

06

Arquitetura do Ferro do Rio de Janeiro
Mobilidade posta à prova.



O texto propõe uma reflexão acerca das arquiteturas pré-fabricadas em ferro desde o seu surgimento na Europa do século XIX, até os nossos dias, tendo por referência teórica o conteúdo disponível em bibliografia especializada relacionada ao tema que destaca como suas principais inovações a mobilidade e a provisoriedade, dentre outras. O texto avalia criticamente os destinos do legado da expansão desse método construtivo no Brasil, especialmente, na cidade do Rio de Janeiro, onde são destacadas as apropriações e destinações de três conjuntos expressivos localizados originalmente na cidade: o Mercado Municipal do Rio de Janeiro, localizado na Praça XV de Novembro – Centro, considerado o maior exemplar dessa tipologia na América Latina; o galpão conhecido como Oficinas do Trajano, situado no bairro do Engenho Novo, que integrou a Exposição Universal de Paris, de 1889; e o conjunto de galpões das oficinas da Rede Ferroviária Federal S.A., no mesmo bairro. Os citados exemplares materializam um conturbado contexto que inclui o descaso, a proteção legal e a demolição ilegal demonstrando um quadro de incompreensão, por parte do poder público, da importância dessa arquitetura como testemunhos inequívocos da modernidade emergente no século XIX.

Iron Architecture in Rio de Janeiro. Testing the mobility

The text proposes a reflection regarding the prefab architecture made of iron from its emergence in 19th century Europe to present days, by theoretical reference to material available in specialized bibliography related to the subject that highlights mobility and temporariness as its main innovations, among others. It assesses critically the destination of the legacy of the expansion of this construction method in Brazil, especially in the city of Rio de Janeiro, where the appropriations and destinations of three significant sets are originally located: the Market Hall of Rio de Janeiro (Mercado Municipal do Rio de Janeiro) located at the November 15th Square – City Center (Praça XV de Novembro – Centro), and considered the major specimen of this category in Latin America; the shed known as Trajano Shops, located in the Engenho Novo area, which was part of the Paris World Exposition (Exposição Universal de Paris), 1889; and the group of sheds of the Federal Rail Network's shops in the same area. These specimens embody a turbulent context of negligence, legal protection and illegal demolition, displaying a situation of ignorance by the public administration concerning the importance of this architecture as clear exhibits of the 19th century emerging modernity.



Autor

Dr. Arq. Claudio Antonio Santos Lima Carlos

Instituto de Tecnologia. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Brasil.

Fragmento de la investigación producida en el marco de la elaboración de la tesis doctoral denominada *Las valijas de Vilamajó* presentada en el Doctorado de «Teoría y Práctica del Proyecto Arquitectónico» dictado por la Universidad Politécnica de Madrid.

Palavras-chave

Arquitetura do ferro
Patrimônio cultural
Teoria da conservação
Restauração
Revolução industrial.

Key words

*Iron architecture
Cultural heritage
Theory of conservation
Restoration
Industrial revolution.*

INTRODUÇÃO

Pretende-se realizar uma reflexão sobre a perda de dois importantes exemplares de arquitetura do ferro na cidade do Rio de Janeiro e o desmonte de outro, cujo destino até então é ignorado, tendo como referência a teoria da conservação de bens culturais. São eles: o Mercado Municipal do Rio de Janeiro, localizado na Praça XV de Novembro–Centro, desaparecido em 1956; o galpão conhecido como Oficinas do Trajano, situado no bairro do Engenho Novo, zona norte da cidade, demolido em 2005 e o desmonte dos galpões pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A, por ocasião da construção do Estádio Olímpico João Havelange, em 2004.

Em face dos três eventos citados, cabe observar que a arquitetura do ferro que emergiu na Europa do século XIX e que aqui chegou, baseava-se na pré-fabricação e na exportação, por parte de fundições da Escócia, da França, dentre outras nações industrializadas, de uma enorme gama de elementos de ferro fundido, com destaque para o mobiliário urbano e as estruturas metálicas de prédios inteiros. Estes eram escolhidos por intermédio de catálogos ou encomendados, segundo demandas dadas por projetos arquitetônicos específicos. Estas arquiteturas que atravessaram desmontadas o oceano Atlântico foram montadas no Rio de Janeiro, a partir do último quartel do século XIX. Apesar do seu valor histórico, da distância percorrida até chegar à cidade e também da possibilidade técnica de serem desmontadas e remontadas em outros locais, a administração da cidade optou, em dois dos casos citados, por descartá-las. No caso do Mercado Municipal do Rio de Janeiro em virtude da construção de um viaduto; e no caso das Oficinas do Trajano para viabilizar a construção de um grande empreendimento imobiliário.

As opções de descarte e de desmonte dessas estruturas serão analisadas a partir da apresentação de teorias e fatos que contemplam o significado da arquitetura do ferro no período de sua emergência e na contemporaneidade. Analisa-se também a sua possibilidade de mobilidade no que se refere à praticidade, bem como a construção de sentidos identitários como bem cultural, considerando-se os respectivos contextos de apropriação, descarte e desmonte na cidade do Rio de Janeiro. Desta forma propõe-se, primeiramente, uma breve abordagem das principais características e inovações técnicas trazidas pela arquitetura do ferro, segundo alguns

dos principais autores ligados ao tema, em face das demandas funcionais e estéticas emergentes na modernidade, com especial atenção para os atributos da mobilidade e da provisoriedade.

Em seguida, são confrontados esses principais atributos aos princípios da teoria da conservação, especialmente ao aspecto ligado à indissociabilidade entre bem cultural e seu sítio original.

Na terceira parte, as características da tipologia construtiva foram associadas aos respectivos contextos culturais, econômicos e políticos da cidade do Rio de Janeiro que justificaram suas construções e também suas demolições, com o conseqüente desaparecimento. Finaliza esta etapa do texto uma análise comparativa entre a postura da administração municipal da cidade nos eventos que culminaram com o desaparecimento das duas tipologias eleitas como estudo de caso, com a situação que envolveu a construção do Estádio Olímpico João Havelange, no período 2004-2007. O local escolhido foi o antigo pátio das oficinas da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFSSA), desativado por décadas, marcado pela presença de inúmeros galpões em estrutura pré-fabricada em ferro fundido, no século XIX, e tombados pela prefeitura em 1996.

Na ocasião, foram desmontados, para dar lugar ao estádio, vários desses galpões, o que originou a publicação de novo decreto de tombamento que destacou tanto a viabilidade técnica quanto teórica da desmontagem dos mesmos, vinculadas à obrigatoriedade da remontagem das mesmas em outros locais. Apesar de ainda não ter ocorrido, o fato ensejou uma estratégia adequada à tipologia dos galpões, adotada pela prefeitura da cidade, o que poderia ter ocorrido nos casos do Mercado Municipal e, especialmente, no do galpão das Oficinas do Trajano, descartado dois anos antes. Este aspecto torna ainda mais questionável o desaparecimento das citadas estruturas, principalmente a segunda citada.

Após as referidas análises e ponderações, o texto explora a trajetória histórica de cada uma das duas edificações destacadas, desde a sua construção até o seu desaparecimento, apoiando-se em dados bibliográficos e também extraídos de matérias publicadas nos principais jornais circulantes na cidade.

1. É importante observar que o referido papel secundário do ferro na arquitetura, antes do século XIX, relacionava-se aos pequenos elementos e acabamentos, tais como dobradiças, fechaduras e gradis ornamentais, usos que, até então, foram consagrados através dos séculos. O alto custo do material era associado aos difíceis processos necessários a sua obtenção, fato que começou a se transformar a partir do século XV com a invenção do alto-forno, provavelmente na Renânia, bem como o conseqüente aperfeiçoamento das técnicas de fundição, ocorrido posterior e gradativamente.

No entanto, apenas a partir de fins do século XVIII, na Primeira Revolução Industrial, que o ferro se tornou, juntamente com outros materiais de construção, competitivo com aqueles de uso tradicional, ou seja, a madeira, a pedra, a argila e seus derivados. (Silva, 1986, p.13)

2. Segundo Malcom Higgs, citado por Silva (1986, p.45), o termo pré-fabricado aplica-se de forma mais precisa às edificações surgidas neste período, inteiramente pré-fabricadas em ferro e que tenham sido simplesmente montadas no lugar escolhido para abrigá-las.

ARQUITETURA DO FERRO FRENTE ÀS DEMANDAS FUNCIONAIS E ESTÉTICAS EMERGENTES NA MODERNIDADE

Ao longo do século XIX, a industrialização trouxe ao cenário urbano mundial diversas inovações que originaram sensíveis alterações nas configurações espaciais e paisagísticas das cidades, bem como no cotidiano de suas populações. Luz elétrica, transporte ferroviário, fábricas, navios a vapor, dentre outros elementos, contribuíram efetivamente para essas alterações. No campo específico da arquitetura, novos materiais e métodos construtivos, com destaque para o uso em larga escala de estruturas metálicas pré-fabricadas, ampliaram as possibilidades e a velocidade do surgimento de novos edifícios voltados ao atendimento das, até então, inéditas demandas programáticas. Estes passaram a simbolizar a modernidade nas paisagens urbanas ocidentais, com destaque para as estações ferroviárias, mercados e os grandes pavilhões integrantes de exposições universais, eventos temporários montados e desmontados rapidamente graças aos atributos das estruturas pré-fabricadas em ferro. Essas edificações compunham verdadeiros cenários que, segundo Pesavento (1997, p.14):

(...) funcionaram como síntese e exteriorização da modernidade dos 'novos tempos' e como vitrina de exibição dos inventos e mercadorias postos à disposição do mundo pelo sistema de fábrica. No papel de arautos da ordem burguesa, tiveram o caráter pedagógico de 'efeito-demonstração' das crenças e virtudes do progresso, da produtividade, da disciplina do trabalho, do tempo útil, das possibilidades redentoras da técnica, etc.

A utilização do ferro na arquitetura tornou-se possível graças ao aperfeiçoamento da sua fundição e manuseio que viabilizou seu emprego em larga escala de forma estrutural, retirando-o do papel secundário na composição das edificações. O fato colocou-o definitivamente, em uma evidência nunca antes vista na história da arquitetura ocidental.¹ Em função disso, transformou-se em material largamente utilizado na construção civil, cuja produção e comercialização foram lideradas pelas fundições da Grã-Bretanha e também da Bélgica. Silva (1986, p.14) nesse sentido observa que:

(...) os ingleses monopolizaram, por muito tempo, a tecnologia de produção do ferro. E, antes de aperfeiçoá-la, visando maior eficácia dos processos que eles próprios descobriram, se preocuparam tão-somente em usufruir do monopólio, nele investindo, como se fosse a última e definitiva palavra.

Sob esse contexto, num universo construtivo anteriormente dominado pela madeira, pedra e cal, o novo sistema construtivo foi encarado, como um bom e rentável negócio, sendo literalmente vendido como a grande panacéia da expansão e modernização das cidades. O material oferecia propriedades inéditas e bastante sedutoras com destaque para o rápido transporte e construção, bem como maior durabilidade e resistência ao fogo, em relação aos materiais tradicionais. Por outro lado, os novos programas arquitetônicos demandavam, cada vez mais, novas e arrojadas soluções arquitetônicas às quais o ferro se adequava perfeitamente, viabilizando a construção de grandes vãos constituídos por estruturas esbeltas. Castro (1993, p. 118) confirma esta visão, afirmando que na Europa o uso das estruturas metálicas se deu, entre outros fatores, como «consequência indireta, já que os avanços da tecnologia criaram programas arquitetônicos novos, exigindo novos tipos de soluções espaciais, caracterizadas por vãos cada vez maiores.»

Reforçava este cenário, as possibilidades de padronização de modelos de estruturas e montagem nos mais diversos lugares do mundo. Além disso, havia a possibilidade, com um mínimo de perdas, de essas mesmas estruturas, uma vez montadas, poderem ser desmontadas e remontadas em diferentes lugares. Silva (1986) denomina esses novos atributos da arquitetura do ferro de «mobilidade» e «provisoriamente». Juntos eles possibilitaram outra particular característica ligada à arquitetura do ferro: a perda do vínculo da construção com o seu sítio original.²

Essa característica viabilizou outros fenômenos associados às arquiteturas do ferro, dentre elas, a universalização de valores estéticos europeus, identificados com o ecletismo arquitetônico, especialmente para as economias periféricas da América Latina. Castro (1993, p. 118), nesse sentido, destaca que essas vantagens «favoreceram a possibilidade de remessa dessas estruturas desmontadas para terras distantes, como era o caso do Brasil e também de tantas outras ex-colônias européias ultramarinas.» Em função desses atributos estéticos, os exemplares da arquitetura do ferro no Brasil foram definidos no texto conclusivo do Seminário Arquitetura do Ferro: Memória e Questionamento, ocorrido na cidade de Belém, em janeiro de 1992, como «meros transplantes de arquitetura estrangeira, ainda que hoje em dia as vejamos como parte integrante de nosso patrimônio histórico.»³ É fato que apesar de esteticamente alienígenas, essas tipologias arquitetônicas incorporaram-se às paisagens e à cultura brasileiras, merecendo por isso, em muitos casos, a proteção pelo instituto do tombamento.

Apesar das vantagens econômicas e funcionais relacionadas às estruturas metálicas, seu uso não representava uma unanimidade entre teóricos e críticos europeus da arte e da arquitetura, justamente em função das questões estéticas e artísticas. As conseqüências da industrialização na arquitetura, emergentes no século XIX, foram duramente criticadas, especialmente no tocante a autenticidade, tendo em vista a tendência estética recorrente neste período, de resgatar e adaptar estilos históricos às novas tipologias arquitetônicas emergentes, denominada de ecletismo ou historicismo.

Nesse contexto de crise estética, Silva (1986) destaca as possibilidades de o ferro reproduzir facilmente qualquer estilo histórico, por intermédio de sistemas de formas, adequando-se perfeitamente às demandas estéticas da época. Por outro lado, é importante também observar que apesar da sua associação ao ecletismo, a arquitetura do ferro também teve uma relevante e original contribuição para o contexto estético da arquitetura ocidental. Silva (1993, p. 89) aponta para o fato de a arquitetura do ferro introduzir tipologias dotadas de espaços internos e externos que se ligavam visualmente graças ao emprego de grandes superfícies de vidro viabilizadas construtivamente pela liberdade estrutural

propiciada pelas estruturas metálicas (transparência e leveza). Essa característica morfológica antecipou um dos princípios do Movimento Moderno que só viria a se firmar décadas depois.

Dentre aqueles que questionavam a sua evolução como método construtivo primordial da arquitetura da época estava John Ruskin que «desenvolveu uma verdadeira cruzada contra o uso dos metais ferrosos em edificações» (Kühl, 1998, p. 27). Associava a padronização imposta à arquitetura pela engenharia, por intermédio das estruturas metálicas pré-fabricadas, ao materialismo brutal e à morte do trabalho artesanal (Curtis, 2008, p.37). Somaram-se a essa corrente de pensamento, diversas considerações de críticos influentes que resultaram em novas regulamentações sobre construções em Londres como, por exemplo, a de 1844, que vetou o uso de estruturas metálicas sem revestimento, «por razões de prevenção contra incêndios», inviabilizando sua utilização, na cidade, de forma aparente (Kühl, 1998, p. 27). Sobre o contexto formado, cabe também citar Curtis (2008, p.34) quando afirma que a «industrialização mudou o tamanho, a forma e o relacionamento entre edificações na paisagem urbana, perturbando convenções preexistentes de representações e exacerbando incertezas quanto às bases do estilo».

Em função dos seus detratores, a arquitetura do ferro acabou por ser vitimada por uma espécie de pré-conceito, que, de certa forma, dificultou a preservação de muitos expressivos exemplares, ao longo do século XX, apesar de representarem testemunhos inequívocos do desenvolvimento tecnológico alcançado no século anterior. Silva (1993, p.89-90) confirma este quadro, destacando que a arquitetura do ferro «raramente ganhou status de monumento» demonstrado pelo desaparecimento de diversos exemplares, tanto no hemisfério norte como no sul. Assinala que a perda se deu em função de várias razões que não incluem a plena deterioração do material, tampouco à obsolescência do uso. Como exemplo cita, dentre outros, o desaparecimento da Casa do Povo, projetada por Victor Horta, em 1907. Ao prédio citado por Silva, podemos somar o Mercado Municipal do Rio de Janeiro, maior exemplar em termos de dimensões da tipologia na América Latina, dotado de estrutura de origem anglo-belga e construído em 1907, na Praça XV de Novembro.

3. In Derenji (org), 1993, p.183.

4. In <http://whc.unesco.org/en/list/88>

Em face do exposto, cumpre analisar alguns dados teóricos, técnicos e políticos voltados à reflexão sobre o destino de três importantes exemplares de arquitetura do ferro na cidade do Rio de Janeiro: o Mercado Municipal do Rio de Janeiro, localizado na Praça XV de Novembro – Centro, desaparecido nos anos 1950; o galpão conhecido como Oficinas do Trajano, situado no bairro do Engenho Novo, zona norte da cidade, desaparecido em 2005; e o conjunto de galpões pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A., desmontados, em 2004, para dar lugar ao Estádio Olímpico João Havelange, localizado no bairro do Engenho Novo.

A MOBILIDADE E A PROVISORIEDADE EM FACE DA TEORIA DA CONSERVAÇÃO

O desenvolvimento da teoria da conservação de bens culturais, a partir da Carta de Veneza (1964), destacou concretamente a indissociabilidade entre bem cultural e o seu sítio. Admite-se a quebra dessas estreitas relações apenas em casos em que há uma iminente ameaça ao bem cultural ou interesses de extrema relevância coletiva. A Carta de Veneza assim destaca o tema em seu Artigo 7º:

O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa. Por isso, o deslocamento de todo o monumento ou de parte dele não pode ser tolerado, exceto quando a salvaguarda do monumento o exigir ou quando o justificarem razões de grande interesse nacional ou internacional.

Episódios como o transplante do templo de Ramses II em Abu Simbel, dentre outros monumentos da região, ocorrido a partir de 1960, em função da construção da barragem de Assuã, explicam esta preocupação da Carta de Veneza em face de possíveis confrontos entre conservação de monumentos e grandes obras de cunho social.⁴ Os monumentos egípcios eram feitos totalmente de pedra e a operação de desmonte foi extremamente custosa tanto em termos técnicos como econômicos, justificando uma operação internacional, liderada pela UNESCO, no período 1960-1980. Pela primeira vez no contexto teórico relacionado à conservação de bens culturais, esta possibilidade foi aventada, abrindo mais uma linha de discussão que confrontou dois importan-

tes aspectos: a indissociabilidade entre bem cultural e seu sítio original e a possibilidade de ocorrer o oposto em função de ameaças causadas por grandes obras de engenharia que materializem interesses coletivos.

É indiscutível que a relação desenvolvida entre o bem cultural e o seu sítio original o conecta de forma concreta a uma paisagem que, por sua vez, se liga diretamente aos aspectos históricos e sociais que a construíram ao longo de anos, décadas ou séculos. Choay (2011, p. 12) reafirma este pensamento afirmando que o monumento «tem por vocação ancorar sociedades humanas em um espaço natural e cultural, e na dupla temporalidade dos humanos e da natureza.»

No entanto, a Carta de Veneza destacou uma questão de fundamental importância que diz respeito às situações que ocasionam a perda da possibilidade de fruição de um bem cultural, por parte de comunidades e suas gerações futuras, em função de ameaças materializadas por obras geradas a partir de processos que materializam «interesses nacionais ou internacionais». É importante observar que no universo capitalista esses interesses advêm, invariavelmente, de demandas embasadas por argumentos ligados ao desenvolvimento econômico que são justificados pelo bem estar social de comunidades urbanas e rurais. Essa lógica vem submetendo o patrimônio cultural à operações radicais como a ocorrida no Egito ou a sua simples destruição.

Entre a perda das relações originais com seu sítio e a perda definitiva da possibilidade de fruição do bem, o documento internacional acenou com a possibilidade de, pelo menos, ser transplantado para outro sítio, com o devido registro das condições originais e a consequente construção de novas relações espaciais, sensoriais e históricas, por parte de comunidades locais e suas gerações futuras.

Encaminhando a discussão especificamente para a arquitetura do ferro, observamos dois importantes aspectos. O primeiro diz respeito ao fato dessa tipologia não representar um consenso em termos de reconhecimento de seu valor cultural para as cidades ocidentais, ao longo do século XX, conforme anteriormente citado, gerando inclusive certo pré-conceito e juízo de valor estético negativos a seu respeito.

O segundo relaciona-se aos seus principais atributos, ou seja, a provisoriedade e, principalmente a mobilidade. Em face desses dois aspectos observa-se que vários exemplares de arquitetura do ferro que foram perdidos nas cidades ocidentais poderiam ser desmontados e remontados em outros sítios, em face das ameaças que supostamente justificaram suas perdas e suas características tipológicas, desde que fossem considerados patrimônios pelas respectivas comunidades. A possibilidade teria certamente o respaldo teórico do artigo citado da mundialmente consagrada Carta de Veneza e teria nos legado a possibilidade de fruição desse inestimável patrimônio cultural que foi irremediavelmente perdido.

BREVE PANORAMA DA ARQUITETURA BRASILEIRA NO SÉCULO XX

A partir do início do século XX no Brasil, inicia-se, em termos conceituais, uma importante discussão no campo das artes que ocasionaria relevantes reflexos, especialmente no campo da arquitetura e do urbanismo. Se por um lado, a arquitetura buscava libertar-se das influências estilísticas do passado europeu (ecletismo), apontando como solução um estilo genuinamente brasileiro e artificialmente criado a partir de vocabulário típico da arquitetura civil e religiosa do período colonial – o estilo neocolonial; as cidades buscavam o futuro, modernizando suas estruturas físicas especialmente a arquitetura, adequando-as aos parâmetros estéticos europeus, especialmente aqueles ditados por Paris, a partir da reforma empreendida por Haussmann, em meados do século XIX. A postura estética adotada distanciou-as cada vez mais de seus passados coloniais.

Sob esse contexto, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro materializariam, respectivamente, esta crise com dois eventos significativos: a Semana de Arte Moderna de 1922; e a Exposição comemorativa do centenário da independência brasileira.

No primeiro evento, o rompimento com a arte europeia em geral foi materializado pela produção de escritores, artistas plásticos e músicos que, na contramão da europeização dos paradigmas estéticos estabelecidos, propuseram o resgate da identidade nacional, pregando o orgulho pela brasilidade e o repúdio à submissão às referências culturais europeias. Nesse sentido, a arquitetura de estilo tradicional surgiu como solução ideal. A maquete do projeto de uma casa de campo, de autoria do arquiteto polonês Georg Przyrembel, denominado «Taperinha da Praia Grande» destacou-se como grande paradigma a ser seguido pela arquitetura nacional em oposição ao ecletismo aqui praticado e encarado como uma ameaça à nossa identidade cultural.⁵

A Exposição comemorativa do centenário da independência brasileira por sua vez, foi palco de exibição do estilo neocolonial adotado como padrão para os pavilhões relacionados ao país, expressando todo orgulho e empenho que possuíamos pela construção de um estilo genuinamente brasileiro. No entanto, o evento se deu sob a esplanada oriunda do desmonte do Morro do Castelo, local de fundação da cidade, em 1567, e seu primeiro núcleo urbano no Brasil colônia.

Sob esse contexto, não tardou, a criação, em 1937, do Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico Nacional (SPHAN), órgão público federal encarregado de inventariar e proteger pelo instituto do tombamento, nosso patrimônio cultural, com especial interesse para a arquitetura brasileira desenvolvida no período que antecedeu a proclamação da república (1889), com especial interesse e ênfase para aquela produzida no período colonial. Esta era interpretada como genuinamente brasileira, tendo em vista o fato de incorporar soluções arquitetônicas geradas a partir de demandas climáticas e culturais específicas das terras brasileiras.

5. Kessel (2002, p.12) destacou que o projeto possuía clara inspiração neocolonial, estilo que, na opinião de Mário de Andrade era um dos principais argumentos a serem utilizados para comprovar que a «hegemonia da corte» não existia mais, ou seja, o ecletismo europeizante difundido pela arquitetura da cidade do Rio de Janeiro já não era mais uma unanimidade.

6. A casa da Rua Santa Cruz, em São Paulo, projetada e construída no período 1927-1928 por Gregory Warchavchik (1896 - Odessa/Ucrânia – São Paulo/1972), materializaria a absorção do modernismo pela arquitetura brasileira.

7. In <http://www.revista.iphan.gov/materia.php?id=120-33k>.

8. Souza Aguiar lançou mão da estrutura metálica para erguer a edificação de cerca de 5.500 metros quadrados. O sistema construtivo viabilizaria o seu reaproveitamento, sem perdas expressivas. O pavilhão foi considerado pelo Juri da exposição de Saint Louis (EUA) como o melhor projeto arquitetônico do evento. Em 1905, o pavilhão foi reconstruído na cidade do Rio de Janeiro. Segundo recomendação expressa do Presidente Rodrigues Alves: «Na construção do pavilhão se terá em vista aproveitar toda a estrutura, de modo a poder-se reconstruí-la nesta Capital». (Aguiar, 1976, p.14).

A opção estética feita pelo órgão de patrimônio nacional, desde os seus primórdios, espelhava uma espécie de consenso teórico, estabelecido entre arquitetos e intelectuais brasileiros que oscilava entre o estilo moderno e o tradicional.

O primeiro, aqui chegado em fins dos anos 1920, deveria obrigatoriamente caracterizar as novas edificações, enquanto o segundo seria alvo das iniciativas de proteção legal.⁶ Observou-se assim, ao longo do século XX, um quadro caracterizado por certa má vontade com relação à arquitetura em estilo beaux arts e eclética que foi incorporada às cidades brasileiras, especialmente a do Rio de Janeiro, a partir da proclamação da república, assim como a arquitetura proto-moderna. A postura viabilizou a perda de inúmeros conjuntos representativos dessas tendências estilísticas, que incluíam exemplares de arquitetura do ferro, que, gradativamente, foram abandonando as paisagens das cidades, dando lugar a uma nova arquitetura. E. Lima (2006), nesse sentido, observa que até:

(...) os anos 1960, a ideia que se fazia da arquitetura como patrimônio cultural era ortodoxa e calcada sobre conceitos estratificados na fase «heróica» do IPHAN, onde as estéticas do colonial, do barroco, do neoclassicismo e do Movimento Moderno representavam um sólido modelo». Imóveis identificados com o eclétismo arquitetônico, art-nouveau e art déco eram ignorados ou simplesmente derrubados. Nesse contexto, estes exemplares eram invariavelmente relacionados a uma indesejável influência estrangeira.⁷

Dentre as perdas expressivas deste patrimônio, ocorrida ao longo do século passado, podemos destacar o Hotel Avenida, com a galeria Cruzeiro, em estrutura metálica; a maior parte das edificações que compunham o conjunto arquitetônico original da Avenida Rio Branco, o prédio do Elixir de Nogueira, o Palácio Monroe – edificação totalmente construída em estrutura metálica desmontável que representou o Brasil na Exposição Internacional Saint Louis, Louisiana, EUA, sendo depois reconstruído no centro da cidade do Rio de Janeiro; e o Mercado Municipal do Rio de Janeiro, que será abordado, dentre outros, mais detidamente a seguir, como um dos estudos de caso do presente trabalho.⁸

O CASO DO MERCADO MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

A construção do Mercado Municipal do Rio de Janeiro foi uma das muitas ações que integraram o grande projeto de modernização da cidade, aos moldes parisienses, desenvolvido na gestão do presidente Rodrigues Alves e do prefeito Pereira Passos, de 1903 a 1906. A intenção foi dotar a cidade de um moderno e sofisticado equipamento, aos moldes europeus, voltado à eficiente e higiênica distribuição de gêneros alimentícios na cidade. Nele localizavam-se, além dos comerciantes de alimentos e flores, diversos bares e restaurantes o que o transformou em local de encontro da sociedade carioca da época.

A edificação foi projetada pelo Engenheiro Alfredo Azevedo Marques, sendo a obra iniciada em 1903 e concluída em 1907. Sua estrutura em ferro de origem anglo-belga, foi aqui montada, resultando num prédio extremamente marcante na paisagem carioca em função das suas dimensões consideráveis que abrangiam cerca de 12.500m² de área coberta. Em função disso, o mercado foi apontado por Silva (1986, p.157) como «o maior de todos os edifícios de ferro montados no Brasil, de origem européia.»



FIGURA 1 | Vista do Mercado Municipal do Rio de Janeiro superposto pelo viaduto da Avenida Perimetral. A torre localizada no canto inferior direito foi mantida. Fonte: www.flickr.com, yahoo, acessado em 01/06/2012.

Em 1957, por ordem do governador Carlos Lacerda, o importante exemplar da arquitetura do ferro foi demolido para dar lugar ao viaduto da avenida perimetral. A sua demolição no entanto, não foi total, deixando como testemunho uma das cinco torres, ocupada pelo tradicional restaurante Albamar, desde 1933. Silva (1986, p. 157), acerca da demolição do mercado observa que: «(...) sua perda para a cidade equivale, guardadas as devidas proporções, à perda que Paris viveu, por ocasião da demolição dos 'Halles Centrales.'» A sua estrutura foi sucateada e perdida irreversivelmente, apesar da possibilidade técnica de ser remontada em outro sítio da cidade. Em 1983, a torre remanescente foi protegida pelo instituto do tombamento estadual (Fig. 1).

O CASO DAS OFICINAS DO TRAJANO

Em 1889, em virtude das comemorações do centenário da Revolução Francesa (1789), o governo francês realizou a Exposição Universal de Paris, evento industrial e comercial que durou seis meses, cujo palco era composto por diversos pavilhões em estrutura de ferro pré-fabricada, pertencentes a diversas nações industrializadas e uma torre de transmissão de rádio, projetada por Gustav Eiffel e ainda remanescente como testemunho do evento: a Torre Eiffel. Dentre os galpões havia o Palácio das Indústrias, cuja uma das partes foi remontada na cidade do Rio de Janeiro, na avenida Suburbana, no bairro do Engenho de Dentro. Ao final da Exposição Universal, a edificação foi desmontada e vendida como sucata, abrigando, dentre outros usos, a fábrica de bondes do empresário Trajano de Medeiros, que lhe emprestou o nome «Oficinas do Trajano». A descoberta se deu em 1994, em virtude dos estudos para a elaboração do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) do bairro do Méier.

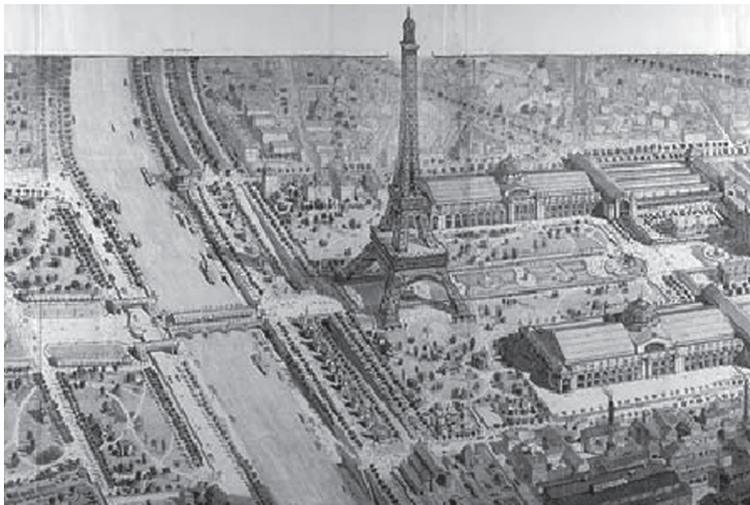


FIGURA 2 | Paris. Último quartel do séc. XIX Vista geral da Exposição Universal de Paris, Hoffbaur (des.), Dochy (grav.) In A Ilustração, Paris 1889, entre p. 132-141 BN J. 1505 M. Fonte: http://purl.pt/93/1/iconografia/imagens/j1505/j1505_p133.html



FIGURA 3 | Matéria publicada no Jornal do Brasil, em 25/07/1994, acerca das Oficinas do Trajano.

9. *Jornal O Globo* – Rio, sábado, 21 de junho de 2008, p. 28 – «MP Aciona Cesar por destombamento».

Em função de seus inequívocos atributos históricos e arquitetônicos, o galpão foi protegido pelo instituto do tombamento municipal pela prefeitura da cidade, por meio do Decreto Nº 15.244, de 08 de novembro de 1996. Dentre as justificativas do ato legal destacaram-se a «necessidade de proteger do desaparecimento o conjunto conhecido como «Oficinas do Trajano», no qual a principal edificação foi construída com material proveniente do desmonte do «Palácio das Indústrias» da Exposição Universal de 1889, em Paris;» (Fig. 2).

Apesar da significativa descoberta e da relevante iniciativa de proteção pelo tombamento, a mesma prefeitura destombou o bem cultural, em 28 de janeiro, de 2005, por intermédio do Decreto nº 25.047. O instrumento legal composto por apenas dois artigos que, respectivamente, revogam o decreto de tombamento (15.244/96) e estabelece o vigor do que dispõe a partir da data de sua publicação. Em função desses aspectos, o Ministério Público instaurou ação civil pública contra o prefeito por improbidade administrativa, destacando o fato da compra do imóvel, no mesmo ano do destombamento, pela Sendas S/A com vistas a construção de empreendimento imobiliário no local.⁹

A edificação foi demolida e sua estrutura desapareceu inexplicavelmente, configurando uma perda considerável para o patrimônio cultural carioca. Essa perda torna-se ainda mais dolorosa quando consideramos as características da arquitetura do ferro, já citadas anteriormente, que possibilitaram o transplante da estrutura de Paris para o Rio de Janeiro, mas não foram suficientes para viabilizar seu deslocamento para outro local na própria cidade. Além de uma transgressão ao patrimônio cultural, o fato configura também um contra-senso teórico e técnico (Fig. 3).



FIGURA 4 y 5 | Estrutura do Galpão das Oficinas do Trajano ainda montadas no seu terreno original. Fonte: Googlemaps.

O CASO DOS GALPÕES DAS OFICINAS DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A (RFFSA)

O caso do desmonte dos galpões da RFFSA, localizados na Rua das Oficinas, bairro do Engenho de Dentro, para viabilizar a construção do Estádio Olímpico João Havelange, configurou uma inédita tentativa, por parte da prefeitura, de compreender e considerar os atributos, características técnicas e históricas da arquitetura do ferro (Figs. 4, 5, 6,7 e 8).

O local escolhido para a construção do novo estádio da cidade foi escolhido em função de sua localização estratégica, ou seja, próximo à estação ferroviária do Engenho Novo e de um dos acessos da Linha Amarela, via expressa que liga a zona oeste à zona norte da cidade. A escolha também visou atender as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Decenal da Cidade que aponta a Área de Planejamento 3 (AP3) como prioritária para a expansão e adensamento da ocupação da cidade (Fig. 8).

A área escolhida era protegida pelo tombamento desde 1996, por intermédio do Decreto «N» n.º 14.741, que protegeu a Estação Ferroviária do Engenho de Dentro e os galpões das oficinas ferroviárias a ela adjacentes. Para atender as demandas de área exigida pela construção do complexo esportivo foi necessário desmontar seis galpões em estrutura metálica, transferindo à própria prefeitura, a responsabilidade de remontagem dos mesmos, no local ou em outras partes da cidade onde fossem úteis à coletividade. Para dar efeito legal a essa postura, foi publicado o Decreto n.º 24.029, em 16 de março de 2004, que também permitiu a simples demolição de outras edificações de alvenaria.

Apesar das boas intenções do dispositivo legal, que promoveu certa evolução no trato dessas estruturas pelo poder público, a prefeitura desde a inauguração do estádio, em 2007, ainda não realizou a remontagem dos galpões localizados originalmente na área. Suas estruturas continuam armazenadas em depósitos públicos aguardando a vez de ressurgirem e prestarem testemunho dos atributos técnicos da arquitetura do ferro.



FIGURA 6 | Maquete eletrônica que simula empreendimento imobiliário no local. Fonte: Googlemaps.



FIGURA 7 | Vista, sob o mesmo ângulo da maquete eletrônica, com o galpão das Oficinas do Trajano. Fonte: Googlemaps.



FIGURA 8 | Foto aérea da construção do Estádio Olímpico João Havelange. Fonte: <http://www.diariodorio.com/engenhao-comecam-a-fechar-a-cobertura-das-laterais/>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A breve análise das questões relacionadas à arquitetura do ferro aqui abordadas revelou um quadro complexo, caracterizado por questionamentos acerca da sua validade estética e técnica, desde o momento histórico de seu surgimento, até a contemporaneidade, quando nos deparamos com seus testemunhos que devem ser encarados como patrimônios culturais. Nesse ponto, observa-se que avançamos de uma postura de desca-so com relação a estas arquiteturas, até uma postura reverencial que as destaca como objetos a serem pas-sados às gerações futuras.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, esta «evolução» foi marcada pela postura do poder público em relação aos três exemplos utilizados como estudos de caso. No caso do Mercado Municipal, observa-se uma total sub-missão da cidade ao projeto rodoviário que destacou o automóvel como principal meio de transporte. A de-molição, mesmo que parcial de um grande marco pai-sagístico carioca para dar lugar a um viaduto revelou o pouco ou nenhum valor dado à edificação, em que pe-se a possibilidade de seu desmonte e remontagem.

O caso das Oficinas do Trajano revela ao mesmo tem-po, um avanço e um retrocesso notáveis. Avançou-se no momento que a municipalidade reconheceu o real valor de um testemunho da industrialização mundial que o acaso fez ser reconstruído num bairro da zona norte da cidade. No entanto, retrocedemos ao observar que o mesmo poder que protegeu, o destombou de for-ma lacônica e questionável, cedendo aos interesses do capital imobiliário. Mais uma vez, as características da arquitetura do ferro foram infelizmente ignoradas, fato que suprimiu da paisagem carioca irreversivelmente, uma estrutura que foi capaz de ser montada em Paris, lá ser desmontada, atravessar o oceano Atlântico e aqui ser remontada.

Avançamos aparentemente, com o trato concedido aos galpões da RFFSA por demanda da construção do está-dio olímpico João Havelange. No entanto, ficamos ape-nas nas aparências, tendo em vista que as estruturas encontram-se até hoje, desmontadas e armazenadas em depósitos, longe dos olhares dos cariocas. ■



REFERÊNCIAS

LIVROS

AGUIAR, Louis de Souza: *Da Glória ao Opróbrio*. Rio de Janeiro: edição do autor, 1976.

CHOAY, Françoise: *O Patrimônio em Questão: antologia para um combate*. Belo Horizonte: MG: Fino Traço, 2011.

CURTIS, William J. R.: *Arquitetura Moderna desde 1900*. Porto Alegre: Bookman, 2008.

DERENJI, Jussara da Silveira (org.): *Arquitetura do Ferro: memória e questionamento*. Belém: CEJUP: Universidade Federal do Pará, 1993.

KÜHL, Beatriz Mugayar: *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.

PESAVENTO, Sandra Jatahy: *Exposições Universais – Espetáculos da Modernidade do Século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SILVA, Geraldo Gomes da: *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. Nobel, 1986.

ARTIGOS

CASTRO, José Liberal de: «Arquitetura do ferro no Ceará», in DERENJI, Jussara da Silveira. (org) *Arquitetura do Ferro – Memória e Questionamento*. Belém: CEJUP: Universidade Federal do Pará, 1993, pp.113 a 137.

SILVA, Geraldo Gomes da: «Desventuras de um mercado de ferro», in DERENJI, Jussara da Silveira. (org) *Arquitetura do Ferro – Memória e Questionamento*. Belém: CEJUP: Universidade Federal do Pará, 1993, pp.89 a 111.

LIMA, Evelyn Furquin Werneck: Preservação do patrimônio: uma análise das práticas adotadas no centro do Rio de Janeiro, disponível em <http://www.revista.iphan.gov/materia.php?id=120-33k>, acessado em 09/01/2006.

DECRETOS CITADOS

DECRETO «N» Nº. 15.244 de 08 de novembro de 1996 e **DECRETO Nº. 25.047** DE 28 DE JANEIRO DE 2005. Revoga o Decreto nº. 15.244, de 08 de novembro de 1996. Disponíveis em REDE LATINO-AMERICANA DE MINISTÉRIO PÚBLICO AMBIENTAL, <http://www.mpambiental.org/?acao=pecas-pop&cod=111>, acessado em 11/02/2013.

DECRETOS «N» n.º 14.741/1996 e «N» n.º 24029 de 16 de março de 2004, disponíveis em <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D24029M.PDF>, acessado em 11/02/2013, e http://doweb.rio.rj.gov.br/ler_pdf.php?edi_id=982&page=4.