

Dos armazéns de mercadorias aos “armazéns de arte, de moda e de música”: o Porto Maravilha como espaço de consumo e de lazer na Zona Portuária do Rio de Janeiro¹

Alessandra de Figueredo Porto²
Alessandra de Figueiredo Tarcsay³
Maria Helena Carmo dos Santos⁴

Resumo

O porto do Rio de Janeiro vem passando por uma grande transformação urbanística desde 2011 depois da cidade ter sido eleita sede dos Jogos Olímpicos 2016. Denominado Porto Maravilha, esse processo de requalificação da área portuária tem o objetivo de restaurar à região uma nova centralidade, ancorada em espaços de negócios, moradia, lazer e entretenimento, com resgate e promoção da cultura local, construção de novos aparatos culturais, como Museu do Rio e Museu da Amanhã, e reconversão de antigos armazéns em espaços de cultura e de lazer. Como tem se dado essa ‘nova’ reconfiguração desses espaços em experiências de consumo?

Palavras-chave:

Porto Maravilha; Consumo; Cultura; Cidade; Rio de Janeiro.

1. Introdução

Na cidade como centro mundial, a economia dominante é a metropolitana (MUMFORD, 2004), sendo que, no começo do século XXI, as indústrias culturais – e os eventos são fundamentais nessa engrenagem - moldam as políticas econômicas em diversas áreas urbanas, em um potencial de aceleração do entretenimento de massa que surgiu no século anterior (KOTKIN, 2012). Nos países avançados, as cidades apoiariam suas perspectivas futuras em centros culturais e de entretenimento, rumo a um papel mais efêmero (idem). Aliás, na sociedade pós-industrial, os espaços se tornam lugares de consumo, espetáculos, turismo e festas (VAZ, 2004). É uma das estratégias que impulsionam a

¹ Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho 2 (GT2) “Consumo, Comunicação e Organizações”, atividade integrante do XV Congresso Brasileiro Científico de Comunicação Organizacional e de Relações Públicas.

² Doutora e Mestre em Comunicação pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGCOM/UERJ). Graduada em Comunicação Social (habilitação: Relações Públicas) - FCS/UERJ. É professora do IBMEC/RJ. Email: alefporto@gmail.com.

³ Doutora em Arquitetura e Urbanismo, na área de Produção e Gestão do Ambiente Urbano. Mestra em Engenharia Civil, na área de Sistemas de Gestão, Produção, Qualidade e Desenvolvimento Sustentável. Ambos pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense. Graduada em Arquitetura e Urbanismo – UNIPLI. É professora do UNIFESO e FGV-Online. Email: atarcsay@gmail.com.

⁴ Doutora em Comunicação (PPGCom/Uerj) e Mestre em Comunicação e Cultura (ECO/UFRJ). Professora das Faculdades Integradas Hélio Alonso (FACHA) e da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Email: mhcarumo@yahoo.com.br.

economia e promoção de cidades e países são os megaeventos, como Copa do Mundo e Jogos Olímpicos.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, em um curto espaço de tempo, ela sediaria os Jogos Mundiais Militares (2011), a Copa das Confederações (2013), a Jornada Mundial da Juventude (2013), a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos (2016). Como “grandes eventos estão frequentemente relacionados a processos de transformação da cidade (...) sobretudo, os grandes eventos esportivos, como Copa do Mundo de Futebol e Jogos Olímpicos” (GUALA, 2007, p. 35), o porto do Rio de Janeiro começa um grande processo de transformação urbana e arquitetônica a partir de 2011, com obras de infraestrutura, requalificação urbana e de mobilidade como parte do legado olímpico. O Porto Maravilha apresenta-se como um projeto grandioso de urbanização, em que a área portuária, antes um espaço de produção, converte em um espaço de serviços, de cultura e lazer, enfim, um espaço de consumo.

Segundo o prefeito da época do início do projeto Porto Maravilha, Eduardo Paes, esse ambiente de requalificação urbana levou à formação do Distrito Criativo do Porto, que une iniciativas empreendedoras (escritórios de arquitetura e design, *startups*, empresas de audiovisual e produtoras culturais) para desenvolver negócios e eventos relacionados à indústria criativa (REVISTA DO PORTO, set. 2015, p. 2). Neste artigo, discutimos como alguns espaços de ‘velhos’ usos foram (vem sendo) convertidos em espaços de consumo e de lazer.

2. As principais transformações ocorridas na Região Portuária do Rio de Janeiro: do século XIX até o século XXI.

A cidade do Rio de Janeiro tem sua fundação ligada ao seu porto e ao longo dos séculos passou por inúmeras transformações urbanas. O litoral carioca possibilitou que as embarcações parassem próximo à costa, devido às tranquilas águas da Baía de Guanabara, facilitando o embarque/desembarque de produtos e, com o decorrer do tempo, levando ao surgimento de uma comunidade portuária no local. A fundação do município do Rio no século XVI está associada ao fato de:

[...] os portugueses encontrarem um porto bem protegido das intempéries do tempo, como grandes vendavais ou mesmo mar bravio, visto estar protegida numa baía e, ao mesmo tempo, apresentar possibilidades de ali implementar-se uma rede de negócios com o interior da colônia, com as demais regiões sob dominação portuguesa na América e com os demais continentes. (HONORATO, 2011, p. 123, 125).

Somente após a chegada da corte portuguesa, em 1808, que, gradativamente, o papel inicial dos portos brasileiros foi alterado. Honorato (2011, p. 127) cita as preocupações de Dom João em criar diversas regras “para facilitar o embarque e desembarque de mercadorias e melhorar o controle sobre as embarcações e mercadorias”. Com a abertura dos Portos, em 28 de janeiro de 1808, navios de várias nacionalidades passaram a circular livremente, representando o fim do monopólio comercial português. Apesar disso, não suscitou muitas preocupações nas reformas portuárias, pois seu crescimento não foi significativo até aproximadamente 1850.

Ao longo da orla, um caminho original foi formado entre a Praça Mauá (antigo Largo da Prainha) e a Praça Harmonia (antigo Mercado Harmonia), via hoje chamada de Rua Sacadura Cabral. As residências ao longo da rua foram fortemente influenciadas pelos estilos neoclássico e eclético, com elementos de ferro fundido e platibandas, e foram marcadas pela diversidade de usos por diferentes classes sociais (ALMEIDA JÚNIOR, 2017).

Devido à dificuldade de acesso ao porto, uma rua se destacou como principal acesso ao centro da cidade: a Rua Camerino (antiga Rua do Valongo). Fortemente marcada pelo tráfico de escravos que desembarcavam no cais do Valongo, posicionado no entroncamento dessas ruas (figura 01), a Rua Camerino também apresenta seus edifícios com fortes características ecléticas. (TARCSAY, 2021)

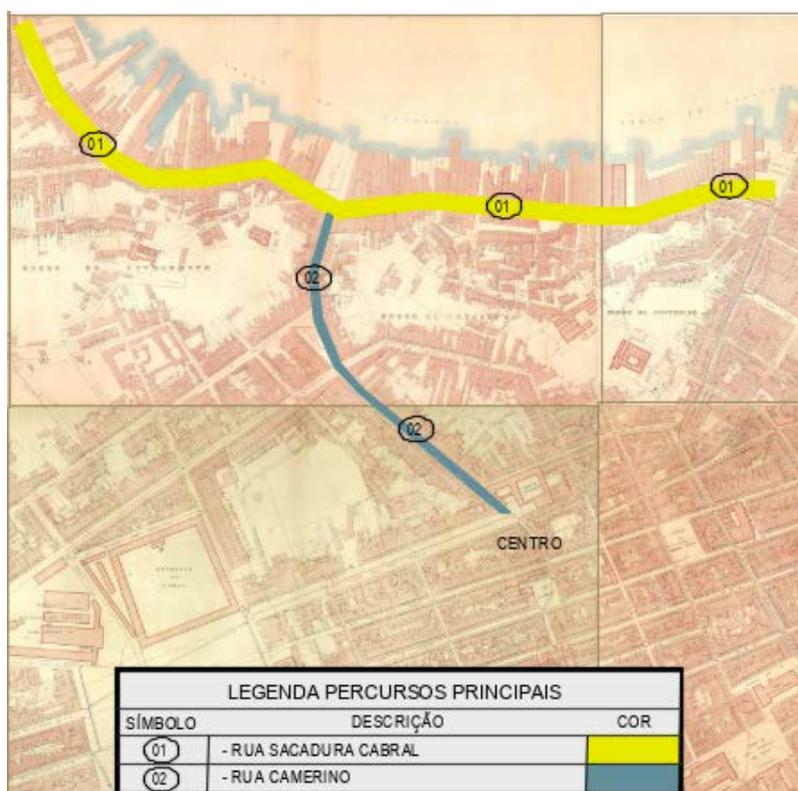


Figura 01: Os caminhos iniciais formados na região portuária do Rio de Janeiro.
 Fonte: Tarcsay, 2021.

Primeira grande mudança de destaque ocorrida na região portuária do Rio, a Reforma Passos foi marcada pelo enorme aterro, que proporcionou a retificação do contorno junto à baía, proveniente do desmanche do Morro do Castelo, conforme descrito por Rabha (2006). Com a queda na produção cafeeira, as mudanças que ocorreram na economia afetaram o Brasil e, principalmente a cidade do Rio de Janeiro, que se transformou “num grande centro cosmopolita, ligado intimamente à produção e ao comércio europeus e americanos” (CHALHOUB, 2001, p. 250). O porto da cidade perdeu, conseqüentemente, sua importância como exportador de café e passou a se configurar em um mercado de consumo, um centro distribuidor de artigos importados (CHALHOUB, 2001), o que justificaria a primeira grande intervenção urbanística da cidade.

A “era das demolições” transformou a região, segundo Santos (2011), e, no local, a maior preocupação era com a abertura de estradas e ampliação de outras. O aterro (figura 02) modificou a orla marítima, definindo novos quarteirões, e sua área, de acordo com o zoneamento moderno, atendeu exclusivamente às atividades portuárias por meio de espaços institucionais, armazéns com grande capacidade de estoque e edifícios necessários para abrigar a administração dessas atividades. Como resultado, uma região marcada pela diversidade de usos e funções passou a ser voltada quase que com exclusividade para as atividades portuárias.

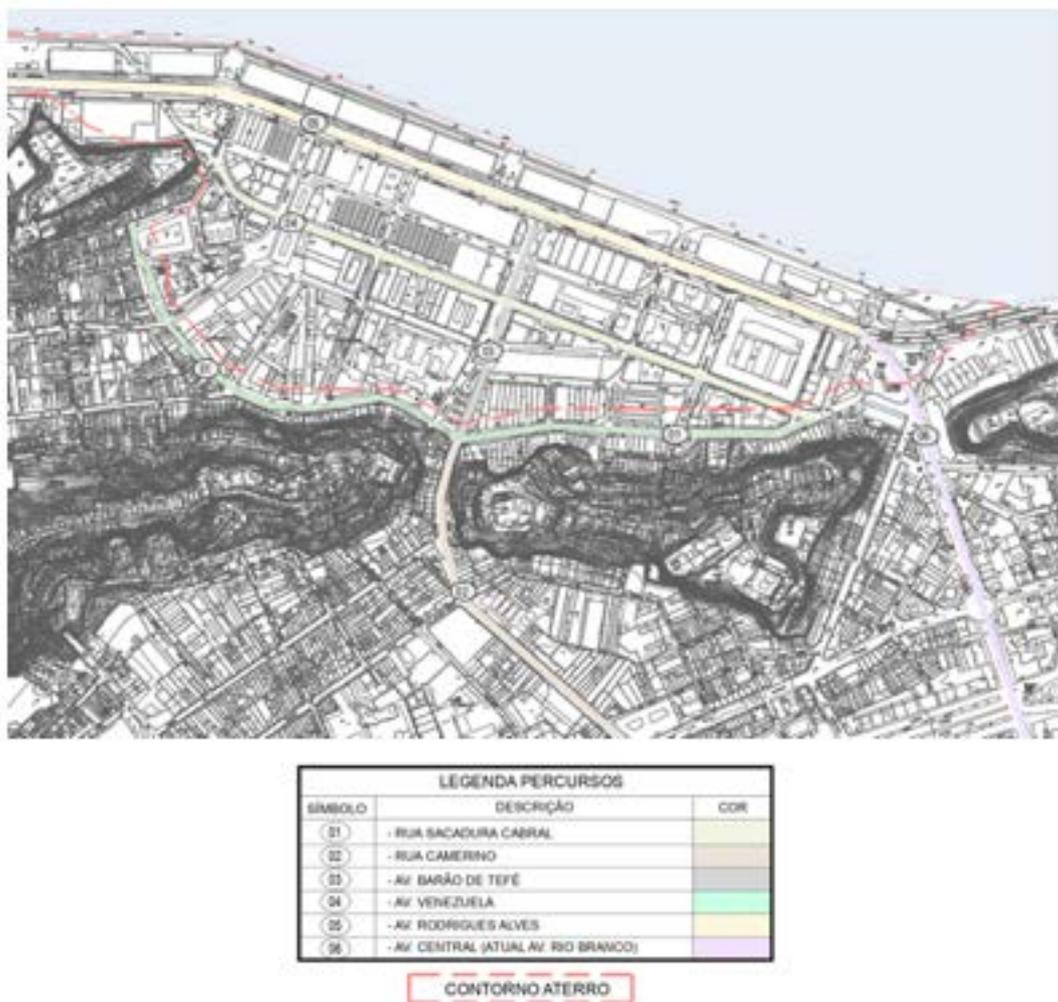


Figura 02: O novo porto implantado por Pereira Passos
Fonte: Tarcsay, 2021.

A abertura da Avenida Presidente Vargas, na década de 1940, levou a mudanças na região portuária (ABREU, 2008). Suas obras foram concluídas em tempo recorde (três anos) e essa grande avenida provocou a demolição de 525 prédios. Apesar de não ser possível afirmar com precisão que a Avenida Presidente Vargas foi a responsável pelo aumento ainda maior do esvaziamento do centro, visto que o decréscimo populacional já vinha ocorrendo desde antes de 1930, ela certamente contribuiu para esse processo (figura 03).



Figura 03: Antes, durante e depois da abertura da Presidente Vargas.
Fonte: Abertura da Presidente Vargas, O Globo, 2017.

Na década seguinte, houve uma outra grande obra que impactou a região: a construção do Viaduto da Perimetral (figura 04) sobre a Avenida Rodrigues Alves (inaugurada na revitalização de Passos), sendo o ponto de partida para a degradação visual da área, reduzindo sua visibilidade e segurança (TARCSAY, 2021).



Figura 04: Diferentes etapas construtivas do Viaduto da Perimetral
Fonte: Diário do Rio – Perimetral, 2021.

Um século depois da intervenção de Passos, as transformações sofridas nas regiões portuárias ao redor do mundo trouxeram outro cenário para o porto carioca. Os contêineres substituíram as tradicionais estruturas consolidadas, antes necessárias, na nova logística de transporte portuário, ocasionando o desuso dos armazéns ao longo da via. Em 2001, houve a primeira tentativa do município em criar um plano de operação financiada, no qual ocorreram algumas obras, como a Cidade do Samba.

A Lei Complementar nº 101 alterou o plano diretor de 1992 na região portuária em 2009. Assim, a Prefeitura instituiu o Consórcio de Operação Urbana (OUC) do Porto do Rio de Janeiro, que visava promover um plano urbanístico flexível, no qual foi estabelecido uma Parceria Público-Privada (PPP), e criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), gestora municipal da OUC Porto Maravilha, que será detalhado no item seguinte (TARCSAY, 2021).

3. A Cidade Olímpica como embrião do Porto Maravilha

O porto do Rio de Janeiro foi inserido em um projeto maior em anos anteriores: a “Cidade Olímpica”, já que o município viria a sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Com isso, a área portuária deixa de ser um espaço de produção e se transforma em um projeto urbanístico chamado Porto Maravilha, que se apresenta como um espaço de serviços, cultura e lazer (FREITAS; SANTOS, 2019), um combinado que seria propulsor da economia. E, novamente, surgiu a preocupação com as reformas viárias, como a demolição da Avenida

Perimetral (figura 05), substituída por duas vias arteriais: a via Binário e o túnel Marcelo Alencar.



Figura 05: Ao lado esquerdo da foto, o Elevado da Perimetral (s/d. Rio de Janeiro, RJ / Secretaria de Obras Públicas).
 Fonte: Acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ)⁵.

Inicialmente, a Perimetral seria demolida até a Praça Mauá, onde o túnel se emergiria e a própria Perimetral continuaria como o principal acesso ao Gasômetro. Com essa alteração, surgiu a Orla Prefeito Luiz Paulo Conde⁶, ligando pontos culturais inseridos no projeto Porto Maravilha. Além disso, a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)⁷ foi proposta para a região, que no ano de 2019 foi integrado a todos os modais de transporte⁸ público (antes era somente aos ônibus municipais).

A área da Praça Mauá se tornou o coração do projeto Porto Maravilha, e o píer e os armazéns foram convertidos em novos usos, funcionando como espaços para a realização de eventos de moda, gastronomia, arte e música (FREITAS; SANTOS, 2019). No segmento de moda, pode-se citar o Veste Rio⁹, evento que acontece no Píer Mauá, conforme será tratado no tópico quatro.

⁵ Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=9138>. Acesso em: 27 fev. 2023.

⁶ A Orla Prefeito Luiz Paulo Conde compreende uma área de 3,5 km que se entende por toda a frente marítima, do Armazém 8 ao Cais do Porto à Praça da Misericórdia, e conecta pelo menos 27 centros culturais da região central da cidade (Folheto Operação Urbana Porto Maravilha, s.d.).

⁷ O VLT Carioca (Veículo Leve sobre Trilhos) permite a interligação da Região Portuária ao centro financeiro da cidade e ao aeroporto Santos Dumont. São três linhas em operação, fazendo os seguintes percursos: Praia Formosa x Santos Dumont (Linha 1), Praia Formosa x Praça XV (Linha 2) e Central x Santos Dumont (Linha 3). Disponível em: <https://www.vltrio.com.br/#/institucional>. Acesso em: 23 fev. 2023.

⁸ Modais de transporte são definidos como tipos de transporte. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-ir-no-mundo/o-que-sao-modais-de-transporte/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

⁹ O Veste Rio é considerado um dos eventos de moda mais relevantes do segmento no Brasil. É promovido pela Revista Ela (jornal O Globo) em parceria com a Vogue Brasil.

Nesse sentido, o porto (e sua denominação “maravilhoso”) carregam uma ressignificação do espaço não só físico - mas também simbólico. O espaço deixa de ser apenas um local de carga e descarga, de exportação e de importação de mercadorias, e passa por outra esfera de significação: o porto “renasce” como um espaço de lazer e consumo, um novo “produto turístico” para a cidade do Rio de Janeiro. Ou seja, ao lado das belezas naturais já consagradas no imaginário da cidade, com o projeto Porto Maravilha apresenta-se, principalmente, a “beleza (recém) construída”, com os empreendimentos culturais Museu de Arte do Rio e Museu do Amanhã, ambos margeados pela Orla Prefeito Luiz Paulo Conde. Para Alberto Silva, ex-presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto DO Rio de Janeiro (CDURP), o Rio “é uma cidade turística e subutilizada”, e as obras na região portuária poderiam revigorar o setor:

Com essa reurbanização, nós estamos, por exemplo, trazendo à luz e conectando 27 equipamentos culturais. E que certamente vai mudar a agenda de turismo do Rio de Janeiro. Vir ao Rio não é ir só à praia, conhecer o Pão de Açúcar e o Cristo Redentor. É conhecer a história do Brasil, é conhecer a cultura do Brasil. Fazer um corredor que conecta desde o Museu Histórico Nacional até o Aquário da cidade, que é construído num prédio preservado e que estava abandonado¹⁰.

No que tange especificamente à introdução de novas paisagens para o cardápio turístico do Rio de Janeiro, é importante ter em mente que o processo de transformação urbana de grande impacto na região portuária possui como objetivo torná-la “referência para a cidade”¹¹. Salienta-se aqui que as primeiras transformações na zona portuária acarretaram a destruição de grande número de habitações existentes no local logo no início do século XX. Desse modo, uma das opções que restou aos habitantes que residiam nos cortiços e casas de cômodos demolidos foi morar em um dos inúmeros morros que rodeavam o centro da cidade (CHALHOUB, 2001). Nesse contexto, os morros da Providência, São Carlos e Santo Antônio (situados no centro da cidade do Rio de Janeiro) foram rapidamente ocupados, “dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade no século XX: a favela” (ABREU, 2008, p. 66). Contudo, é importante destacar que, ao chegar ao século XXI do “Rio Olímpico e Global e a respectiva construção de suas novas paisagens”, as favelas continuaram sendo:

uma ameaça à imagem da ‘cidade olímpica e global’. As remoções de favelas se impõem travestidas pelo argumento do risco, de uma vida mais digna para os que nelas habitam. Na zona portuária, desapropriações e remoções da população pobre são indicativos de um processo de

¹⁰ Entrevista realizada com Alberto Silva, presidente da CDURP em 17 fev. 2016.

¹¹ Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/>. Acesso em: 27 fev. 2023.

gentrificação, consequência que se repete em áreas ‘revitalizadas’ mundo afora (FORTUNA, 2016, p. 19).

Tal pensamento é corroborado por Mesentier e Moreira (2014, p. 48), uma vez que “processa-se a desconstrução da paisagem considerada ‘desqualificada’ ou ‘decadente’ em nome de uma nova paisagem criada, esta sim ‘*up to date*’ e portadora dos signos e símbolos prezados no âmbito da valorização imobiliária”.

Retomando a análise das ressignificações acerca do espaço da zona portuária no Rio contemporâneo, cabe frisar que tal discurso passa necessariamente por uma apropriação da cultura como valor, seja via resgate da história, seja pela invenção de uma nova paisagem cultural. É a cultura como catalisadora de transformações, mediante a criação de centros culturais e museus, além de eventos, como o Rio Gastronomia, Veste Rio, Cariquíssima (gastronomia, artesanato), FIM (Fim de Semana do Livro), Casa Cor (decoração e arquitetura), etc.

Âncoras do projeto Porto Maravilha, os Museus de Arte do Rio e do Amanhã representam uma paisagem cultural construída como símbolo do processo de requalificação do espaço, ao mesmo tempo em que estão relacionados com o

consumo de lazer e turismo, longe de uma inutilidade econômica a que se pensava estarem reduzidas, revelam-se verdadeiras “indústrias” decisivas para o desenvolvimento e competitividade de qualquer economia urbana, pois têm vindo a adquirir uma importância crescente, gerando trocas, riqueza, emprego, ocupação lúdica, qualidade de vida e bem-estar¹².

Além desses dois equipamentos culturais, outros foram restaurados: a Igreja de São Francisco da Prainha, o Centro Cultural José Bonifácio e os Galpões da Gamboa, marcos da riqueza do café, “um espaço de 18 mil m², com ótima estrutura para manifestações e eventos culturais na Região Portuária”¹³. Ainda de acordo com o site Porto Maravilha¹⁴, o desenvolvimento urbano incluiria as seguintes “linhas de ação” para a região:

Preservação e valorização da memória e das manifestações culturais;
Valorização do patrimônio cultural imaterial;
Produção e difusão de conhecimento sobre a memória da região;
Recuperação e restauro material do patrimônio artístico e arquitetônico; e
Exploração econômica dos patrimônios material e imaterial, respeitados os princípios de integridade, sustentabilidade, inclusão e desenvolvimento social¹⁵.

¹² MENDES, Luis. O lazer e o recreio no parque das nações: o consumo, o lúdico e o estético na produção da cidade pós-moderna. *Inforgeo (Online)*. Lisboa, v. 16/17, p. 81-108, 2005.

¹³ Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/cultura.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2023.

¹⁴ Disponível em: http://portomaravilha.com.br/web/sup/porto_maravilha_cultural.aspx. Acesso em: 27 fev. 2023.

¹⁵ Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/images/pmcul.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2023.

Em suma, faz-se necessário ressaltar que a cidade é um ente que vive, cuja “vida é marcada no compasso dos usos que os cidadãos dela fazem, de suas vivências urbanas, que dotam o seu espaço de espacialidade, produzindo-o, portanto, em seu cotidiano” (AZEVEDO, 2021, p. 22). Assim, os espaços dos armazéns portuários de cidades como o Rio de Janeiro (que outrora eram reservados à carga e descarga de mercadorias) passam a ser destinados ao consumo, à cultura e ao lazer, conforme será apresentado a seguir.

4. “Armazém da Utopia”, Veste Rio, Nau Cidades e Fosfobox: quando a cultura, a moda e a música invadem a área portuária

Como livre escolha, o lazer tem um caráter hedonístico, em que a busca é por um estado de satisfação, um fim em si mesmo (DUMAZEDIER, 1979) em um espaço que deve ter uma unidade funcional, com uma visão de conjunto (idem, p. 168), ou seja, o local deve propiciar uma “larga esfera de oportunidades de lazer de forma a oferecer uma grande opção de escolhas”. (PARKER, 1978, p. 160). Janotti Jr (2009) também contribui para a compreensão do lazer na sociedade ao destacar que “um dos sentidos atrelados à ideia de entretenimento é que parte das ideias de diversão, recreação, distração, está vinculada ao fato de que o entretenimento é contraponto ao trabalho” (p. 205). Para ele, seria “uma experiência estética, um efeito de presença, inesperado e momentâneo, que possibilita um alargamento sensível de nossa percepção de mundo” (p. 214), ou seja, a experiência cria um aprendizado posterior que possibilitará aos fruidores ampliar sua experiência sensível diante do mundo. Essa produção de sensibilidades nas cidades “frentes d’água” é característica também da área do Porto Maravilha, onde se observa uma intrínseca relação entre “lazer, cultura e negócios” (CACCIARI, p. 29).

Entender um lugar e o imaginário acerca do mesmo é se permitir adentrar em subjetividades, buscando compreender as práticas que dizem respeito a experienciá-lo e senti-lo (PORTO, 2021). Em se tratando da zona portuária carioca, os antigos galpões passaram a receber uma gama de eventos, atraindo diferentes tribos e estilos de vida. Partindo do pensamento de McCracken (2003), ao permitir a criação e a sustentação dos estilos de vida, o consumo possui um caráter completamente cultural, possuindo correlações com a produção de subjetividades (ROCHA; HOFF, 2014). Assim, o ato de consumir e o modo como se consome produz cognição, uma vez que “a cultura urbana, em suas implicações simbólicas e em suas materialidades, construiria representações da cena metropolitana de larga pluralidade” (BORELLI *et al.*, 2009, p. 285).

Vale lembrar que, no ano de 2001 (sob a gestão do então prefeito Cesar Maia), a zona portuária do Rio de Janeiro foi contemplada com um projeto de reestruturação (conforme já abordado no tópico 2). Contudo, foi no ano de 2009 (a partir da escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos 2016) que teve início a ampla transformação arquitetônica e urbanística na região portuária (SANTOS e PORTO, 2021). No ano de 2010, o centro cultural “Armazém da Utopia” passou a ocupar o armazém seis do cais. Gerido pelo coletivo artístico Companhia Ensaio Aberto, “o galpão centenário de cinco mil metros quadrados é um espaço múltiplo e dinâmico que sedia eventos culturais, como o Festival de Cinema do Rio, Tudo é Jazz no Porto, a Festa dos Santos Populares Portugueses”, dentre outros¹⁶. O centro cultural é alvo de uma disputa com a Companhia Docas do Rio de Janeiro, que ameaça o equipamento cultural de despejo; e, no ano de 2022, a Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro aprovou a lei que restringe o uso do “Armazém da Utopia” a atividades culturais e sociais¹⁷.

Já no segmento de moda, pode-se tomar como exemplo o Veste Rio (figura 02), evento realizado nos armazéns do Pier Mauá até o ano de 2019.



Figura 02: Edição do evento “Veste Rio” no Pier Mauá.
Fonte: Site do Pier Mauá¹⁸.

No ano de 2020, em virtude da pandemia de covid-19, o Veste Rio decidiu migrar para o ambiente digital: realizou o evento de forma virtual, se transformando em uma plataforma

¹⁶ Disponível em: <https://www.armazemdautoopia.com.br/#programacao>. Acesso em: 27 fev. 2023.

¹⁷ Disponível em: <http://www.camara.rio/comunicacao/noticias/937-agora-e-lei-armazem-da-utopia-na-zona-portuaria-tem-uso-restrito-para-atividades-culturais-e-sociais>. Acesso em: 27 fev. 2023.

¹⁸ Disponível em: <https://www.piermaua.rio/eventos/veste-rio-no-pier-maua/>. Acesso em: 27 fev. 2023.

digital entre os meses de julho e outubro do ano supracitado¹⁹. Todavia, é importante ressaltar que, no ano de 2021 (em sua primeira edição presencial após a pandemia), o evento não voltou a acontecer no Píer Mauá, passando a ter o centro de eventos Village Mall (na Barra da Tijuca) como seu novo endereço. No ano de 2022, o Veste Rio “repetiu a dose” - e aconteceu novamente no mesmo local da Barra²⁰. No Rio pós-pandêmico, terá o Veste Rio abandonado definitivamente a zona portuária como espaço para as grifes de moda exibirem seus lançamentos?

Outro exemplo a ser destacado no tocante às novas ambiências na área do porto é o Núcleo de Ativação Urbana (NAU), um espaço ao ar livre instalado na Avenida Pereira Reis nº 36, no Santo Cristo, bairro da zona portuária da cidade. Conhecido como NAU Cidades, o local possui uma área de mais de 4.500m², funcionando como um complexo multicultural que atua como “um laboratório urbano criado para pensar os espaços, territórios e cidades a partir do empreendedorismo da economia criativa, inovação e desenvolvimento social”²¹. Aprofundando o raciocínio em questão, vale evidenciar a “migração” da boate Fosfofox (cujas atividades foram encerradas durante a pandemia em seu endereço tradicional no bairro de Copacabana), que escolheu a zona portuária como palco, demonstrando o nomadismo presente na cidade contemporânea (MAFFESOLI, 1998). Posicionada como local de diversidade, a Fosfofox:

sempre foi um *club* de vanguarda. Não à toa, durante a quarentena, os sócios e colaboradores entenderam que precisavam dar uma repaginada e respirar novos ares, e a Zona Portuária é um dos eixos mais importantes quando se fala de fomento à cultura, empreendedorismo e economia criativa no Brasil²².

Para enriquecer a análise, registra-se que, no dia 8 de outubro de 2021, o NAU inaugurou a primeira etapa do “Distrito de Arte do Porto”, com a exibição de dezoito murais de grafite assinados por artistas da cena urbana, totalizando 3,5 mil m² de extensão²³. O “Distrito de Arte do Porto” nasce com a promessa de ser a maior galeria de arte urbana a céu aberto da América Latina, totalizando mais de 11mil m² de extensão grafitados²⁴.

¹⁹ Disponível em: <https://www.promoview.com.br/categoria/exposicoes/veste-rio-migra-para-o-digital-com-aco-es-multiplataforma.html>. Acesso em: 27 fev. 2023.

²⁰ Disponível em: <https://firjan.com.br/noticias-1/veste-rio-fortalece-retomada-do-mercado-de-moda.htm>. Acesso em: 27 fev. 2023.

²¹ Disponível em: <http://djmagbr.com/icone-da-cena-underground-carioca-fosfofox-mudara-de-local/>. Acesso em: 27 fev. 2023.

²² Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/5129-fosfofox-chega-ao-porto-maravilha-apos-16-anos-na-zona-sul>. Acesso em: 27 fev. 2023.

²³ Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-10/distrito-de-arte-no-porto-maravilha-inaugura-18-murais-de-graffiti>. Acesso em: 27 fev. 2023.

²⁴ Disponível em: <https://odia.ig.com.br/colunas/panorama-imobiliario/2021/10/6250421-galeria-de-arte-a-ceu-aberto-no-porto.html>. Acesso em: 27 fev. 2023.

Tais exemplos reforçam que a climatologia urbana (LA ROCCA, 2018) se descortina justamente entre o lazer, o consumo, as sociabilidades e outras possibilidades que os lugares nos apresentam. Contudo, é mister considerar que um processo de reestruturação urbana, como o Porto Maravilha, precisa ser planejado de forma integrada, englobando as abordagens social, cultural e ambiental.

Considerações Finais

Espaço de consumo simbólico, onde a cultura é um ativo de alto valor agregado, o Porto Maravilha vem enfrentando desafios em virtude da pandemia de Covid-19. Na região central e portuária, empresas foram fechadas, foram transferidas para outros bairros ou estão em formato híbrido. Houve, sim, uma redução drástica de fluxos de pessoas, com impacto no turismo e no consumo. Percebe-se também uma carência de transporte, de segurança pública e de manutenção da infraestrutura local. Isso talvez explique que eventos antes realizados na área tenham sido transferidos para a Barra da Tijuca e Marina da Glória, por exemplo.

A partir desse cenário, a questão que se coloca é: como ficará o projeto Porto Maravilha, dependente do trinômio negócios, lazer e cultura após o desaquecimento da economia da cidade e da Covid-19? É essa ‘fórmula’ que estimularia o consumo dos espaços criados e/ou convertidos. A retomada pós-Covid ainda não dá sinais de que os eventos podem desempenhar um papel estratégico para dar novo fôlego ao porto.

Referências

ABREU, M. A. **A evolução urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

ALMEIDA JÚNIOR, W. G.. **Tempos e escalas: a interface de projetos urbanos com a cidade consolidada, o caso da Região Portuária do Rio de Janeiro**”. Dissertação de mestrado em arquitetura e urbanismo. Niterói: UFF, 2017.

AZEVEDO, A. **O porto do Rio de Janeiro: espaço e espacialidade**. In: AZEVEDO, A.; GAUZISKI, D. (Orgs.) **O porto do Rio e outras espacialidades cariocas**. Rio de Janeiro: Estudos Americanos, 2021. p. 14-22.

BORELLI, S. H. S. *et al.* A urbanidade como espelho: cultura, mídia, produção e consumo nas cidades. In: FREITAS, R. F.; BORELLI, S. H. S. (Orgs.). **Comunicação, narrativas e culturas urbanas**. São Paulo e Rio de Janeiro: EDUC/UERJ, 2009. p. 277-293.

CACCIARI, M. **A Cidade**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

CHALHOUB, S. **Cidade Febril**: cortiços e epidemias na Corte imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, S. **Trabalho, lar e botequim**: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro. São Paulo: Unicamp, 2001.

DUMAZEDIER, J. **Lazer e Cultura Popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

FORTUNA, V. O. "**Rio do Porto Maravilha**", **Rio de sentidos**: lutas simbólicas por um consenso discursivo de cidade global. 205 f. Tese (Doutorado em Comunicação) - Programa de Pós-graduação em Comunicação, Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói/Rio de Janeiro, 2016. Disponível em:

https://ppgcom.uff.br/wp-content/uploads/sites/200/2020/03/tese_doutorado_2016_vania_oliveira.pdf. Acesso em: 23 fev. 2023.

FREITAS, R. F.; SANTOS, M. H. C. Porto Maravilha: para onde vai este legado? **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n. 17, p. 97-113, 2019. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/porto-maravilha-para-onde-vai-este-legado/>. Acesso em: 27 fev. 2023.

GUALA, C. **Mega eventi: modelli e storie di rigenerazione urbana**. Roma: Carocci, 2007.

HONORATO, C. **Porto do Rio de Janeiro**: entre o passado e o futuro. In *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*, organizador Flavio Goncalves dos Santos, Editus, Editora da UESC, 2011, p. 123-144.

JANOTTI JR, J. Entretenimento, produtos midiáticos e fruição estética. In: BORELLI, Silvia H.S; FREITAS, Ricardo Ferreira (orgs). *Comunicação, Narrativas e Culturas Urbanas*. São Paulo: EDUC; Rio de Janeiro: UERJ, 2009.

KOTKIN, J. **A cidade: uma história global**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

LA ROCCA, F. **A cidade em todas as suas formas**. Porto Alegre: Sulina, 2018.

MAFFESOLI, M. **O Tempo das Tribos**: o declínio do individualismo nas sociedades de massa. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1998.

MC CRACKEN, G. **Cultura e Consumo**. Rio de Janeiro: Mauad, 2003.

MESSENTIER, L. M.; MOREIRA, C. Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico. **RBEUR**, v. 16, n. 1, 2014, pp. 35-50. Disponível em: <http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4822>. Acesso em: 23 fev. 2023.

MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

PARKER, S. **A Sociologia do Lazer**. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

PORTO, A.F. “Princesinha do Mar”: múltiplos imaginários juvenis de Copacabana. 257 f. Tese (Doutorado em Comunicação) - Programa de Pós-graduação em Comunicação, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2021.

RABHA, N.M.C.E. **Centro do Rio**: perdas e ganhos na história carioca Rio de Janeiro: PPGG / UFRJ, 2006.

REVISTA PORTO MARAVILHA. nº 13, set. 2015.

ROCHA, R. L. M.; HOFF, T. Culturas do consumo, corporalidades e urbanidade como tecidos contemporâneos. In: FREITAS, R. F. *et al.* (Orgs.). **Corpo e consumo nas cidades**. Curitiba: CRV, 2014. p. 15-26.

SANTOS, F. S. D. Práticas e saberes sobre cura na comunidade portuária do Rio de Janeiro no século XX. In: SANTOS, F. G. (Org.). **Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana**. Ilhéus, Editus, Editora da UESC, 2011. p. 145-178.

SANTOS, M.H.C.; PORTO, A.F. “Do porto do Rio ao Porto Maravilha”: serviços, cultura e lazer na área portuária carioca. In: AZEVEDO, A.; GAUZISKI, D. (Orgs.) **O porto do Rio e outras espacialidades cariocas**. Rio de Janeiro: Estudos Americanos, 2021. p. 38-55.

TARCSAY, A. F. **A Cidade e o Mar**: Intervenções Urbanísticas de Valorização com o Foco em Aquário. Alessandra de Figueiredo Tarcsay; Thereza Christina Couto Carvalho, orientadora. Tese doutorado – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2021. 370 f.: il. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGAU.2021.d.01889191710>.

VAZ, Lilian. A “culturalização” do planejamento e da cidade: novos modelos?. In: **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Ano 2, número especial, (2004) – Ana Fernandes, Paola Berenstein Jaques (Org.), Salvador: PPG-AU, 2004.