

PORTO MARAVILHA E SUA NOVA CENTRALIDADE: AS CONTRIBUIÇÕES DO MOBILIÁRIO URBANO E DA ARTE PÚBLICA PARA A RESSIGNIFICAÇÃO DA ÁREA ¹

PORTO MARAVILHA AND ITS NEW CORE SIGNIFICANCE: CONTRIBUTIONS OF
URBAN FURNITURE AND PUBLIC ART TO THE RESSIGNIFICATION OF THE AREA

ANTONIO FERREIRA COLCHETE FILHO, LUCIA MARIA SÁ ANTUNES COSTA, JULIANA VAREJÃO GIESE,
KARINE DIAS DE JESUS, FERNANDO ARAÚJO COSTA

RESUMO

Desde os Jogos Olímpicos de 2016, a zona portuária do Rio de Janeiro (Brasil) assumiu o papel de uma nova centralidade na dinâmica urbana da cidade, ressaltada pelo uso turístico promovido pelo projeto de requalificação urbana pelo qual a região passou. O objetivo deste artigo é analisar o papel que a arte pública e o mobiliário urbano exerceram nas transformações realizadas nos espaços públicos contemplados pelo Projeto Porto Maravilha através de revisão de literatura, análise de documentos oficiais do projeto e visitas a campo. Verificou-se que a intervenção urbana se pautou em novas conexões de pedestres estabelecidas por entre o passeio público reformado, novos marcos arquitetônicos e nova rede de infraestrutura que, em conjunto, criaram conexões físicas e simbólicas do indivíduo com o espaço urbano, promovendo a (re)construção da identidade da região e, portanto, seu poder de centralidade.

PALAVRAS-CHAVE: Centralidade urbana. Espaço público. Porto Maravilha (Rio de Janeiro).

ABSTRACT

Since the 2016 Olympic Games, the port area of Rio de Janeiro (Brazil) has assumed the role of a new center in the urban dynamics of the city enhanced by the touristic use fostered by the urban requalification project that the region has gone through. The objective of this article is to review the role that public art and urban furniture played in the transformations carried out in the public spaces covered by the Porto Maravilha Project. Literature review, review of official project documents and field survey were used for this purpose. It was verified that the urban intervention was based on new pedestrians' connections established between the refurbished public walkway, new architectural landmarks and new infrastructure network that, together, created physical and symbolic connections between individuals and the urban space promoting the (re)construction of the region's identity and, therefore, its central attraction.

KEYWORDS: Urban Center Attraction. Public space. Porto Maravilha (Rio de Janeiro).

INTRODUÇÃO

O **ESPAÇO URBANO** do Rio de Janeiro sofreu, ao longo de sua trajetória histórica, diversas transformações cuja relevância se estende à história do país. Desde sua ocupação até as recentes alterações pelas quais passou, a cidade foi firmada em uma posição de destaque não só no território nacional, mas também mundialmente. Nos últimos anos, no entanto, o Rio de Janeiro se revigorou como um símbolo do e para o país tanto pelas suas características paisagísticas, quanto pelas culturais. Essas características foram reformuladas nos últimos anos em áreas estratégicas para que a cidade tivesse seu papel reforçado na competitividade urbana global, sendo a zona portuária a de maior destaque nas mídias e no turismo mundial.

Presente no tecido urbano desde a conformação de seu território, foi a partir da área portuária que a cidade se desenvolveu economicamente. O porto do Rio de Janeiro era reconhecido como um dos portos mais importantes do Brasil, e, segundo Silva (2014), desde a ocupação da baía de Guanabara e da fundação da cidade, encontravam-se nesta região características propícias às atividades econômica e portuária devido suas condições climáticas e geográficas. Além disso, a transferência da capital da colônia portuguesa de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, a vinda da Família Real para o Brasil e a Abertura dos Portos às Nações Amigas, ambas em 1808, intensificaram o processo de urbanização. A crescente atividade portuária da época impulsionou, portanto, a ocupação das áreas mais próximas, dando origem aos bairros Santo Cristo, Gamboa e Saúde.

Com o passar dos anos, a área sofreu um esvaziamento. De acordo com Paradedda (2015), a partir de 1970, a área central do Rio de Janeiro viveu o ápice da sincronia entre os processos de esvaziamento funcional, decadência física e abandono por parte do poder público. No entanto, a escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos fez com que a área se tornasse foco de investimentos, seguindo as tendências mundiais do urbanismo contemporâneo com toda a sua complexidade (SMITH, 2006; SÁNCHEZ, 2007).

Diante desse cenário e da visibilidade que a região ganhou durante e após o megaevento esportivo, enxerga-se o papel de nova centralidade que passou a exercer no Rio de Janeiro. A análise percorrida neste artigo ressalta que, através da inserção de novos elementos de arte pública e mobiliário urbano, advinda do projeto urbano para a região, foi possível configurar e atribuir novos significados ao espaço público, evidenciando-se a tendência de integração do *design* e da arte nos projetos de espaços públicos exposta na literatura revisada. Como aponta Mesentier e Moreira (2014, p. 46):

Essa tendência ganha um novo caráter na medida em que a implantação de centros culturais, que implicam novo uso do solo seguido de novo tratamento dos espaços urbanos, coopera na constituição de uma outra paisagem, redefinindo a imagem da área no contexto da cidade e modificando a identidade social do território.

A arte pública como impulsionadora da renovação da imagem e da identidade de cidades é abordada em Knauss (2009). Segundo o autor, a partir da segunda metade do século XX, evidencia-se, no Rio de Janeiro, o potencial que a arte pública tem para traduzir as múltiplas identidades urbanas, assumindo desse modo o desafio de representar a diversidade social da cidade e tornar visíveis grupos sociais urbanos. Esse potencial é igualmente reconhecido pelos estudos sobre o mobiliário urbano. Segundo Moroni (2008), o conjunto de mobiliário dos espaços públicos também possui propriedades que podem contribuir com a identidade em áreas urbanas.

As propriedades da arte pública e do mobiliário urbano extrapolam, portanto, sua funcionalidade e alcançam dimensões simbólicas. Além do aspecto que diz respeito à organização do espaço, o mobiliário urbano também é capaz de evocar aspectos simbólicos, visto que promove relações afetivas que envolvem o espaço e o indivíduo como usuário, além de oferecer suporte para atividades. As dimensões funcionais e simbólicas atribuídas ao mobiliário urbano foram também objeto de estudo anterior sobre a zona portuária do Rio de Janeiro. Em Jesus, Giese e Colchete Filho (2017), essas dimensões são evidenciadas ao analisar-se a inserção dos elementos de mobiliário urbano nos espaços públicos da zona portuária, transformando-se em elementos de fundamental importância para incentivar o novo uso da região. Além disso, a arte pública também se comporta como atrativo na área requalificada, de forma a cativar outros tipos de relações subjetivas entre o espaço público e seus usuários, a exemplo das esculturas interativas e dos painéis instalados na área do projeto de requalificação.

Dessa forma, discorre-se, neste artigo, sobre o papel que os elementos de arte pública e de mobiliário urbano exerceram no processo de ressignificação identitária da zona portuária, destacando-se não as relações entre eles e os usuários, mas, sim, a contribuição desses elementos e dessas relações para a estímulo de novos usos e apropriações que centralizaram forças urbanas e resgataram a centralidade da região. O percurso metodológico foi iniciado com a revisão de literatura sobre arte pública, mobiliário urbano e centralidade urbana. O recorte físico deste estudo, configurado pela área de intervenção delimitada pela Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, justifica-se pela grande repercussão gerada pelo projeto, em função de sua escala de intervenção, e pelos impactos que causou em diversos campos, tanto materiais quanto imateriais. Sendo assim, a análise se deu por meio da consulta a documentos oficiais do Projeto Porto Maravilha, disponibilizados pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), e foi complementada por visitas à região, ocorridas em 2017. Conjuntamente, informações encontradas em jornais e revistas foram consideradas e indicam que, entre um misto de críticas sobre a gentrificação do espaço, a supervalorização da terra para fins imobiliários e até o sumiço das vigas que sustentavam o elevado demolido (DAFLON, 2016), a área se renovou como ponto de

revelação da cidade, vista através do reenquadramento da arquitetura e dos muitos exemplos de arte pública e mobiliário urbano.

O PORTO MARAVILHA E SEUS PRESSUPOSTOS

No ano de 2009, com a escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, foram colocados em pauta diversos assuntos que tinham como objetivo principal preparar a cidade para a recepção do megaevento e estabelecer locais possíveis para a realização de intervenções estratégicas na renovação da imagem da cidade. De acordo com Mascarenhas (2016), o Porto do Rio não constava originalmente na candidatura, porém, após a escolha da cidade, segundo Sarue (2015), abriu-se possibilidade de transferir para a região portuária parte dos investimentos que antes eram previstos apenas para a Barra da Tijuca. Tal discussão teve a participação da Prefeitura do Rio, de membros da comunidade de engenheiros e arquitetos e de representantes do setor imobiliário, tendo como referência os projetos realizados por todo o mundo em outras cidades-sede dos eventos esportivos:

A inspiração para o projeto Porto Maravilha advém, segundo suas diretrizes, dos planos urbanísticos nas áreas portuárias de São Francisco (EUA), Buenos Aires (Argentina) e, especialmente, Barcelona (Espanha). A abrangência do projeto tem seu foco, basicamente, nas seguintes intervenções: revitalização da Praça Mauá, com construção do Túnel Binário, e urbanização do Píer Mauá; reurbanização do Morro da Conceição e do bairro da Saúde; calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização de eixos viários; implantação do trecho inicial do Binário do Porto; renovação da Igreja do Lgo. de São Francisco da Prainha, erguida em 1696, e do edifício 'A noite', construído nos anos 1930; demolição de 4 km do viaduto da perimetral, sobre a Av. Rodrigues Alves; implantação da Pinacoteca do Rio (renomeado Museu de Arte do Rio, o MAR), do Museu do Amanhã, do Museu Olímpico, do Aquário AquaRio, do Centro de Moda e Design, do novo prédio do Banco Central do Brasil e da nova Câmara Municipal (CORREIA, 2013, p. 37).

Com o objetivo de retomar o contato da região portuária com o restante da cidade – uma vez que a área havia se tornado obsoleta e vazia, aquém de sua dinâmica urbana –, idealizou-se o projeto Porto Maravilha, concebido para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da região portuária através da elaboração de nova legislação urbanística, sob a forma de uma Operação Urbana Consorciada:

Em linhas gerais, o Porto Maravilha consiste em uma parceria público-privada (PPP) regulamentada pelo Estatuto da Cidade (lei 10.257/2001) e gerida por uma empresa de economia mista, a Companhia Municipal de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP). Dentre as atribuições da CDURP está a contratação de um consórcio, o Porto Novo S/A, composto por três das maiores construtoras do país: OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia (MACHADO & DAMÁSIO, 2016, p. 4).

Efetivamente, as obras do projeto foram divididas em duas fases. De acordo com Nascimento e Silva (2015), a primeira fase teve como áreas de atuação o bairro da Saúde, o morro da Conceição, a Praça Mauá e o Píer Mauá; e a segunda fase contou com a continuação do que foi iniciado na primeira, além da demolição do Elevado da Avenida Perimetral, da 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. Na primeira etapa, 100% dos investimentos foram provenientes da prefeitura da cidade; a segunda teve seu custeio por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), administrada pela Caixa Econômica Federal (MARCHESIN & MONETTI, 2013).

O Projeto Porto Maravilha era fundamentado, portanto, em alterações na legislação urbanística da região que agregariam novos usos ao solo urbano da área e possibilitariam a construção de edifícios que extrapolariam o gabarito original da área e a construção de nova infraestrutura urbana. Além disso, foi implantada na região uma nova modalidade de transporte coletivo, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), apresentado como parte do legado dos Jogos Olímpicos. Inaugurado no ano de 2016, o VLT integra todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária – barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO, [201-]b).

É possível notar o foco na transformação de espaços públicos (*Figura 1*) e na priorização do pedestre, que se evidencia nas diretrizes das intervenções. Percebe-se também a preocupação com a criação de novos atrativos culturais que, junto ao patrimônio recuperado, transformam-se em modos de comunicar a cidade (PIO, 2013). O destaque dado à cultura e às possibilidades de atratividade da região foi reforçado pela instalação de equipamentos culturais como o Museu do Amanhã, no Píer Mauá, o Museu de Arte do Rio, na Praça Mauá, e o AquaRio, no *Boulevard Olímpico*. A cultura também se sobressai nos novos elementos de arte pública, como o mural “Todos somos um”, de Eduardo Kobra, no *Boulevard Olímpico*, e a escultura interativa #CIDADEOLÍMPICA, na Praça Mauá, – que veio a ser substituída pela escultura RIO_TEAMO com o fim do evento olímpico. Essas obras se apresentaram rapidamente como marcos da área transformada.

Em conjunto, as transformações no espaço público fizeram com que a região portuária fosse novamente valorizada, centralizando forças convergentes da dinâmica urbana da cidade. O projeto Porto Maravilha reestruturou a dinâmica econômica e social da região e, com isso, propagou uma nova imagem da cidade do Rio de Janeiro e tornou a região portuária atrativa para habitantes, turistas, investidores e empreendedores.

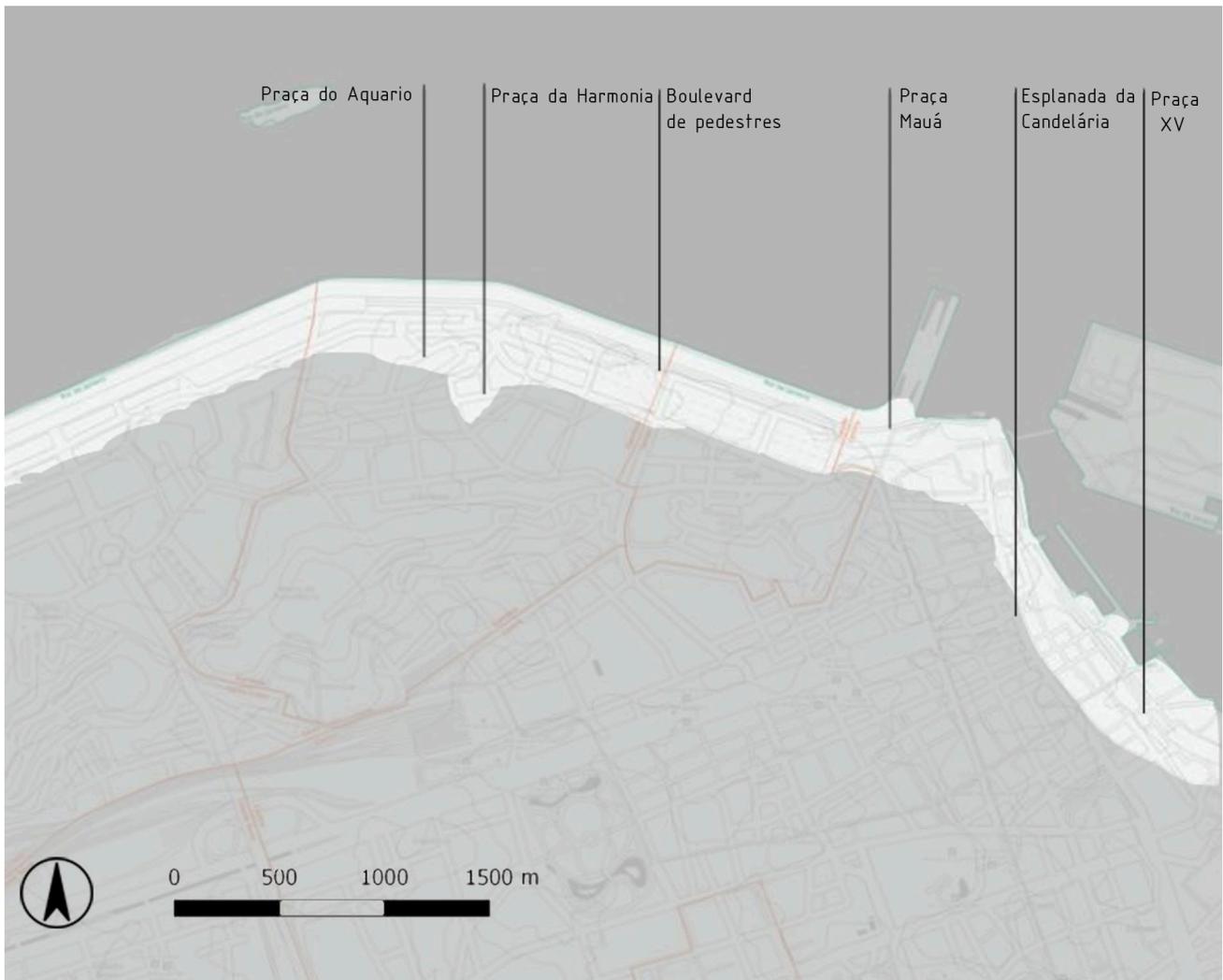


FIGURA 1 – Principais espaços públicos transformados com o Projeto Porto Maravilha.

Fonte: Elaborada pelos autores (2018).

O ESPAÇO PÚBLICO TRANSFORMADO

As obras que objetivavam a requalificação da região portuária transformaram a paisagem da região e deram novos significados para algumas áreas e edifícios anteriormente subutilizados. O ato de demolir o Elevado da Avenida Perimetral, no entanto, foi o mais significativo de todo o processo. A via ocupava um grande trecho e por muitos anos fez com que a área se tornasse um local isolado e identificado como inseguro e desagradável. Por isso, sua demolição, no ano de 2013, tornou-se um dos marcos das obras do Projeto Porto Maravilha e um dos impulsos catalisadores de novas demandas da região.

A área que foi disponibilizada com a demolição atualmente é denominada de Orla Conde e caracteriza-se como um equipamento de lazer de grande escala para a cidade. No trecho da Avenida Rodrigues Alves entre o Armazém 8 do Cais do Porto e a Praça Mauá, criou-se o *Boulevard Olímpico* (Figura 2). O *boulevard* é um amplo passeio público linear que abriga ciclovia e rede de trilhos do VLT, com estações de parada ao longo do trajeto. A transformação também se deu pela instalação de nova infraestrutura de água, esgoto e drenagem.



FIGURA 2 — a) *Boulevard Olímpico* em 2009 (antes) e (b) em 2017 (depois).

Fonte: Acervo pessoal da autora Juliana Varejão Giese (2017).

Na Praça Mauá, a instalação do Museu do Amanhã e do Museu de Arte do Rio transformou-a em um ponto de concentração dos visitantes da região, de alta visibilidade e força atrativa conquistada pela instalação dessas arquiteturas ícones. Esse procedimento faz parte da estratégia de renovação da imagem da cidade por inserir elementos contemporâneos em um ambiente antes degradado. Além disso, o desenho paisagístico da praça foi inteiramente modificado e seu uso é atualmente exclusivo para pedestres.

A exclusividade dos pedestres também foi o partido do projeto para o Largo da Candelária, de acordo com um dos autores do projeto de requalificação da orla, o arquiteto e urbanista João Pedro Backheuser, em entrevista para o “Jornal O Globo” (PROJETO..., 2016). Além disso, para o arquiteto, com a reforma e a demolição do Elevado da Avenida Perimetral, a Casa França-Brasil, o Centro Cultural Banco do Brasil e o Centro Cultural dos Correios passariam a ser entendidos como um só espaço, que ainda disponibilizaria uma perspectiva visual livre a partir da Igreja da Candelária em direção à baía.

A cidade recuperaria, assim, o contato perdido com sua orla, e os edifícios voltariam a ser protagonistas no espaço, como destaca a CDURP:

Prédios históricos e equipamentos culturais antes ofuscados pelo Elevado da Perimetral ganham destaque e ficam novamente de frente para a Baía de Guanabara, como a Igreja da Candelária, a Casa França Brasil e o Centro Cultural dos Correios. A abertura de grande esplanada e novas praças (Largo da Candelária, Praça dos Centros Culturais, Praça do Povo e Praça da Bolsa de Valores) muda o perfil daquela área do Centro cortada por vias de grande movimentação de veículos antes das obras de revitalização do Porto Maravilha (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO, 2016, *online*).

A Igreja de Nossa Senhora da Candelária configura-se como um dos principais espaços religiosos da cidade; devido à sua relevância, foi uma das edificações que também teve foco no projeto: levou-se em consideração sua implantação e sua relação com o entorno. Segundo Ramires (2017), o Largo da Candelária possui a característica de ser um espaço transitório, pois a

sazonalidade é muito presente no espaço. Essa sazonalidade existe porque a circulação de pessoas ocorre predominantemente durante a semana, enquanto durante os finais de semana o largo relaciona-se fortemente com a igreja.

No Morro da Conceição, local de importância histórica no bairro Saúde, onde ainda se encontram exemplos de arquitetura do período colonial, as intervenções ocorreram de forma a recuperar e valorizar os elementos que remetem à história da ocupação do Rio de Janeiro. As obras também viabilizaram melhorias no calçamento, na iluminação pública e na pavimentação, além da recuperação do Jardim do Valongo, da Casa da Guarda, do sanitário público, da Pedra do Sal e da Igreja de São Francisco da Prainha (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2010). De acordo com Mesentier e Moreira (2014), a preocupação e a intervenção nesses bens fizeram com que o significado cultural do lugar fosse fortalecido com a representatividade histórica e com os usos que se manifestaram ao longo do tempo.

Nesse processo, a área deixou de ser vista como uma área exclusivamente ligada ao trabalho e à habitação de baixa renda, para ganhar uma identidade de área de lazer alternativo na cidade; e, ao se associar a atividades de cultura, as mudanças na paisagem começam a se refletir sobre o uso do solo. Nesse sentido, vale indicar que, no Morro da Conceição, em muitas casas antes residenciais, agora surgem ateliês de artistas que, em certas datas, abrem suas portas à visitação (MESENTIER & MOREIRA, 2014, p. 45).

Em outro ponto do projeto, a Praça da Harmonia, também chamada Praça Coronel Assunção, na Gamboa, também se apresentou no passado como um importante espaço público de grande movimentação e é cercada por edificações históricas. De acordo com Silva (2014), após o fim das obras de construção da Perimetral e com a saída de fábricas da região entre os anos 1970 e 1980, deu-se início a um processo de abandono. Já em 2011, a primeira obra realizada na praça pela Concessionária Porto Novo, que também é a responsável pela coleta de lixo e pela organização do estacionamento no local, foi a recuperação do coreto e dos jardins. As mudanças decorrentes do projeto atual contaram com a substituição da infraestrutura, além da implantação de uma das estações do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO, [201-]a).

O espaço público da região portuária tornou-se, portanto, um cenário composto por elementos do passado e do presente que incentivam o uso turístico e social. A articulação entre o patrimônio histórico e a contemporaneidade é o cerne do projeto, segundo Ramires (2017). Essa presença concomitante do passado e do presente pode ser observada não somente no conjunto de edificações, mas também no conjunto de mobiliário urbano e de arte pública desses espaços, evidenciando o forte apelo estético do projeto.

ARTE PÚBLICA, MOBILIÁRIO URBANO E PROJETO DO ESPAÇO PÚBLICO

Os espaços públicos são locais onde se manifestam os mais diversos tipos de apropriação. Por isso, é relevante que os projetos urbanos se preocupem com as particularidades de cada localidade de forma a catalisar novas apropriações, principalmente em grandes reformas urbanas, de onde surgem novas demandas no espaço público. Colchete Filho (2003, p. 61) afirma que “as reformas urbanas, que dotam o espaço público de novos prédios, mobiliário e arte pública, configuram-se como um recurso contemporâneo para a criação de uma identidade urbana que se vincule à ideia de um lugar com conteúdo simbólico forte”. Essa afirmação reforça o papel da arte pública e do mobiliário urbano nas intervenções urbanísticas como ferramentas na construção da identidade de um espaço público e, conseqüentemente, da cidade onde este se insere.

A arte pública se encaixa nesse âmbito assumindo papel de atração do espaço, além de se comportar como um elemento modificador da relação entre ele e um indivíduo. Conceitualmente, segundo Maderuelo (1990), a obra de arte pública assim se categoriza quando é produzida para um espaço público específico, carregando significados estéticos, sociais, comunicativos e funcionais, além de refletir questões históricas. É esse contexto que lhe confere, então, o caráter público da obra e não o fato de se instalar em um lugar público. De acordo com Malheiros (2008), ainda, as obras de arte possuem um papel ativo no urbano, pois modificam o ambiente físico e o ambiente social, o que transcende a questão unicamente estética para se desdobrar por territórios de outras disciplinas. Já segundo Barcellos (2008), o conceito que abrange o termo arte pública se relaciona com as manifestações artísticas que envolvem o espectador e o público no geral, levando-os a novas formas de participação ou de percepção do mundo, localizadas em ambientes de grande fluxo, não apenas em espaços restritos a um pequeno grupo de iniciados no assunto. O envolvimento entre o espectador e a obra também é destacado por Regatão (2015), que versa sobre o caráter universal da interação entre a obra de arte nos espaços públicos e os cidadãos e sobre o modo como ela faz com que esses elementos participem diretamente do cotidiano social através dos locais de convívio e lazer que integram os espaços públicos e a paisagem urbana.

Na região portuária do Rio é possível encontrar diversos elementos de arte pública. Ao conjunto composto por elementos históricos – como a estátua de Barão de Mauá, na Praça Mauá, e o sítio histórico do Cais do Valongo –, foram adicionados exemplares contemporâneos nas áreas requalificadas pelo Projeto Porto Maravilha, como murais de grafite (*Figura 3*) e esculturas que desafiam as teorias sobre a arte pública (*Figura 4*).

De toda forma, o conjunto de arte pública inserido na área a partir da implantação do Projeto Porto Maravilha teve uma repercussão positiva no espaço devido à interação e à apropriação dos indivíduos. Nesse sentido, Freitas (2005, p. 9) reconhece que: “A Arte Pública articulada desta maneira

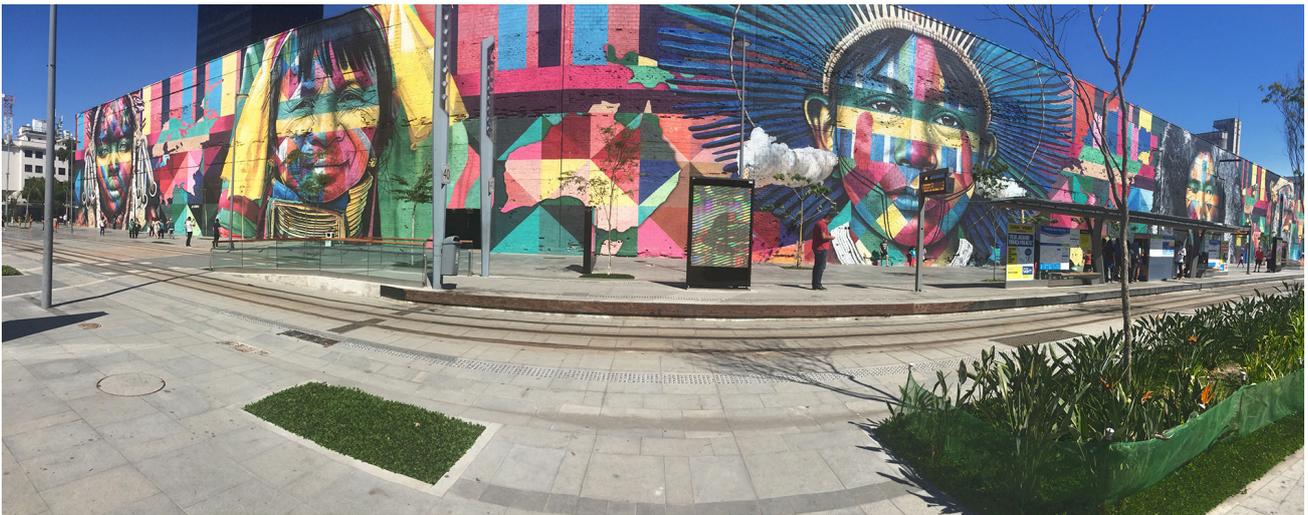


FIGURA 3 — Mural “Todos somos um”, 2017.

Fonte: Acervo pessoal da autora Juliana Varejão Giese (2017).



FIGURA 4 — Escultura #CIDADEOLIMPICA, 2016.

Fonte: Acervo pessoal da autora Juliana Varejão Giese (2016).

aproxima as distâncias entre a arte e a vida, cria formas de interação entre um pensamento figural/emocional e um pensamento lógico/representacional, intermediando as relações cotidianas no contexto urbano”.

As relações cotidianas nos espaços públicos também são intermediadas pelo mobiliário urbano. Esses objetos auxiliam na organização do espaço e, de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (1986), definem-se como “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”. Já Ferrari (2004, p. 240) os define como:

Conjunto de elementos materiais localizados em logradouros públicos ou em locais visíveis desses logradouros e que complementam as funções urbanas de habitar, trabalhar, recrear e circular. Cabinas telefônicas,



FIGURA 5 — Mobiliário urbano no Projeto Porto Maravilha.

Fonte: Acervo pessoal do autor Fernando Araújo Costa (2017).

anúncios, idealizações horizontal, vertical e aérea; postes, torres, hidrantes, abrigos e pontos de parada de ônibus, bebedouros, sanitários públicos, monumentos, chafarizes, fontes luminosas etc.

Para o projeto da região portuária do Rio de Janeiro, o novo conjunto de mobiliário urbano (*Figura 5*) que foi concebido pelo escritório Índio da Costa – A.U.D.T. é constituído por bancos, lixeiras, postes de iluminação, relógios, bicicletários e Mobiliário Urbano para Informação (Mupi), além das estações e do próprio VLT, projetado pelo *designer* Guto Índio da Costa. Segundo Montenegro (2005), o desenvolvimento desses objetos urbanos adquire um grau de importância dentro dos projetos de intervenção urbanística dos espaços urbanos públicos por representarem um fator de valorização no seu uso, através da prestação de serviços, atendimento de necessidades e desempenho de funções específicas.

Além das funções práticas, Creus (1996) afirma que os elementos urbanos devem ser integrados à paisagem urbana de forma que sejam compreensíveis para os cidadãos. Uma vez que o uso, a integração e a compreensão são conceitos básicos para avaliar todo o conjunto de objetos que estão nos espaços públicos da cidade, o *design* do mobiliário urbano deve refletir esses conceitos. Juntamente com a arte pública, o mobiliário urbano deve estar alinhado ao conceito defendido no projeto urbano de que fará parte.

A área também pode ser entendida por uma série de questionamentos feitos sobre a presença ou não do mobiliário urbano, como na discussão sobre se deveria haver algum tipo de proteção, guarda-corpo, para impedir o acesso do pedestre à baía da Guanabara, junto ao Museu do Amanhã, pois o lugar estava sendo usado para mergulho (ALFANO, 2015). Situação análoga, que também rendeu bastante espaço de discussão na mídia, foi junto à área da Marinha, com a colocação de grades para direcionar o fluxo de pedestres.

A questão ganhou contornos críticos que colocaram em dúvida o que seria mais importante: a segurança relativa ou a incompatibilidade com o desenho do lugar e a compreensão da paisagem. Segundo o “Jornal O Globo” (MARINHA..., 2016), as opiniões da Marinha e da Prefeitura quanto à presença das grades eram divergentes. A prefeitura da cidade defendia que o projeto original não considerava a colocação das grades e, por isso, elas deveriam ser retiradas, o que por fim ocorreu. Assim, nota-se que a arte pública e o mobiliário urbano, também nesse projeto, assumem um determinado protagonismo que ajuda a refletir sobre questões da cidade contemporânea visto que fazem emergir discussões sobre a paisagem e os usos dos espaços públicos.

CENTRALIDADE EM XEQUE

Ao ter sua imagem renovada, a zona portuária do Rio de Janeiro tornou-se uma nova força de tração das dinâmicas cultural e econômica e, assim, influenciou a redistribuição das centralidades da cidade. A centralidade urbana é um conceito contido nos estudos da urbanização e da estruturação do espaço urbano, mas não está tão somente associada ao núcleo morfológico de uma cidade. O processo de desenvolvimento do tecido urbano das cidades historicamente foi iniciado a partir de suas áreas centrais, que concentravam a vida urbana nos âmbitos econômico e social. Vários são os fatores que consolidam espaços como centrais para uma cidade, sendo as metrópoles urbanas consideradas cidades com multicentralidades. Isso significa que uma variedade de espaços urbanos – sejam eles uma praça, uma rua, um bairro ou uma região –, é visto como central ao exercer o papel econômico, político e cultural de relevância para uma cidade.

Segundo Santos (2008), a multicentralidade urbana se caracteriza pela variedade de áreas centralizadoras de atividades de comércio e serviço existentes em uma cidade. Os centros urbanos são decorrentes do intenso processo de industrialização, ocorrido a partir da revolução industrial, que centralizou a produção, gestão, circulação de bens, assim como o aumento de seu valor. Isso veio a se articular diretamente com o processo de urbanização das cidades, materializado sob a dialética entre “centro” e “periferia”. No entanto, o aumento da produção e a expansão territorial das cidades geraram um processo de reestruturação do tecido urbano e dessa dialética. O processo de produção tornou-se mais flexível e espraçado, o que culminou na dissolução das polarizações. Como consequência, nas metrópoles contemporâneas, a centralidade urbana expressa-se de forma fragmentada, sendo reconhecida em variados espaços detentores de suas próprias características de centralidade. Esses espaços não ignoram as centralidades tradicionais das cidades – em sua maioria, seus centros históricos –, mas se comportam em associação com elas, caracterizando-se, muitas vezes, como “subcentros” que reúnem atividades e serviços que atendem à população de bairros adjacentes (SANTOS, 2008).

Esse processo de fragmentação desvalorizou os centros consolidados, porém, a partir dos anos 1990, as áreas centrais, que haviam se tornado obsoletas e degradadas com a desindustrialização, começaram a ser consideradas como pontos estratégicos de requalificação das metrópoles. Majoritariamente privilegiadas com conteúdo histórico, essas áreas são requalificadas de modo que mudam a imagem da cidade onde estão localizadas e a inserem ou reforçam sua posição no mercado competitivo global. Para Vaz e Oliveira (1999), são esses projetos de requalificação que criam novas centralidades na cidade. As autoras atestam que, ao transformarem grandes vazios urbanos em ambientes recuperados em suas funções histórica, social, simbólica e mesmo ecológica, os projetos reestruturam o espaço urbano de uma cidade. No entanto, essa dinâmica traz a priorização do capital e gera a exclusão da população de baixa renda, a especulação imobiliária e o processo que hoje é nomeado como gentrificação.

A capitalização do espaço urbano é também observada por Mècher (2013), que aborda as questões relativas ao investimento feito na região portuária do Rio de Janeiro e a relação deste com a abordagem administrativa que se tem hoje para com as metrópoles. Além disso, destaca a utilização de ícones arquitetônicos para a promoção da nova imagem da cidade, apontando que, buscando a inserção da sociedade carioca no cenário internacional, a construção do Museu de Arte do Rio (MAR) e do Museu do Amanhã foi primordial para a elaboração da identidade internacional e globalizada da cidade.

No entanto, segundo Sant'anna e Pio (2016), a tendência de recuperação estratégica das áreas centrais nas metrópoles contemporâneas históricas guarda em si o processo de supervalorização do espaço urbano e turistificação do patrimônio, que visam ao lucro dos setores financeiros e imobiliários. As estratégias são reconhecidas também como pertencentes ao *marketing* urbano. No caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro, ao ser definida como Área de Especial Interesse Urbanístico, a região foi analisada de forma a serem identificadas suas potencialidades e suas fraquezas. Estas, por sua vez, foram convertidas em elementos de competição urbana e hierarquia espacial, descaracterizando o lugar. Esse processo é exemplificado pelos autores ao analisarem a Praça da Harmonia e seu entorno:

Esse projeto de criar uma nova centralidade na área pode estar na contramão dos anseios de seus moradores, que veem a renovação como positiva, mas temem pela reconfiguração da Praça, pelos novos usos que a área venha abrigar, além de não se sentirem seguros quanto à sua própria permanência nesse espaço (SANT'ANNA & PIO, 2016, p. 179).

No caso do Rio de Janeiro, a requalificação da zona portuária seguiu uma tendência mundial de recuperação das frentes marítimas degradadas nas metrópoles contemporâneas, inclusive através do investimento de megaeventos esportivos. A construção de uma identidade internacional e globalizada se deu em virtude da candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2016, e, tendo

como principal referência a requalificação urbana da zona portuária da cidade de Barcelona, na Espanha, em 1992, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha estruturou a reforma urbanística da região carioca. Segundo Pio (2017), o resgate da centralidade da região portuária do Rio de Janeiro se pautou em aspectos históricos, econômicos e culturais, mas descaracterizou a região. A nova centralidade foi construída baseada em uma ideia de imagem urbana renovada a fim de atender uma centralidade tanto urbana quanto política.

De fato, a requalificação da região resgatou uma centralidade que outrora a região possuía. Em seu processo de desenvolvimento urbano, a cidade do Rio de Janeiro teve o início de sua urbanização na região central e foi, aos poucos, se espraiando para as Zonas Sul, Norte e Oeste, com destaque à ocupação da Barra da Tijuca e adjacências a partir da década de 1970. A centralidade econômica, assim, é identificada em diferentes regiões da cidade. Vaz e Oliveira (1999), em seu trabalho, destacaram como centralidades os bairros de Madureira, Tijuca, Botafogo, Copacabana, Barra da Tijuca, Santa Cruz e Campo Grande. A área central da cidade, ao longo de sua trajetória histórica, manteve-se como centro político e econômico, e, com esse projeto, foi atribuída ao uso turístico e cultural:

O Projeto Porto Maravilha supõe a reconfiguração da Zona Portuária como um 'novo' centro histórico, implicando na reforma de praças e espaços públicos, além das intervenções culturais e de infraestrutura. O processo de transformação do valor da região, em termos econômicos (atividades econômicas e comerciais, incorporação imobiliária), culturais (localização de centros econômicos relacionados com a cultura) e sociais (produção de espaços públicos com valor de centralidade), sinaliza a formação de uma estratégia voltada pra o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização do território e transformações econômicas e de uso (SANT'ANNA & PIO, 2016, p. 186).

No entorno da região portuária, ainda na área central da cidade, o poder de atratividade social e cultural também é identificado em outros dois pontos centrais: a Lapa e o Saara. No primeiro, a centralidade está ligada à atratividade turística relacionada ao patrimônio, à cultura e ao lazer noturno. No segundo, a centralidade é reforçada pelo lazer de consumo. Ambos os pontos estão consolidados na cultura carioca.

Já na área de atuação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, tanto a Praça Mauá quanto a Praça da Harmonia e o *Boulevard Olímpico* ilustram a nova centralidade criada e recriada na região. O lazer cultural diurno é caracterizado tanto com seus elementos fixos quanto com seus elementos temporários. A presença dos museus e da arte pública na Praça Mauá e ao longo do *Boulevard Olímpico* já é um atrativo consolidado. A eles soma-se a temporalidade de eventos que ali se materializam. Os armazéns ao longo do *Boulevard Olímpico* recebem eventos culturais o ano todo, e os espaços públicos se tornam palco de feiras, encontros e shows que parecem atender ao grande público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atratividade da zona portuária e sua ocupação central na dinâmica urbana da cidade do Rio de Janeiro se deve aos esforços em requalificar os espaços públicos da região e transformá-los em espaços propícios ao turismo e ao lazer. Tais esforços foram alcançados pelo conjunto de modificações que foram utilizadas como ferramentas de atendimento à demanda de renovação da imagem da cidade. Ao estarem contidos no conjunto que alimenta a memória coletiva da cidade, unidos ao patrimônio e aos elementos existentes, os elementos contemporâneos de arte pública e de mobiliário urbano renovaram a estética urbana, o uso e a paisagem da região, tornando-se essenciais para o processo de requalificação da área. Em analogia ao caminho estabelecido pelo VLT como símbolo de transporte de zonas turísticas centrais internacionais, no Rio de Janeiro, se percorre desde o grande centro financeiro até o Valongo, ambas referências também de outros projetos que passaram pela região no início do século XX e que parecem mais ainda agora como vestígios de uma história do espaço público que não terminou e está em permanente transformação.

Visto a importância da arte pública e do mobiliário urbano no projeto, fica clara a participação desses elementos nesse processo de reconquista das forças que movem a dinâmica econômica, social e política das cidades para uma determinada região. A renovação da região portuária tracionou a força da centralidade para um lugar que se encontrava esquecido no imaginário coletivo dos cidadãos desde que havia se convertido em uma região obsoleta e degradada.

Consequente de um megaevento mundial, a requalificação da zona portuária tornou a região uma área que não só é um ponto de centralidade para a cidade do Rio de Janeiro, mas também um ponto central mundial que alimenta uma demanda nacional e internacional de lazer, cultura e turismo. Ainda que os eventos tendam a concentrar recursos em uma só região, eles agilizam o processo de transformação de espaços e convergem as atenções para eles, que passam a ser espaços mais utilizados. A respeito de um projeto que reestruturou a legislação urbanística e promoveu intervenções no espaço público urbano, restam o questionamento sobre a difícil equação custo-benefício dessas intervenções e a difícil avaliação sobre as dificuldades e as novas demandas que essas intervenções expõem e trazem consigo, como os processos de gentrificação, turistificação e supervalorização do solo, além das novas apropriações e dinâmicas sociais que são proporcionadas pelos espaços públicos transformados. No entanto, a região segue com alta visibilidade e atratividade turística e cultural mesmo com o fim dos eventos esportivos, antevendo sua permanência como centralidade da cidade pelos próximos anos.

NOTAS

1. Apoio: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Processo nº110904/2016-8 - PDS).

REFERÊNCIAS

- ALFANO, B. Só de onda na Praça Mauá: pular na Baía de Guanabara vira febre entre os meninos do Centro. *Extra/O Globo*, Rio de Janeiro, 6 dez. 2015. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/so-de-onda-na-praca-maua-pular-na-baia-de-guanabara-vira-febre-entre-os-meninos-do-centro-18224894.html>. Acesso em: 18 fev. 2018.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9283: mobiliário urbano*. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.
- BARCELLOS, V. C. Arte pública, um conceito expandido. In: ALVES, J. F. (org.). *Experiências em arte pública: memória e atualidade*. Porto Alegre: Artfolio - Editora da Cidade, 2008.
- COLCHETE FILHO, A. F. *A praça XV como lugar central da cidade: o projeto do espaço público através da imaginária urbana (1789,1894 e 1999)*. 2003. 226 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003. f. 61.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO. *Prefeitura abre último trecho da Orla Conde*. Rio de Janeiro: CDURP, 2016. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4585>. Acesso em: 8 mar. 2018.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO. *Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: CDURP, [201-]a. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>. Acesso em: 26 fev. 2017.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO. *VLT*. Rio de Janeiro: CDURP, [201-]b. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>. Acesso em: 8 mar. 2018.
- CORREIA, M. M. *Entre portos imaginados: construções urbanísticas pensadas a partir do projeto Porto Maravilha, cidade do Rio de Janeiro*. 2013. 196 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- CREUS, M. Q. Espacios, muebles y elementos urbanos. In: SERRA, J. M. *Elementos urbanos: mobiliário e microarquitetura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.
- DAFLON, R. Sumiço de vigas de 110 toneladas é o mistério da Olimpíada. *Revista Exame*, 30 maio 2016. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/brasil/sumico-de-vigas-de-110-toneladas-e-o-misterio-da-olimpiada/>. Acesso em: 26 mar. 2018.
- FERRARI, C. *Dicionário de urbanismo*. São Paulo: Disal, 2004. p. 240.
- FREITAS, S. C. F. Arte, cidade e espaço público: perspectivas estéticas e sociais. In: ENECULT, 1., 2005, Salvador. *Anais [...]*. Salvador: UFBA, 2005. p. 9.
- JESUS, K. D.; GIESE, J. V.; COLCHETE FILHO, A. F. Porto Maravilha: mobiliário urbano e espaço público em evidência. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE DESIGN, 2017, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: PPGD/UEMG, 2017. p. 689-701.
- KNAUSS, P. Arte pública e direito à cidade: o encontro da arte com as favelas no Rio de Janeiro contemporâneo. *Tempo e Argumento*, v. 1, n. 1, p. 17-29, 2009.
- MACHADO, B. A.; DAMÁSIO, L. F. Caminhar em sentido único: notas de um espaço público carioca à luz das olimpíadas. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBICENTROS, 5., 2016, João Pessoa. *Anais [...]*. João Pessoa: UFPB, 2016. p. 1-14.
- MADERUELO, J. *El espacio raptado: interferencias entre arquitectura y escultura*. Madrid: Biblioteca Mondadori, 1990.

MALHEIROS, U. S. Questões sobre arte pública. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISADORES EM ARTES PLÁSTICAS, 17., 2008, Florianópolis. *Anais [...]*. Florianópolis: ANPAP, 2008.

MARCHESIN, M. M.; MONETTI, E. Proposta de estrutura para o gerenciamento de projetos de revitalização urbana. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA LARES, 13., 2013, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: 2013. p. 1-20.

MARINHA retira parte das grades do Boulevard Olímpico no Rio. *O Globo*, Rio de Janeiro, 21 dez. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2016/12/marinha-retira-parte-das-grades-do-boulevard-olimpico-no-rio.html>. Acesso em: 27 mar. 2018.

MASCARENHAS, G. Rio de Janeiro 2016: a cidade em movimento. *Revista USP*, n. 108, p. 49-56, 2016.

MÉRCHER, L. Museu de Arte do Rio e Museu do Amanhã: duas ferramentas à paradiplomacia cultural do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE PESQUISA EM ARTE E CULTURA VISUAL, 6., 2013, Goiânia. *Anais [...]*. Goiânia: UFG, 2013. p. 101-111.

MESENTIER, L. M.; MOREIRA, C. C. Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 16, n. 1, p. 35-50, 2014.

MONTENEGRO, G. N. *A produção do mobiliário urbano em espaços públicos: o desenho do mobiliário urbano nos projetos de reordenamento das orlas do Rio Grande do Norte*. 2005. 192 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2005.

MORONI, J. S. *Aplicação do design gráfico para o desenvolvimento de mobiliário urbano*. 2008. 195 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

NASCIMENTO, B. P.; SILVA, W. R. Zona Portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. *Revista GEO UERJ*, v. 1, n. 26, p. 191-210, 2015.

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

PIO, L. G. Cultura, patrimônio e museu no Porto Maravilha. *Revista Intratextos*, v. 4, n. 1, p. 8-26, 2013.

PIO, L. G. *Usos e sentidos no patrimônio cultural no Projeto Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: Gramma Editora e Livraria, 2017.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Morro da Conceição receberá primeiras obras do projeto de revitalização urbana. *Revista Porto Maravilha*, n. 1, p. 4-5, 2010.

PROJETO do Porto Maravilha devolve a prédios históricos a vista do mar. *O Globo*, Rio de Janeiro, 17 dez. 2016. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/projeto-do-porto-maravilha-devolve-predios-historicos-vista-do-mar-18287820>. Acesso em: 6 mar. 2018.

RAMIRES, G. M. O Largo da Candelária. *Minha Cidade*, ano 18, n. 205.03, 2017.

REGATÃO, J. P. Do monumento público tradicional à arte pública contemporânea. *Convocarte: Revista de Ciências da Arte*, v. 1, p. 66-76, 2015.

SÁNCHEZ, F. Cultura e renovação urbana: a cidade-mercadoria no espaço-global. In: LIMA, E.; MALEQUE, M. (org.). *Espaço e cidade: conceitos e leituras*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007. p. 25-41.

SANT'ANNA, M. J. G.; PIO, L. G. Criação de novas centralidades no Rio de Janeiro contemporâneo: Praça da Harmonia e seu entorno na Gamboa. *Revista Argumentos*, v. 1, p. 175- 205, 2016.

SANTOS, J. *A cidade poli(multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador*. 2008. 402 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

SARUE, B. *Grandes projetos urbanos e a governança de metrópoles: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro*. 2015. 142 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

SILVA, R. R. Praça da Harmonia: Porto Maravilha e novos usos para os espaços públicos. *Revista Ensaios*, v. 7, p. 49-63, 2014.

SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. (coord.). *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

VAZ, L. F.; OLIVEIRA, C. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. *Revista Território*, ano 4, n. 7, p. 51-66, 1999.

ANTONIO FERREIRA COLCHETE FILHO

ORCID iD: 0000-0003-4776-123X | Universidade Federal de Juiz de Fora | Faculdade de Engenharia | Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ambiente Construído | *Campus* Universitário, São Pedro, R. José Lourenço Kelmer, s/n., sala 4156, 36036-900, Juiz de Fora, MG, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: A. F. COLCHETE FILHO | E-mail: arqfilho2@globo.com

LUCIA MARIA SÁ ANTUNES COSTA

ORCID iD: 0000-0002-6521-4064 | Universidade Federal do Rio de Janeiro | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Urbanismo | Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

JULIANA VAREJÃO GIESE

ORCID iD: 0000-0003-4694-4560 | Universidade Federal de Juiz de Fora | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Grupo de Pesquisa Ágora/CNPq | Juiz de Fora, MG, Brasil.

KARINE DIAS DE JESUS

ORCID iD: 0000-0003-2899-7116 | Universidade Federal de Juiz de Fora | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Grupo de Pesquisa Ágora/CNPq | Juiz de Fora, MG, Brasil.

FERNANDO ARAÚJO COSTA

ORCID iD: 0000-0003-4329-2229 | Universidade Federal de Juiz de Fora | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Grupo de Pesquisa Ágora/CNPq | Juiz de Fora, MG, Brasil.

COLABORADORES

A. F. COLCHETE FILHO e L. M. S. A. COSTA colaboraram na concepção e desenho; revisão e aprovação da versão final do artigo. J. V. GIESE colaborou na concepção e desenho; coleta, análise e interpretação dos dados, K. D. JESUS colaborou na coleta, análise e interpretação dos dados e F. A. COSTA colaborou na coleta de dados.

COMO CITAR ESTE ARTIGO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

COLCHETE FILHO, A. F. et al. Porto Maravilha e sua nova centralidade: as contribuições do mobiliário urbano e da arte pública para a resignificação da área. *Oculum Ensaios*, v. 17, e204321, 2020. <http://dx.doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4321>

RECEBIDO EM

21/7/2018

REAPRESENTADO EM

11/12/2018

APROVADO EM

24/1/2019