

UM PÍER TESTEMUNHA DA HISTÓRIA: o Espaço Cultural da Marinha

ANDERSON DE **RIETI** SANTA CLARA DOS SANTOS*
Primeiro-Tenente (T)

SUMÁRIO

Introdução
O entorno do píer: de zona portuária ao Espaço Cultural da Marinha
Um panorama sobre o píer: base de uma história de um século e meio
Conclusão

INTRODUÇÃO

Este artigo propõe-se a traçar um breve panorama histórico sobre o píer no qual está assentado o edifício onde hoje funciona o Espaço Cultural da Marinha (ECM). O objetivo é descrever as intervenções realizadas neste espaço que foi das Docas da Alfândega até o início do século XX e, em

seguida, parte das instalações da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, que funcionou até a década de 1990 naquela área, sendo então adquirido pela Marinha do Brasil (MB).

Contudo, o propósito deste trabalho não será atendido sem a compreensão do contexto espacial onde estão inseridos o ECM e seu píer. Desde 1877, quando foi

*Encarregado da Divisão de Pesquisa Histórica do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Graduado em licenciatura em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana, Especialista em História Militar Brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e Mestre em História do Império português pela Universidade Nova de Lisboa.

inaugurada a área que compreendia o píer em questão, esta região passou por uma série de transformações condicionadas às atividades nela desenvolvidas. Assim, o píer foi testemunha destas mudanças desde quando era um importante entreposto comercial no século XIX até se tornar um local de apoio às atividades de uma companhia de navegação da Marinha Mercante durante quase todo o século XX e chegar, enfim, a se constituir num espaço de entretenimento turístico-cultural, com a inauguração do ECM. No entanto, em relação ao seu aspecto arquitetônico e, de algum modo, estrutural, as características essenciais foram mantidas, em virtude do valor histórico e cultural do patrimônio em lide.

Desse modo, o texto se dividirá em duas partes. A primeira tratará da região onde se localiza o ECM, destacando as intervenções por que passou esta área tendo em vista as atividades nela desenvolvidas. Em seguida, falaremos sobre o píer, desde os primeiros projetos com o objetivo de realizar melhoramentos na região portuária do Rio de Janeiro de meados do século XIX, sendo tal espaço um dos objetos dessas modificações, passando pela construção das Docas da Alfândega e pela utilização desta área pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro até chegar, por fim, às obras realizadas pela MB para a inauguração do ECM, em 1996.

O ENTORNO DO PÍER: DE ZONA PORTUÁRIA AO ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

O Rio de Janeiro foi um dos mais importantes entrepostos comerciais da América Portuguesa, principalmente a partir do século XVIII, quando alcançou o *status* de capital da colônia lusitana. Tal peso se deveu, em muito, à extração aurífera, atividade econômica de grande vulto durante o Setecentos.

Não obstante as atividades portuárias no Rio de Janeiro tenham se iniciado já desde o século XVII, decorrentes da ocupação na pequena região entre os morros da Conceição, do Castelo, Santo Antônio e São Bento (LAMARÃO, 2006: p. 23), a vida na região portuária no Rio de Janeiro teve maior fôlego com a extração de ouro nas lavras e datas das Minas Gerais, no século XVIII.

Para encurtar a rota de escoamento da produção aurífera, abriram-se dois caminhos partindo das minas até o Rio de Janeiro. O primeiro, aberto por Garcia Pereira Pais ainda no final do século XVII, ligava o Rio de Janeiro às minas seguindo o Rio Paraíba do Sul. O segundo foi desbravado no primeiro quartel do século XVIII, seguindo pela trilha onde hoje se localiza a cidade de Petrópolis e encontrando-se com o caminho aberto por Rodrigues Pais na altura do Rio Paraíba, que corre próximo à cidade de Inconfidência (FROTA, 2000: p. 198). Assim, criou-se mais uma alternativa para a saída do ouro das lavras mineiras, que se tornou mais viável que os caminhos até então existentes, seja por Paraty, Santos ou, ainda, Salvador. A consequência disso foi a demanda sempre crescente dos portos na Guanabara, levando o Rio de Janeiro à condição de praça comercial com intensa atividade, condição esta que ultrapassou o século XVIII.

No que tange ainda ao século XVIII, cumpre ressaltar a diversificação das atividades econômicas nos portos da área central do Rio de Janeiro. Assim, o então comércio de escravos realizado na Rua Direita, atual Rua Primeiro de Março, até a década de 1780, foi deslocado para o Cais do Valongo, conduzindo àquilo que Lamarão denomina de “especialização espacial da cidade”, dedicando à área da Gamboa o mercado negreiro e ao centro da cidade a movimentação de bens de consumo (LAMARÃO, 2006: p. 27).

No entanto, o maior impacto nas atividades portuárias no Rio de Janeiro se fez sentir no início do século XIX. A transmigração da corte no início de 1808 ocorreu concomitantemente à abertura dos portos às nações amigas. Naquele momento, com a liberdade de comércio garantida, boa parte dos produtos de outros mercados poderia ser comercializada diretamente, sem intermediários (PANTALEÃO, 2003: p. 83).

O tratado de comércio anglo-brasileiro trouxe como consequência um considerável aumento na movimentação de navios na região portuária do Rio de Janeiro, com a entrada de produtos em sua maioria ingleses, sendo essa região vitrine de mercadorias do reino de além do Canal da Mancha. Exemplo disso são os cerca de 5 mil navios aportados no Rio de Janeiro em 1811, de várias nacionalidades, contra os 778 de 1807, quando apenas um destes navios era estrangeiro.

Além do aumento das atividades portuárias, há que ressaltar também o crescimento demográfico, deixando a marca das 50 mil almas até o limiar do século XIX para os 135 mil habitantes na década de 1840 (LAMARÃO, 2006: p. 38). Isso acarretou uma drástica mudança social na cidade, cujo centro deixou de ter uma atribuição eminentemente residencial, passando a ser um espaço cada vez mais dotado de instalações comerciais. Facilitou-se o trajeto de mercadorias que ocupavam a área portuária central do Rio de Janeiro, na região do Mercado e na Rua Direita. Disso resulta a relevância de tal espaço para as transações comerciais e o desenvolvimento econômico da região, sendo, assim, preocupação do Estado dotar este local com instalações condizentes com a nova posição da cidade na economia do País. Isso fica ainda mais evidente com o lugar que o café ocupava na economia brasileira, produto mais exportado à época e que, com a proximidade

do Vale do Rio Paraíba, vai adquirindo uma posição de destaque incontestável.

Diante de tais transformações, entre as décadas de 1850 e 1870 vários projetos foram elaborados vislumbrando a realização de melhoramentos na região portuária do Rio de Janeiro. A sistemática de financiamento desses projetos, segundo Mello (2003), passava

pela constituição de Companhias que, a partir de projetos de melhorias e de infraestrutura urbanas, negociavam concessões com o Poder Público para exploração por um determinado período, remunerando os investidores, na época chamados capitalistas, frequentemente pessoas próximas aos estamentos decisórios, ou vinculadas a instituições financeiras internacionais, como bancos e seguradoras (MELLO, 2003: p. 16).

Três eram as áreas portuárias objetos desses projetos, a saber: 1) a área que compreende a atual Praça Mauá e os armazéns do porto, isto é, entre a Prainha e a Gamboa; 2) a área entre o Arsenal de Marinha e o Arsenal de Guerra (onde hoje se situa o Museu Histórico Nacional); e 3) do Arsenal de Guerra até a Enseada de Botafogo.

No tocante à área entre o Arsenal de Marinha e o Arsenal de Guerra, em 1851 o Ministério da Fazenda, ao aprovar um aporte de 400 mil réis, criou uma comissão presidida pelo Marechal Soares Andréa e formada pelo Tenente-Coronel Engenheiro José Gomes Martins, o Chefe de Esquadra Pedro de Oliveira Teixeira e Fernando Halfeld. O propósito era alinhar o cais entre o Arsenal de Marinha e o Arsenal de Guerra, dotando estas duas instalações com docas para os seus serviços, além de prever construção de caldeiras e bacias desde a Praia dos Mineiros, passando pelo Mercado, até o Cais do Mestre Valentim (LAMARÃO, 2006: p. 58).

Anos depois, em 1853, o engenheiro inglês Charles Neatle apresentou um outro projeto que previa um cais corrido desde o Arsenal de Marinha até o Arsenal de Guerra, intercalando entre este percurso bacias, dentre as quais a que estava localizada a partir da saída do Arsenal de Marinha em direção ao Trapiche Maxwell, onde poderiam atracar 16 navios para a Alfândega (LAMARÃO, 2006: p. 58). As obras revelaram-se morosas, em decorrência da ausência de espaço para sua execução.

Outro engenheiro inglês, Henry Law, foi consultado sobre a possibilidade de alargamento do espaço entre o Arsenal de Marinha e a Alfândega. Este engenheiro previu demolições na região do Arsenal de Marinha e da Ponta do Calabouço, no Arsenal de Guerra. Com as pedras oriundas dessa demolição, seriam instalados quebra-mares entre o Arsenal de Marinha e a Ponta do Calabouço. Além disso, tal plano previa a construção de 16 pontes sobre colunas de ferro na região das Docas da Alfândega para servir como cais para embarque e descarga com auxílio de guindastes e carretões sobre trilhos (LAMARÃO, 2006: p. 58-59).

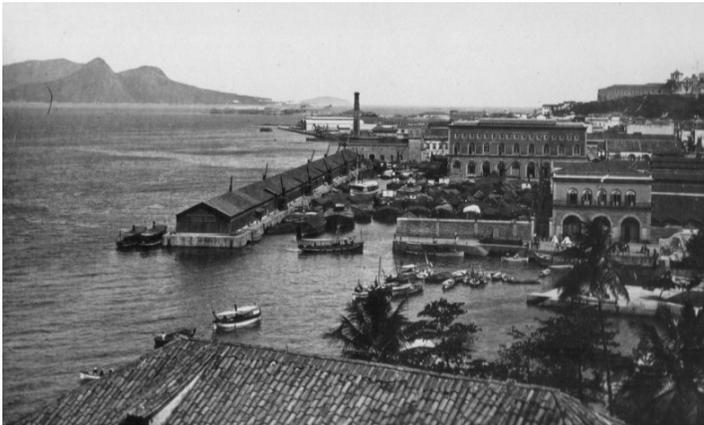


Foto 1 – Docas da Alfândega, 1893
Acervo iconográfico da Divisão de Documentos Especiais,
Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)

No entanto, o projeto apresentado por Henry Law foi criticado pelo engenheiro André Rebouças por não ter considerado o regime de marés com a instalação dos quebra-mares e a desproporção do cais para a armazenagem de mercadorias. Dessa maneira, o projeto de Charles Neatle continuou a ser seguido. Contudo, em 1863, a construção havia desabado, afetando o molhe na parte exterior. A partir de então, o projeto foi tocado pelo engenheiro André Rebouças. Em 1868, um incêndio afetou o prédio da Alfândega. Um trecho entre o Cais dos Mineiros, que era continuação do Arsenal de Marinha e a Alfândega, foi concluído em 1869.

Já em 1871, assumiu a chefia da execução do projeto o engenheiro Borja Castro, dando por concluída no ano de 1877 a obra entre o Arsenal de Marinha e o Largo do Paço, incluindo-se as Docas da Alfândega.

Em 1875, foi instituída a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, com a finalidade de prover as transformações no perímetro urbano central da cidade, transformações estas que depois seriam empreendidas pelo Prefeito Pereira Passos,

no período republicano. Assim, em 1910, houve um deslocamento das atividades portuárias da cidade para a região onde hoje estão localizados os armazéns do porto do Rio de Janeiro. Isto trouxe um impacto à região das Docas da Alfândega, embora este impacto não fosse imediato. As Docas da Alfândega ainda permaneceram operando na década de 1910.



Foto 2 – “Caes dos Mineiros – Visto da Ilha das Cobras – Rio de Janeiro (1912)”. Acervo iconográfico da Divisão de Documentos Especiais, DPHDM

A partir do final da década de 1910, a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro ocupou parte da área das Docas da Alfândega, em especial o prédio onde hoje se situa o Tribunal Marítimo (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2014: p. 28). Este prédio foi transferido para a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, mas a ocupação efetuada pelo Lloyd Brasileiro alcança as atuais instalações do ECM. Desse modo, a área da Alfândega deixa de ser um dos importantes polos mercantis marítimos da cidade do Rio de Janeiro, ainda que tenha alocado uma organização que foi uma destacada companhia que atuou no comércio e no transporte marítimos.

Por décadas a região abrigou o Lloyd Brasileiro; assim, o espaço onde hoje se localiza o prédio do ECM permaneceu como patrimônio da

companhia até a década de 1990. A edificação testemunhou partidas de navios, inclusive de passageiros, e ali aconteceram momentos marcantes na história do País, como a visita do Presidente francês Charles de Gaulle, em 1964, ao antigo Ministério da Marinha.

Vale destacar, ainda, que a construção do Elevado da Perimetral, concluída em 1978, impactou a região, obscurecendo a área do Lloyd Brasileiro. As dificuldades vivenciadas pelo

Lloyd culminaram com a sua falência e extinção na década de 1990.

Em 1991, o Ministério da Marinha autorizou a compra de imóveis que pertenciam ao patrimônio dessa companhia. Dessa forma, o prédio que até então pertencia ao Lloyd Brasileiro naquela área foi destinado ao Serviço de Documentação da Marinha (SDM). A edificação passou por uma grande obra, e a estrutura até então conhecida deu lugar a um prédio com dimensões



Foto 3 – Chegada do Presidente Charles de Gaulle ao Ministério da Marinha. Ao fundo, identifica-se o prédio do Lloyd Brasileiro. Acervo iconográfico da Divisão de Documentos Especiais, DPHDM



Foto 4 – ECM durante demolição do Elevado da Perimetral.

Acervo: Divisão de Documentos Especiais, DPHDM

apropriadas para abrigar o acervo museológico do SDM.

A partir de então, o ECM esteve apto para receber visitantes em seus espaços de exposição, tanto no prédio como nos meios navais que funcionam como museus, quais sejam: o Navio-Museu *Bauru*, contratorpedeiro de escolta utilizado na Segunda Guerra Mundial; a *Nau dos Descobrimentos*, réplica de um tipo de navio utilizado na época da expansão portuguesa e usada pelos descobridores portugueses que chegaram ao Brasil em 1500; o Submarino-Museu *Riachuelo*, construído em 1973 na Inglaterra e incorporado à MB em 1977; e o Helicóptero-Museu *Sea King*. Ali também estão os meios que partem do ECM para realizar os passeios pela Baía de Guanabara: o Rebocador *Laurindo Pitta*, que também é um espaço de memória da participação da MB na Primeira Guerra Mundial; e a Escuna *Nogueira da Gama*, que transporta visitantes com destino à Ilha Fiscal.

O fluxo de visitantes ao ECM foi interrompido em dois momentos: 1) durante reparos em 12 arcos e fundações para garantir a segurança do público, ainda em curso; e 2) em obras de revitalização da área central da cidade, com a demolição da Perimetral e

a construção do Boulevard Olímpico, que levaram à interdição do ECM de modo a garantir a integridade dos transeuntes. Na primeira situação, os visitantes ficaram com a alternativa das visitas aos meios navais citados e aos espaços adjacentes. Já no segundo caso, a interdição ocorreu entre os anos de 2014 e meados de 2015. A partir de então, foi garantido o acesso pela Capitania dos Portos, sem comprometer a segurança dos visitantes, até que as obras de construção do Boulevard Olímpico estivessem concluídas, o que ocorreu em 2016, por ocasião dos Jogos Olímpicos.

UM PANORAMA SOBRE O PÍER: BASE DE UMA HISTÓRIA DE UM SÉCULO E MEIO

Como visto acima, as Docas da Alfândega, construído com base no projeto do engenheiro Borja Castro, visou dar maior fôlego às atividades portuárias no Rio de Janeiro. O cais, com o píer, foi inaugurado em 1877, e hoje está ali localizado o prédio do ECM.

À época, a construção não era de alvenaria. O molhe, ou píer, foi construído medindo 280 metros de comprimento e 17

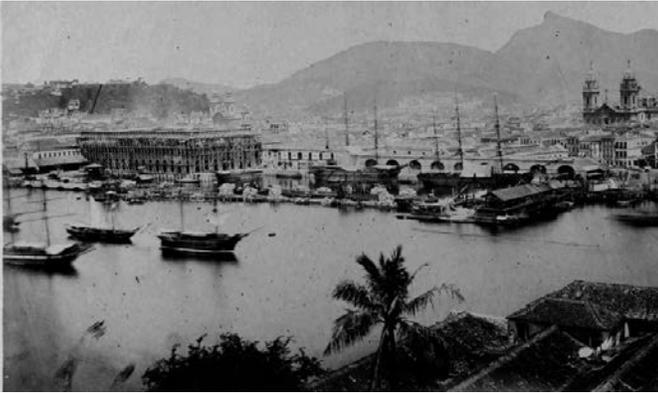


Foto 5 – Alfandega em construção vista da Ilha das Cobras (molhe em destaque).

Fonte: Casa Leuzinger. Alfandega, da Ilha das Cobras. Rio de Janeiro: Cópia fotográfica albuminada. [186-]. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon930928/icon930928.jpg> Acesso em: 13jun 2017.

(Figura 3) e que identifica a área como pertencente às Docas da Alfândega. Chama a atenção que o esquema sobre o prédio em destaque aparece ainda seccionado, com uma pequena ligação entre as seções, diferente do observado quando da cessão do prédio à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e quando da construção do ECM, ocasiões em que os prédios estarão

inteiriços. Além disso, percebe-se que o esquema representa o prédio sobre praticamente todo o molhe.

Não foi possível identificar em que momento a edificação sobre o píer passou a ser construída com alvenaria, como fica



Figura 3 – Fragmentos da “Planta Cadastral: trecho entre a Praça Mauá e a Ponta do Calabouço”. Fonte: VICQ, Vicente. Planta Cadastral: trecho entre a Praça Mauá e a Ponta do Calabouço. Arquivo Nacional, 1913. Fotografia gentilmente cedida por Marisa Assumpção.

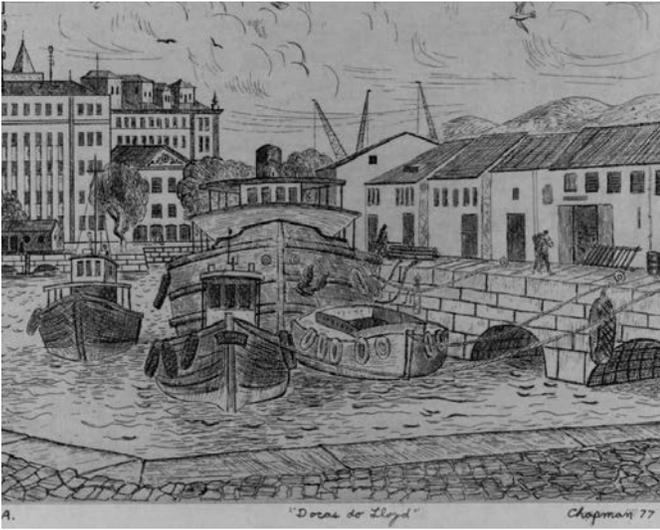


Figura 4 – “Docas do Lloyd” (1977)

Fonte: CHAPMAN, Grover. Docas do Lloyd (iconográfico) 1 grav : água-forte pb ; 34,3 x 43,7. 1977. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=14257> Acesso em: 13jun 2017.

demonstrado na Foto 3 e na Figura 4, sendo esta uma representação em desenho daquilo que seria o então prédio da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, feito por Groover Chapman em 1977. O importante é constatar que a alteração no material do construto impacta as bases sobre as quais está edificado, acarretando nas futuras intervenções no molhe a partir da década de 2000.

Como já dito, a área do Lloyd Brasileiro passa à responsabilidade da Marinha do Brasil na década de 1990. Assim, constrói-se o que hoje é o ECM. As fotos 6 e 7 dão um panorama da edificação em construção.

Uma nova edificação então surgiu, com alvenaria, janelas e teto. Se comparadas a Figura 6 e a planta desenhada por Vicente Vicq, percebe-se que o prédio diminuiu em comprimento. Na parte de trás, as últimas sessões



Foto 6 – Obras no ECM, década de 1990
Acervo: Divisão de Documentos Especiais, DPHDM

do prédio sumiram e ali está hoje o local destinado à Área de Pouso de Aeronave. À frente, houve um recuo, com o decréscimo de uma seção.

Mesmo com a fragilidade apresentada com o tipo de fundação do píer, somente com mais de um século as fundações começam a receber um tratamento. Uma primeira licitação, realizada em 2004, teve como objeto a recuperação de quatro arcos e suas fundações. Em seguida, em 2007, outra licitação foi realizada, dando origem a uma obra de recuperação de nove arcos e suas respectivas fundações. Dois anos depois, todo o píer foi recuperado. Em 2013, realizou-se uma inspeção subaquática, verificando-se a necessidade de recuperação de outros 12 arcos, processo que é objeto de uma nova licitação em andamento. As recuperações nesta área são parte de um movimento de preservação de suas características externas, mesmo com



Foto 7 – Obras no ECM, década de 1990
Acervo: Divisão de Documentos Especiais, DPHDM

a evidente fragilidade da estrutura interna das fundações, o que representa um imenso desafio para a Marinha do Brasil de aliar passado e presente.

CONCLUSÃO

Viu-se como as modificações ao longo de séculos, na região onde hoje se localiza o ECM, foram realizadas tendo em vista as funções atribuídas a este espaço urbano. Foram-lhe dedicados projetos e obras no século XIX no sentido de prover tal região com equipamentos que permitissem a entrada e saída de mercadorias de maneira mais racional, tendo em vista ser relevante área de entreposto mercantil. É nesse contexto que surge a área do píer.

No entanto, com a inauguração da nova zona portuária, no início do século XX, a função de importante local de entreposto perde-se, ainda que não de maneira imediata. A instalação da Companhia Lloyd Brasileiro na região das Docas da Alfândega foi um movimento no sentido de ainda dar fôlego às atividades marítimas, tanto no transporte de cargas como no

de passageiros. Em algum momento após a instalação dessa companhia, o píer seria impactado com uma construção, desta vez em alvenaria. A construção do Elevado da Perimetral para privilegiar o modal rodoviário na região obscurece a visão desse patrimônio arquitetônico, acarretando um sensível esvaziamento da região central

do Rio de Janeiro.

A inauguração do ECM, em 1996, foi uma iniciativa para recolocar a significância que a região teve para a cidade, ainda que no âmbito de um espaço memorial. Com os melhoramentos decorrentes da iminência dos Jogos Olímpicos em 2016, a região volta a ter uma centralidade, desta vez turística e cultural. O píer sofreria as intervenções a partir de 2004, de modo a acompanhar as constantes modificações no entorno do ECM, passando hoje por mais um processo de que resulta uma licitação em curso para melhor prover esta instalação de uma estrutura que seja capaz de suportar a crescente demanda por entretenimento museológico na área.

A apresentação do projeto conceitual do Museu Marítimo à imprensa e à comunidade marítima em 2017, notícia alvissareira em termos de cultura e memória marítimas, torna urgente tais intervenções, para que esta nova construção na renovada zona portuária esteja bem assentada sobre uma estrutura preservada em termos arquitetônicos, mas com os cuidados de que necessita.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>; História marítima do Brasil; História Naval; Museu;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FROTA, Guilherme de Andrea. *500 anos de História do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991.
- MELLO, Fernando Fernandes. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Dissertação de mestrado. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, UFRJ. Rio de Janeiro, 2003.
- PANTALEÃO, Olga. “A presença inglesa no Brasil”. In: BARRETO, Célia de Barros [et. al.] *O Brasil Monárquico: o processo de emancipação* (Tomo II). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003 (9ª ed).
- RIBEIRO, Nelson Pôrto. “As técnicas construtivas e as intervenções urbanísticas”. In: *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História*. Londrina: UELm 2005. Disponível em: <http://anais.anpuh.org/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.0792.pdf>. Acesso em 13jun. 2015.
- TRIBUNAL MARÍTIMO (Brasil). “80 anos do Tribunal Marítimo”. Rio de Janeiro: *O Tribunal*, 2014, p. 28.