

Porto Maravilha: mobiliário urbano e espaço público em evidência.

Karine Dias de Jesus;
Juliana Varejão Giese;
Antonio Ferreira Colchete Filho.

resumo:

A cidade configura-se como palco de inúmeras transformações que podem ser percebidas em diversas escalas. As transformações pelas quais passam os espaços públicos são de grande importância no contexto da cidade, por estarem diretamente relacionadas com a convivência dos indivíduos neles inseridos. A partir da década de 1990, o design urbano brasileiro incorporou em seus projetos teorias norteadoras da qualidade do espaço público urbano para os cidadãos que visam promover a humanização dos espaços públicos em escala proporcional aos indivíduos, levando em conta que a relação entre o espaço e o cidadão se dá através de diversos elementos urbanos, entre eles o mobiliário urbano. O objetivo deste artigo é evidenciar os aspectos conceituais que envolvem o mobiliário urbano e seu papel no espaço público contemporâneo, estimulando a discussão teórico-conceitual que cerca o tema. Tendo como delimitação de estudo a requalificação das áreas da Praça Mauá e da Orla Conde, inseridas no Projeto Porto Maravilha na zona portuária do Rio de Janeiro-RJ, decorrente dos Jogos Olímpicos de 2016, a pesquisa pautou-se em revisão bibliográfica dos conceitos relacionados ao mobiliário urbano e na importância desses elementos na concepção de um projeto de requalificação de áreas urbanas. O levantamento dos aspectos que estimulam as possibilidades teóricas e conceituais fundamentou a análise do mobiliário urbano planejado para a região. Conclui-se que mesmo com o efeito positivo do projeto de intervenção realizado para a área, que tem se configurado como um novo marco espacial da cidade, o projeto do mobiliário urbano e as questões afetas a estes ainda necessitam de uma discussão mais ampla que o mobiliário urbano possa ser melhor adequado à população e ao espaço público que se insere.

palavras-chave:

mobiliário urbano; espaço público; Porto Maravilha; Rio de Janeiro.

1. Introdução

Muito recorrente a partir das críticas ao movimento modernista, a escala humana como diretriz principal geradora da qualidade do espaço urbano vem fundamentando diversos projetos urbanísticos ao redor do mundo. Mourthé (1998) aponta que foi a partir da década de 1990 que requalificação dos espaços públicos foi associada à intervenções urbanísticas pensadas entre designers, arquitetos, cientistas sociais e governantes. Isso demonstra que todos os elementos urbanos, em suas variadas escalas, contribuem para a formação e requalificação dos espaços. O mobiliário urbano, sendo complemento da urbanização (MOURTHÉ, 1998) e suporte das atividades urbanas, estreita a relação entre o cidadão e o espaço e caracteriza sua leitura de um determinado espaço público. A utilização de escala perceptiva proporcional aos indivíduos, ou dimensão humana, segundo Gehl (2010), é o caminho para atingir uma cidade viva, segura, sustentável e saudável. Como em Gehl a escala humana abrange elementos arquitetônicos de diferentes escalas, vemos que um dos elementos através dos quais essa relação se dá é o mobiliário urbano. Ainda que não a nomeassem como “dimensão humana”, Carmona et al. (2003) aproximam-se dessa grandeza ao discorrer sobre a “dimensão visual”, dentre as seis dimensões do design urbano por eles observadas, como uma grandeza estética e também perceptiva e incluem nessa dimensão o mobiliário urbano. Indicador de um espaço urbano de qualidade, o mobiliário urbano é, além disso, um dos elementos da dimensão visual que contribuem para a identidade do espaço urbano (CARMONA et al., 2003).

O mobiliário urbano deve ser visto como um conjunto de objetos instalados que se associam à paisagem urbana pois são objetos que devem atender às necessidades do cidadão, como um prestador de serviços. Dentro de um sistema de intervenções que compõem o projeto urbano, o mobiliário urbano é um elemento que deve ser produzido em favor da contribuição à qualidade dos espaços públicos. As definições que cercam o conceito de mobiliário urbano, no entanto, são as mais variadas. De acordo com as definições apresentadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), na NBR 9283/1986 – Mobiliário Urbano, podem ser denominados mobiliários urbanos “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana de natureza utilitária ou não, implantados mediante a autorização do poder público, em espaços públicos e privados”. A norma ainda apresenta categorias nas quais os mobiliários urbanos são classificados. (COLCHETE FILHO, 2000).

Além da variedade das denominações, a própria expressão “mobiliário urbano” pode, segundo Creus, trazer uma compreensão inadequada e a restrição da função do mobiliário urbano ao ato de decorar a cidade. Seguindo esta lógica, o autor acredita que as funções desses elementos urbanos vão além de funções meramente decorativas. Eles podem ser designados como objetos utilizados e integrados na paisagem urbana, devendo ser compreensíveis para os cidadãos. O seu uso, integração e compreensão são os conceitos básicos para avaliar todo o conjunto de objetos que estão nos espaços públicos da cidade. (CREUS, 1996).

No que diz respeito à função do mobiliário urbano, Mourthé acrescenta a interação direta entre usuários e espaços. Segundo a autora, o mobiliário urbano possui grande importância na qualidade de vida dos espaços públicos, em uma relação interativa com os usuários. Mesmo que o mobiliário urbano pertença a uma menor escala, a identificação de um espaço pelo indivíduo também se dá por eles e não apenas pelas edificações e pela disposição urbana. A autora aponta também as diferenças culturais que podem ser notadas no mobiliário urbano, em fatores que provêm tanto da cultura local quanto de padrões extraterritoriais nos espaços públicos, que pertencem a uma ordem cultural, histórica e climática. (MOURTHÉ, 1998).

Os elementos de mobiliário urbano, desta forma, acompanham a evolução das cidades e de seus espaços públicos, passando por mudanças e adaptações, muitas das vezes transformando estes espaços em atrativos sociais, influenciando usos e funções em um contexto sociocultural e histórico específico. Através da vivência em lugares urbanos, os habitantes experimentam sensações, tensões, transformações e interferências que frequentemente exercitam sua compreensão sobre o ambiente (MONTENEGRO; ELALI; GOMES, 2011).

Assim, as características que o mobiliário urbano adquiriu diante de uma nova percepção da cidade foram incorporadas em tradução de novas funções e tipologias, inclusive como surgimento de equipamentos que não existiam, como aponta Montenegro (2005), e a obsolescência de outros. O mesmo autor acredita que o mobiliário urbano vem adquirindo ao longo dos anos uma maior importância justamente pelo papel que desempenham no contexto das cidades modernas, tornando-se

parte integrante da vida social cotidiana urbana. Sua existência não pode ser ignorada e deve-se perceber que a maneira como os elementos de mobiliário urbano são dispostos em espaços públicos tem grande influência na percepção dos usuários sobre determinado local. O fato de não ser entendido apenas como um elemento isolado, mas sim como parte pertencente de um conjunto é uma parte importante em sua compreensão. (MONTENEGRO, 2005).

Ao levar em consideração as características locais e as relações dos indivíduos na concepção do mobiliário, evidenciando pontos que levam a população a criar uma familiaridade com o objeto, acaba por trazer uma valorização por parte dos usuários, que associam os elementos de mobiliário urbano à cultura do local onde ele se encontra inserido. Por integrar aspectos estéticos formais e simbólicos, John (2012) aponta que o mobiliário urbano contribui na identidade dos espaços urbanos, assim como Moroni (2008). Os ideais de padronização associados ao mobiliário urbano, portanto, podem descaracterizar determinados espaços. Os aspectos funcionais, práticos e simbólicos do mobiliário urbano também são apontados por Colchete Filho (2000) como relevantes para a imagem e qualidade do espaço público e, por isso, deve-se interpretar o que o mobiliário urbano expressa e representa para os lugares e os habitantes.

A imagem e a qualidade do espaço público, segundo John e Reis (2009) é diretamente afetada pela relação do indivíduo com o mobiliário urbano instalado. A implantação de um mobiliário urbano, por isso, faz parte do conjunto de ações que visam ao melhoramento local em um processo de reurbanização e é elemento fundamental na produção de espaços públicos. A este exemplo, a Praça Mauá e a Orla Conde, espaços públicos localizados na zona portuária do Rio de Janeiro são o objeto de estudo deste artigo por estarem inseridos no grande recente projeto urbano de requalificação urbana, o Projeto Porto Maravilha, em decorrência dos Jogos Olímpicos de 2016. De relevância histórica para a cidade do Rio de Janeiro, a região portuária se configura como um espaço significativo e um dos principais portos brasileiros. O projeto de requalificação pelo qual a região passou, além de diversos outros aspectos, contou com a implantação de novos mobiliários urbanos encontrados por toda extensão que abrange a área do projeto e requalificou os espaços públicos, atraindo atividades turísticas e culturais para a região.

2. O Porto e o Projeto Porto Maravilha

O porto do Rio de Janeiro se desenvolveu a partir do século XVIII juntamente com a cidade do Rio de Janeiro. Em função da defesa do território, aos pés dos Morros de São Bento e da Conceição, a área que hoje conhecemos como a zona portuária era conhecida como Prainha, exercendo funções marítimas de defesa e de exportação de produtos da colônia. A presença da Corte Real Portuguesa na cidade, a partir de 1808, reorganizou a forma urbana e o conteúdo da cidade do Rio de Janeiro e definiu as zonas industriais, comerciais e rurais da cidade (ABREU, 1988). O material proveniente da derrubada do Morro do Senado foi utilizado na expansão em aterro do cais da Prainha e consolidou o Porto do Rio de Janeiro na região onde se encontra atualmente (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2002). Proposta pelo Governo Federal, a modernização do Porto do Rio, em 1906, concluída em 1910, foi o auge do desenvolvimento econômico da cidade no século XX (RIO DE JANEIRO, 1993).

Fazia parte da reforma do Porto do Rio a abertura da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, a nomeação da Praça Mauá e a construção dos armazéns entre a Praça Mauá e o Caju, definindo, assim, a região portuária do Rio de Janeiro em articulação com o centro através da Avenida do Cais, sob o projeto de autoria de Francisco Bicalho (CEZAR; CASTRO, 1989). A reformulação da região portuária fazia parte de um plano de embelezamento da cidade que incorporava elementos paisagísticos e de mobiliário urbano de referência francesa. O período, conhecido como *Belle Époque*, pretendia incorporar à nova capital do Brasil padrões estéticos e funcionais europeus, unificando e homogeneizando a sociedade carioca (MOTTA, 2001).

Na década de 1920, o Porto do Rio exercia as funções turística, regional, industrial e comercial da cidade (AGACHE, 1930). A decadência da região foi iniciada com a decadência da aristocracia do café (ABREU, 1988) e com a construção do elevado da Avenida Perimetral que, em toda a extensão da Avenida do Cais, transformou a região em um lugar inseguro e depreciado. Abreu (1988) aponta esse período como o de maior número de realizações de infraestrutura viária no núcleo metropolitano e o momento no qual as industriais foram deslocadas do centro para os subúrbios. O Porto do Rio de

Janeiro havia perdido a posição de porto mais importante do país para o Porto de Santos, apesar de ter em si concentradas as importações, o que veio a relacionar as edificações do entorno à estocagem dos produtos importados (CEZAR; CASTRO, 1989).

A última expansão do Porto do Rio aconteceu em 1965, com a construção do Pier Oscar Wienschenk, conhecido popularmente como Pier Mauá (CEZAR; CASTRO, 1989). Atualmente a zona portuária do Rio de Janeiro é dividida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, em cinco trechos: o Pier Mauá, o Cais da Gamboa, o Cais de São Cristóvão, o Cais do Caju e os Terminais de Contêineres (ANTAQ, 2008). Segundo Abreu (1988), o centro do Rio de Janeiro se estagnou e as ações de desenvolvimento se concentraram na Zona Sul da cidade.

A partir da década de 1990, nota-se um crescente número de cidades com projetos que visam a revitalização de áreas centrais degradadas. De acordo com del Rio (2001), a requalificação das áreas portuárias centrais se torna fundamental num processo de revitalização que visa ao desenvolvimento sustentável, com impactos positivos para o núcleo central das cidades e para a cidade como um todo. Os centros são apontados por Vargas e Castilho (2009) como referenciais simbólicos das cidades, que entraram em um processo de degradação na década de 1950 no Brasil, em função da expansão do espaço urbano, e que seus projetos de recuperação melhoram a qualidade de vida e dinamizam a economia urbana, melhorando a imagem da cidade:

Recuperar o centro das metrópoles nos dias atuais significa, entre outros aspectos, melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar a sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. Significa também promover a reutilização de seus edifícios e a consequente valorização do patrimônio construído; otimizar o uso da infraestrutura estabelecida; dinamizar o comércio com o qual tem uma relação de origem; gerar novos empregos (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.4-5).

No ano de 2009, com a escolha do Rio de Janeiro como sede dos jogos olímpicos, deram-se início a novos projetos objetivando melhorias no contexto urbano da cidade. Muitas cidades globais projetaram reformas urbanas a partir de megaeventos, como comenta Fortuna:

Nessa concepção de cidade, os megaeventos servem de argumento para que grandes transformações urbanas sejam processadas material e simbolicamente, visto que são catalisadores de poderosos investimentos e têm forte apelo simbólico, que exacerbam sentimentos de pertencimento, patriotismo e união entre os povos (FORTUNA, 2015, p. 2).

A zona portuária foi definida pela Prefeitura do Rio de Janeiro como uma Área de Especial Interesse Urbanístico, em uma proposta de requalificação, ampliação e articulação de espaços livres da região, a fim de melhorar a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental e econômica (RIO DE JANEIRO, 2009). Neste cenário surge o projeto Porto Maravilha, fruto da aliança entre os Governos Municipal, Estadual e Federal. Abrangendo por completo três bairros da zona portuária: Santo Cristo, Gamboa e Saúde, além de setores dos bairros de seu entorno, sendo eles São Cristóvão, Centro e Cidade Nova (COSTA, 2011), seu perímetro de ação é de 5 milhões de m² (RIO DE JANEIRO, s.d.), como mostra a Figura 01:

Figura 01 – Mapa da área de abrangência do projeto Porto Maravilha.



Fonte: RIO DE JANEIRO, s.d.

O Projeto Porto Maravilha é uma Operação Urbana Consorciada, criada a partir da Lei Complementar nº 101/2009 e gerida pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP. As Operações Urbanas Consorciadas são instrumentos urbanísticos que promovem o aumento do potencial construtivo de áreas delimitadas, sob a aliança entre investidores e município. As diretrizes da operação apontam a renovação urbana, o investimento em infraestrutura e reurbanização, a ampliação de áreas verdes, a integração da orla marítima do cais da Gamboa ao centro da cidade, a recuperação de imóveis, a implantação de sistemas viários e de transportes, o estímulo ao uso residencial e ao transporte marítimo de passageiros, a restauração e reconversão de imóveis de valor histórico (RIO DE JANEIRO, 2009).

O projeto foi dividido em setores, para que o desenvolvimento fosse programado de acordo com as características e peculiaridades de cada um, seus marcos urbanos, geografia e vocação (MUNIZ, 2012). A integração entre os setores da área do projeto – Figura 02 – e todas as suas novas infraestruturas e seus equipamentos culturais é pautada na reestruturação da mobilidade urbana da região.

Figura 02 – Ilustração da divisão de setores do Projeto Porto Maravilha.



Fonte: elaborado pelos autores.

A derrubada do elevador da Perimetral deu início as transformações de mobilidade na região, configurando-se como um marco das obras, que foi seguida da criação de ligações subterrâneas e da construção da Via Binário do Porto, o Túnel Rio 450 e o Túnel Prefeito Marcello Alencar. A implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, uma modalidade de transporte de massa integrado ao bilhete único, se estende por toda a Região Portuária e o Centro do Rio, ligando ciclovias, trens, metrô, rodoviária, BRTs, barcas e aeroportos, e criando a capilaridade da circulação do transporte de massa na Região Portuária por meio de suas 42 estações. Os equipamentos culturais previstos no projeto, estão a restauração de imóveis históricos e a construção de novos edifícios, atendendo a diretriz de ocupação de vazios urbanos. O Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio – MAR, os

Galpões da Gamboa, o Centro Cultural José Bonifácio, o Cais do Valongo e da Imperatriz e o AquaRio se encontram concluídos, assim como a reurbanização dos Morros da Conceição e do Pinto (RIO DE JANEIRO, s.d.).

O projeto também abrange estratégias para a arte pública e o mobiliário urbano da região. Monumentos históricos, como a estátua do Barão de Mauá e o Monumento a Pedro Max, ambos localizados na Praça Mauá, foram conservados e novas obras foram realizadas. A escultura “RIO_TEAMO”, foi instalada na Praça Mauá em 2017 como um monumento turístico após a transferência da escultura “#CIDADEOLIMPICA”, instalada em 2016, que promoveu interação e promoção da cidade. Além das esculturas, o grafite do artista Kobra, intitulado de “Todos somos um”, popularmente conhecido como “Mural Etnias”, se consolidou como atrativo turístico da cidade desde sua inauguração, em 2016. A Orla Prefeito Luiz Paulo Conde, passeio linear que segue a frente marítima do Armazém 8 do Cais do Porto até o Largo da Misericórdia, nas proximidades da Praça XV. O mobiliário urbano existente foi reparado e novos elementos foram instalados para a sinalização do trânsito, o uso do transporte cicloviário, a iluminação pública, implantação de coleta seletiva de lixo e atendimento ao usuário. O desenvolvimento social e econômico da região foi apoiado, segundo Muniz (2012), na revalorização cultural. Desta forma, a reestruturação urbana da área abrangida no projeto Porto Maravilha contribuiu para a consolidação da imagem da cidade olímpica através da atividade turística, buscando a cultura, o lazer e o entretenimento.

A espetacularização do processo de regeneração urbana pela qual a cidade foi submetida foi objeto de muitas críticas. Sánchez, Guterman e Laiber (2015) apontam que as operações urbanas promovem a midiaticização da imagem da cidade integrando-a ao mercado turístico e anunciando a cidade como marca, com base na conversão dos espaços públicos em cenários midiáticos e na negação das tensões sociais:

A partir da imagem cristalizada do “Rio do turismo, do lazer e de belezas incomparáveis”, o projeto da cidade olímpica busca sua atualização e associação a novos valores, produzindo a imagem de uma nova cidade que além de bela é também segura para investimentos, para os cidadãos e para o turista (SÁNCHEZ; GUTERMAN; LAIBER, 2015, p. 4).

Os impactos na cidade do Rio de Janeiro por ter sediado um magaevento esportivo, segundo Mascarenhas (2016), são tanto de âmbito material e quanto de âmbito simbólico. O autor destaca a priorização dos empreendimentos nas dinâmicas físico-territoriais e a confiança da economia urbana junto ao magaevento (MASCARENHAS, 2016).

Apesar de todas as controvérsias que envolvem o projeto Porto Maravilha, a área se configura como um novo marco espacial da cidade, tanto para turistas, como para os cidadãos. A Praça Mauá e a Orla Conde se encontram consolidadas no circuito turístico carioca e se tornaram opções de lazer para os cidadãos.

3. Possibilidades teóricas e conceituais para o mobiliário urbano

As definições que envolvem o conceito de mobiliário urbano buscam na funcionalidade deste conjunto de elementos urbanos suas bases para a formulação de categorias e classes tanto para normas e manuais técnicos, como a ABNT (1986) e o Manual para Implantação do Mobiliário Urbano do Rio de Janeiro (1996), quanto para autores como Mourthé (1998) e Wan (2007). A classificação contida na norma da ABNT se define por categorias de circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, segurança pública e proteção, abrigo, comércio, informação e comunicação visual, ornamentação da paisagem e ambientação urbana (ABNT, 1986). A classificação contida no Manual para Implantação do Mobiliário Urbano da Cidade do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 1996) divide o mobiliário urbano em: estruturas (suporte, acessórios e utilitários), engenhos publicitários, cabines e quiosques, separação de meios, elementos paisagísticos e equipamentos de lazer. Mourthé (1998) organiza o mobiliário através do seguinte conjunto de classificações: elementos decorativos, de serviço, de lazer, de comercialização, de sinalização e de publicidade. Wan (2007) os categoriza como básico, de ambientação, decorativo e complexo. Na categoria básica estão incluídos os elementos de

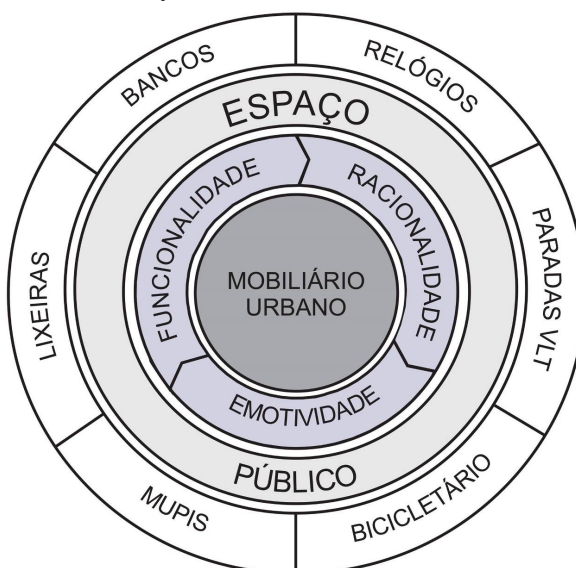
uso prático, entre conveniência, segurança, proteção e serviços de informação; a categoria de ambientação são os de função complementar, segundo sua presença, quantidade e arranjo espacial, como barreiras anti-veicular; a categoria decorativa é apresentada em dois níveis: aparência estética e relação com as características do ambiente; e, por fim, a categoria dos elementos complexos engloba o mobiliário urbano que apresenta diferentes funções no mesmo elemento (WAN, 2007).

No entanto, Colchete Filho (2000), a partir de Creus (1996), considera a integração de duas outras qualidades do mobiliário urbano a serem contempladas: a racionalidade e a emotividade. A tríade por eles organizada subsidia análises do mobiliário de acordo com sua disposição no espaço público, sua manutenção, custo e personalização e relação emocional do cidadão com determinada peça de mobiliário, seja ela positiva ou negativa.

A funcionalidade do espaço público também é vista em outros autores como base para categorizar os elementos de suporte a suas atividades. A função que um espaço público de qualidade deve exercer é o objeto de estudo de Gehl (2010) e Carmona et al. (2003), que concordam que o espaço público deve oferecer diferentes níveis de contato entre pessoas e engajamento do usuário com o espaço. Para isto, Gehl (2010) divide as atividades no espaço público entre necessárias (locomoção), opcionais (atividades que dependem do desejo da pessoa influenciada pela qualidade do espaço, como por exemplo utilizar o espaço para atividades de lazer), e sociais (atividades de interação passiva ou ativa entre indivíduos). O autor diz que, proporcionalmente, um ambiente de qualidade oferece um grande número de atividades opcionais, seguido das atividades sociais e, por fim, as atividades necessárias. Ou seja, quanto mais atividades opcionais o ambiente proporcionar, mais qualidade ele tem. As atividades necessárias e as atividades opcionais, ademais, são pré-requisitos para as atividades sociais. As atividades vinculadas ao espaço público são, para Carmona et al. (2003), a dimensão funcional do espaço público, que deve ser trabalhada concomitantemente à dimensão humana que, segundo os autores, vem sendo reduzida à critérios estéticos e técnicos.

Carmona et al. (2003) separam o suporte às atividades em categorias que viriam a ser as cinco necessidades primárias que os indivíduos buscam no espaço público: conforto, relaxamento, engajamento passivo com o ambiente, engajamento ativo com o ambiente e descoberta, exemplificados com mobiliários urbanos. O conforto está relacionado ao tempo de permanência do indivíduo no espaço público e o modo como ele se sente confortável, o suporte ao conforto seria feito por abrigos contra o sol, vento, chuva; bancos; e o conforto social e psicológico; o relaxamento é induzido por elementos de conexão com a natureza (árvores, plantas, elementos com água); o engajamento passivo pode levar ao relaxamento e é provocado por elementos que atraem o indivíduo à observação (chafarizes, vistas, arte pública, performances); o engajamento ativo, apoiado na relação entre bancos, telefones, fontes de água, esculturas, quiosques; e, por fim, a descoberta provida por concertos, exposições de arte, teatro de rua, festivais e eventos sociais.

Gráfico 01 – Inter-relações conceituais acerca do mobiliário urbano.



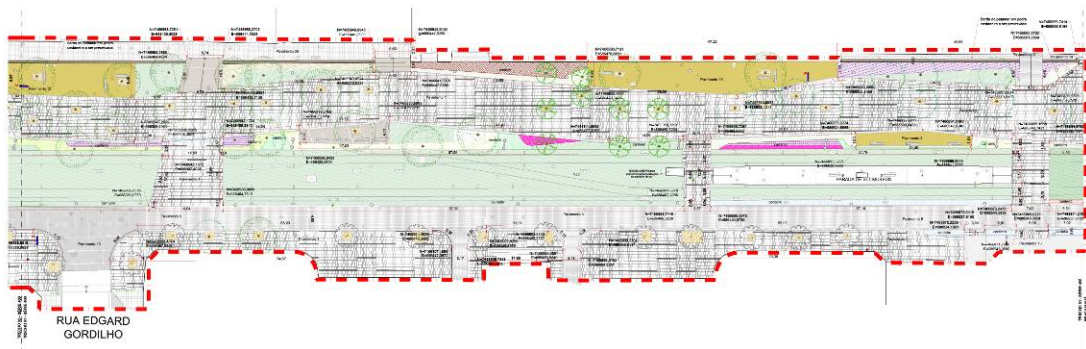
Fonte: elaborada pelos autores.

O mobiliário urbano promove o estreitamento da relação afetiva do cidadão com o espaço público, dando suporte para a ocorrência de atividades de lazer de forma confortável e segura. Nos espaços públicos contemporâneos, a presença de elementos informacionais tecnológicos tem aumentado e se tornou catalisador do lazer urbano, assim como o comércio, visto que um dos lazes contemporâneos é o consumo. As análises do mobiliário urbano tendem a desmembrar as funções do mobiliário urbano das funções do espaço público e focam nos elementos de mobiliário em si mesmos. A proposta deste trabalho é resgatar o vínculo entre as funções do mobiliário urbano junto às funções e atividades do espaço público.

4. O mobiliário urbano da Praça Mauá e da Orla Conde

Conduzimos a análise do mobiliário urbano da Praça Mauá e da Orla Conde de acordo com o destaque feito pela CDURP (2017) dos tipos de mobiliário urbano da região. A partir de plantas técnicas do projeto Porto Maravilha foi feito o levantamento estimado do mobiliário urbano planejados para o Setor A, a fim de identificar seus papéis nestes espaços turísticos e de entretenimento.

Figura 03 – Exemplo de planta técnica utilizada no levantamento dos dados.



Fonte: CDURP, 2017.

O mobiliário urbano do projeto teve como responsável pelo seu design o escritório Índio da Costa – A.U.D.T (Arquitetura, Urbanismo, Design e Transporte). O escritório conta como coordenador do núcleo de design e transporte o designer brasileiro Guto Índio da Costa, filho do arquiteto Índio da Costa, formado na década de 1960. O escritório tem experiência no desenvolvimento de mobiliário urbano para a cidade do Rio Janeiro, já tendo executado o mobiliário para as obras da Orla Rio (projeto de modernização das orlas das praias do Leme, Copacabana, Arpoador, Ipanema, Leblon, São Conrado, Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Prainha), do projeto Rio Cidade – Leblon e dos bicicletários do Rio. No projeto Porto Maravilha assinam os bancos, lixeiras, relógios, mobiliário para publicidade, bicicletários, abrigos de ônibus e de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT e quiosques.

Os bancos são assentos públicos que oferecem conforto aos cidadãos e turistas por serem opções para descanso. Assim, prolongam o tempo de permanência dos indivíduos no espaço. Os bancos também contribuem para as atividades de observação e contemplação do espaço, além de serem elementos de ambientação. O projeto Porto Maravilha planejou para a região da Praça Mauá e da Orla Conde 255 bancos. Os bancos são feitos em concreto branco. O material é resistente às intempéries climáticas e de baixo custo de manutenção. Estão localizados em sua maioria em áreas que são propícias à permanência, como na Praça Mauá e nos acessos aos armazéns e ao AquaRio. Segundo a CDURP, “pinos anti-skate” foram instalados nos bancos.

As lixeiras são elementos que induzem a manutenção da limpeza do ambiente por parte dos cidadãos. Foram planejadas 75 lixeiras para a região e 55 foram identificadas nas plantas técnicas. As lixeiras são produzidas também em concreto branco, mas contam com detalhes em aço galvanizado e com o cesto coletor interno de plástico. Se posicionam junto aos bancos e nas áreas de permanência.

Os relógios digitais também são elementos importantes para as áreas de permanência, por aproximarem o indivíduo com o ambiente e com a cidade, indicando a hora e a temperatura, e foram introduzidos nas cidades a partir da era informacional. Para região do projeto Porto Maravilha estão planejados 34 unidades, sendo que constam nas áreas da Praça Mauá e da Orla Conde três unidades. Os relógios digitais são estruturas de alumínio, com medidor de temperatura e espaço para veiculação de mídias de papel e digital. As 3 unidades identificadas nas plantas técnicas, se localizam nas proximidades do AquaRio.

Os MUPIs – Mobiliário Urbano para Informação são elementos de publicidade e de disponibilização de rede WI-FI gratuita para a região. Demonstram a incorporação de elementos digitais nos espaços públicos contemporâneos. Estão planejadas para a região 51 unidades, que veiculam mídias de papel e faces institucionais. São produzidos em aço galvanizado e se localizam em toda a extensão da Orla Conde.

Os bicicletários são estruturas fixas que dão suporte para o estacionamento público de bicicletas privativas. Foram instaladas na região 2 unidades, que ficam localizadas na Praça Mauá.. As estruturas foram produzidas em aço galvanizado, em elementos fixos ao chão, independentes entre si. Em relação ao transporte ciclovitário, a região conta ainda com cinco estações Bike Rio Itaú, que permite o aluguel de bicicletas públicas e complementa a conexão entre os equipamentos culturais da região da Praça Mauá e da Orla Conde, caracterizando a região como uma rota linear de lazer.

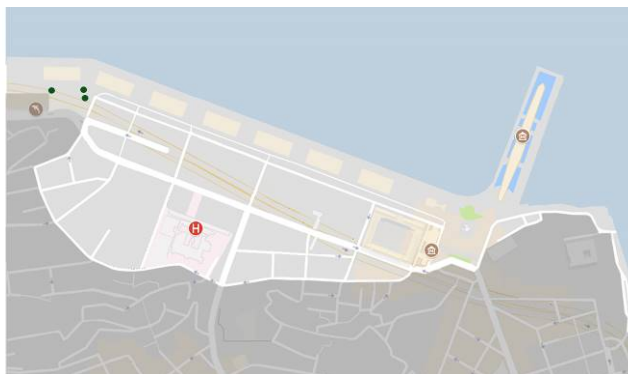
Os abrigos de ônibus e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos são construções que permitem a determinação das estações e paradas, permitem que os usuários de transporte público aguardem protegidos contra chuva, vento e insolação. Na extensão da Orla Conde estão instaladas 3 paradas: a Parada dos Museus, a Parada dos Navios e a Parada Utopia AquaRio. As estruturas dos abrigos são construídas em aço galvanizado, com coberturas de vidro. No caso dos abrigos do VLT, a estrutura é central. Os abrigos também possuem bancos fixos e adesivos indicativos dos trajetos do transporte.

Quiosques são pequenas construções voltadas às atividades de gastronomia, turismo e conveniência. Estão previstos 53 quiosques para a região. Os quiosques serão produzidos nas versões abertas, com balcões, e nas fechadas. Serão localizados ao longo de toda a extensão da Orla Conde e na Praça Mauá, a fim de dar conforto aos usuários com opções de conveniência.

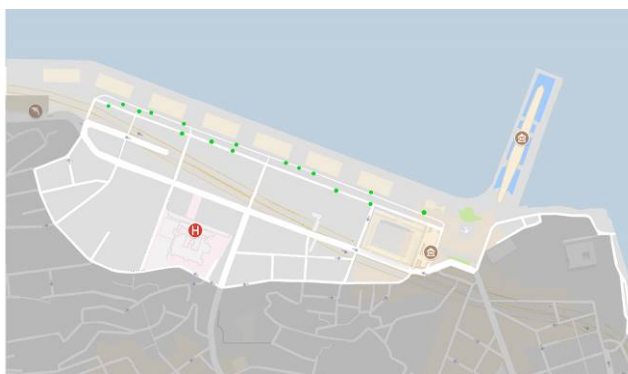
Está é, por fim, a configuração do conjunto de elementos ao qual denominamos mobiliário urbano. Os mapas a seguir demonstram suas localizações e apresentam a identidade homogênea buscada pelo autor do design de cada mobiliário.

Figuras 05 a 09 – Localização dos elementos de mobiliário urbano na Praça Mauá e Orla Conde.

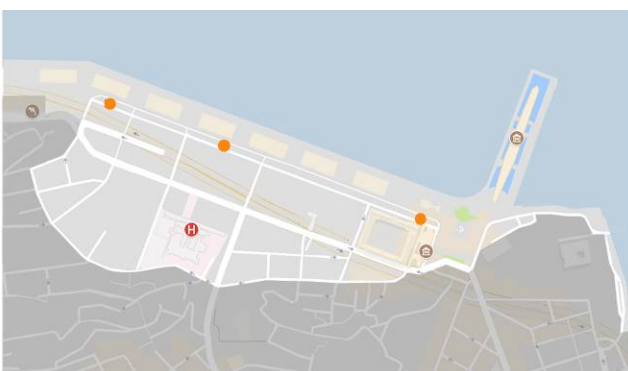




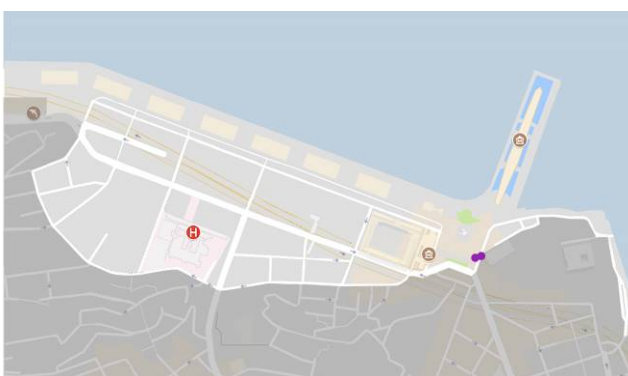
● RELÓGIO



● MUPIS



● PARADA VLT



● BICICLETÁRIO

Fonte: Acervo Núcleo de Pesquisa Ágora a partir de plantas e relatórios técnicos da CDURP, 2017.

5. Considerações finais

Apesar da falta de uma definição objetiva sobre o que caracteriza o mobiliário urbano, a importância desses elementos é vista em uma variedade de autores que buscam sua categorização e colocam em discussão seu papel para os espaços públicos. O suporte que esses elementos dão às atividades é inegável e extrapola sua funcionalidade. Diretamente relacionados às transformações dos espaços públicos e da sociedade, o mobiliário urbano se apresenta informacional e promotor da atividade de lazer nos espaços públicos, principalmente para os projetos de requalificação de espaços urbanos, já que são instrumentos de recuperação e melhora da imagem da cidade.

O projeto Porto Maravilha, nosso objeto de estudo, foi um importante instrumento de inserção da zona portuária do Rio de Janeiro ao circuito turístico da cidade, que tem como o turismo uma das principais atividades econômicas. A Praça Mauá e a Orla Conde se consolidaram como equipamentos urbanos de lazer da cidade do Rio de Janeiro e destino para os que buscam cultura e entretenimento. A região é cenário para diversos eventos sociais gratuitos desde sua inauguração. A região agora se caracteriza como um novo marco espacial da cidade. Desta forma, o mobiliário urbano presente nesses dois espaços públicos em questão recupera o uso da praça e apresenta os novos usos e apropriações da Avenida Rodrigues Alves, transformada em *boulevard* e nomeada Orla Conde. Antes da reforma, a Praça Mauá se configurava como um elemento de estruturação viária e nela notava-se a ausência de elementos de mobiliário urbano de quaisquer categorias. A inserção do mobiliário urbano viabiliza o lazer urbano democrático, acessível e de qualidade.

Os conceitos pelos quais perpassam essa discussão vão além da funcionalidade e das técnicas utilizadas, portanto, e atingem relações subjetivas entre a cidade e os sujeitos. Por fim, a discussão acerca dos conceitos que envolvem o mobiliário urbano se manifesta mais ampla do que a apresentada neste trabalho e de extrema importância para adequação do mobiliário urbano ao espaço público e aos cidadãos, restando pensar o tema para outras áreas menos privilegiadas e prestigiadas das cidades, onde mora a maior parte da população carioca.

Porto Maravilha: urban furniture and public space in evidence.

Abstract: Cities are configured as the scenario of numerous transformations that can be perceived in different scales. The transformations that the public spaces pass through are of great importance in the context of the city, because they are directly related to the coexistence of the individuals inserted in them. Since the 1990s, Brazilian urban design has incorporated in its projects theories guiding the quality of the urban public space for citizens that aim to promote the humanization of public spaces on a scale proportional to individuals, taking into account that the relationship between space and citizens is given through several urban elements, as the urban furniture. The objective of this article is to highlight the conceptual aspects that surround the urban furniture and its role in the contemporary public space, stimulating the theoretical-conceptual discussion that surrounds the theme. Based on the redevelopment of the areas of Mauá Square and Orla Conde, as part of the Porto Maravilha Project in the port area of Rio de Janeiro-RJ, as a result of the 2016 Olympic Games, the study was based on a bibliographical review of the related concepts of urban furniture and in the importance of these elements in the conception of a requalification project of urban areas. The data collection of the aspects that stimulate the theoretical and conceptual possibilities substantiated the analysis of the urban furniture planned for the region. It is concluded that even with the positive effect of the intervention project carried out for the area, which has been configured as a new spatial landmark of the city, the urban furniture project and the issues related to it still require a wider discussion so that the urban furniture may be better suited to the population and to the public space in which it is inserted.

Keywords: street furniture; public space; Porto Maravilha; Rio de Janeiro.

Referências bibliográficas

- ABREU, Maurício. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 2ª ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1988
- AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão-Remodelação-Embellazamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br/DocReadernet/docreader.aspx?bib=PlanoUrbano>>. Acesso em 10 abr. 2017. ANTAQ, 2008
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Porto do Rio de Janeiro**. Brasil, 2008. 3f.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **NBR 9283: mobiliário urbano**. Rio de Janeiro, 1986.
- CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve. **Publicspaces, urbanspaces: the dimensionsofurban design**. Grã-Bretanha: Editora Elsevier, 2003.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. **Plantas técnicas**. 2017. Acervo do Núcleo de Pesquisa Ágora – Universidade Federal de Juiz de Fora.
- CEZAR, Paulo Bastos; CASTRO, Ana Rosa Viveiros de. (Org.). **A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora ExLibris, 1989.
- COLCHETE FILHO, Antonio F. Estudo sobre o mobiliário urbano no Rio de Janeiro: a experiência do projeto Rio Cidade – Leblon e Vila Isabel. In: **Anais do V ENEPEA**, Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, jun. 2000, p. 1-6.
- COSTA, Naira Rafaela Andrade da. **Projeto Porto Maravilha: a importância para o desenvolvimento turístico e sociocultural da zona portuária do Rio de Janeiro**. 2011. 117f. Trabalho de Conclusão de Curso (Obtenção do Grau de Bacharel em Turismo) - Universidade Federal Fluminense, Niterói.
- CREUS, Maria Quintana. Espacios, muebles y elementos urbanos. In: SERRA, Josef Maria. **Elementos urbanos: mobiliário e microarquitetura**. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.
- DEL RIO, Vicente. Voltando as origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em: 19 de junho 2017.
- FORTUNA, Vania. Megaeventos no Rio de Janeiro: estratégia discursiva para um consenso de cidade global. In: **Anais do XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**, Rio de Janeiro, set. 2015, p. 1-13.
- GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.
- INSTITUTO PEREIRA PASSOS. **Um passeio pelo tempo**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2002. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOUrbana/>>. Acesso em 12 abr. 2017.
- JOHN, Naiana Maura. **Avaliação estática do mobiliário urbano e do uso de abrigos de ônibus por cadeirantes**. 2012. 210f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- JOHN, Naiana Maura; REIS, Antônio Tarcísio da Luz. Mobiliário urbano: estética e uso dos espaços. In: **Simpósio Brasileiro de Qualidade do Projeto no Ambiente Construído**, São Carlos: Universidade de São Paulo, nov. 2009, p. 114-125.
- 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 Nepomuceno. **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. 192f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- MONTENEGRO, Glielson Nepomuceno; ELALI, Gleice Azambuja; GOMES, Luiz Antônio Vidal de Negreiros. Design urbano: o mobiliário citadino oferecendo meios para o ambiente ser compartilhado.

In: **Cadernos de Pós-Graduação em arquitetura e urbanismo**, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 138-155, 2011.

MORONI, Janaína da Silva. **Aplicação do Design Gráfico para o desenvolvimento de mobiliário urbano**. 2008. 196f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MOTTA, Marly Silva da. **Rio de Janeiro: de cidade-capital a Estado da Guanabara**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

MOURTHÉ, Claudia. **Mobiliário Urbano**. Rio de Janeiro: 2AB Editora, 1998.

MUNIZ, Águeda. **Intervenções urbanas em espaços de desvalia: transformar para valorizar**. 2012. 474f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. **A cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1993.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. **Manual para a Implantação de Mobiliário Urbano na Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, PCRJ/SMU, 1996.

RIO DE JANEIRO. Lei n. 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. **Operação Urbana Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: CDURP, s.d.

SÁNCHEZ, Fernanda; GUTERMAN, Bruna; LAIBER, Paula. Disputas simbólicas na cidade maravilhosa: atores, instrumentos e gramáticas territoriais. In: **Anais do XVI ENANPUR**, Belo Horizonte: 2015, p. 1-15.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: _____. (Org.). **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2009.

WAN, Pak Hong. **Street furniture design principles and implementations: case studies of street furniture design in densely populated old urban areas**. 2007. 351f. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Escola de Design, Universidade Politécnica de Hong Kong, China.