

vitruvius

arquitextos ISSN 1809-6298

187.02 crítica ano 16, dez. 2015

A nova Praça Mauá

O Rio do espetáculo

João Masao Kamita



Nova Praça Mauá, vista aérea, Rio de Janeiro

Foto Masao Kamita



Nova Praça Mauá, vista aérea, Rio de Janeiro

Foto Masao Kamita



Nova Praça Mauá, edifícios RB1 e A Noite, Rio de Janeiro
Foto Masao Kamita



Nova Praça Mauá, vista do edifício A Noite e do MAR, Rio de Janeiro
Foto Masao Kamita



Nova Praça Mauá, vista da torre do Terminal Marítimo, Rio de Janeiro
Foto Masao Kamita



Nova Praça Mauá, vista do Museu do Amanhã, Rio de Janeiro
Foto Masao Kamita

O partido foi definido com a demolição do elevado da perimetral que seccionava o espaço. Com a retirada recuperou-se a conformação originária, o sentido de unidade daquela área. Uma grande superfície se descortinou, abrindo novamente o céu e o mar como integrantes da paisagem.

Os verbos fundamentais do partido são todos subtrativos: implodir a perimetral, desfazer as ruas limítrofes que cerceavam o livre movimento, destituir a prerrogativa do automóvel frente ao pedestre. Na nova Praça Mauá extrair ao invés de construir, eis o gesto primordial. Nessa ação, a superfície em certo sentido repõe sua condição originária de tábula rasa quando das obras de aterramento no início do século 20 que estabeleceram suas dimensões primeiras. Uma grande esplanada se abriu outra vez como território da disponibilidade moderna.

À implosão da perimetral se contrapôs a ação inversa, a escavação das vias subterrâneas que passam por debaixo da praça e recuperam o sentido de mobilidade que outrora era função da perimetral, complementada pela linha do VLT que atravessa a nova praça.

A reurbanização da área da Praça Mauá está inserida no projeto mais abrangente do Porto Maravilha, que inclui um novo sistema viário, uma recodificação do zoneamento com a liberação do gabarito na faixa do porto, a construção de novos edifícios públicos como o Museu de Arte do Rio (o MAR, inaugurado em 2013), o Museu do Amanhã e o novo Aquário. Ela igualmente integra o projeto Frente Marítima, que consiste na reurbanização da área disponibilizada pela implosão da perimetral - "Orla Prefeito Luiz Paulo Conde" -, cuja extensão vai do Museu Histórico Nacional, passa pela Praça XV, contorna o Mosteiro de São Bento, cruza a Praça e o Pier Mauá e prossegue pelo porto até o Armazém 8.

Nesse novo contexto urbano, a praça de algum modo recupera o protagonismo de outrora, na medida em que se recoloca no foco do processo de transformação da região. A Praça Mauá é o ponto de interpolação entre o Rio do século 20 e o Rio do século 21, o Rio de Janeiro Olímpico, esfuziante, esperançoso de finalmente recuperar, após um longo período de decadência, violência, segregação, a beleza perdida.

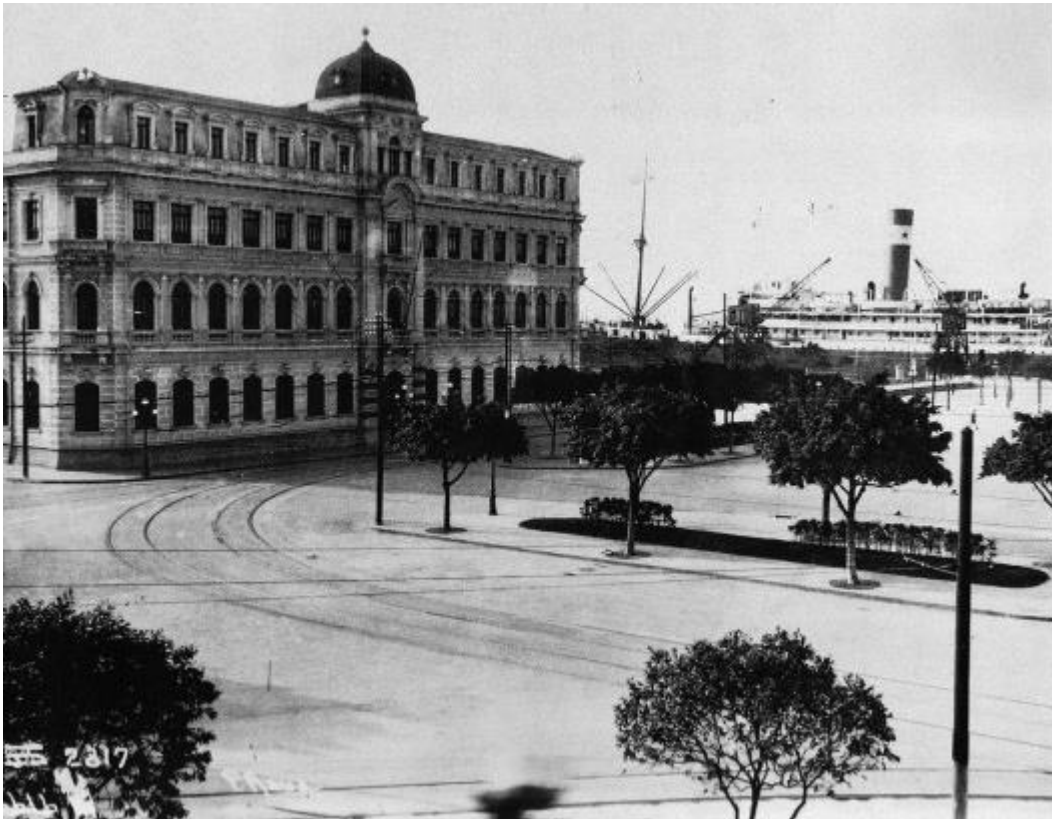


Praça Mauá, vista aérea, Rio de Janeiro, anos 1910

Foto divulgação

A nova Praça Mauá, reinaugurada oficialmente no dia 06 de setembro de 2015, parece recuperar o brilho do passado, do início do século 20, quando surgiu como a porta de entrada do Rio *Belle Époque* de Pereira Passos. Estrangeiros e turistas que desembarcavam no porto, exatamente no delicado edifício do Terminal Marítimo de passageiros com sua elegante mistura de estilo Luis XVI e torre Art Déco, tinham na praça o acolhimento da Capital.

Situada no limite entre o porto e o centro da cidade, a praça logo se viu povoada dessa mistura de comércio, serviço, espetáculo, diversão e promiscuidade. Em termos de arquitetura, as cercanias oferecem uma verdadeira síntese da história, um desfile que vai do colonial dos fundos do Mosteiro de São Bento e do arsenal da marinha (no lado oposto) aos sobrados da Rua Sacadura Cabral, passando pela imponente eclética do Palácio Episcopal e o Art Deco classicizante do Terminal Marítimo, o primeiro arranha-céu do Rio - o edifício A Noite, sede da Rádio Nacional, chegando ao modernismo da antiga sede da Polícia Marítima que recebeu a antiga rodoviária e desde 2014 (junto com o Palácio) se converteu em Museu de Arte do Rio - MAR até se concluir no espetáculo contemporâneo do Museu do Amanhã de Santiago Calatrava.



Praça Mauá, tendo ao fundo o Palácio Episcopal, Rio de Janeiro, anos 1920
Foto divulgação [portal Iphan]

Contudo, apesar de conter exemplares individuais de estilos históricos diversos, a praça se marcou como palco da modernidade, da transformação contínua, do fluxo multidirecional, do cruzamento entre o local e o estrangeiro, entre o trabalho e o ócio, enfim, um *locus* histórico e cultural intenso e pulsante, uma estrutura urbana de fato significativa.

Fontes documentais relatam a ocupação da região desde o século 16, no campo gravitacional do Mosteiro de São Bento, contudo, é somente em meados do século 19, impulsionados pela expansão do comércio do café que a área da "prainha" começa a ser ocupada por trapiches para servir aos cada vez mais numerosos

atracadouros de embarcações de carga. Esse processo de expansão das atividades da zona portuária se intensifica nas primeiras décadas do século 20 que a área ganha importância e começa a receber melhoramentos, sobretudo, com a ampliação do porto na reforma de Pereira Passos. Sua área de operação foi alargada com obras de aterramento e a construção do novo cais de aproximadamente 1900 metros com calado para permitir a atracagem de grandes embarcações; em paralelo construíram-se grandes armazéns para estocagem adequada de mercadorias. Essa nova faixa plana ocupada por grandes lotes e armazéns industriais era ladeada pelos tradicionais morros da Conceição, Saúde e Gamboa, bairros operários com predominância da população negra, por isso mesmo centro de referência da cultura negra carioca, com a presença de terreiros de candomblé e berço de gêneros como o samba e o choro.



Praça Mauá, vista panorâmica para a Rua Sacadura Cabral, Rio de Janeiro, 1925
Foto divulgação

Com o desenvolvimento econômico incentivado pelas exportações do café, um intenso fluxo de transporte de mercadorias e de passageiros se instalou acentuando o desenvolvimento industrial, levando para a região a linha férrea e a rede de transportes públicos. Para além das atividades de importação e exportação, a zona portuária teve na região da praça o ponto de chegada de grandes contingentes de imigrantes que aportavam na capital federal. Assim, este era um espaço que encarnava o movimento e o cosmopolitismo da modernidade ao qual o país aspirava participar. O símbolo dessa industriabilidade moderna foi justamente o homenageado - Irineu Evangelista de Souza - que deu nome e se faz presente como monumento no centro da praça: o Barão de Mauá.

Não obstante, não só dos grandes personagens homenageados ou das aglomerações em torno da chegada ou partida de artistas e personalidades de destaque, a Praça foi palco de manifestações políticas como os protestos operários e greves gerais, bem como de comícios de partidos políticos, como os do Partido Comunista.

A Praça Mauá seria de fato o ponto de largada do Rio Moderno, dali partia o novo *boulevard* - a Avenida Central - até se concluir no polo extremo - na Cinelândia. Porém, enquanto a Praça Mauá tinha ligação com o mundo do trabalho e com a cultura popular, a Cinelândia carregava a aura da cultura de elite e dos divertimentos da era da reprodutibilidade técnica.

Situada entre o porto e o centro do Rio, a praça sofreu dessa alternância entre momentos de brilho e de decadência. Do velho logradouro povoado de escravos e senhores à redenção com a reforma Passos, da contaminação boêmia de imigrantes e marinheiros de todas as partes e prostitutas à propagadora da cultura popular com a Radio Nacional, do estrangulamento causado pela metropolização acelerada que a submeteu à lógica impiedosa do tráfego que a esquadrejou com vias e elevados à atual transformação urbana, a Praça Mauá anuncia novamente um renascimento.



Atracadour da Praça Mauá, Rio de Janeiro, década de 1930

Foto divulgação

Fotos de época demonstram como o seu traçado se modificou significativamente ao longo do tempo, dos jardins afrancesados da década de 1910, atravessados inicialmente pelas linhas de bonde, depois nos anos 1940 foi invadida pelo Rio dos automóveis, quando de praça aberta passou a ser mero enclave de circulação, justamente por isso, decidiu-se que ali seria o melhor local para a instalação da Rodoviária Mariano Procópio, no térreo do edifício modernista da Polícia Marítima (atual MAR). Pouco mais de uma década depois, a rodoviária não mais atendia a demanda frente ao avassalador processo de crescimento demográfico da cidade, e viu suas funções deslocadas para a nova rodoviária - atual Novo Rio, e a antiga rodoviária se converteu em terminal local, função que se manteve até recentemente. Justamente, no início da década de 1950, procurando atender as novas demandas e por conta também da Copa do Mundo de 1950, foi construído o Pier Mauá para receber grandes transatlânticos, mas efetivamente nunca entrou em funcionamento. Nos anos 1960 esse processo de metropolização descontrolado gerou uma febre rodoviarista com a expansão de vias de circulação e obras de infraestrutura viária de grande porte, como a construção do elevador da perimetral que atravessava a orla do centro histórico da cidade, passando pela Praça Mauá até se concluir no final do porto do Rio. Com a decadência econômica do porto e o estrangulamento do centro do Rio, agravados pela perda da condição de Capital Federal, a região ficou abandonada acentuando o processo de degradação urbana e local da boemia e da marginalidade.

Este breve resumo histórico dá a ver como nossos espaços públicos sofrem agressões contínuas, sempre com o argumento de que as transformações são necessárias e urgentes. A Praça Mauá se viu convertida em colcha de retalhos decadente e degradada, daí recuperar o sentido de unidade, de espaço único e íntegro talvez seja o fato urbano mais significativo da nova Praça.

Isso porque se redesenha um sentido de estrutura urbana, que havia sido pensada quando de sua construção no início do século 20, com Pereira Passos.

Recupera-se o sentido de polarização entre dois espaços públicos - Praça Mauá e Cinelândia - e uma via de ligação - a Avenida Rio Branco, mas a reinsere agora na nova malha que se articula com a reurbanização da área do Cais do Porto.



Navio de cruzeiro SS Uruguay atracado na Praça Mauá, Rio de Janeiro, 1939
Foto Leon van Duivendijk

Surpreende, de fato, com a praça do século 21 a redescoberta da escala antiga da praça, que agora emerge como um grande vazio estruturante. Aquilo que outrora se encontrava escondido, agora se revela. Edificações surgem como se fosse pela primeira vez, outros ganham novas visadas, complementariedades ou correspondências inesperadas. Não há com não se espantar ainda hoje com a presença contundente do edifício A Noite, com sua austera delicadeza e imponente massa vertical, cujo par complementar se verifica no decorativismo populista do Edifício RB1: art déco x pós-modernismo. E apesar das diferenças estilísticas, ambos se postam como pilares gigantescos que emolduram a perspectiva da Av. Rio Branco. Por outro lado, se a encosta do morro de São Bento aparece em ângulo incomum, logo abaixo aquilo que mal notávamos surge com sua temporalidade mista e entrecortada, caso do conjunto de edificações do Arsenal da Marinha. Poderíamos mencionar igualmente o ressurgimento da torre do Terminal Marítimo, a perspectiva liberada do cais com seus guindastes abandonados e os navios atracados, e a apreensão visual plena do complexo do MAR na junção dos dois blocos unificados pela grande cobertura curvilínea. E obviamente as estruturas novas do Museu do Amanhã. Não obstante tais singularidades descobertas, a meu ver, o fato visual mais contundente nessa esplanada desimpedida é a reinstituição da vista da baía de Guanabara com seu horizonte amplo e profundo.

Mas o que dizer do projeto da praça?



Praça Mauá com o Edifício A Noite, Rio de Janeiro, c.1929

Foto Augusto Malta [Acervo Iphan / Empresa Brasil de Comunicação - EBC]

Antes de avançar nas considerações críticas, cabe uma descrição do projeto do escritório associado B + ABR - Backheuser e Riera Arquitetura. Em princípio é possível dizer que os elementos constituintes são comuns a qualquer praça: árvores, canteiros, equipamentos, monumentos, áreas de permanência. Sobre as disposições espaciais, podemos afirmar que são as alamedas definem o perímetro quadrangular da área, correndo em frente à face do MAR e do Pavilhão Marítimo, girando 90 graus fazendo face ao edifício A Noite e novamente dobrando frente ao Arsenal da marinha. O quarto lado da quadra é aberto pois está de frente para o mar. Estas alamedas formadas de canteiros e passeios perfazem as áreas mais reservadas, para o descanso à sombra das árvores, cercam e ao mesmo tempo preservam a amplitude do espaço central. Nesta dominam dois campos circulares: um em plataformas concêntricas tendo ao centro a grandiosa coluna clássica que serve de base para a estátua do Barão de Mauá. Estas plataformas servem de arquibancadas para o público; outro é um canteiro gramado dominado por três palmeiras imperiais. Apesar da clara delimitação circular, este canteiro tem, pode-se dizer, um desenvolvimento transformacional, na medida em que seu desenho vai se fundindo com a área pavimentada. Esse debate entre o natural e o construído, entre canteiro e pavimento se repõe pelo contraste entre a topografia suavemente ondulada dos canteiros em contraposição ao aspecto mais árido e plano dos pavimentos.

Iniciei este artigo afirmando que o partido do projeto foi definido com a retirada do elevador que dividia o espaço em partes separadas. Esta, porém, é uma decisão de ordem infraestrutural, bem como as outras que a complementa, como a supressão das vias que por ela passavam e a perfuração do túnel em substituição ao elevador da perimetral e a linha do VLT. Todas estas decisões envolvem instâncias que dizem respeito às políticas administrativas e as técnicas da engenharia (civil e de tráfego), decisões que precedem ao projeto

de arquitetura e de urbanismo. Este, de fato, só foi convocado posteriormente, ou seja, depois que as decisões que definiram o partido da praça tinham sido tomadas. O que restava então à arquitetura e ao urbanismo?



Praça Mauá após a construção da Perimetral, Rio de Janeiro, 2013
Foto Tânia Rêgo [Agência Brasil]

Nada muito além do desenho de piso, da alocação de mobiliário urbano, da marcação do paisagismo, ou seja, a participação dos arquitetos se reservou ao projeto de ambientação da praça. E para falar com sinceridade, não me parece que este ou aquele desenho fizesse grande diferença, se esta ou aquela opção de equipamento fosse fundamental, se esta ou aquela árvore devesse ser mantida ou retirada. Ao ponto em que chegamos, não faz muita diferença a avaliação qualitativa do projeto, a competência ou a falta de dos profissionais envolvidos. A essa altura, os arquitetos são convocados apenas quando as principais decisões já foram tomadas, e a eles cabe uma função meramente ornamental.

O que esta situação traz à tona é bastante preocupante. Quando as decisões sobre o destino da cidade seguem a lógica da coalizão entre administrações públicas, corporações privadas e técnicas de infraestrutura, significa que seguem tão somente as diretrizes do cálculo de eficiência político e da racionalidade instrumental da obra, o que quer dizer dos políticos de mandado e das empreiteiras e seus consórcios. A exclusão dos arquitetos do processo não é apenas "lamento nostálgico" de uma participação responsável ou reclamação de não ganhar também "uma fatia do bolo". A rigor os arquitetos e outros tantos partícipes da sociedade civil se viram excluídos igualmente. Mas o incômodo dos arquitetos é duplo: por estar ausente de processos que ele sempre reivindicou como sendo o fundamento de sua disciplina - o projeto da cidade - e pela dificuldade de aceitar que não detém mais o controle sobre tais processos, à mercê agora dos técnicos e dos políticos. A crise não é apenas do campo profissional da arquitetura, a crise é sobretudo da subjetividade do sujeito arquiteto. Ao contrário dos administradores públicos, dos agentes privados, dos políticos e dos engenheiros, que definitivamente são protagonistas (ou na pior das hipóteses, vilões) da narrativa da cidade, os

projetistas da arquitetura são meros coadjuvantes, encontram-se no limite da irrelevância.



Praça Mauá, render do projeto de urbanização
Imagem divulgação

Olhando a planta da praça, percebe-se que o mesmo vazio que inicialmente liberou o espaço logo precisou ser preenchido. E o projeto optou pela busca de correspondências formais com as formas circulares criadas para o Museu do Amanhã. Três círculos povoam o miolo da praça, dois deles bastante enfáticos: a base escalonada da coluna que recebe a estátua do Barão de Mauá e o "oásis" verde ao seu lado. O terceiro é apenas uma diferença de revestimento de piso em frente ao MAR - uma laje que serve de cobertura ao vão de ventilação, serviço e acesso ao túnel. Mas se a razão das intervenções é o desdobramento de um motivo formal exógeno, nada mais faz que repetir um padrão em si descontextualizado, ainda que paradoxalmente, o argumento seja exatamente o oposto. O resultado não poderia ser outro: a dessemantização do espaço. Ao invés da intervenção estabelecer nexos estruturantes com o espaço urbano, faz justamente o oposto, converte-se em arbitrária forma abstrata, ensimesmada e impalpável. A rigor, ela não dialoga com o eixo da Avenida Rio Branco (o afastamento da coluna do Barão de Mauá e a sua base pouco enfática anulam a conexão), tampouco se estabelece em continuidade com o novo *Boulevard* (atual Av. Francisco Bicalho) e com o novo Cais. Levou-se em conta exclusivamente as correlações entre as partes (pontos de permanência como o "oásis" e as

alamedas verdes e a plataforma-arquibancada da estátua) e os deslocamentos entre as atrações do perímetro (MAR-Museu do Amanhã, Avenida Rio Branco-Cais).

Motivado por tensões formais internas, o desenho se torna evanescente abolindo qualquer índice da presença de uma materialidade física do urbano com seu jogo de forças contundentes e contrastantes, ou seja, erodindo tudo aquilo que em arquitetura instaura a experiência do ser e estar no espaço. O que fica é a impressão de um desenho em 3D, com sua luz homogênea sem peso e sombra, de cores tão definidas quanto invariantes. Essa artificialidade estonteante, essa aridez anódina, essa nitidez inconfundível presentes na praça é a mesma que sentimos diante da imagem renderizada que ilustra o projeto. Sim, estamos diante de uma arquitetura do espetáculo, de uma marca que serve para divulgar a imagem do novo Rio de Janeiro para o mundo, diante de um portal informático cuja imagem sedutora e brilhante atua para capturar a atenção do navegador global para de imediato transformá-lo em turista potencial.



Nova Praça Mauá, vista aérea
Foto Masao Kamita

Na era das cidades globais, a arquitetura encontrou nova função, não mais vinculado às operações de construção (isso é para as engenharias), outrora seu campo tradicional. Agora, ela se associa às técnicas de marketing, à redução da cidade à logomarca.

Mas para não terminar de modo simplesmente melancólico, creio (e não é mais do que isso) que esse vazio de sentido que hoje é a Praça, poderia ser convertido algo à favor, poderia ser um campo de posse. Se a lógica da imagem torna irrelevante o uso efetivo, este pode se apropriar desse terreno vago fazendo-o seu.

E aí, quem sabe, essa ordem de visibilidade desimpedida recém-descoberta talvez seja o maior ganho, na medida em que poderá instaurar usos a partir daquilo que a "praça quer ser". O que quer dizer que o sentido para praça depende muito mais de um ato de apropriação do espaço, do que de qualquer prescrição de projeto ou decisão da autoridade.

sobre o autor

João Masao Kamita é arquiteto, formado pela Universidade Estadual de Londrina, Mestre em História Social da Cultura/PUC-Rio e Doutor em Arquitetura pela FAU-USP. É autor de *Vilanova Artigas* (Cosac Naify, 2000) e um dos organizadores de *Um modo de ser moderno: Lucio Costa e a crítica contemporânea* (Cosac Naify, 2004). É professor da PUC-Rio, atuando no Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura e nos Cursos de Graduação em História e em Arquitetura e Urbanismo.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>