela nova dinâmica da área. O comércio formal temporário se dá por meio das feiras e demais atividades que se instalam nos espaços públicos com a autorização das autoridades municipais. E o comércio informal é caracterizado pelos vendedores ambulantes que circulam na região.



Imagem 05: Mapa de categorias de comércio

Fonte: Os autores



Imagens 06: O espaço e o comércio informal  
Fonte: Arquivo Antonio Colchete Filho.

Os eventos que ocorrem nos espaços públicos da região já se tornaram parte integrante da atividade local, desde os blocos de Carnaval, passando pelas feiras de artesanato, gastronômicas e *foodtrucks* que funcionam durante um período do dia, além dos vendedores ambulantes. Esses acontecimentos favorecem a ocupação da área, possibilitando mantê-la movimentada durante diferentes épocas do ano. Esses fatos reafirmam o comércio como parte integrante do processo de requalificação, que recebe suporte do mobiliário urbano presente para otimizar a sua própria espacialização, o que conseqüentemente coloca o design como peça relevante no projeto de espaços públicos.

### **Considerações finais**

O contexto atual dos megaeventos no Rio de Janeiro mobilizou as esferas governamentais na construção da imagem internacional da cidade. O mais recente deles, as Olimpíadas de 2016, foi o acontecimento responsável pela concretização de obras referentes à zona portuária. As obras que visaram melhorias na infraestrutura, mobilidade e cultura, dotaram o espaço antes dado como esquecido e subutilizado de uma nova paisagem caracterizada por novos edifícios e novos usos. A derrubada do Elevado da Perimetral foi um dos marcos do processo da construção do novo cenário, privilegiando o fluxo de pedestres e a criação de novas conexões, importantes para a vitalidade urbana.

Em linhas gerais, o Porto Maravilha através dos mecanismos permitidos pelas mudanças na legislação urbana foi capaz de atuar no espaço de forma a criar novas interações antes impossibilitadas. Essa requalificação, que teve como um dos focos principais o entretenimento

e a cultura contou também com a inserção de arte pública e mobiliário urbano. Entretanto, o projeto não se efetivou como previsto e o processo de gentrificação gerado trouxe inúmeras críticas ao projeto, principalmente com a expulsão de moradores causada pela elevação do custo de vida na região. Este fato, entre outros problemas na gestão do projeto, tornou-se um dos grandes motivos da repercussão negativa ocasionado pelas obras.

Se a natureza de qualquer projeto de intervenção urbana é complexa e de difícil resultado inteiramente positivo, pois a cidade é organismo complexo, no caso do Porto Maravilha, esse equilíbrio foi posto em causa devido às inúmeras críticas a essa intervenção em particular, desde ordem estrutural (não concretização da ocupação da área) àquelas cotidianas (problemas de manutenção das calçadas). Entretanto, os usos culturais inseridos juntamente com as formas variadas de comércio indicam a afirmação da área como uma nova centralidade da cidade. Parte dessa atração se deve também aos espaços públicos renovados, onde a arte pública e o mobiliário urbano cumprem suas possibilidades com a devida distinção.

## Referências Bibliográficas

AGÊNCIA BRASIL. **Mural Etnias, de Kobra, entra para o Guinness como maior grafite do mundo.** Rio de Janeiro, 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/cultura/noticia/2016-08/mural-etnias-de-kobra-entra-para-o-guinness-como-maior-grafite-do-mundo>>. Acesso em: 01 abr. 2018.

AZEVEDO, André Nunes; PIO, Leopoldo Guilherme. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. **Revista Tempo e Argumento**, Florianópolis, v.8, n.19, set. /dez. 2016, p. 185-208.

BARANDIER, Henrique Gaspar. **Negligência urbanística e projeto urbano na cidade do Rio de Janeiro.** 2015. 254f. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

CASA VOGUE. **Guto Indio da Costa e Inês Schertel: jeitos opostos de fazer design.** Rio de Janeiro, 24 out. 2016. Disponível em: < <https://casavogue.globo.com/Design/noticia/2016/10/guto-indio-da-costa-e-ines-schertel-jeitos-opostos-de-fazer-design.html> >. Acesso em: 10 jun. 2019.

COLCHETE FILHO, Antonio. **A praça XV como lugar central da cidade:** o projeto do espaço público através da imaginária urbana (1789, 1894 e 1999). 2003. 239f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

COSTA, Alex Franulovic da. **Porto Maravilha:** a evolução urbana da região portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada. 2015. 91f. Monografia (Especialização em Políticas Públicas e Gestão Governamental) - Escola de Políticas Públicas e Gestão Governamental, Rio de Janeiro.

CREUS, Maria Quintana. **Espacios, muebles y elementos urbanos.** In: SERRA, Josef M<sup>a</sup>. Elementos urbanos: mobiliário e microarquitetura. Barcelona: Gustavo Gili.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. **Revista Tempo**, agosto, 1999, p. 1-18.

CUNHA, Neiva Vieira da. O “modelo Barcelona” em questão: megaeventos e marketing urbano na construção da cidade-olímpica. *O Social em Questão*, Rio de Janeiro, nº 29, 2013, p. 325-330.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos (Online)**, ano 02, agosto, 2001.

EXTRA. **Ambulantes e moradores de rua se multiplicam pelo Boulevard Olímpico e Orla Conde**. Rio de Janeiro, 18 jun. 2017. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/ambulantes-moradores-de-rua-se-multiplicam-pelo-boulevard-olimpico-orla-conde-21489159.html>>. Acesso em: 30 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. **Restaurantes e ambulantes no entorno do Boulevard Olímpico multiplicam seu faturamento**. Rio de Janeiro, 18 ago. 2016. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/restaurantes-ambulantes-no-entorno-do-boulevard-olimpico-multiplicam-seu-faturamento-19922740.html>>. Acesso em: 30 abr. 2018.

FERREIRA, Alvaro. O projeto “Porto Maravilha” no Rio de Janeiro: inspiração em Barcelona e produção a serviço do capital? **Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, v. 15, n. 895 (21), nov 2010.

GIANNELLA, Leticia de Carvalho. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. **Espaço e Economia (Online)** 3, 2013. Rio de Janeiro, p 1-15.

JESUS, Karine Dias de; GIESE, Juliana Varejão; COLCHETE FILHO, Antonio. Porto Maravilha: mobiliário urbano e espaço público em evidência. In: **Anais do Colóquio Internacional de Design Edição 2017**, Belo Horizonte: 2017, p. 689-701.

JORNAL DO BRASIL. **Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos**. Rio de Janeiro, 04 jun. 2017. Disponível em: <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/04/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos/>>. Acesso em: 05 abr. 2018.

MALHEIROS, Ubiracécio da Silva. Questões sobre arte pública. In: **Anais do 17º Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisadores em Artes Plásticas**, Florianópolis: 2008.

MASCARENHAS, Gilmar. Rio de Janeiro 2016: a cidade em movimento. **Revista USP**, São Paulo, n. 108, jan/fev/mar 2016, p. 49-56.

MONTENEGRO, Glielson. **A produção do mobiliário urbano em espaços públicos: o desenho do mobiliário urbano nos projetos de reordenamento das orlas do RN**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2005).

MORONI, Janaína da Silva. **Aplicação do Design Gráfico para o Desenvolvimento de Mobiliário Urbano**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008).

NASCIMENTO, Bruno Pereira; SILVA, William Ribeiro. Zona Portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. **Revista GEO UERJ**, Rio de Janeiro, n. 26, 2015, p. 191-210.

O GLOBO. **Excesso de quiosques comprometerá Orla Conde.** Rio de Janeiro, 31 mai. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/opiniao/excesso-de-quiocques-comprometera-orla-conde-21415165>> Acesso em: 11 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. **Mural de 3 mil metros no Rio chama atenção e vira point.** Rio de Janeiro, 30 jul. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/07/mural-de-3-mil-metros-no-rio-chama-atencao-e-vira-point-veja-video.html>> Acesso em: 11 mai. 2018.

PARADEDADA, Joana de Mattos. **Megaeventos, reestruturação urbana e gentrificação:** o caso do Projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro. 2015. 370f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

PIO, Leopoldo Guilherme. Novas tendências na revitalização de áreas “históricas”: o caso Porto Maravilha. In: **IV Seminário Internacional – Políticas Culturais**, Rio de Janeiro, 2013, p. 1-13.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Porto Maravilha.** Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/porto-maravilha>>. Acesso em: 30 mar. 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, CDURP. **Orla gastronômica.** Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4648>>. Acesso em: 30 abr. 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, CDURP. **Região portuária ganha novos quiosques e abrigos de ônibus.** Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4698>>. Acesso em: 11 mai. 2017.

REGATÃO, João Pedro. Do Monumento Público Tradicional à Arte Pública Contemporânea. **Convocarte** – Revista de Ciências da Arte, Lisboa, v. 1, p. 66-76, dez. 2015.