



Tópico 1 – Nº 18

MUSEU DE ARTE DO RIO – MAR: UMA ABORDAGEM DO VALOR PATRIMONIAL

Karina Figueiredo de Almeida (1); Rosina Trevisan M. Ribeiro (2)

(1) *Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil*

kafial304@gmail.com

(2) *Arquiteta, D. Sc., Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil*

rosinatrevisan@gmail.com

RESUMO

Há décadas, a região portuária da cidade do Rio de Janeiro tem sido alvo de estudos e projetos de revitalização. A instituição, em 2009, por lei municipal, da Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro foi feita no intuito de garantir a implementação do projeto de requalificação urbana intitulado Porto Maravilha.

Com relação à preservação do patrimônio cultural, o Porto Maravilha apresenta ações voltadas para o resgate da memória local, tendo o Museu de Arte do Rio (MAR) como âncora do projeto.

Instalado na Praça Mauá, o MAR teve como desafio unir construções de características arquitetônicas distintas e com diferentes níveis de proteção.

Ao analisar as intervenções realizadas para a adaptação do edifício do antigo Palácio Dom João VI ao uso de museu, pode-se verificar que algumas de suas características são sacrificadas em favor da nova função. Questiona-se, a partir deste exemplo, a relação entre a intenção da intervenção e os resultados obtidos pelo projeto adotado, no que se refere à preservação dos valores que o edifício representa para a sociedade e que motivaram sua proteção.

Este artigo se propõe a analisar como as escolhas de projeto de adaptação ao uso de Museu impactaram nos valores atribuídos aos edifícios constituintes do MAR.

Palavras-chave: Valor Cultural; Patrimônio; Museu de Arte do Rio

1. INTRODUÇÃO

Próximo de receber importantes eventos esportivos, e, em especial, sediar os Jogos Olímpicos de 2016, o Rio de Janeiro vive o desafio de se preparar para acolher milhares de turistas e aparecer para todo o mundo não apenas como a “cidade maravilhosa” por sua natureza, mas também urbanisticamente eficiente, desenvolvida, e preparada para tal responsabilidade.

O Porto Maravilha, tendo como principais projetos o MAR; o Museu do Amanhã; e a substituição da Av. Perimetral por uma via expressa subterrânea, é um dos diversos projetos responsáveis pela preparação da cidade para estes grandes eventos e pelo atual canteiro de obras que toma conta do Rio de Janeiro. Como outros exemplos, temos as obras para instalação do BRT da TransCarioca e do Parque Olímpico. O BRT da Transcarioca é um projeto de infraestrutura urbana que prevê um corredor expresso de ônibus ligando a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional



do Galeão, seguindo os moldes da TransOeste, inaugurada em junho de 2012, principal conexão entre a região oeste do Rio de Janeiro e alguns bairros da zona norte, próximos à Avenida Brasil. O segundo será o principal centro esportivo que o Brasil vai construir para sediar os Jogos, ocupará uma área de 1,18 milhão de metros quadrados na Zona Oeste da cidade e tem como destaques o velódromo, o parque aquático, o centro de tênis e o estádio do handebol.

Como, então, pode uma cidade se transformar sem perder seus valores culturais? Esta pergunta já foi feita anteriormente e, segundo Haroldo Gallo, “a perda gradual de vinculações com uma época é própria das formulações humanas, conquanto sejam estas fixas, e a vida móvel e mutável. Novos tempos sempre trazem novas referências, mesmo quando se trata de nosso olhar sobre o passado estabelecido a partir do tempo presente. A questão da medida e da relação entre permanência e alteração torna-se, então, central em todo o universo da preservação do patrimônio”. [1]

Consciente ou instintivamente, pode-se admitir que, de modo geral, o Rio de Janeiro já vem fazendo isso ao longo de sua história. A cidade hoje constitui um ponto de convergência de diferentes momentos fundamentais da arquitetura brasileira. Das fortificações erguidas pelos portugueses ainda no início de nossa colonização; passando pelas Igrejas barrocas de traços ibéricos ou tropicais e pelos sobrados e palacetes ecléticos; chegando até os já históricos edifícios seminais da arquitetura modernista.

A diferença agora é a velocidade com que as transformações estão ocorrendo, comparável em escala à Reforma Pereira Passos, ocorrida em princípios do séc. XX, quando, durante a gestão do presidente Rodrigues Alves e do prefeito Francisco Pereira Passos, a cidade passou por um grande processo de transformação. Foram realizadas obras como: a abertura da Av. Central; a abertura da Av. Beira-Mar; o alargamento de ruas, como a Marechal Floriano; e a que mais nos interessa no momento, a primeira grande transformação da Zona Portuária.

No entanto, os princípios norteadores daquela reforma urbana eram o higienista e o de embelezamento da cidade, enquanto agora as transformações são, em grande parte, para atender aos eventos esportivos mencionados. O que se pode perceber é que a cidade não está sendo adaptada com base na sua dinâmica cotidiana, transformação essa que ocorre gradativamente, dia após dia. Estamos diante de bruscas transformações, que parecem desrespeitar importantes valores patrimoniais.

Considerando a relevância cultural e histórica que o Rio de Janeiro possui, cujo tecido urbano é marcado por diversos elementos detentores de valores que se refletem na noção de pertencimento de seus moradores a esta cidade, este artigo delimitou como área de estudo o Museu de Arte do Rio – MAR.

O objetivo deste artigo é verificar as consequências das soluções projetuais adotadas para a adaptação dos edifícios ao novo uso, de museu, sobre os valores anteriormente atribuídos aos edifícios que se uniram para a criação do Museu de Arte do Rio.

2. OS EDIFÍCIOS ANTES DA INTERVENÇÃO

O complexo arquitetônico estudado é formado pelo Palácio Dom João VI; pelo edifício modernista que, no momento da desativação para o início das obras do Museu de Arte do Rio abrigava o Hospital da Polícia Civil José da Costa Moreira, algumas salas de escritórios e, no térreo, o Terminal Rodoviário Mariano Procópio; e a plataforma de embarque, com sua marquise que ocupavam toda a extensão dos dois edifícios, conforme mostrado na Fig. 1 pelos números 1, 2 e 3, respectivamente.

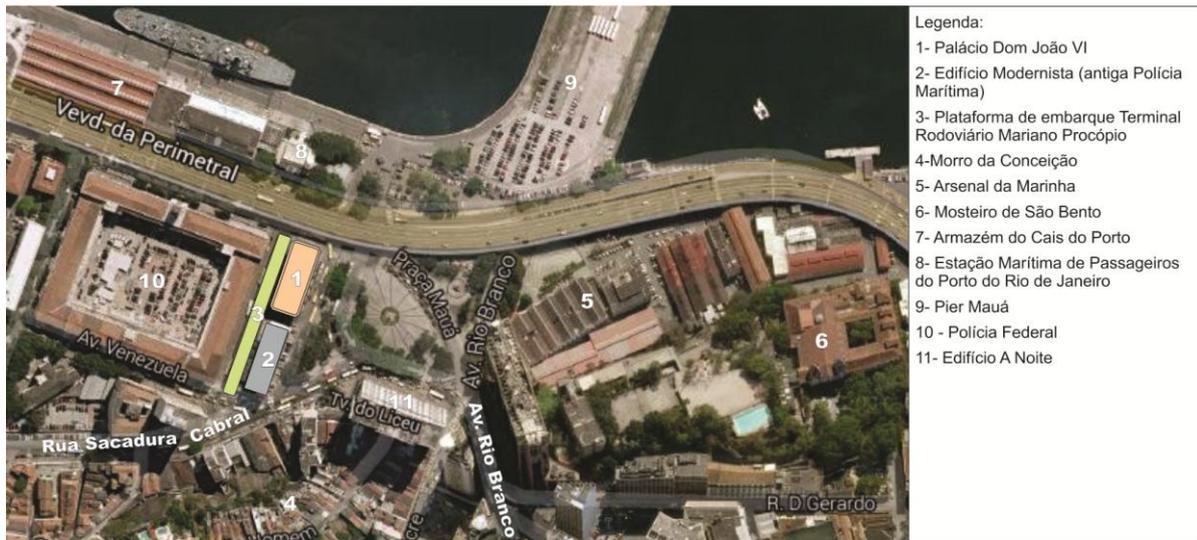


Figura 1 – Situação

(Fonte: edição sobre imagem do <http://maps.google.com.br/>)

A Fig. 1 mostra, ainda, o entorno imediato das edificações estudadas, com a identificação de construções que se destacam na região, bem como da Rua Sacadura Cabral, antigo limite com o mar, à frente do Morro da Conceição, um dos marcos da ocupação inicial da cidade. No centro, articulando primeiramente a relação do Rio de Janeiro com o exterior, através do Porto, e posteriormente também o centro da cidade com o subúrbio, está a Praça Mauá.

2.1. Palácio D. João VI

Situado na Praça Mauá, nº10 e originalmente sede da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, o edifício do atual Palácio D. João VI foi construído na década de 1910, logo após a conclusão da expansão portuária ocorrida no Rio de Janeiro, que data de 1908. Conforme relatado pelo arquiteto Roberto Ormond, a remodelação do porto permitiu a ancoragem de grandes navios e criou estrutura para o adequado armazenamento de mercadorias. Com terras provenientes do arrasamento do Morro do Senado, foi alargada a região, acabando com a antiga Prainha e dando lugar a uma grande Praça, que servia de ponto de integração entre a zona portuária e a malha urbana da cidade. Surgia assim a Praça Mauá.



Figura 2 – Praça Mauá com o Edifício da Antiga Inspetoria de Portos

(Fonte: Augusto Malta, Extraído do livro “A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro”/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro)



“Para acolher os visitantes numa época em que se incrementavam as atividades turísticas, a Praça Mauá acompanhou a moda e recebeu paisagismo em estilo Belle-Époque. Transatlânticos aportavam na cidade trazendo personalidades políticas e culturais e a cada anúncio de chegada os habitantes afluíam à região para lhes dar boas-vindas e utilizar os serviços de bordo oferecidos ao público abastado. Lá também desembarcavam, após triagem na pequena Ilha das Flores, os imigrantes vindos da velha Europa, tão importantes para o desenvolvimento econômico e cultural da nação. Foi lá também onde aconteceram as antigas manifestações operárias do Primeiro de Maio influenciadas pelos movimentos comunista e anarquista, proibidas durante o Estado Novo”.

[2]



Figura 3 - Panorama da Praça Mauá, em 1925, com o Palácio D. João VI à direita

(Fonte: Justaposição de dois cartões postais, Extraído do livro “A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro”/Coleção Elísio Belchior)

Após a extinção do então denominado “Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis” (DNPVN), em 1990, o edifício passou a pertencer à Cia Portus Instituto de Seguridade Social, proprietária à época de seu tombamento pela Secretaria de Patrimônio Cultural do Município, através do Decreto nº 19002, em 5 de outubro de 2000. Por este documento, “ficam incluídos no referido tombamento os seguintes elementos:

1) Praça Mauá nº 2 e 10

- exterior – volumetria, cobertura (morfologia e entelhamento), revestimento, balcões, gradis, cercaduras de vãos, esquadrias de madeira e ferro, escadas, vitrais, beirais, balaustradas, colunas, sobrevergas e demais elementos arquitetônicos e decorativos da tipologia estilística das fachadas;

- interior – escadas principais (revestimento e corrimão), elevadores, luminárias, pisos e demais revestimentos e elementos decorativos característicos da tipologia estilística.” [3]

Desde antes do tombamento, na ficha de “Cadastro de Bens Imóveis com valor Individual”, do arquivo do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade - IRPH, relativa ao então Edifício da Cia. Portus, localizado à Praça Mauá, nº 10, pode-se destacar o trecho sobre sua “Situação e Ambiência”, onde diz que “o prédio da Cia. Portus volta-se à Praça Mauá, desfrutando da perspectiva favorável que esta determina. Não apenas por isto, mas, sobretudo, pela qualidade de seu estilo, destaca-se do meio arquitetural limítrofe (...)”. [4]

No entanto, o tombamento não foi suficiente para garantir sua preservação. O edifício, em 2004, passava por um processo de desapropriação pela Prefeitura, que foi cancelado quando houve a possibilidade de sua compra pelo Banco Santos. Com a liquidação do banco, o imóvel virou motivo de um imbróglgio judicial, que resultou em seu abandono. Nos últimos anos, foi ocupado por sem-tetos, sofrendo grandes perdas, principalmente de suas janelas.



A situação de abandono e degradação em que se encontrava o edifício comoveu a população, que se mobilizou em sua defesa. Em 27 de agosto de 2007, houve um abraço ao edifício, como manifestação de indignação pela situação em que o imóvel se encontrava naquele momento. O ato simbólico teve a participação do Instituto dos Arquitetos do Brasil do Rio de Janeiro.

2.2. Terminal Rodoviário Mariano Procópio e Hospital da Polícia Civil

Em 1945 a Praça Mauá era o ponto terminal de todas as linhas suburbanas e interestaduais que serviam o centro do Rio de Janeiro. A falta de condições adequadas de conforto e operação motivou as primeiras propostas para a construção do terminal pioneiro no Brasil, formuladas pelo Touring Club dirigido na época por Jorge Dória. A solução, aprovada e custeada pelo Governo federal, consistia no aproveitamento do andar térreo do recém-construído prédio da Polícia Marítima, defronte à Praça. As obras de adaptação só foram concluídas em 1950, quando o movimento de passageiros já havia dobrado. (...) Ela tinha capacidade para a operação simultânea de 20 ônibus, e além dos guichês de vendas de passagens o Touring mantinha também um restaurante no segundo andar que teve seus dias de glória nos anos 50". [5]

O edifício modernista, com o pilotis ocupado pela bilheteria do Terminal Rodoviário, possuía ainda outros seis andares, marcados por suas esquadrias que formavam grandes panos envidraçados horizontais. Além de ocupar parcialmente um edifício de arquitetura representativa de sua época, o Terminal Rodoviário possuía dois elementos marcantes: a marquise da plataforma de embarque e os painéis de pintura evocativos da febre rodoviária que tomava conta da cidade naquele momento e estampavam sua fachada principal.



Figuras 4 - 5: T. Rodoviário: Fachada principal / plataforma de embarque com marquise

(Fonte: http://memoria801.blogspot.com.br/2010_10_01_archive.html)

Em 2004, o Decreto municipal nº 24420, de 21 de julho, cria a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) do entorno do Mosteiro de São Bento. Este Decreto estabelece, em seu Art. 4.º que “as edificações preservadas não poderão ser demolidas, podendo sofrer pequenas intervenções para adaptações ou reciclagem, desde que obedecidos os critérios de preservação estabelecidos pelo órgão de tutela e pelo qual deverão ser previamente aprovadas.” [6]

O Terminal Rodoviário Mariano Procópio é o primeiro imóvel constante do Anexo II do mencionado decreto, que relaciona os imóveis preservados.

Após passar por um incêndio, em 2010, o terminal continuou em funcionamento até a sua desapropriação para a obra do Museu de Arte do Rio, em 30 de maio de 2011, conforme noticiado



pela Imprensa do Rio de Janeiro, no site do governo do Estado do Rio de Janeiro, em 23 de abril do mesmo ano.

3. O PROJETO DO MUSEU DE ARTE DO RIO

O Museu de Arte do Rio consiste em um complexo que une museu e escola em 15 mil metros quadrados.

O projeto de restauração da fachada do Palácio D. João VI foi realizado de forma independente daquele de adaptação dos edifícios ao novo uso. Para tal trabalho foi contratada uma empresa especializada em restauro. Segundo Wallace Caldas, arquiteto responsável pelo projeto, foram tomados os cuidados devidos a um edifício histórico, como levantamento gráfico e de danos de todos os elementos da fachada, que orientaram os serviços necessários a serem adotados e a identificação da cartela de cores originais dos rebocos e dos elementos decorativos aplicados às fachadas. Outro cuidado tomado foi a reconstituição volumétrica do torreão central, que se encontrava em avançado estado de degradação.

Para o escritório responsável pelo projeto do interior do Palácio Dom João VI, do edifício modernista e da marquise da plataforma de embarque do Terminal Rodoviário, segundo consta no site dos autores do projeto, os arquitetos da Jacobsen Arquitetura, o projeto teve início com o estudo dos fluxos e a criação de um sistema que proporcionasse a integração entre os edifícios. Dessa forma, foi proposto o percurso de visita a partir do edifício modernista, onde o último andar foi transformado em uma praça suspensa. Deste ponto, o visitante desce por uma escada helicoidal para o quinto andar, de onde sai a passarela suspensa que faz a ligação para o Museu.

O Palácio Dom João VI, devido aos seus grandes pés-direitos e planta livre de estrutura, foi eleito para abrigar as salas de exposição do Museu. O prédio modernista será utilizado para a Escola do Olhar, auditório, salas de exposição multimídia e para as áreas de administração e funcionários do complexo. O andar com pilotis se transformou em um grande foyer de todo o empreendimento, podendo também exercer a função de área expositiva para esculturas. A marquise da Rodoviária abriga agora os sanitários, loja, depósitos e a bilheteria/setor de informações.

“Para o prédio da Polícia, propomos a supressão do ultimo pavimento para equilibrarmos a altura dos dois prédios e também a substituição das alvenarias de fechamento das fachadas por perfis de vidro translúcido, tornando visível o sistema estrutural de colunas recuadas e revelando o pilotis, que hoje comporta diversas construções. Finalmente, como marca do projeto, propomos que a cobertura da praça suspensa tenha uma forma abstrata e etérea. Uma estrutura fluida, extremamente leve, simulando a ondulação da superfície da água. Uma arquitetura de caráter poético e carregada de significado, simples e ao mesmo tempo moderna na questão de cálculo estrutural. Esse elemento será visto tanto de perto quanto de bem longe, tanto de baixo, para quem esta chegando a Praça Mauá, quanto de cima, para quem está no Morro da Conceição”. [7]

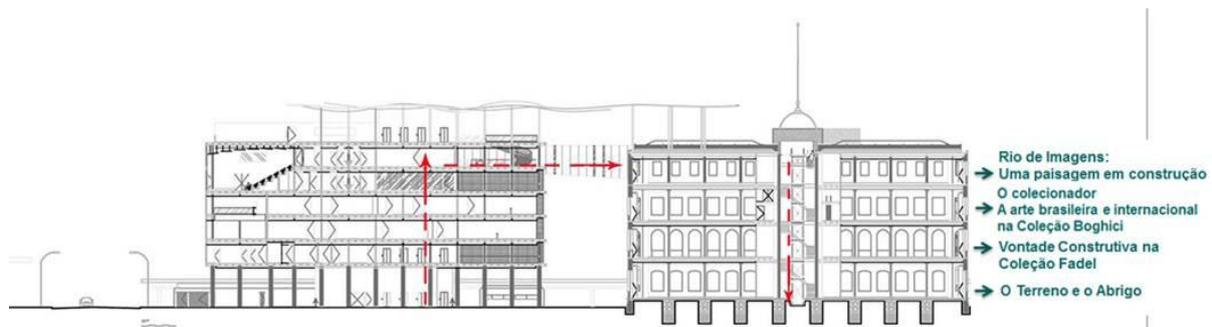


Figura 6: Corte com indicação do percurso de visitação
(Fonte: <http://www.jacobsenarquitetura.com/projetos/?CodProjeto=12>)



4. A QUESTÃO DO VALOR

Os valores histórico e artístico sempre foram motivo para a conservação do patrimônio. No entanto, a noção de valor não é rígida e constante no decorrer do tempo, pelo contrário, possui interpretações diversas e variáveis. Portanto, antes de se analisar os impactos causados pelo projeto de adaptação do complexo arquitetônico que deu origem ao Museu de Arte do Rio, se fará uma revisão sobre como o valor vem sendo considerado ao longo dos anos.

Alois Riegl, historiador de arte vienense, foi o primeiro a escrever diretamente sobre os valores do patrimônio, quando presidente da Comissão de Monumentos Históricos da Áustria, e por ela encarregado de empreender a reorganização da legislação de conservação dos monumentos austríacos. Em seu livro “O Culto Moderno dos Monumentos”, que teve sua primeira edição em 1903, distinguiu os diferentes tipos de valores que atribuía aos monumentos e como estes valores direcionariam as intervenções nos monumentos.

No início do séc. XX, Riegl separou os valores em dois tipos: de rememoração e de contemporaneidade. Aos primeiros estaria associada a noção de monumento e, neste caso, “(...) a obra nos interessa em sua forma original e intacta, tal qual resultou da mão de seus criadores e tal qual buscamos contemplá-las de novo, ou ao menos, reconstituí-la em pensamento, palavras ou imagens” [8]. Neste grupo se distinguiriam os valores de rememoração intencional; histórico e de antiguidade.

“O valor de contemporaneidade reside nessa propriedade [de responder à expectativa dos sentidos ou do espírito] que, com toda evidencia, não atribui papel nem à antiguidade do monumento, nem ao valor de rememoração que dele decorre” [9], se comparam, portanto, às criações novas e modernas. Foram subdivididos em valor de uso ou de arte, que atenderiam, respectivamente, às necessidades dos sentidos e do espírito.

Dessa forma, como conclui Claudia dos Reis e Cunha, “fica claro que o autor empreende uma reflexão que se funda muito mais no valor outorgado ao monumento do que no monumento em si, tratando valor não como categoria eterna, mas como evento histórico”. [10]

Durante muitos anos, teóricos de restauração, como Camillo Boito e Cesare Brandi, se voltaram quase que exclusivamente para a matéria do monumento em suas atuações, considerando que esta seria veículo de sua imagem, valor artístico, e documento, testemunho de seu valor histórico.

Com a ampliação do sentido de monumento, novos valores foram sendo considerados e o campo do patrimônio foi se ampliando. Sobre esta transformação, o Relatório de Pesquisa realizado pelo The Getty Conservation Institute e editado por Marta de la Torre, em 2002, complementa:

“Em décadas recentes, o conceito do que é patrimônio evoluiu e expandiu, e novos grupos de especialistas se uniram nesta identificação. (...) Esta democratização é um desenvolvimento positivo em nosso campo e testemunha a importância do patrimônio na sociedade de hoje. No entanto, esta abertura trouxe novas considerações para as discussões e as tornou muito mais complexa. Hoje, as opiniões dos especialistas são muitas vezes algumas entre muitas, em uma arena onde é reconhecido que o patrimônio é multivalente e que os valores não são imutáveis. Neste ambiente alterado, a articulação e compreensão dos valores adquiriram maior importância quando as decisões do patrimônio estão sendo feitas sobre o que conservar, como conservá-lo, onde estabelecer prioridades, e como lidar com interesses conflitantes”. [11]

As Normas de Quito, resultado da Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico, realizada em 1967, já trazia o alerta dos chefes de estados da Organização dos Estados Americanos para a situação de urgência em que se encontravam os monumentos da região Ibero-americana por falta de uma política oficial que aliasse a valorização do patrimônio ao valor econômico. O patrimônio passa a ser visto como recurso econômico, que deve ser usado em função do turismo para que se mantenha e promova o desenvolvimento socioeconômico local.



A Declaração do Quebec trata das questões sociais intangíveis associadas ao patrimônio, defendendo a preservação do '*Spiritu loci*'. "O espírito do lugar oferece uma compreensão mais abrangente do caráter vivo e, ao mesmo tempo, permanente de monumentos, sítios e paisagens culturais. Supre uma visão rica, mais dinâmica e abrangente do patrimônio cultural. O espírito do lugar existe, de uma forma ou de outra em praticamente todas as culturas do mundo e é construído por seres humanos em resposta às suas necessidades sociais. As comunidades que habitam o lugar, especialmente quando se trata de sociedades tradicionais, deveriam estar intimamente associadas à proteção de sua memória, vitalidade, continuidade e espiritualidade". [12]

Quando não atendida a condição de equilíbrio entre as forças econômicas e sócio-culturais, é possível que ocorra o afastamento do bem que se quer preservar das dinâmicas sociais que originalmente lhe agregavam valores, seu "espírito", distanciando a intervenção de seu objetivo inicial.

Portanto, para o sucesso de uma intervenção é preciso superar a dificuldade de se avaliar toda a gama de valores envolvidos no contexto de planejamento e tomada de decisões, para que se estabeleçam prioridades que tenham como resultado a valorização dos aspectos realmente importantes para a preservação da essência do bem.

5. UMA ANÁLISE

Para uma análise das consequências das soluções de projeto adotadas para a adaptação do complexo arquitetônico destinado ao novo uso, de museu, sobre os valores anteriormente atribuídos aos edifícios que se uniram para a criação do Museu de Arte do Rio, será feita uma divisão em três tópicos: a interação entre os edifícios; o Palácio Dom João VI; e o edifício modernista.

5.1 A interação entre os edifícios: circulação, cobertura fluida e marquise

Um das soluções de projeto para a interação dos edifícios foi a circulação. Esta direciona o percurso, levando o visitante a passar, obrigatoriamente, primeiro pelo edifício da Escola do Olhar antes de entrar para o Palácio, onde poderá ver as exposições. Dessa forma, o percurso da visita começa por cima, de onde se pode ver a Baía de Guanabara; o píer onde se instalará o Museu do Amanhã; parte do Morro da Conceição, cujo entorno será bastante diferente quando o Porto Maravilha estiver implementado em sua totalidade; além da própria Praça Mauá. É favorecida a relação do visitante com o edifício de acesso, limitando a este ponto a interação com o entorno do Museu.

Tanto a passarela suspensa, para o acesso aos espaços expositivos, quanto a rampa de saída, são elementos que prejudicam a leitura da fachada posterior dos edifícios, principalmente do Palácio D. João VI. Totalmente fechadas e opacas, não permitem o olhar para fora, além de ocupar grande parte desta fachada.

A cobertura fluida, que avança sobre o Palácio D. João VI como uma linha ondulada suportada por esbeltas colunas, transmitindo a sensação de leveza, que vemos no projeto, quando vista de baixo, ou seja dos pontos de vista do visitante, se transforma em um grande e pesado plano. Desta forma parece impor seu peso sobre o antigo Palácio, cuja cobertura já se encontrava descaracterizada.

A nós, arquitetos e engenheiros, ainda podem surgir algumas preocupações com relação às novas cargas que o edifício deve suportar, com o acréscimo da cobertura fluida e da passarela suspensa. Cabe imaginar se o edifício, que foi assentado em terreno conquistado da Baía de Guanabara por meio de aterro, está preparado para suportar estes novos esforços. Mas confia-se que estes cálculos tenham sido realizados, assim como os devidos reforços.



A marquise, antes pertencente ao terminal rodoviário, será vista neste tópico, pois representava um elemento de integração entre os edifícios, já que seu uso, apesar de vinculado ao edifício modernista, permeava toda a fachada posterior de ambos os edifícios, permitindo a circulação entre eles. Com o uso atual de sanitários, loja e região de carga, descarga e depósitos, tem quase que a totalidade de seus vãos fechados, perdendo esta permeabilidade e até mesmo o espaço que permita uma leitura das fachadas voltadas para ela.

Com relação à integração formal do conjunto, segundo as considerações de João Masao Kamita, em seu texto intitulado “Sobre o Mar”, publicado na revista virtual Vitruvius, “a grande cobertura, mais que uma citação estilística, é um gesto de articulação, de colocar sob um mesmo domínio aquilo que se achava separado”. [13] Além disso, ela é a marca plástica do projeto do MAR. No entanto, ainda que de acordo com o que foi dito anteriormente, é questionável sua capacidade de integrar visualmente os dois edifícios de estilos antagônicos como o eclético e o modernista.



Figuras 7 – 8 – 9 - 10: Vista a partir da cobertura / Passarela suspensa/ Passarela e rampa de saída/Marquise com bilheteria

(Fonte: Karina F. de Almeida)

5.2 O Palácio Dom João VI

O Palácio D. João VI foi visto em dois momentos nesta adaptação para o museu. De um lado, sua fachada foi restaurada considerando o edifício como um bem tombado e, portanto, partiu-se de um levantamento gráfico e de danos dos elementos constituintes da fachada e que serviu de base para as especificações de restauro. Foram tomados cuidados com relação à composição da argamassa existente e à identificação das cores originais dos rebocos e dos elementos decorativos, conforme explicado pelo arquiteto Wallace Caldas, responsável pelo projeto de restauração, em entrevista ao ARTINFO Brasil. Um elemento que recebeu atenção especial foi o torreão central, que teve sua volumetria reconstituída.

De outro lado, ainda de acordo com palavras de Wallace Caldas retiradas da entrevista anteriormente mencionada: “os arquitetos desenvolveram um projeto de interior onde as áreas originais foram modificadas dentro do princípio museográfico do cubo branco [*white cube*]. O prédio visto de fora é eclético, do início do século 20, enquanto seu interior é ultra moderno, do século 21. Somente no terceiro pavimento, sob a cúpula do torreão e no pavimento térreo - também sob a cúpula do torreão central - é que se apresenta as duas arquiteturas no mesmo ambiente”. [14]

A opção do princípio museográfico do cubo branco aplicado a edifícios históricos é uma questão complexa e discutível, principalmente para os defensores da conservação preventiva. Franciza Toledo, em pesquisa intitulada “O papel da arquitetura na conservação preventiva”, onde analisa a



maneira como o International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property (ICCROM) abordou a arquitetura dos edifícios de museu em seus programas de conservação preventiva realizados na África, Ásia e em ilhas do Pacífico, reconhece que ao longo dos anos os edifícios abrigam novos usos e têm algumas características arquitetônicas modificadas para se adaptar às novas necessidades, interferindo no desempenho climático do edifício. Muitas vezes, arquitetos e restauradores optam por confiar plenamente em sistemas mecânicos de controle climático para se alcançar o conforto desejado tanto para as pessoas que frequentarão o museu, quanto para a conservação de suas coleções.

“No entanto, muitos museus estão alojados em edifícios tradicionais, ventilados naturalmente, feitos com materiais e técnicas tradicionais, e é assim, simplesmente acentuando detalhes arquitetônicos originais ou controlar regime de ventilação, o controle climático pode ser alcançado para ambos o conforto dos visitantes e a conservação dos materiais, tanto do edifício quanto da coleção. Independentemente do que está em jogo, se o prédio do museu precisa de alguma ajuda mecânica para controlar o clima interior, principalmente devido à urbanização e mudanças em seu entorno, seria ainda mais eficiente se os projetos de construção originais e espaciais pudessem ser revistos e rejuvenescido”. [15]

No interior do Palácio, os espaços internos foram esvaziados de forma a liberar duas grandes salas expositivas por andar, seguindo o conceito do cubo branco. Somente quando se passa pelo vão central, onde foram mantidos e restaurados o elevador e a escada e de onde se pode ver a parte interna do torreão e a antiga porta de acesso, agora fechada, se encontram referências do edifício antigo. A percepção de que se está no mesmo edifício histórico daquela fachada que se havia visto antes de entrar fica muito comprometida, visto que não se tem mais acesso às suas paredes internas, com os vãos marcando seu ritmo.

Com a opção adotada, além de se perder os espaços originais internos, perdeu-se também a relação com o exterior, tão importante para a função que desempenhou por longos anos e que estabelecia uma relação entre a cidade e o Porto.



Figura 11 - 12: Fachada restaurada / Detalhe de janela obstruída por painel interno
(Fonte: Karina F. de Almeida)



Figura 13 - 14: Durante a obra: Vista para a Baía de Guanabara, com o Pier e a Ponte Rio-Niterói / Vista interna com relação de cheios e vazios
(Fonte: <http://www.youtube.com/watch?v=biOUhZglW8E>)

5.3 O edifício modernista

O grau de proteção deste edifício, preservado, permite que sejam feitas pequenas intervenções para adaptações, desde que sejam obedecidos os critérios de preservação estabelecidos pelo órgão de tutela, responsável pela aprovação do projeto. No entanto, suas alterações formais foram bastante drásticas. As paredes foram suprimidas quase que em sua totalidade. Restou apenas o “esqueleto” do edifício, ou seja, sua estrutura, além de ter tido o sétimo pavimento transformado em “praça”.

Há quem veja, como Kamita, ainda em seu já mencionado texto, que: “no tipo modernista, a operação teve uma diretriz, poderíamos dizer mais linguística. A subtração (inclusive do último pavimento para abrigar o terraço) ocorreu para explicitar os elementos de linguagem que marcam a gramática de nossa arquitetura moderna. Isto é, o pilotis, a fachada livre com seus brises, o terraço, a estrutura independente com a marcação clara entre lajes e colunas. As inclusões podem ser lidas como ‘citações estilísticas’ óbvias das coberturas ondulantes de Oscar Niemeyer, das cores padrão e a escada circular do MES (Ministério da Educação e Saúde, atual Palácio Gustavo Capanema)”. [16]

Todavia, se as alterações citadas tiverem sido realizadas com o intuito de tornar o edifício mais representativo de seu estilo, estariam sendo retomados os princípios de restauração estilística defendido por Viollet-le-Duc e tão duramente criticado tanto por Ruskin, seu contemporâneo, quanto pela maioria de seus sucessores.



Figuras 15 - 16: Fachada frontal / Fachada posterior
(Fonte: Karina F. de Almeida)

6. CONCLUSÕES

Diante do exposto, pode-se concluir que os valores de uso e de novidade foram preponderantes



na tomada das decisões de projeto. Merece atenção o fato de que os dois são considerados por Riegl subdivisões dos valores de contemporaneidade, ou seja, sem valor de rememoração.

O valor histórico foi reduzido à fachada e a alguns elementos internos do Palácio Dom João VI, no entanto, exatamente estes elementos foram esvaziados, tornando-se sem função e/ou meramente cenográficos.

Embora fosse visível a todos a necessidade de se intervir nestes edifícios em nome de sua conservação e da requalificação da área, especialmente o Palácio Dom João VI, que estava abandonado, a maneira como foi realizada a adaptação dos mesmos ao novo uso permite questionar quanto à efetividade dos instrumentos de proteção atuais, neste caso, em nível municipal.

Como as transformações pelas quais a cidade está passando são muitas e simultâneas, a análise da revitalização da área em que se localiza o MAR, a Praça Mauá e a própria região portuária, não pode ser analisada considerando somente o projeto desse museu, nem mesmo no momento atual, enquanto as obras estão começando a apresentar seus resultados. Será necessário aguardar que estas transformações se realizem por completo e que a população da cidade se relacione com os novos espaços criados para que possam ser analisados os efeitos de toda esta transformação.

REFERÊNCIAS

- [1] Gallo, H. (2008), “Conservação e inovação: referências centrais para as políticas públicas do patrimônio”. *IV Encontro de História da Arte – Programa de pós-graduação em História da Arte – IFCH/Unicamp, Campinas*, p.635.
- [2] ORMOND, R. (2008), “Praça Mauá – Impressões e História”. Disponível em: <<http://robertoormond.blogspot.com.br/2010/12/praca-maua-impressoes-e-historias.html>>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [3] Rio de Janeiro (Cidade). “Decreto nº 19002”, de 5 de outubro de 2000.
- [4] Rio de Janeiro (Cidade). “Cadastro de Bens Imóveis com valor Individual” – Edifício da Cia Portus, Divisão de cadastro e pesquisa do Departamento Geral de Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura da Prefeitura do Rio de Janeiro, 15 jan. 1996.
- [5] Cezar, P. B. & Castro, A. R. V. (1989), “A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro”. Ed.Ex Libris/IPLAN-RIO/João Fortes Engenharia, Rio de Janeiro, p. 70.
- [6] Rio de Janeiro (Cidade). “Decreto nº 24420”, de 21 de julho de 2004. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/apac_entorno_mosteiro_sao_bento_ok.pdf>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [7] Jacobsen Arquitetura. “MAR – Museu de Arte do Rio”. Seção Projetos. Disponível em: <<http://www.jacobsenarquitetura.com/projetos/?CodProjeto=12>>. Acesso em: 25 de maio 2013.
- [8] Riegl, A. (2006), “O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese”. Trad. Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Ed. Da UCG, Goiânia, 2006, p. 49.
- [9] Riegl, A. (2006), “O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese”. Trad. Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Ed. Da UCG, Goiânia, 2006, p. 91.
- [10] Cunha, C. R. “Alois Riegl e o culto moderno dos monumentos”. *Vitruvius*, ano 05, jun. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/05.054/3138>>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [11] Torre, M. (2002) “Assessing the Values of Cultural Heritage”. The Getty Conservation Institute, Los Angeles. 2002, p.3, tradução nossa.
- [12] “Declaração de Québec”. Disponível em: <http://www.icomos.org/quebec2008/quebec_declaration/pdf/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [13] Kamita, J. M. “Sobre o Mar”. *Vitruvius*, ano 13, maio 2013. Arqutextos. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/13.155/4759>>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [14] Heinzelmann, F. “Restauro coloca ecletismo e contemporaneidade lado a lado no Museu de Arte do Rio”. *ARTINFO Brasil*, 06 mar. 2013. Disponível em: <<http://br.blouinartinfo.com/news/story/874942/restauro-coloca-ecletismo-e-contemporaneidade-lado-a-lado-no>>. Acesso em: 25 maio 2013.
- [15] Toledo, F. “The role of architecture in preventive conservation”. ICCROM. 2006, p.4-5, tradução nossa.
- [16] Kamita, J. M. “Sobre o Mar”. *Vitruvius*, ano 13, maio 2013. Arqutextos. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/13.155/4759>>. Acesso em: 25 maio 2013.