

Diálogo entre tempos e espaços: o Museu de Arte do Rio

Ivo R. Giroto

Pós-doutorando pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP)

Contato: igiroto@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa o Museu de Arte do Rio (MAR), a partir dos diálogos que sua arquitetura estabelece com a história dos edifícios preexistentes e suas partes constitutivas. Trata também das relações travadas entre o conjunto e o entorno urbano, a paisagem e a cidade como um todo. Obra do escritório Bernardes & Jacobsen inaugurada em 2013 no âmbito das ações do Projeto Porto Maravilha, o museu nasce inserido em uma das áreas histórico-culturais mais significativas da cidade. Estes intensos e obrigatórios diálogos com o patrimônio urbano e edificado insere o novo museu no extenso rol de equipamentos culturais brasileiros abrigados em edifícios de reconhecido valor histórico. É sobre a intensidade destes diálogos que trata o texto a seguir.

Palavras-chave: Museu de Arte do Rio, MAR, arquitetura contemporânea, museus, patrimônio arquitetônico.

ABSTRACT

This article analyzes the Rio Art Museum (MAR), from the dialogues its architecture establishes with the history of the preexisting buildings and their constituent parts. It also deals with the relations between the buildings and the urban environment, the landscape and the city as a whole. Designed by the office Bernardes & Jacobsen and inaugurated in 2013 within the scope of the Porto Maravilha Project, the museum was born inserted in one of the most significant historical-cultural areas of the city. These intense and obligatory dialogues with the urban and built heritage insert the new museum in the extensive roll of Brazilian cultural equipment housed in buildings of recognized historical value. It is about the intensity of these dialogues that the following text deals with.

Key words: Rio Art Museum, MAR, contemporary architecture, museums, architectural heritage.

Para começo de conversa

O Museu de Arte do Rio, obra do escritório Bernardes & Jacobsen (BJA), foi criado sob a peculiar condição de se reciclar e integrar três edificações existentes: o Palacete D. João VI, prédio eclético inaugurado em 1916 e tombado pelo Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural no ano 2000; a antiga sede da Polícia Marítima e depois Hospital da Polícia Civil José da Costa Moreira, obra modernista dos anos 1940; e o antigo Terminal Rodoviário Mariano Procópio, inaugurado em 1950 como a primeira rodoviária interestadual do Rio de Janeiro, que se estendia dos pilotis no térreo do hospital a uma marquise acomodada na rua posterior, também protegida por órgãos patrimoniais do município.

Situado em um dos cantos da Praça da Mauá, um dos pontos mais simbólicos da cidade, a obra é uma das vitrines do plano de reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro que, por sua vez, integrou o planejamento para os Jogos Olímpicos de 2016.

O projeto foi iniciado em 2010 e a obra inaugurada em 1º março de 2013, quando a praça e o Museu do Amanhã (2010-15), obra de Santiago Calatrava situada no vizinho píer Mauá, ainda encontravam-se em obras. Considerada a primeira obra-símbolo do projeto Porto Maravilha, foi viabilizada por uma parceria entre a Fundação Roberto Marinho e a prefeitura, com apoio do governo estadual e do Ministério da Cultura¹.

O antigo palacete abriga o novo Museu de Arte, que propõe criar uma leitura artística da história da cidade, com base em suas características sociais e simbólicas, suas contradições, desafios e expectativas. No prédio modernista foi instalada a Escola do Olhar, cuja intenção declarada é oferecer formação a educadores do ensino público. Sob a marquise da outrora

estação rodoviária, distribuem-se espaços técnicos e de serviços.

Fruto de uma intervenção em patrimônios edificados, o novo museu se insere no extenso rol de equipamentos culturais brasileiros abrigados em edifícios de reconhecido valor histórico e cultural. A conversão de prédios tombados em centros de cultura é uma tendência perceptível no Brasil com especial intensidade a partir de meados da década de 80 do século passado quando, em meio ao cenário instável da pós-modernidade, o acervo construído – com especial atenção ao patrimônio eclético – passou a ser valorizado como legado cultural a ser reutilizado (BASTOS; ZEIN, 2010, p. 333).

No caso do MAR, as condicionantes delineavam a necessidade de um projeto que criasse um diálogo entre os edifícios existentes e, conseqüentemente, entre suas histórias. Além disso, sua especial inserção na cidade exigia um olhar atento às relações urbanas e paisagísticas que caracterizam uma das localidades histórica e culturalmente mais significativas do Rio de Janeiro e do Brasil. É sobre a intensidade destes diálogos que trata o texto a seguir.

Diálogos

Entre gerações

Os autores do MAR Thiago Bernardes, Paulo Jacobsen e seu filho, Bernardo Jacobsen, foram sócios na firma BJA até 2012, quando encerraram a parceria e montaram escritórios independentes. Eram – e ainda são – reconhecidos por sua produção de residências de alto padrão, tendo até então muito poucas experiências com edificações institucionais de uso público.

Os arquitetos foram convidados a projetar o museu após ficarem em segundo lugar no concurso para o Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro (MIS-RJ), vencido pelos americanos do Diller Scofidio + RENFRO em 2009, do qual também participaram escritórios nacionais importantes como Brasil Arquitetura, Isay Weinfeld e Taca Arquitetos, além de medalhões do star-system internacional como Daniel Libeskind e Shigeru Ban.

As trajetórias pessoais dos autores do MAR estabelecem um diálogo preliminar relevante para a compreensão do projeto. Thiago é neto de Sérgio Bernardes, grande figura do movimento moderno brasileiro, e filho de Cláudio, arquiteto que, em parceria com Paulo Jacobsen, desenvolveu uma das mais profícuas carreiras do segmento residencial de luxo no Rio de Janeiro dos anos 90.

Após a morte de seu pai, Thiago Bernardes se associa a Paulo Jacobsen em 2002. A arquitetura do novo escritório caracterizou-se por referências sutis à arquitetura moderna carioca, em uma linguagem marcadamente leve, permeada pelo uso intensivo de pilares delgados, brises e peles protetoras, atualizando a linguagem vernacular que fora a marca da parceria entre Cláudio e Paulo.

Ao repertório brasileiro outros foram sendo agregados, especialmente a partir da incorporação de Bernardo Jacobsen em 2006, que antes havia trabalhado três meses com Christian de Portzamparc em Paris, e mais de dois anos com Shigeru Ban, tanto na capital francesa quanto no Japão (SERAPIÃO, 2013, p. 26).

A arquitetura do BJA em tudo parece opor-se à grande escala das propostas generalistas e grandiloquentes de Sérgio Bernardes, afastando-se também da dimensão política e visionária que marcou a arquitetura moderna brasileira. Ao invés de incomodar,

suas obras parecem querer acomodar, prezando pelo conforto e aconchego, com interiores esmerados e ricos em detalhes.

Entre tempos

Os três edifícios que juntos deram origem ao MAR estão situados na divisa entre o centro e a região portuária do Rio de Janeiro, no final do eixo aberto pela avenida Rio Branco. Na outra ponta da avenida inaugurada por Pereira Passos em 1905, no início do Aterro do Flamengo, encontra-se o icônico MAM de Affonso Eduardo Reidy (1954-67).

Uma das primeiras áreas ocupadas na cidade, a região portuária do Rio de Janeiro viu sua importância estratégica diminuir a partir da década de 1970 com o esvaziamento de suas funções na parte mais próxima ao centro da cidade, e com a construção da avenida Perimetral, cujo primeiro trecho foi aberto em 1960, abrindo um longo e duradouro processo de degradação do entorno.

Um dos cartões de visita do polêmico projeto Porto Maravilha, o museu faz parte de uma grande operação urbana consorciada idealizada para revitalizar a zona portuária, instituída em 2011 e que delega à Concessionária Porto Novo a gestão urbana da área até 2026.

Parte das intervenções urbanas previstas, a demolição da avenida Perimetral em 2013 reconectou a Praça Mauá ao entorno urbano imediato, e a orla da Baía de Guanabara neste trecho abriu-se novamente à cidade. A antes sufocada praça passou a figurar como a nova sala de estar da Cidade Olímpica de 2016, reunindo duas de suas imagens prioritárias: o Museu do Amanhã, de Calatrava, e o MAR. A derrubada do viaduto também fez com que antigos edifícios icônicos recuperassem sua visibilidade, como o *Art Déco A Noite* (1929), de Joseph Gire e Elisário Bahiana, e o

edifício Rio Branco I (1983), de Edison e Edmundo Musa, ícone pós-moderno da cidade. A implantação dos museus, integrada ao redesenho da orla portuária, ativou o espaço com uso cotidiano e popular, majoritariamente turístico.

A sobreposição de camadas temporais nessa região, ainda visíveis através de testemunhos arquitetônicos remanescentes de tempos passados, expõe a dinâmica de forças que fazem a cidade contemporânea – muitas vezes desfazendo a antiga –, e as que moldaram o tecido urbano tradicional.

A trajetória urbana da região portuária, historicamente mutante, manipulada e transformada pelo homem, reflete-se também na intrincada relação entre os edifícios que compõem o MAR. Ao lado e alinhado com a face frontal do eclético Palacete D. João VI, antiga Inspeção de Portos e Canais do Ministério da Marinha, ficava o prédio de linhas modernas da Polícia Marítima, cujos pilotis serviram como área de expansão para o terminal rodoviário situado sob a marquise na rua posterior. (Figuras 01 e 02)

O conjunto de edifícios que compõem o MAR tem ainda como vizinho imediato a outrora sede da Imprensa Nacional (1940), de Aníbal de Melo Pinto, edifício *Art Déco* atualmente ocupado pela Superin-

tendência da Polícia Federal, tombado pelo INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro).

Revela-se, de início, uma intrincada rede de conexões urbanas e temporais com as quais o projeto deveria dialogar ou, melhor dizendo, integrar.

Entre os edifícios e suas funções

As tentativas de integração foram concentradas em três operações realizadas sobre os dois edifícios maiores: uma formalmente sugestiva, através do jogo de equivalências volumétricas e diferenças estilísticas entre ambos; outra de conexão física, por meio da instalação de uma passarela aérea por detrás deles; e finalmente uma de ordem majoritariamente poética, ao estender uma laje ondulada sobre os dois prédios, que passam a ser lidos como parte de um conjunto interdependente.

Na primeira delas, os arquitetos optaram pela supressão do pavimento superior do prédio moderno, a fim de tornar sua altura equivalente à do palacete. Uma vez equiparadas, optou-se por estabelecer um jogo relacional entre os dois volumes que amplificasse características arquitetônicas associadas a cada um deles e, ao mesmo tempo, equilibrasse a força expressiva entre ambos.



Figuras 1 e 2: Imagem da condição anterior ao MAR do palacete, do edifício modernista, e da marquise da rodoviária.

O aparente protagonismo do edifício eclético camufla uma operação de maior impacto no prédio vizinho. Enquanto no palacete a interferência exterior foi mínima, limitando-se à restauração de sua condição original, no prédio moderno demoliu-se praticamente tudo o que não fosse estrutural. A instalação de vidro translúcido de piso a teto evidencia somente a linha das lajes e a silhueta dos pilares, ativando a memória de sua genealogia moderna.

No entanto, ao invés de ser uma operação de resgate e valorização, os elementos simbólicos da arquitetura moderna valorizados neste edifício, ou não existiam, como os brises – neste caso feitos com peças de vidro –, ou não eram visíveis, como pilotis e lajes nos pavimentos superiores. Cria-se uma condição paradoxal, na qual o edifício deixa de ser moderno para assumir-se “neomoderno”, diferentemente de outras intervenções icônicas sobre o patrimônio, como a de Paulo Mendes da Rocha na Pinacoteca do Estado de São Paulo (1989-99), onde da base eclética extraiu-se outros valores e demarcou-se com clareza os elementos inseridos.

Ao afastar-se do sentido do projeto moderno para dele utilizar apenas a sintaxe, o MAR reflete o caráter pop de grande parte da arquitetura contemporânea, gestado quando a linguagem austera dos anos 50 passou a ser usada como produto dos consumistas anos 60 (FOSTER, 2017, p. 22).

Ainda que artificial, a equivalência tipológica criada entre os edifícios conduz a uma quase automática leitura comparativa entre ambos, potencializando o diálogo estabelecido pelo equilíbrio entre afinidades e diferenças. Ao invés de parecerem contraposições, as relações dinamizadoras entre leveza e peso, abertura e fechamento, transparência e opacidade, despojamento e pompa, parecem atuar de forma complementar. A percepção analógica cria um interessante

efeito no qual o bloco moderno parece ser uma versão elementar, sintética, do bloco eclético.

Juntamente com a nova cobertura, este jogo de relações define uma estratégia projetual eficaz, à qual Balsini denomina híbrida, resultado da conjugação de componentes díspares geradores de uma identidade de caráter fragmentário (BALSINI, 2015). (Figura 03)

No entanto, o hibridismo do conjunto não ofusca a autonomia de seus elementos formadores, evidenciada pela destinação funcional de cada bloco. A aura de eficiência e racionalidade do bloco modernista de 7.200 m² contém as dependências da Escolha do Olhar, o auditório e mais alguns setores administrativos, enquanto o imponente bloco eclético de 5.200 m² alberga as nobres salas expositivas. Na quase invisível marquise ficam a bilheteria, banheiros, depósitos e áreas para carga e descarga, além da loja e do restaurante, instalados sob duas abóbadas que faziam a conexão entre os pilotis e a marquise nos tempos do terminal.

Para além da possível correlação entre estilos e funções, a destinação de cada parte do conjunto respondeu a critérios técnicos, visto que as lajes mais estreitas e de pouca altura dos cinco pavimentos acima dos pilotis do edifício modernista restringiriam mais as possibilidades expositivas do que as quatro, mais alta e largas, disponíveis no palacete.

A legibilidade volumétrica da parte frontal perde-se ao longo do percurso pelo museu. Ao acessar o conjunto pelo vão existente entre os dois blocos principais, o visitante tende a dirigir-se aos elevadores situados à esquerda, no misto de praça de acolhimento e espaço para exposições de esculturas criado sob os pilotis. Antes, no entanto, deveria adquirir seu ingresso na bilheteria localizada sob a marquise ao fun-



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018.

Figura 03: o Museu de Arte do Rio visto da Praça Mauá.

do. De volta aos elevadores, é conduzido até o sexto pavimento da Escola do Olhar, um terraço de onde se descortina uma vista excepcional da Baía de Guanabara, apresentada como a primeira obra de arte do museu. A vista inebriante e a laje ondulada – cuja brancura original encontra-se bastante enegrecida pelo acúmulo de sujeira e poluição - disfarçam a pouca atenção dada ao desenho de detalhes e acabamentos deste pavimento-mirante, onde também incomoda o fechamento do restaurante ao espaço aberto, cuja face envidraçada volta-se apenas à praça Mauá.

Um pavimento abaixo, após descer por uma larga escada semicircular, o visitante encontra-se em um espaço semiaberto, generosamente iluminado e ventilado pelo fechamento descontínuo dos brises de vidro translúcido. Essa área funciona como uma zona de transição entre a vista escancarada da paisagem e os espaços fechados do museu. O ambiente potencialmente agradável é prejudicado pelo aspecto

asséptico, comparável ao de um hall de prédio corporativo, configurado pela sucessão de portas de elevadores, o piso cinza e o escuro corredor que leva à entrada do auditório. Acanhada entre os elevadores e a escada fica a entrada da passarela suspensa que conduz às áreas expositivas no quarto pavimento do palacete.

Segundo os arquitetos, o desenho do sistema de fluxos teve como premissa a eficiência distributiva e a configuração de um circuito de visitação ao museu de cima para baixo, evitando a repetição de passagens pelos mesmos espaços (BERNARDES; JACOBSEN, 2013). (Figura 04)

A definição de um percurso expositivo com estas características é comum em museus verticais desde sua aparição no Guggenheim de Nova York (1943-59), uma das obras-primas de Frank Lloyd Wright. No entanto, a sobreposição dos pavimentos preexistentes do palacete não propicia a integração espacial que

caracteriza o interior do museu nova-iorquino.

Anteriormente, o BJA já se valera de estratégia análoga na proposta elaborada para o concurso do Museu da Imagem e do Som, onde o percurso expositivo também partia de um privilegiado terraço com restaurante, de frente para a praia de Copacabana.

A conexão suspensa entre a Escola do Olhar e o museu, totalmente hermética à exceção de duas pequenas aberturas quadradas nas extremidades, dificulta a percepção de passagem de um edifício para outro. Já nas salas expositivas, convertidas em “cubo branco” pela instalação de paredes museográficas tapando as janelas, apenas alguns pilares metálicos trabalhados ao gosto eclético indicam que se está no interior do palacete. Isso cria, na prática, dois edifícios, um por fora e outro por dentro, que vivendo juntos sob o mesmo teto quase não dialogam. (Figura 05)

Como dito, a configuração das salas expositivas decorre do aproveitamento da estrutura original do

prédio, no qual um volume central de circulação vertical, sanitários e áreas de apoio, divide o espaço em dois ambientes idênticos. Desde março de 2017, a sala térrea, vizinha ao vão entre os edifícios, passou a abrigar a Reserva Técnica, parcialmente exposta ao público através de um fechamento de vidro, dificultando qualquer reformulação no sistema de saída ou possível conexão com a área dos pilotis.

Evocando a passarela suspensa, a saída no térreo também parte do eixo central posterior do edifício, conduzindo o visitante por um corredor que desemboca em um desinteressante espaço sob a marquise, espremido entre a bilheteria e áreas técnicas.

De forma geral, as estruturas de apoio e serviços do MAR estão concentradas sob a marquise tombada, cujo reconhecimento como tal ficou praticamente impossível, e na parte posterior do edifício-escola. Quem observa o museu do ângulo voltado à avenida Venezuela e à rua Sacadura Cabral compreende

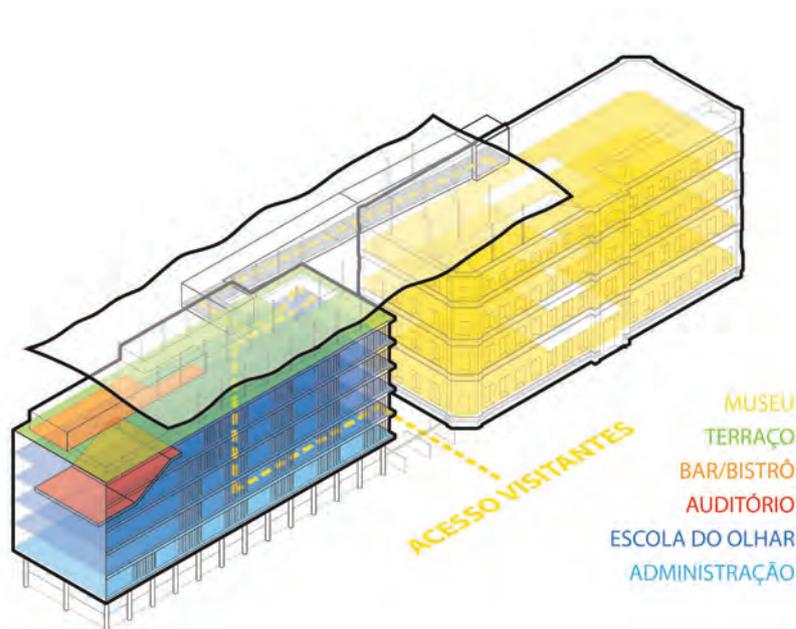


Figura 04: Esquema de fluxos e usos do museu.

de imediato as consequências dessa opção. Rente às faces sul e oeste, o volume do restaurante volta a preencher a laje que fora liberada pela supressão do andar superior do edifício modernista, porém de forma incompleta e aparentemente pouco cuidadosa. Além disso, um pedaço da marquise desponta sobre o muro que passou a isolar o museu da rua, aparecendo como um objeto residual e sem sentido, uma vez que fora desvinculado de seu contexto global. (Figura 06)

Ao tratar a parte posterior como “fundos”, a estratégia projetual subestima uma das partes potencialmente mais interessantes do conjunto, exatamente o lugar do encontro entre os três edifícios que formam o MAR, e delas com a extensa fachada do prédio da Polícia Federal.

Resumindo: o funcional, o técnico, os serviços, enfim aquilo que constituiria os espaços servidores, todos empurrados para o fundo, relegados à condição subsidiária para privilegiar os espaços servidos. Em si, essa estratégia não tem nada de equivocado. Mas, no conjunto resultante, repõe uma ordem hierárquica entre a figura e o fundo, entre o artístico e o funcional, entre o estético e o técnico, entre beleza e utilidade, dicotomias há muito questionadas e superadas. Parece-me, para ser franco, uma posição conservadora e elitista, que deposita no artístico da arquitetura – no caso, na forma e na composição (típicos valores acadêmicos) – o suporte para a afirmação de uma imagem de impacto. (KAMITA, op. cit.)



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018.

Fig. 05: Imagem de uma das salas de exposição



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018.

Fig. 06: O MAR visto do cruzamento da Av. Venezuela com a rua Sacadura Cabral.

Sobre conexões aéreas e submarinas

Na intenção dos arquitetos, a ligação suspensa entre os edifícios transcenderia sua função de conexão física e funcional entre os blocos para pertencer à nova construção de forma a caracterizar uma condição “insólita” (BERNARDES; JACOBSEN, 2013).

Efetivamente, visto de fora o objeto impõe-se com veemência na parte traseira dos prédios, evidenciando o desalinhamento entre eles, porém assume um papel completamente secundário na visada frontal. Se o arranque da passarela parece bem integrado à

parte de trás do edifício moderno, com o qual combina por sua brancura e pelo respeitoso afastamento da fachada, a entrada muito rente à face do palacete soa agressiva e sufocante.

A nova estrutura parasita, fechada e com aberturas mínimas enquadrando a paisagem, remete aos braços suspensos que caracterizam a Fundação Iberê Camargo (1998-2008), em Porto Alegre. Internamente, ao contrário do caminho seriado e pontuado por surpresas, variações dimensionais, enquadramentos e manipulações de luz desenhado por Álvaro Siza, a passarela do MAR não transcende a ideia de um corredor comum. (Figura 07)

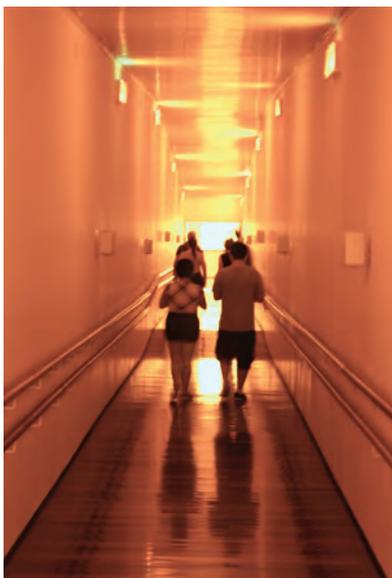
A inversão entre a busca do incomum no projeto e o resultado pouco instigante na obra construída talvez pudesse ter sido evitada caso os arquitetos mantivessem a ideia presente em versão anterior do projeto, na qual duas passarelas de faces laterais translúcidas valorizavam a percepção da suspensão e a apreensão

da paisagem da cidade em movimento. (Figura 08)

Na fachada defronte à praça, tanto a equiparação de alturas quanto a discrição do túnel suspenso concorrem para que um outro elemento de integração sobressaia. Como um gesto poético, a evidenciar a nova condição de interdependência, uma cobertura retangular e movimentada em forma de superfície líquida paira sobre ambos, apoiada em delgados pilares que nascem como extensão visível da modulação original do prédio moderno.

A virtual flutuação desta superfície sobre os edifícios maiores possui três funções de importância equiparável: além funcionar como mecanismo de integração do conjunto, tende a equilibrar as forças expressivas entre eles, e cria um objeto imageticamente forte o suficiente para criar um marco arquitetônico na paisagem.

A cobertura sugere articulação sem que haja contato físico entre ambos. Isto define um movimento de



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018 ; Piniweb, 2010. **+

Figuras 07 e 08: Aspecto interno da passarela-corredor fechada e perspectiva das passarelas translúcidas em versão anterior do projeto.

integração sem unificação, mas o estabelecimento de uma relação na qual as diferenças convivem equilibradamente. O projeto não parece, portanto, ter como intenção “tornar o um e o outro o mesmo”, conforme a interpretação de Kamita (op. cit.).

Enquanto agrega expressividade à arquitetura silenciosa do bloco moderno, a cobertura avança cautelosamente sobre o palacete, evitando conflitos com a ornamentação que recobre sua fachada e, principalmente, com a cúpula central que coroa a demarcação de seu eixo de simetria.

O protagonismo da composição passa a pertencer ao pedaço de superfície aquática recortada do mar e congelada sobre o museu que, redundantemente, apelidou-se MAR. Essa sugestão poética define a imagem da arquitetura do museu, pairando onipresentemente no entorno, “visto tanto de perto quanto de bem longe, tanto de baixo, para quem está chegando à praça Mauá, quanto de cima, para quem está no Morro da Conceição” (BERNARDES; JACOBSEN, 2013).

Grande parte do impacto desta cobertura deve-se a uma insinuação contraintuitiva. Ao invés de comunicar sua condição tectônica de estar apoiada sobre pilares, sugere estar precariamente presa a finas linhas, o que a impede de sair voando como um tecido levado pelo vento. Efeito potencializado pelas gradações luminosas ao longo do dia e, especialmente, pela iluminação artificial que faz os pilares virtualmente desaparecerem.

A alusão a formas retiradas da natureza, a estética da leveza e a sensualidade da superfície ondulada remetem, automaticamente, à arquitetura de Oscar Niemeyer. Na leve cobertura do MAR, a percepção também vagueia entre o reconhecimento de uma superfície e a leitura de uma linha fina, sublimando sua con-

dição material e transformando a obra em desenho.

No entanto, não há exploração estética da técnica, apenas seu uso como meio para a consecução da poética desejada. Neste sentido difere de Niemeyer que, apesar de submeter à técnica ao desenho, imaginava formas que expressavam a tensão das forças presentes na estrutura, muitas vezes levadas ao limite.

Técnicamente, a cobertura de 800 toneladas é uma laje armada convencional, cujas concavidades foram feitas por moldes de isopor montados in loco em módulos de dimensões e de espessura variáveis. 2 (SANTORO, 2013)

Como o mundo das formas é sabidamente interativo e associativo, diversas obras podem ser relacionadas como exemplos de estratégias análogas. Algumas mais indiretas, como a ampla cobertura integradora do projeto de ampliação do museu Reina Sofía, em Madrid (2001-05), lembrada por Kamita (op. cit.), ou da nuvenzinha colocada sobre o tambor de exposições que marcaria uma das extremidades do frustrado Guggenheim (2002) que seria instalado ali mesmo, no Píer Mauá, ambos projetos de Jean Nouvel. Outras podem ser mais próximas, como a inspiração que Fernando Serapião afirma haver na laje ondulada do crematório em Kakamigahara (2004-06), desenhado por Toyo Ito (SERAPIÃO, op. cit., p. 29), ou as coberturas de Shigeru Ban, como a desenvolvida para o Pompidou Metz (2003-10), projeto no qual Bernardo trabalhou.

A posição da nova cobertura gera também um efeito de compensação entre os edifícios, deslocando o eixo visual do centro do palacete para o espaço entre ambos. Com aproximadamente metade de sua extensão cobrindo o terraço do edifício moderno, e a outra metade dividida sobre o vão e uma lateral do palacete, a cobertura tende a puxar a atenção do ob-

servador que está na praça para a esquerda.

O espaço vertical definido pela distância entre os edifícios permite a leitura independente de cada volume, sem gerar uma espacialidade demasiadamente comprimida. A relação dialógica, enfatizada pelo plano de cobertura, produz uma leitura na qual o espaço intersticial passa a ser o elemento integrador do conjunto e, portanto, parte inseparável de sua imagem. Ao transferir a atenção para o eixo de simetria entre os blocos, cria-se uma nova relação de equilíbrio entre eles, na qual a imposição do palacete eclético já não predomina.

A marcada expansão vertical existente entre os prédios conduz o olhar e confere monumentalidade à entrada do conjunto. A visão parcial da cobertura ondulante interrompe o movimento ascendente e transforma em espaço o que era apenas um vazio, de forma que “o arquiteto não constrói espaço, mas o cria igualmente” (ARNHEIM, p. 20. Tradução nossa). (Figura 09)

Com a cidade ao redor

A estratégia de concentrar o potencial expressivo da arquitetura em um campo espacial intermediário havia aparecido anteriormente no projeto do BJA para o MIS-RJ. A partir de uma referência inicial à série de quadros Metaesquemas (1957-1958), de Hélio Oiticica, a proposta definia-se pela fragmentação do volume em quatro blocos empilhados e multifacetados, entre os quais surgiam espaços transicionais que atraíam o olhar para o centro do objeto, de onde também partiriam diversas visuais abertas à paisagem de Copacabana.

Para além da questão formal, o projeto propunha uma área de confluência entre os domínios público

e privado, na qual “as qualidades de um e de outro se transformam mutuamente, provocativas, fundindo-se em zona mista de extrema riqueza simbólica e funcional” (BERNARDES; JACOBSEN, 2009). (Figura 10)

A praça imaginada para o térreo do MIS tornaria o conjunto edificado permeável ao entorno, algo que no MAR só acontece como sugestão. Algo lamentável quando se observa que o contexto urbano imediato ao MAR, e da zona portuária de forma geral, representa uma das áreas de maior significado histórico-cultural da cidade, constituindo-se ela mesma



Fonte: imagem cedida pelo autor, 2018.

Figura 09: A força da relação entre os edifícios concentrada no espaço intersticial.



Fonte: Bernardes Arquitetura. ***

Figura 10: Projeto para o MIS RJ

em imenso museu vivo da cidade e do país.

Situado no limite entre o historicamente valorizado centro da cidade e a marginalizada região portuária, o museu está cercado por testemunhos patrimoniais, físicos e memoriais, de valor incalculável. Do nefasto mercado de escravos – cujas evidências podem ser vistas atualmente no sítio arqueológico do Cais do Valongo e no Cemitério dos Pretos Novos – ao desembarque de nobres portugueses durante a colônia, passando pelo desenvolvimento portuário trazido pelo aterro executado no contexto das grandes reformas urbanísticas do prefeito Pereira Passos a partir de 1905, esse território enseja uma infinidade de diálogos históricos imprescindíveis para a compreensão da cidade e da sociedade atuais.

Uma riqueza de relações também presente no peculiar entrelaçamento do contexto natural com o cons-

truído que circunda o sítio do museu. A paisagem cultural singular define um panorama monumental da trajetória histórica do Rio de Janeiro, na qual ressaltam a abertura visual para a Baía de Guanabara e para o morro da Conceição, uma das ocupações mais antigas da cidade e tradicional reduto do samba.

Aparentemente alheio a tudo isso, um muro de vidro posicionado entre os pilotis e a praça integra visualmente mas impede a circulação livre dos pedestres entre as ruas do entorno imediato, eliminando a dinâmica urbana característica dos tempos em que o térreo era ocupado pelo terminal rodoviário. Ademais, as linhas de pilares que conformam o plano de fundo e a lateral com a esquina estão quase totalmente tapadas, criando a sensação de um recinto fechado, ou de rua sem saída. Ao contradizer a intenção dos pilotis modernos, o espaço perde sentido

e vitalidade urbana. (Figura 11)

Em parte, o fechamento ao espaço urbano decorre da ocupação do setor posterior do edifício por áreas técnicas, de serviços, loja e café. Algo que também ocorre no lado oposto, que confronta com o novo passeio olímpico, onde sob a antiga marquise foram concentrados setores museográficos. Como resultado, além da desconexão com o entorno, a marquise tombada ficou praticamente imperceptível. Sem ignorar questões de segurança e necessidade de espaço, o que se questiona é o arranjo que, ao resolver questões funcionais, reduz a antiga vitalidade urbana do espaço da rodoviária a mero corredor de serviços.

Dessa forma, o diálogo verificado na articulação frontal entre os volumes infelizmente não se repete na interação do edifício com a cidade, que parece apenas querer falar com a praça, e ainda assim de forma bastante controlada.

O cuidado redobrado com a imagem frontal do museu privilegia os vizinhos mais ilustres. Seu terraço constitui-se em um privilegiado mirante da Baía de Guanabara, com o novíssimo Museu do Amanhã em primeiro plano, cujo belo enquadramento só é parcialmente incomodado pela visão pouco inspiradora de parte da laje do palacete. Não tão valorizadas são as

vistas para o histórico Morro da Conceição, a oeste, e o complexo da Polícia Federal, nas costas do conjunto, parcialmente obstruídas pelo volume do restaurante.

Consciente de ser parte de um concorrido circuito turístico, o projeto do MAR optou por emoldurar a imagem de cartão-postal, disseminada nas inúmeras *selfies* que os visitantes fazem da esquina sudeste do terraço. (Figura 12)

A nova cobertura construída sobre a laje existente evoca a estratégia comum nos bairros e morros do Rio, onde as lajes das exíguas casas são precariamente cobertas e convertidas em espaços de lazer. Tal-



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018.

Figura 11: O muro de vidro entre os pilotis do MAR e praça Mauá



Fonte: Imagem cedida pelo autor, 2018.

Figura 12: Montagem fotográfica com as principais vistas a partir do mirante - a imagem preferencial da Baía, a vista para o complexo da Polícia Federal por detrás da passarela e para o Morro da Conceição

vez a exploração conceitual da laje, um dos símbolos culturais cariocas, pudesse contribuir para animar a arquitetura e o debate em um museu que tem como objetivo declarado refletir sobre a cidade.

O pavimento do mirante é descrito pelos autores como “praça suspensa” (BERNARDES; JACOBSEN, op. cit.), porém não contém os atributos de urbanidade alcançados por outros edifícios contemporâneos que se valeram de estratégia semelhante. Falta ao MAR o caráter público dado pela continuidade perceptiva e física com a cidade que caracterizam a nova sede paulista do Instituto Moreira Sales (2012-17), de Andrade Morettin, e o SESC 24 de Maio (2000-17), de Paulo Mendes da Rocha e MMBB, ambos edifícios verticais e com “praças elevadas”.

Juntamente com o Museu do Amanhã, seu vizinho mais espetacular, o MAR faz parte de uma extensa série de equipamentos culturais usados como âncoras de questionáveis projetos de revitalização urbana espalhados pelo Brasil. Desde sua inauguração passou a integrar e a reforçar um distrito cultural que conta em suas imediações com o Centro Cultural Banco do Brasil, o Centro Cultural dos Correios e a Casa França-Brasil, todos assim como o MAR acomodados em edifícios tombados pelos órgãos de patrimônio histórico.

Encerrando o assunto

No desafio imposto ao projeto do MAR não havia saída fácil ou condição ideal. O estabelecimento de um diálogo cooperativo entre edifícios de valor histórico e cultural envolvia também a necessária costura entre tempos, estilos, usos e fronteiras urbanas. Mais além dessas questões, há que se considerar condicionantes externas que repercutem na definição do projeto e

na obra acabada, tais como problemas relacionados à segurança pública, restrições financeiras, vicissitudes políticas, entre outras.

Por um lado, a intervenção nos edifícios que originaram o MAR representa uma experiência válida de valorização do patrimônio ao não contrapor agressivamente as partes constituintes, mas tentar conectá-las e fazê-las coexistir. Demonstra o valor de se construir no construído, de forma ágil e barata, revelando estruturas antes apagadas e percebidas como desconectadas.

A introdução de um elemento novo de grande força imagética e simbólica evidencia a contemporaneidade da intervenção com firmeza, sem choque com o valor histórico do existente. A inventividade simples e o gesto sintético que define a relação entre os blocos é forte o suficiente para inseri-lo com destaque na paisagem da nova frente turística do Rio de Janeiro. Efetivamente, o projeto consegue estabelecer um intenso e estimulante diálogo entre edifícios que passam a ser percebidos como partes de um novo conjunto.

Quando analisado mais acuradamente, no entanto, percebe-se que a sintonia deste diálogo se mantém na superfície do visível e da apreensão imediata. Partes importantes da memória urbana são pouco valorizadas, como a marquise da antiga rodoviária, e outras artificialmente insufladas, como as características modernas do edifício-escola.

É importante ressaltar que as características originais dos edifícios eram condizentes com os novos usos propostos, seja porque apresentavam configurações espaciais relativamente favoráveis, como no caso do palacete, ou porque podiam ser profundamente alteradas, como no bloco modernista. As inexoráveis restrições presentes em qualquer reciclagem como

esta não foram, no caso do MAR, impeditivas para a boa adaptação funcional, nem podem ser justificativas para o subaproveitamento de quaisquer de suas partes.

A valorização de sua frente urbana mais visível, em detrimento da espacialidade potencialmente rica da rua posterior, revela problemas de integração arquitetônica que se repetem tanto interna quanto externamente. Pouco permeável à vitalidade urbana do entorno, do qual seleciona inclusive as vistas preferenciais, a arquitetura do museu pouco contribui para ativar a conversa com o patrimônio amplo da cidade e de seu significado histórico e cultural.

A atenção dada à composição da fachada urbana preferencial não se reflete na relação com o entorno urbano que, ao invés de fazer parte da estratégia do projeto, parece ser visto como uma ameaça do qual o museu deve defender-se. Ao negar a complexidade circundante, a arquitetura estabelece uma relação falsamente harmônica com a cidade, tornando-se condescendente ao repisar o mito da Cidade Maravilhosa para turista ver.

No conjunto, além da parcialidade nas relações urbanas e paisagísticas, a combinação de edifício histórico e atrativo contemporâneo pode indicar, nas palavras de Hal Foster, certa tendência ao espetáculo. “Seria este um espaço cívico ou turístico, espaço de uso social ou diversão de massa – ou essa distinção estaria agora um tanto embaçada?” (FOSTER, op. cit., p. 64)

Se por um lado é possível questionar a coerência do diálogo entre o propósito do museu e sua arquitetura, a relevância crescente do acervo do MAR e sua proposta de integração das atividades museológicas

a um programa educacional são outros importantes caminhos de conexão do MAR com a vida da cidade. Em posição destacada entre os museus contemporâneos do Brasil, sua singular experiência também pode ser mais uma significativa contribuição para o debate sobre as possibilidades e formas de uso e intervenção no patrimônio edificado.

Notas de fim:

1. O MAR é gerido pelo Instituto Odeon. A direção cultural do museu contou com Paulo Herkenhoff até setembro de 2016, e atualmente, é capitaneada por Evandro Salles.

2. A definição da laje contou com a experiência prática do artista plástico Carlos Lopes, especialista na construção de carros alegóricos para as escolas de samba do Rio de Janeiro. O engenheiro responsável pela obra foi José Luiz Canal, que coordenou a execução do Instituto Iberê Camargo, de Álvaro Siza em Porto Alegre (1998-2008), e lidera os trabalhos do ainda inconcluso MIS RJ, de Diller Scofidio + RENFRO (2009), no Rio de Janeiro. Também participou da proposta de Herzog & De Meuron para o Complexo Cultural na Luz (2010) em São Paulo.

Referências bibliográficas:

ARNHEIM, Rudolf. *La forma visual de la arquitectura*. 2 ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

BALSINI, André Reis. *Museu de Arte do Rio – MAR. Um híbrido na praça Mauá*. Arquitextos, São Paulo, ano 16, n. 185.01, Vitruvius, out. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.185/5771>>. Acesso em 01/03/2018.

BASTOS, Maria Alice Junqueira; ZEIN, Ruth Verde. *Brasil: arquiteturas após 1950*. São Paulo: Perspectiva, 2010.

BERNARDES, Thiago; JACOBSEN, Paulo; JACOBSEN, Bernardo. *Museu de Arte do Rio – Memorial do projeto*. 2013. Disponível em: <<https://jacobsenarquitetura.com/projetos/mar-museu-de-arte-do-rio/>>. Acesso em 15/02/2018.

BERNARDES, Thiago; JACOBSEN, Paulo; JACOBSEN, Bernardo. *Museu da Imagem e do Som – Memorial do projeto*. 2009. <https://jacobsenarquitetura.com/projetos/museu-da-imagem-e-do-som/>. Acesso em 15/02/2018.

FOSTER, Hal. *O complexo arte-arquitetura*. São Paulo: Ubu, 2017.

KAMITA, João Masao. *Sobre o MAR*. Arquitextos, São Paulo, ano 13, n. 155.00, Vitruvius, maio 2013 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.155/4759>>. Acesso em 22/02/2018.

SANTORO, Francesco. *Com projeto de Bernardes Jacobsen Arquitetura, museu MAR, no Rio de Janeiro, é a primeira obra pronta na requalificação do Porto Maravilha*. São Paulo, Pini, ed. 229, abr. 2013. Disponível em <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/229/com-projeto-de-bernardes-jacobsen-arquitetura-museu-mar-no-rio-280803-1.aspx>>. Acesso em 03/03/2018.

SERAPIÃO, Fernando. *Ponte aérea*. Revista Monolito, São Paulo, n. 13, fev./mar. 2013, p. 21-29.

Agradecimentos:

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo 2016/21108-2.

Links:

*Disponível em: <<http://agenciaspostais.com.br/wp-content/uploads/2018/01/Rodoviaria-Mariano-Procopio-1.jpg>> e <http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/52>

** Disponível em: <<http://piniweb17.pini.com.br/construcao/arquitetura/museu-de-arte-do-rio-e-a-primeira-obra-do-176007-1.aspx>>

***Disponível em: <<http://www.bernardesarq.com.br/projeto/museu-da-imagem-e-do-som-mis/#group-1>>