

Convocar o comum das águas: Projeto preliminar para o Museu Marítimo do Brasil no Espaço Cultural da Marinha

Rodrigo Quintella Messina

Arquiteto pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Contato: roqmessina@gmail.com

Martín Benavidez

Mestre pela Universidade de São Paulo e Professor Assistente no programa de pós-graduação da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Nacional de Córdoba (Argentina).

Contato: martinbenavidez@ben-avid.com

Francisco Rivas

Arquiteto pela Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Desenho da Universidade Nacional de Córdoba (FAUD-UNC).

Contato: franjavrivas@gmail.com

Colaboradores: Alen Gomez, Emanuel Polito, Facundo Rasch, Franco Fara, Stefanía Casarin.

MESSINA|RIVAS

messina | rivas, fundado em 2016 por Francisco Rivas e Rodrigo Messina, é um escritório de arquitetura sediado na cidade de São Paulo. Através de ações e relações, isto é, projetos e diálogos, o escritório comunica sua prática através da mediação de diversos saberes que participam do cotidiano da profissão. De maneira versátil e sem subestimar as escalas de projeto, atuam a partir dos mais variados programas, contextos e procedimentos de projeto. Entendem a atividade da arquitetura como ferramenta de ação reflexiva e com potencial de transformação das habitabilidades socioambientais. É uma prática que exige uma atenção adequada aos recursos disponíveis, às pré-existências arquitetônicas/paisagísticas, aos diversos saberes envolvidos na técnica da construção e da viabilidade econômica. O escritório também trabalha com diversas parcerias nacionais e internacionais a fim de exercitar a prática coletiva, não apenas através de projetos de arquitetura, mas também através de publicações, palestras, exposições e workshops. Acreditam que a presença do diálogo amplia o campo do conhecimento da atividade e contribui para a constante inquietação projetual do escritório que procura dar continuidade crítica aos precedentes de sua trajetória.

BEN-AVID

Ben-Avid é um escritório de arquitetura fundado em 2018 por Martin Benavidez, sediado na cidade de Córdoba, Argentina. A prática do escritório é pensada como um diálogo, às vezes com palavras e outras com desenhos, com aqueles arquitetos que enfrentaram antes de nós o abismo da folha em branco. Acaso disso trata-se a arquitetura: de fazer novamente, quem sabe de forma inusitada, aquilo que já foi feito antes mil vezes. Acaso disso trata-se a cidade: de ocupar com os nossos corpos o espaço que outros arquitetos conceberam como sonho e a história executa como pesadelo. A prática do projeto supõe, portanto, uma tensão entre aquilo que já não existe e aquilo que ainda não é. Para abordar isso, acreditam menos no brilho da invenção e mais na difícil arte do projeto coletivo, aprendido dos nossos mestres e referentes. O escritório desenvolve projetos de arquitetura a nível nacional e internacional, de diversas escalas e complexidades: espaços de uso comercial, galerias e pavilhões expositivos, infraestruturas de transporte urbano e metropolitano, masterplans, entre outros.

Fonte: messina | rivas e Ben Avid.



Figura 1. Render externo do projeto preliminar para o Museu Marítimo do Brasil.

“Nas civilizações sem navios os sonhos secam”¹

Conceito

As navegações não são apenas vetores de desenvolvimento das cidades, mas também reservatórios de imaginação e intriga, já que constituem um modo fundamental de encontro entre diferentes culturas e naturezas.

Nessa paisagem marítima, a água é o “espaço comum” por excelência, pois a um só tempo nos aproxima e afasta da figura do Outro, isto é, do desconhecido e do imprevisível - tudo o que as cidades contemporâneas parecem sintomaticamente negar. É justamente aí, nesse “espaço comum” inconstante, que as navegações atravessam, articulam e disputam as diferentes identidades culturais e naturais. Portanto, se antes o horizonte das navegações era o encontro com novas terras, hoje é o encontro com novas águas, ou melhor, com novos “comuns”.

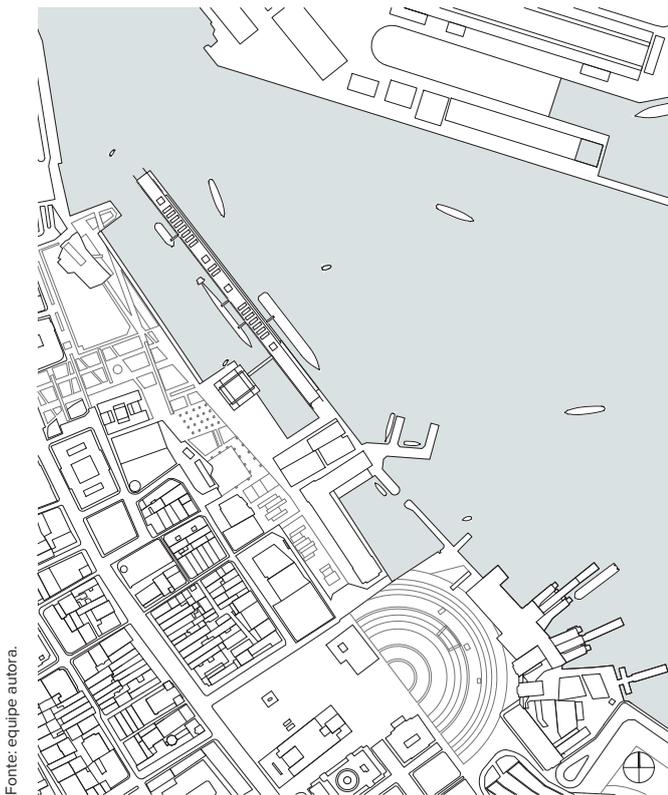
É com esse Norte que nos aproximamos do projeto preliminar para o Museu Marítimo do Brasil (MMB) no Espaço Cultural da Marinha. Um “espaço comum” de muitas histó-

rias que procura ser menos para os navios e mais para os navegantes. E que revele hospitalidade e intriga com o Outro, bem como a convivência socioambiental necessária e tensa com a cidade do Rio de Janeiro.

Contextualização

É inevitável não considerar a condição histórico-territorial estratégica na qual o Museu Marítimo do Brasil será implantado. Deve-se entender o projeto como parte da requalificação da área portuária que procura resgatar a vocação marítima da cidade por meio de uma série de infraestruturas urbanas que, entre outras ações, fazem a região central se voltar novamente para o mar.

Por isso, um gesto fundamental será o de conceder de volta boa parte do horizonte portuário da cidade e, com ele, as águas da baía de Guanabara – portal fundacional entre o Brasil e restante do mundo. Não se trata de apenas revelar uma paisagem distante, mas antes de se entender enquanto paisagem e, a partir disso, projetar.



Fonte: equipe autora.

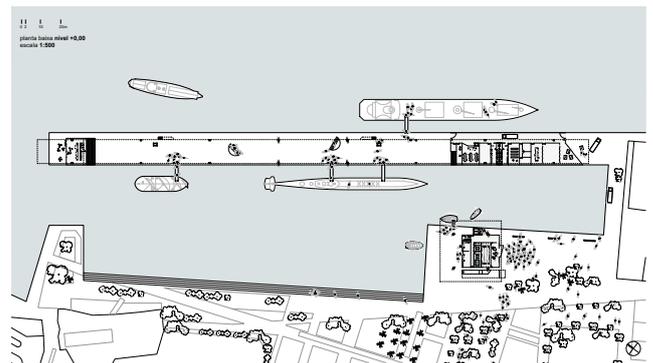
Figura 2. Implantação urbana.

Entendimento do sítio

O sítio do Espaço Cultural da Marinha onde será implantado o MMB pode ser entendido através de duas espacialidades distintas, a saber: a de um largo, curto e amplo, e a de um píer, longo e estreito. A diferença espacial entre ambos é oportuna, pois exigirá respostas projetuais diversas e complementares.

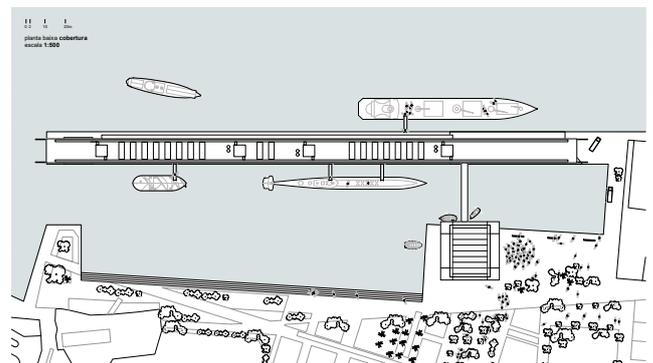
Por ser onde o sítio encontra a cidade, o largo exige um cuidado urbano particular. Em seu entorno, identificamos três situações que vão orientar a proposta de um edifício. A primeira é o eixo viário da avenida Presidente Vargas, coroado pela igreja da Candelária. A segunda é a orla Prefeito Luiz Paulo Conde que costura os projetos de requalificação da região central. E a terceira são as proporções dos edifícios do entorno imediato.

Já o píer, por sua espacialidade peculiar e afastamento urbano pelas águas, exige um cuidado paisagístico especial. Há duas situações que prevalecem nesse local e que vão orientar a proposta projetual. A primeira é a sua condição primordial de proximidade com as águas que possibilitou os mais variados usos durante a sua trajetória histórica na área portuária. E a segunda é a sua inevitável presença linear na paisagem tanto de quem caminha pela orla quanto de quem navega pela baía.



Fonte: equipe autora.

Figura 3. Planta N. + 0.00.



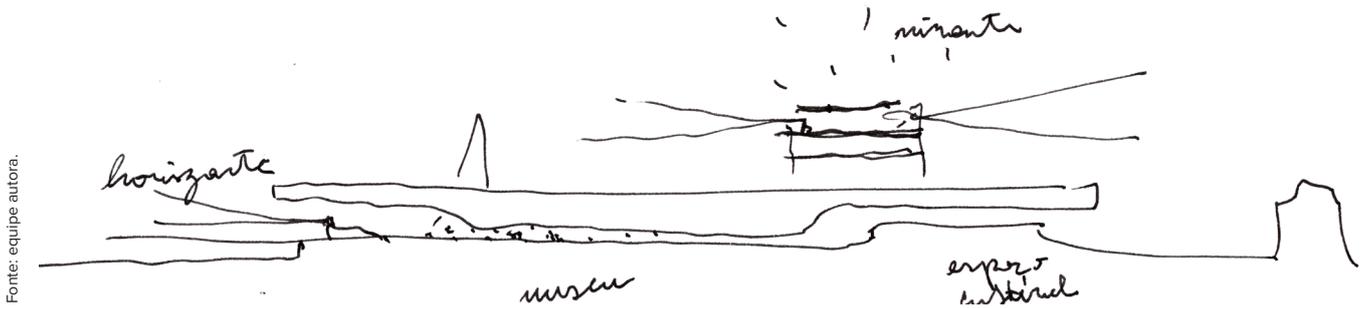
Fonte: equipe autora.

Figura 4. Planta de cobertura.

Partidos e distribuição programática: Verticalidade no largo

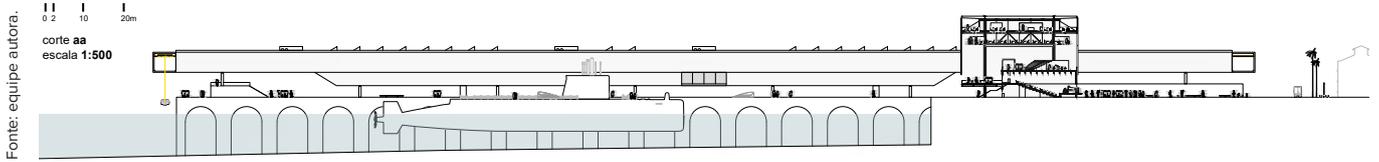
Como partido projetual para o largo, propomos atracar um edifício que potencialize tais situações elencadas no entendimento do sítio. Para isso, respeitando as proporções dos edifícios do entorno, será oportuno construí-lo de maneira vertical (altura 21m) e planta quadrada (32m x32m) para concentrar a zona sem acervo aberta ao público (Zona 3) e a área administrativa (Zona 4) distribuídos em pavimentos variados e articulados.

Essa estratégia de adensar boa parte dos programas de apoio ao Museu e ao Espaço Cultural nos permite, em primeiro lugar, conceder uma ampla área térrea de uso imprevisível tanto para o Espaço Cultural da Marinha quanto para a cidade, já que há continuidade com a orla portuária, inclusive valorizando as fachadas e acessos dos edifícios do Tribunal Marítimo e da Capitania dos Portos. Em segundo lugar, ele resolve com clareza o sistema de acessos e serviços públicos já que, a partir dele, os navegantes poderão acessar o píer onde estarão tanto a área expositiva do Museu Marítimo quanto a área expositiva do Espaço Cultural da Marinha.



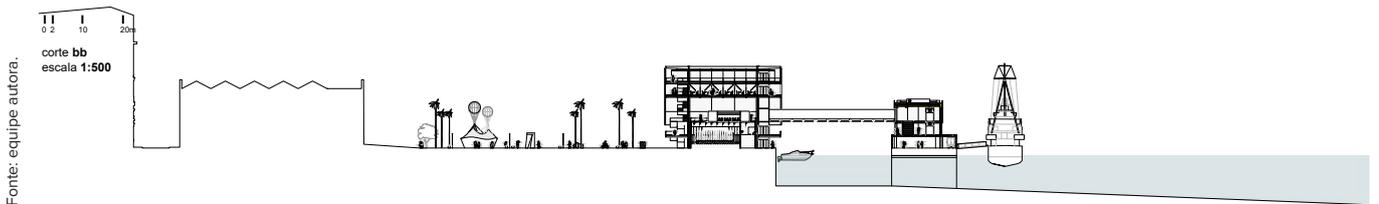
Fonte: equipe autora.

Figura 5. Croqui de concepção do projeto.



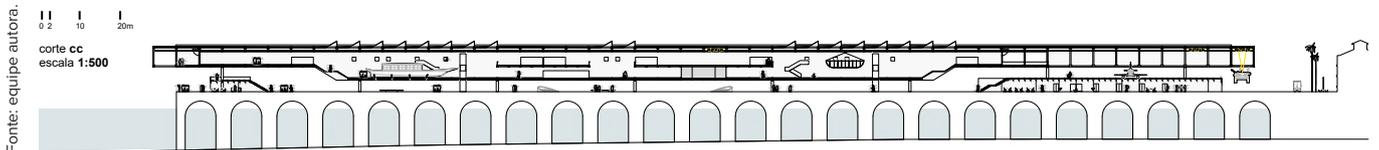
Fonte: equipe autora.

Figura 6. Corte A-A.



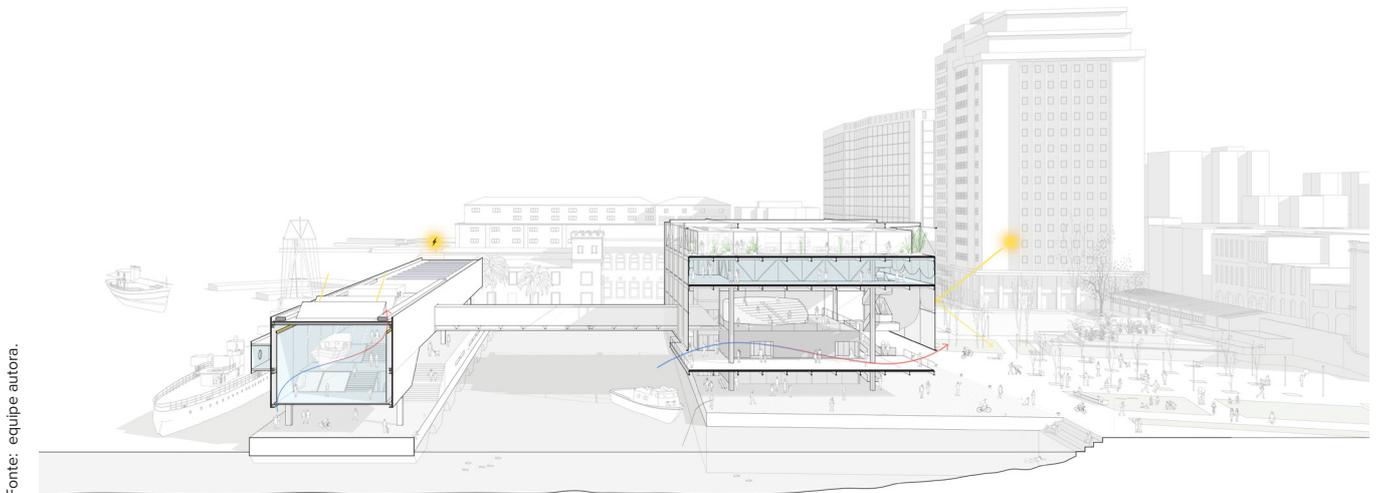
Fonte: equipe autora.

Figura 7. Corte B-B.



Fonte: equipe autora.

Figura 8. Corte C-C.



Fonte: equipe autora.

Figura 9. Corte fugado.

Não à toa, ao implantá-lo rente ao eixo da Candelária, fragmentamos o térreo do largo em uma parte mais ampla para onde um auditório eventualmente poderá abrir seu palco para encontros institucionais e culturais. E outra parte mais estreita que concentra a bilheteria e aproxima os navegantes da beira d'água.

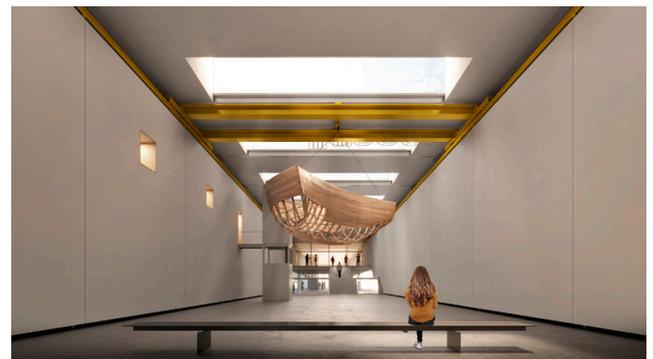
A partir daí, propomos um térreo elevado de acessibilidade universal que conformará um foyer em dois níveis e pé direito triplo, aberto e coberto, envolto por telas de veleiro que se movem ao vento, de modo a desde já incitar o imaginário marítimo das navegações. O térreo elevado, além de aumentar a espessura semipública do chão, libera boa parte do horizonte das águas da baía de Guanabara como também abre espaço no térreo para o uso técnico de apoio aos serviços do edifício vertical.

Ele será um edifício híbrido, em que concentraremos o auditório, a livraria, um café e a área educativa, bem como os acessos às escadas e elevadores para a áreas administrativas na cota 13m e o restaurante, sala vip e sala multiuso na cobertura de cota 17m. Esse último é presenteado por uma varanda que permite uma vista 360° da cidade e da baía de Guanabara, como um observatório das caravelas, aqueles que ficam no mastro principal, onde o vigia é capaz de enunciar o encontro: “terra à vista!”.

Horizontalidade no píer

A condição afastada do píer em relação a cidade é oportuna para situarmos no local as áreas de acervo com e sem acesso ao público (Zona 1 e Zona 2) pois exigem maior controle de entrada e saída de tanto dos navegantes quanto dos serviços de apoio ao Museu e Espaço cultural.

Para a área de acervo sem acesso ao público (Zona 2) e as áreas de apoio administrativo (Zona 4), tiramos partido de sua condição programática que exige um sistema de segurança máxima e controle de acessos, para situá-los logo na extremidade do píer que dá acesso à cidade. Assim, ao ocupar todo os 17m de largura do píer, propomos um edifício de concreto hermético (com 70m de comprimento e 3m de altura) de maneira que ele, em si, faça o impedimento de acesso público pela cidade ao mesmo tempo que reforça o uso do edifício vertical no largo para acessar as áreas expositivas que estarão no restante do píer.



Fonte: equipe autora.

Figura 10. Sala de exposições de longa duração.



Fonte: equipe autora.

Figura 11. Sala de exposições temporárias.

Entendemos que a sua condição peculiar de afastamento da cidade e proximidade com as águas é oportuna tanto para as áreas expositivas do MMB quanto para uma área expositivas do Espaço Cultural da Marinha que pode resgatar o potencial de cais de atracamento do píer para seus passeios, mas também de seus artefatos marítimos (Navio-Museu Bauru, Submarino Riachuelo, Nau dos Descobrimentos, Rebocador Laurindo Pitta, Escuna Nogueira da Gama, Carro de Combate, Aeronave, Helicóptero e Lancha Balizadora Garoupa). Entendemos que a convivência entre essas duas áreas expositivas, sem com que elas percam sua autonomia, reforça a potência cultural e econômica do espaço para a cidade e ambas se completam mutuamente.

No entanto, será necessária uma precisão projetual tanto para a distribuição programática quanto para o impacto do edifício na paisagem. Para isso, respeitando as edificações do entorno, estipulamos uma cota limite de 12m de altura e decidimos elevar o edifício do chão de maneira a conceder de volta boa parte do horizonte portuário da cidade e também a possibilidade de uso público em proximidade com as águas.

Entre esses parâmetros de cuidado com a paisagem será construído um edifício horizontal que atravessa os 290m de píer que abrigará de maneira independente e em espaços diversos e climatizados as áreas expositivas temporárias e permanentes do MMB. Além disso, o edifício horizontal fará uma cobertura para a área expositiva do Espaço Cultural da Marinha que poderá estar no térreo do píer (com os barcos, cais de atracamento e café) e na parte superior da pedra de concreto do acervo (com o tanque, o helicóptero e a aeronave).

Para a logística dos artefatos expositivos, como a peça permanente da Galeota de D. João VI ou a Galeota Imperial, tiramos partido da condição portuária das edificações e imaginamos uma ponte-rolante, daquelas que há em todo o porto, que atravessa todo o edifício de maneira a possibilitar o transporte quase ilimitado de peças expositivas as mais variadas. Esse recurso, além de funcionar como aparato logístico das áreas expositivas, serve como artefato expositivo em si abrindo possibilidades curatoriais de imaginação marítima a ponto de podermos nos perguntar como seria, então, ver um barco navegando pelo ar?

Articulação entre as edificações

Como, então, conectar o edifício vertical do largo e o edifício horizontal do píer, já que o acesso pela cidade está restrito pela zona de acervo sem acesso ao público?

Ora, mais uma vez, fazemos jus ao reservatório imaginativo que as navegações convocam e propomos uma passarela que conecte ambos os edifícios e incite no navegante o atravessamento das águas, como quem estende uma prancha para entrar em uma embarcação repleta de imaginários marítimos.

O acesso à passarela (3m de largura e 40m de comprimento) será por meio de rampas que surgem do térreo da cidade até a cota 7m do foyer no edifício vertical. Para atravessá-la será necessário o ingresso do Museu Marítimo ou do Espaço cultural da Marinha, de modo que ela sirva como área de controle dos fluxos e contrafluxos das áreas expositivas. Partindo do foyer do edifício vertical ela alcança um pequeno hall de distribuição no edifício horizontal do píer, que serve também como área de iniciação ao mar, onde o navegante poderá escolher visitar, independentemente, a área de exposição permanente, temporária ou do Espaço Cultural da Marinha.



Fonte: equipe autora.

Figura 12. Vista aérea do projeto preliminar para o Museu Marítimo do Brasil.

Fonte: equipe autora.

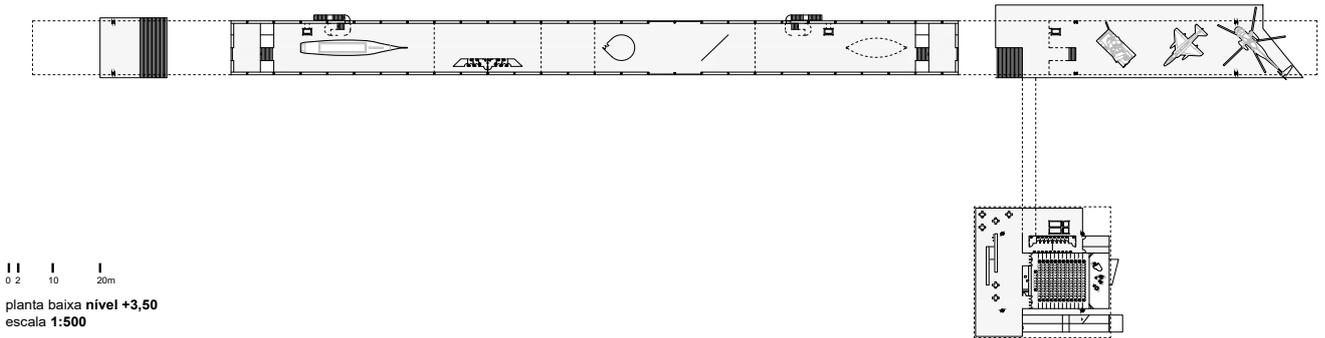


Figura 13. Planta N. +3.50.

Fonte: equipe autora.

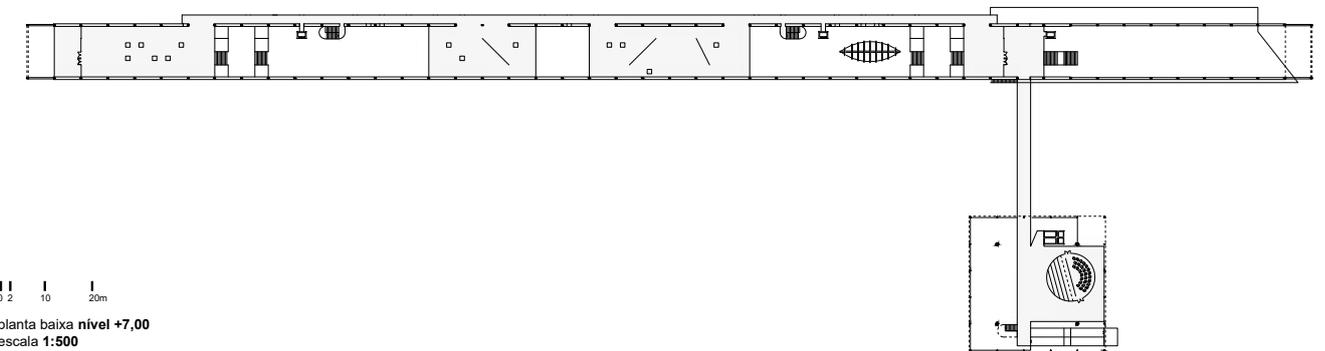


Figura 14. Planta N. +7.00.

Fonte: equipe autora.

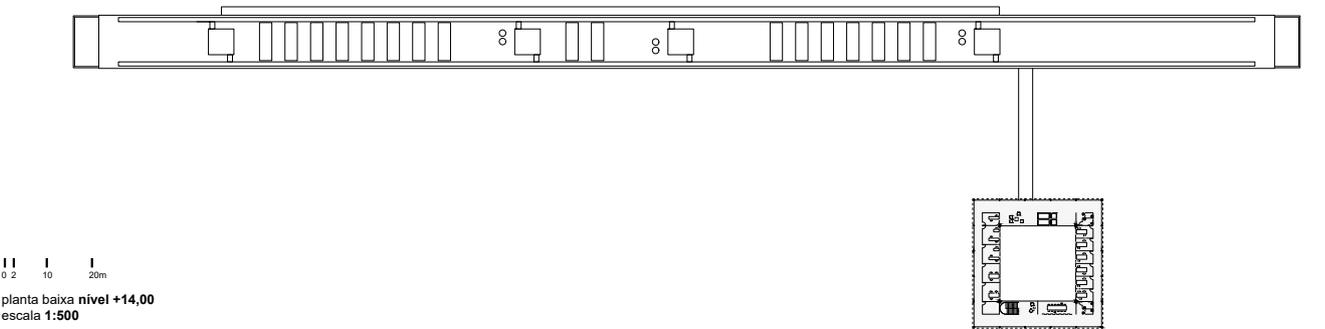


Figura 15. Planta N. +14.00.

Fonte: equipe autora.

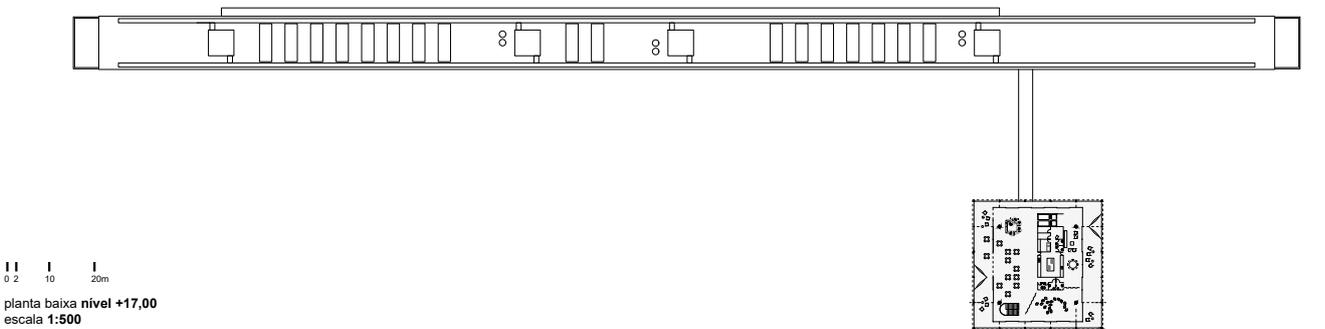


Figura 16. Planta N. +17.50.

Essa estratégia amarra e justifica as ações projetuais de modo a potencializá-las, pois agora os edifícios estão em relação e se configuram como um todo de partes autônomas, mas articuladas de maneira clara e direta.

Conclusão

O Museu Marítimo do Brasil no Espaço Cultural da Marinha, para além de um ícone na paisagem, deve se pensar enquanto própria paisagem. Convocamos aqui os “espaços comuns” das águas, da baía de Guanabara, onde as histórias dos povos em suas diversidades, autonomias e contradições possam ser contadas para as próximas gerações, de maneira que as navegações continuem regando os sonhos marítimos da cidade do Rio de Janeiro.

Está clara a responsabilidade institucional, educacional, econômica, sociocultural e ambiental que a construção desse espaço exige. Mas a arquitetura, enquanto modo peculiar de conhecimento capaz de articular uma série de saberes através da técnica da construção, procura responder - não sem antes convocar a imaginação - a esse desafio.

Imaginemos, portanto, a beira d’água e os corpos ao sol, o porto, a baía e o som de línguas estrangeiras. Aqui, a praça e o potencial transformador de um projeto de arquitetura, teriam de coexistir num “espaço comum”, no qual se entrelaçam a água, a terra e os navegantes.

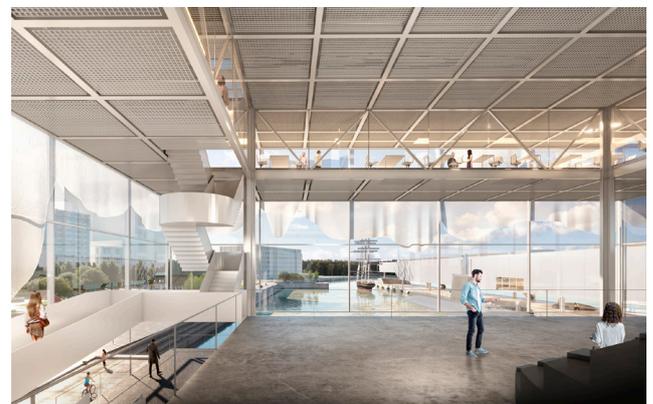
Notas de fim:

1. Paráfrase de “Nas civilizações sem barcos os sonhos definham”. Ver: FOUCAULT, M. De espaços outros. Tradução: Ana Cristina Arantes Nasser. Revisão técnica: Fraya Frehse. *Estudos Avançados*, [S. l.], v. 27, n. 79, p. 113-122, 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68705>. Acesso em: 21 dez. 2021.



Fonte: equipe autora.

Figura 17. Edifício de acesso. Foyer e Hall de acessos.



Fonte: equipe autora.

Figura 18. Área educativa e introdutória.