



**XIX COBREAP | Foz do Iguaçu**

**INOVAÇÕES CIENTÍFICAS E TECNOLÓGICAS**

**CONGRESSO BRASILEIRO DE  
ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES E PERÍCIAS**

**21 a 25 agosto de 2017**

Hotel Mabu Thermas Grand Resort  
Foz do Iguaçu / PR / Brasil

## **PERÍCIA DOCUMENTAL SOBRE BEM TOMBADO - "OFICINAS DO TRAJANO"**

**AFONSO PEDRO DE ARAUJO MAIA**



*O Conteúdo dos trabalhos técnicos apresentados no COBREAP é de inteira responsabilidade dos seus autores.*

### **PERÍCIA DOCUMENTAL SOBRE BEM TOMBADO – “OFICINAS DO TRAJANO”**

O presente trabalho se refere a uma perícia documental de engenharia legal de produção de prova referente a um prédio histórico, um dia tombado pela municipalidade, mais tarde destombado, antigamente conhecido como as “Oficinas do Trajano de Medeiros”, composto pelo grupo de imóveis situados na Avenida Dom Helder Câmara n.º 5.913 e Rua José dos Reis n.º 1.194, no bairro do Engenho de Dentro – RJ/RJ, fazendo parte da XII Região Administrativa do Município do Rio de Janeiro.

***Palavras-chave: Perícia documental, Bem tombado, Oficinas do Trajano.***

## 1. OBJETO DA PERÍCIA

1.1. O objeto da perícia compreendeu o complexo de edificações, antes conhecido como as “Oficinas do Trajano de Medeiros”, composto pelo grupo de imóveis situados na Avenida Dom Helder Câmara n.º 5.913 e Rua José dos Reis n.º 1.194, no bairro do Engenho de Dentro – RJ/RJ, fazendo parte da XII Região Administrativa do Município do Rio de Janeiro.

## 2. OBJETIVO DA PERÍCIA

2.1. A perícia teve o objetivo relatar sobre controvérsia gerada em Ação Civil Pública promovida pelo MPERJ autor contra três réus, o município da cidade – 1º réu, um antigo prefeito – 2º réu, e um grupo empresariado – 3º réu, versando sobre esclarecimento determinado pelo MM. Juízo, considerado imprescindível na controvérsia estabelecida, qual seja “as condições do terreno e de sua benfeitoria no momento da aquisição do bem” pelo 3º réu.

2.2. Verificou-se que a aquisição do bem ocorreu em 02/ago/2006, por Escritura Pública, dita de Compra e Venda, pactuada entre uma empresa ferroviária (então vendedora) com o 3º réu (então comprador), e também em 19/set/2006, por Escritura Declaratória adicional, conforme se inferiu dos termos dos autos juntados na Contestação do 3º Réu:

*8) A contestante veio a adquirir de forma definitiva, por meio de Escritura Pública datada de 02-08-2006, lavrada no Cartório do 24º Ofício de Notas do Rio de Janeiro, Livro 5.523, o lote 2, do desmembramento do lote originário ali existente, tendo constado expressamente da referida escritura: “E, perante mim, pela outorgante, por seu representante, foi dito que é senhora e legítima possuidora do imóvel constituído pelo designado como n. 1.194, já demolido, parte da área maior denominada como lote n. 2 do PAL 42.037, desmembrado posteriormente...” (escritura em anexo).*

*9) Em 19 de setembro de 2006 foi lavrada outra Escritura Declaratória, no mesmo Cartório, livro 5.545, para ser declarado que o imóvel adquirido era o lote 2 do PA 46621, de segunda categoria, resultante do desmembramento do lote 2 do PAL 42.037, da Av. D. Helder Câmara, onde existiram os prédios 1189 e 1194, com frente também para a rua José dos Reis e para a rua Projetada pelo PAA 5161 (Modifica o PAL 42037).*

2.3. Sobre a propriedade do imóvel da lide há relatos históricos de que, inicialmente, parte menor do imóvel pertenceu à Companhia de Curtumes de São Lázaro, até 1907, tratando-se de um galpão histórico de 300m de comprimento por 25m de largura, construído com pórticos de estrutura metálica importados de Paris no início do Século 20, adquiridos do desmonte do Palácio das Indústrias da Exposição Universal de Paris de 1889. Posteriormente, abrangendo parte adquirida bem maior, o terreno foi de propriedade de Trajano de Medeiros & Cia., onde lá construiu e operou as “Oficinas do Trajano de Medeiros”, até o final da década de 1960. A partir de 1970 a propriedade passou a pertencer a uma empresa ferroviária brasileira, que vendeu o imóvel para o 3º Réu em 2006.

2.4. Como esclarecimento preliminar, transcreva-se um texto de pesquisa histórica sobre o imóvel objeto da lide - “Oficinas do Trajano”:

*O engenheiro Trajano de Medeiros adquiriu então no Engenho de Dentro um grande terreno, com a superfície de 440.000 metros quadrados, no qual existia um precioso galpão metálico com cerca de 300 metros de comprimento e 25 de largura, onde funcionara a Companhia de Curtumes de São Lázaro, e que fora adquirido da Exposição de Paris de 1889, onde servira como Palácio das Indústrias.*

*No mesmo terreno, existiam várias construções de menor valor e o local oferecia preciosas vantagens para a instalação de uma grande fábrica de material rodante. De fato, de um lado passava a Estrada de Ferro Central do Brasil, bitola de*

*1,60 m; de outro, a mesma estrada, bitola de 1,00 m; de outro ainda a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, e finalmente, as linhas de tramways da Companhia Light & Power. Uma ligação com a bitola de 1,00 m da E. F. C. B. punha também a Estrada de Ferro Leopoldina em comunicação com o local escolhido para a montagem de novas oficinas. Era uma solução excepcional e que convinha garantir ao preço de qualquer sacrifício.*

*Foi nesse local, em 1907, que o Dr. Trajano de Medeiros projetou o estabelecimento da sua indústria, desde então com um campo garantido para qualquer desenvolvimento futuro. No antigo hangar metálico da Companhia São Lázaro, foram instaladas, com os mais modernos maquinismos e aparelhos, todas as oficinas de trabalhos em ferro: fundição de ferro e bronze, máquinas, ferraria e caldeiraria, porcas e parafusos e o Almoarifado.*

2.5. O Decreto municipal, de n.º 15.244 de 08/nov/1996, decretou o tombamento provisório do imóvel da lide - "Oficinas do Trajano de Medeiros".

2.6. Outro Decreto municipal, de n.º 25.047 de 28/jan/2005, revogou o tombamento provisório do imóvel da lide, referente ao Decreto n.º 15.244 de 08/nov/1996.

2.7. Faz-se mister salientar que em 28/jan/05, quando do destombamento do imóvel da lide, o mesmo ainda não tinha sido registrado no RGI no nome do 3º réu, que somente veio a constar como atual proprietário do imóvel em 02/ago/06 e/ou 19/set/06, muito embora o 3º réu já estivesse na posse do imóvel cerca de 09 meses após o destombamento do mesmo, desde quando já fazia tratativas junto à municipalidade e executava a demolição de benfeitorias do terreno, visto que:

- Em 15/ago/05, requereu junto ao 1º réu, no Processo Administrativo n.º 02/320804/2005, a Licença de Demolição do imóvel situado na Avenida Dom Helder Câmara n.º 5.913, anotando que a demolição já estava concluída;
- Em 26/out/05, obteve junto ao 1º réu, no Processo Administrativo n.º 02/320804/2005, a Licença de Demolição n.º 23/0440/2005, do imóvel situado na Avenida Dom Helder Câmara n.º 5.913, cabendo anotar que a demolição já estava concluída;

2.8. Anote-se o interregno entre datas, tendo em vista que o MPERJ instaurou o Inquérito Civil somente em 03 de outubro de 2005 a partir de representação encaminhada à 3ª Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente da Comarca da Capital do RJ, que denunciava "obras ilegais de demolição" no local do imóvel da lide, e que a "edificação foi totalmente demolida".

### 3. SÍNTESE PROCESSUAL

3.1. Em 13/jun/08, o autor propôs Ação Civil Pública em face dos três réus, com pedido de indenização por dano ao patrimônio cultural cumulado com improbidade administrativa.

3.2. Os mandados de citação dos réus foram distribuídos em 07/jul/08.

3.3. O 1º réu contestou o pedido autoral, requerendo a extinção do processo por inépcia da petição inicial e impossibilidade de cumulação dos procedimentos.

3.4. O 2º réu contestou o pedido autoral, requerendo a extinção do processo por inexistência de ato de improbidade administrativa.

3.5. O 3º réu contestou o pedido autoral, invocando ilegitimidade passiva, requerendo extinção do processo em relação à contestante.

3.6. Houve Sentença prolatada que julgou improcedente o pedido com relação ao 1º réu e julgando procedente o pedido com relação aos 2º e 3º réus, condenando-os a indenizar os danos materiais causados, com pena complementar para o 2º réu.

3.7. Houve Acórdão prolatado que anulou a Sentença, determinando prosseguimento do feito com a manifestação, do douto Juiz a quo, sobre as provas requeridas pelo 3º réu.

3.8. Nomeação pelo Juízo de perícia de engenharia, para esclarecer sobre “as condições do terreno e de sua benfeitoria no momento da aquisição do bem” pelo 3º réu.

#### 4. FONTES DE REFERÊNCIA

O laudo foi baseado em dados obtidos nas seguintes fontes de referência:

- Documentos dos autos do processo;
- Informações e dados coletados nas diligências periciais;
- Documentos fornecidos pelas partes litigantes;
- Plantas cadastrais municipais;
- Normas Técnicas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas;
- Código de Obras do Município do Rio de Janeiro – Decretos e Leis edilícias;
- Outros documentos de pesquisa de bibliografias (ver Anexos)

#### 5. HISTÓRICO DA ÁREA DA LIDE

##### 5.1. No início do século 20

Transcreva-se da bibliografia “A FORMAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO RIO DE JANEIRO: O RESGATE DA SUA MEMÓRIA”, de Helio Suêvo Rodriguez, pela Editora Memória do Trem – 2004, fls. 26/28:

##### **A Oficina de Trajano de Medeiros**

Trajano Sabóia Viriato de Medeiros, engenheiro civil, iniciou sua carreira como ferroviário exercendo, entre outros, o cargo de chefe do escritório técnico da EFCB. Convidado por Pereira Passos para executar a reparação dos carros e vagões da Estrada, foi colocado à sua disposição um grande galpão metálico que a estrada possuía em Praia Formosa, onde, naquela época, o serviço encontrava-se em total desorganização.

Como a área era ainda insuficiente, Trajano de Medeiros resolveu operar as grandes oficinas da antiga Companhia Metalúrgica e Construtora, que estavam abandonadas há alguns anos, para ali organizar sua indústria. Devido ao seu sucesso, recebeu outro convite, agora de Alfredo Maia, em 1903, para a reconstrução do material rodante da E. F. Sorocabana. Montou para isso novas seções de máquinas, uma serraria completa, contratou excelentes mecânicos da antiga Companhia Forjas e Estaleiros Niterói e importou máquinas da Europa e Estados Unidos para trabalhos em ferro e madeira. Ele também montou uma oficina sucursal em São Paulo.

Em 1906, suas instalações já não davam conta de todo trabalho, atendendo tanto a ferrovia, quanto a Light & Power, para a qual fabricava carros de passageiros em madeira para os bondes a tração animal (burros) e reboques para os bondes elétricos, não sendo fabricado apenas o carro motor.

Precisando ampliar suas instalações, adquiriu, no Engenho de Dentro, um grande terreno com a superfície de 440.000 m<sup>2</sup>, no qual havia um precioso galpão metálico com 300 m de comprimento por 25 m de largura, onde funcionava a Companhia de Curtumes de São Lázaro, adquirido na Exposição Universal de Paris e que serviu como parte do “Palácio das Indústrias”, um dos muitos complexos montados na área da grande exposição parisiense do século XIX (exposição realizada, em 1889, para comemorar o centenário da Revolução Francesa, quando para tal foi montado um complexo de pavilhões em estruturas metálicas erguidos numa área de 1 milhão de metros quadrados, cortada ao meio pelo Rio Sena. Sendo a melhor tradução dessa ousadia a “Torre Eiffel”, com 300 m de altura, e indiscutível cartão postal da capital francesa).

No mesmo terreno existiam várias construções de menor valor, mas o local oferecia preciosas vantagens para a implantação de uma grande fábrica de material rodante. De fato, de um lado passavam as linhas da EFCB, de outro a Linha Auxiliar e a E. F. Rio D’Ouro, e finalmente as linhas de *tramways* da Companhia Light & Power. Era uma solução excepcional convindo garanti-la a qualquer preço.

Foi neste local, em 1907, que Trajano projetou o estabelecimento da indústria com mapa garantido para qualquer desenvolvimento futuro (a oficina era denominada Trajano de Medeiros &

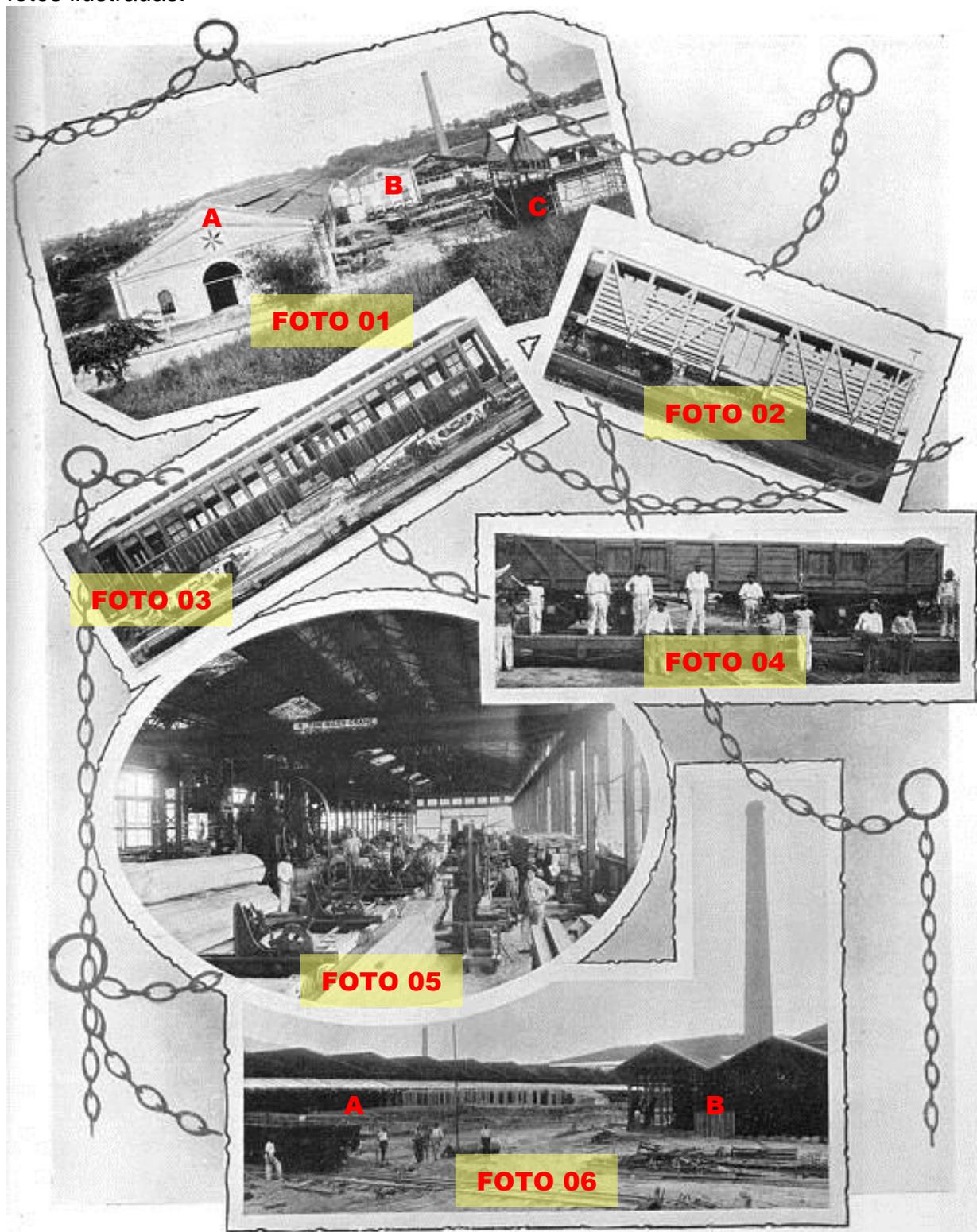
Cia.). No antigo galpão metálico da Companhia São Lázaro foram instaladas todas as oficinas de trabalhos em fundição de ferro e bronze, máquinas, ferraria e caldeiraria, fabricação de porcas e parafusos e o almoxarifado.

Em um outro galpão também metálico, construído especialmente para execução dos trabalhos em madeira, foram instaladas as oficinas de serraria e carpintaria. Mais 12 galpões de madeira foram construídos em separado para a montagem e pintura dos vagões. A força motriz era fornecida por uma usina a vapor própria, onde eram aproveitados os restos de madeira da fábrica, e por uma estação transformadora da Companhia Light & Power.

O galpão centenário em estrutura metálica original era coberto por telhas do tipo Marselha, da marca dos fabricantes franceses Guichard Carvin & C., Roux Frères e Pierre Sacomav. Por sua importância arquitetônica e histórica, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, pelo Decreto nº 15.244, de 8 de novembro de 1996, tombou essa relíquia, que por longo tempo foi utilizada para a construção de bondes elétricos, cujo sistema contribuiu decisivamente para a expansão urbana da cidade. Esse galpão integrado a outro, foi utilizado para servir como oficina de marcenaria e atual Centro Educacional Olinto da Gama Botelho, antiga Escola da Estrada de Ferro, estabelecida, em 1899, por Pereira Passos.

A oficina do Trajano de Medeiros foi utilizada para a construção e reconstrução de carros de passageiros em madeira e metálicos e vagões até o final da década de 1960. A partir de 1970, serviu como oficina de pontes de estrutura metálica da RFFSA / SR3, sendo desativada em 1994.

Observe-se a imagem seguinte do início do Século 20, ano provável de 1907, com miscelânea de fotos do estabelecimento industrial de Trajano de Medeiros & Cia., obtida de IMPRESSÕES DO BRASIL NO SÉCULO VINTE – fl. 551, que, com base nas outras bibliografias consultadas, pôde-se caracterizar e identificar algumas fotos ilustradas:



- Galpão A - Foto 01:

Precioso galpão metálico com cerca de 300 metros de comprimento e 25 de largura, onde funcionara a Companhia de Curtumes de São Lázaro, e que fora adquirido da Exposição Universal de Paris de 1889, onde servira como Palácio das Indústrias Diversas, onde foram instaladas, com os mais modernos maquinismos e aparelhos, todas as oficinas de trabalhos em ferro: fundição de ferro e bronze, máquinas, ferraria e caldeiraria, porcas e parafusos e o almoxarifado.



PAVILHÃO DA SEÇÃO DE VIDROS E CRISTAIS DA EXPOSIÇÃO DE PARIS DE 1889 – FOTO DA BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS  
PROVÁVEL GALPÃO HISTÓRICO QUE FOI DESMONTADO E RECONSTRUÍDO NO RJ NA CIA. DE CURTUMES DE SÃO LÁZARO NO ENGENHO DE DENTRO  
NOTAR AS DIVERSAS TESOURAS DE ESTRUTURA METÁLICA DE FERRO FUNDIDO TRABALHADO QUE SUSTENTAM TRANSVERSALMENTE O TELHADO

O galpão centenário em estrutura metálica original era coberto por telhas do tipo Marselha, da marca dos fabricantes franceses Guichard Carvin & C., Roux Frères e Pierre Sacomav.

Esse galpão centenário, integrado a outro, foi utilizado para servir como oficina de marcenaria e atual Centro Educacional Olinto a Gama Botelho, antiga Escola da Estrada de Ferro, estabelecida, em 1899, por Pereira Passos.

- Galpão B - Foto 01:

Pequeno galpão anexado ao galpão centenário e que servia de almoxarifado.

- Galpão – Foto 05 e/ou Galpão C - Foto 01 e/ou Galpão B - Foto 06:

Outro galpão também metálico, construído especialmente para execução dos trabalhos em madeira, foram instaladas as oficinas de serraria e carpintaria.

- Galpões A - Foto 06:

Mais de 12 galpões de madeira foram construídos em separado para a montagem e pintura dos vagões.

- Sobre a indústria Trajano de Medeiros & Cia. – Oficinas do Trajano:

Note-se nas Fotos 02/03/04 os produtos fabricados na indústria, carros motores em madeira para os bondes elétricos, carros de passageiros em madeira para os bondes elétricos e vagões de carga de trens.

No mesmo terreno existiam várias construções de menor valor, oferecendo preciosas vantagens para a implantação da fábrica de material rodante. De fato, de um lado passavam as linhas da EFCB, de outro a Linha Auxiliar e a E.F. Rio D'Ouro, e as linhas de tramways da Companhia Light & Power.

A força motriz era fornecida por uma usina a vapor própria, onde eram aproveitados os restos de madeira da fábrica e por uma estação transformadora da Companhia Light & Power.

Todas as máquinas e aparelhos eram acionados por motores elétricos. Duas instalações de ar comprimido serviam às instalações. Um vasto pátio, largamente plantado de eucaliptos e cortado de muitas linhas férreas, servia de pátio de manobra dos trens, bem como depósito de vagões e mercadorias. Uma balança de 80 toneladas facilitava a pesagem dos vagões carregados e a determinação da tara do material fabricado. Uma locomotiva a gasolina fazia todo o serviço de manobras e distribuição de materiais.

As oficinas foram montadas para fabricar desde o vagão de mercadorias mais simples, até o carro de passageiros de maior luxo. Na fabricação, só se empregam madeiras de lei do país, concorrendo decisivamente para a excelente qualidade do equipamento fabricado. Em 13 anos de existência oficina do Trajano de Medeiros tornou-se uma grande fábrica de material rodante para estradas de ferro e tramways, aparelhada com oficinas completas para toda sorte de trabalhos em ferro e madeira.

Por sua importância arquitetônica e histórica, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro pelo Decreto nº 15.244, de 8 de novembro de 1996, tombou essa relíquia, que por longo tempo foi utilizada para a construção de bondes elétricos, cujo sistema contribuiu decisivamente para a expansão urbana da cidade.

As “Oficinas do Trajano” foram utilizadas para a construção e reconstrução de carros de passageiros em madeira e metálicos e vagões até o final da década de 1960.

A partir de 1970, serviu como oficina de pontes de estrutura metálica de atual empresa ferroviária, sendo desativada em 1994.

## 5.2. Nas décadas de 1970/1990



INTERIOR DO HISTÓRICO DO GALPÃO PRINCIPAL DAS OFICINAS DO TRAJANO LOGO APÓS SUA DESATIVAÇÃO COMO OFICINA FERROVIÁRIA A OFICINA ENCONTRAVA-SE SEM UTILIZAÇÃO E COM FUTURO INCERTO NOTAR A SEMELHANÇA ACENTUADA DA ESTRUTURA METÁLICA DE APOIO DO TELHADO COM FOTO DE PÁGINA ANTERIOR DO PAVILHÃO DA SEÇÃO DE VIDROS E CRISTAIS DA EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE PARIS DE 1889 ESTADO REMANESCENTE DA CONSTRUÇÃO ORIGINAL DA CIA. DE CURTUMES DE SÃO LÁZARO DE ANTES DE 1907 COM A COBERTURA DE ESTRUTURA METÁLICA DOTADA COM AS FAMOSAS TESOURAS IMPORTADAS DE PARIS E O TELHADO EXECUTADO COM TELHAS DO TIPO MARSELHA, DA MARCA DOS FABRICANTES FRANCESES GUICHARD CARVIN & C., ROUX FRÈRES E PIERRE SACOMAV

Em 08/nov/1996 veio o Decreto municipal, de n.º 15.244, decretando o tombamento provisório do imóvel da lide - “Oficinas do Trajano de Medeiros”.

Nessa época, de fins de 1996, houve representação administrativa que emitiu documentação e tomou fotos do imóvel com suas benfeitorias. Veja relatório fotográfico nas páginas seguintes:

FOTOS APÓS O TOMBAMENTO DE 08/NOV/1996



INTERIOR DO GALPÃO PRINCIPAL DAS OFICINAS DO TRAJANO APÓS O TOMBAMENTO PROVISÓRIO DO DECRETO N.º 15.244 DE 08/NOV/96  
NOTAR A FORMA DAS HISTÓRICAS TESOURAS TRANSVERSAIS DE FERRO FUNDIDO TRABALHADO DE SUSTENTAÇÃO DO TELHADO VINDAS DE PARIS  
NOTAR O ESTADO INTACTO DAS BENFEITORIAS BEM PRESERVADAS AINDA

FOTOS APÓS O TOMBAMENTO DE 08/NOV/1996



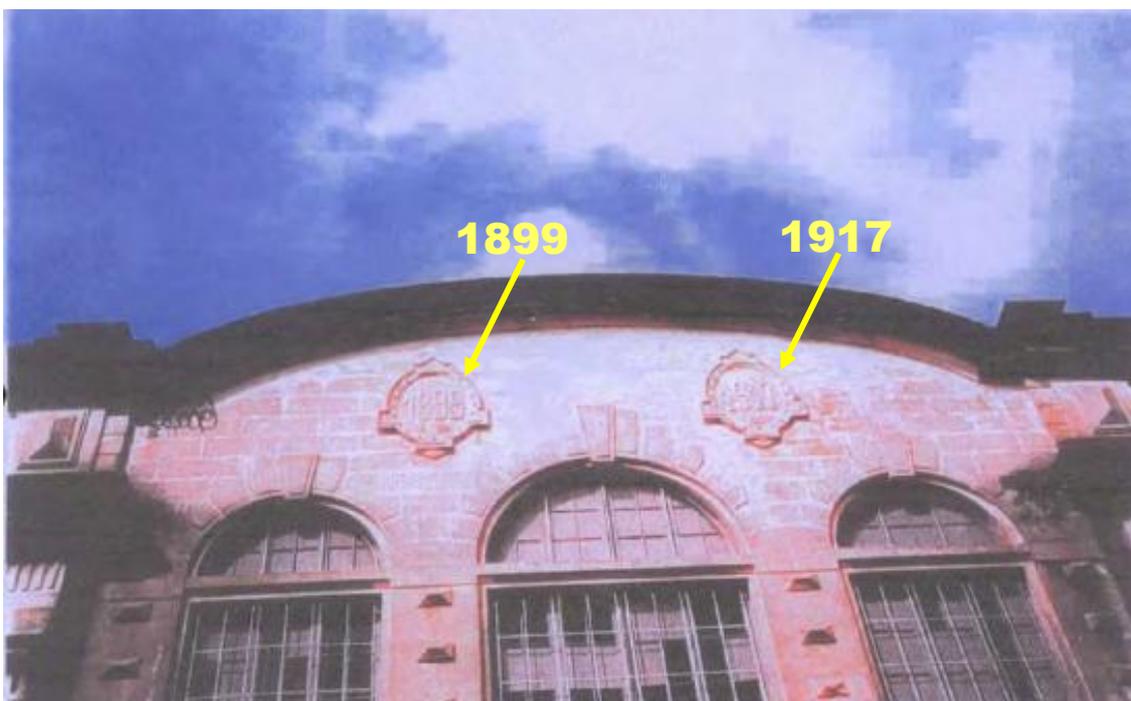
INTERIOR DO GALPÃO PRINCIPAL DAS OFICINAS DO TRAJANO  
NOTAR A FORMA DAS HISTÓRICAS TESOURAS TRANSVERSAIS DE FERRO  
A OFICINA ENCONTRAVA-SE VAZIA E SEM UTILIDADE À ÉPOCA

FOTOS APÓS O TOMBAMENTO DE 08/NOV/1996



EXTERIOR DO GALPÃO PRINCIPAL DAS OFICINAS DO TRAJANO  
NOTAR OS PERFIS DE APOIO DAS TESOURAS TRANSVERSAIS DE FERRO EM  
FINS DE 1996 A OFICINA ENCONTRAVA-SE SEM UTILIZAÇÃO E COM FUTURO INCERTO  
NOTAR O ESTADO EXTERNO DAS BENFEITORIAS AINDA BEM PRESERVADAS

FOTOS APÓS O TOMBAMENTO DO DECRETO N.º 15. 244 DE 08/NOV/96



EXTERIOR DO PRÉDIO ANEXADO AOS GALPÕES DAS OFICINAS DO TRAJANO CONSTRUÍDO NA RUA JOSÉ DOS REIS ADJACENTE AO HISTÓRICO GALPÃO PRINCIPAL CONSTRUÇÕES EDIFICADAS NO LOCAL NO PERÍODO DE TRANSIÇÃO DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX - PERÍODO 1899/1917 - UTILIZADA COMO OFICINA DE MARCENARIA DA ANTIGA ESCOLA DA ESTRADA DE FERRO EM FINS DE 1996 A OFICINA ENCONTRAVA-SE SEM UTILIZAÇÃO E COM FUTURO INCERTO NOTAR O ESTADO EXTERNO DAS BENFEITORIAS AINDA BEM PRESERVADAS

FOTOS APÓS O TOMBAMENTO DO DECRETO N.º 15.244 DE 08/NOV/96



EXTERIOR DO GALPÃO PRINCIPAL DA OFICINA DO TRAJANO  
VISTA PELA AVENIDA SUBURBANA EM DIREÇÃO OPOSTA À RUA JOSÉ DOS REIS



EXTERIOR DO GALPÃO PRINCIPAL DA OFICINA DO TRAJANO  
VISTA FRONTAL PELA AVENIDA SUBURBANA DO HISTÓRICO GALPÃO PRINCIPAL  
EM FINS DE 1996 A OFICINA ENCONTRAVA-SE SEM UTILIZAÇÃO E COM FUTURO INCERTO  
NOTAR O ESTADO PRESERVADO DAS BENFEITORIAS AINDA COM BOA MANUTENÇÃO

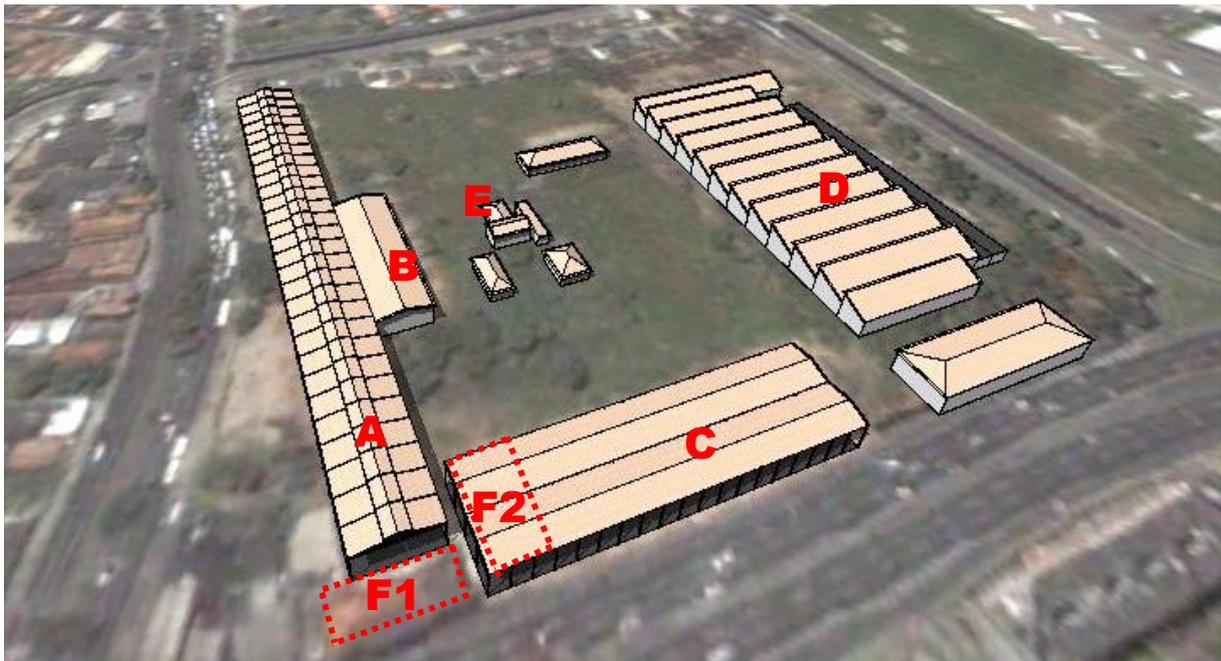
Com base em foto cadastral da região, pode-se caracterizar a situação do imóvel da lide em fins de 1999, que embora desativado pela antiga empresa ferroviária brasileira em 1994, ainda preservava suas benfeitorias intactas, podendo-se aviventar as benfeitorias existentes à época, remanescentes das “Oficinas do Trajano”, de propriedade de atual empresa ferroviária a partir de 1970:



AEROFOTO DO IMÓVEL DE FINS DE 1999 DO CADASTRO DO MRJ



AVIVENTAMENTO DOS PRÉDIOS EM FINS DE 1999 PROJETADO EM FOTO TOMADA APÓS A DEMOLIÇÃO DAS BENFEITORIAS DO IMÓVEL



AVIVENTAMENTO DOS PRÉDIOS EM FINS DE 1999 PROJETADO EM FOTO APÓS A DEMOLIÇÃO DAS BENFEITORIAS DO IMÓVEL

- Galpão A:

Galpão metálico com cerca de 300 metros de comprimento e 25 de largura, onde funcionara a Companhia de Curtumes de São Lázaro, e que fora adquirido da Exposição Universal de Paris de 1889, onde servira como Palácio das Indústrias Diversas, onde foram instaladas, com os mais modernos maquinismos e aparelhos, todas as oficinas de trabalhos em ferro: fundição de ferro e bronze, máquinas, ferraria e caldeiraria, porcas e parafusos.

- Galpão B:

Galpão anexado ao galpão principal e que servia de almoxarifado.

- Galpão C:

Galpão metálico construído especialmente para execução dos trabalhos em madeira, onde foram instaladas as oficinas de serraria e carpintaria (detalhe A da foto preto e branco seguinte).

- Galpões D:

Mais de 12 galpões de madeira foram construídos em separado para a montagem e pintura dos vagões.

- Benfeitorias E:

Benfeitorias de prédios administrativos dispostos no pátio de manobras.

- Benfeitorias F1 e F2:

Expansão do Galpão C e do prédio de alvenaria de arquitetura vienense (detalhes A e B da foto preto e branco seguinte), construídos adjacentes ao Galpão A principal (F1) e ao próprio Galpão C (F2), ambas construções concluídas no local na transição do Século XIX para o Século XX, período 1899/1917, que foram utilizados para servir como oficina de marcenaria da antiga Escola da Estrada de Ferro, estabelecida por Pereira Passos. O prédio F1 ainda existe no local, lá funcionando o Centro Educacional Olinto da Gama Botelho (detalhe B da foto preto e branco seguinte).



GALPÃO A NO ESTADO REMANESCENTE DA CONSTRUÇÃO ORIGINAL DA CIA. DE CURTUMES DE SÃO LÁZARO DE ANTES DE 1907 DOTADO DE TELHADO DE 8.000m<sup>2</sup> EXECUTADO COM TELHAS DO TIPO MARSELHA, DA MARCA DOS FABRICANTES FRANCESES GUICHARD CARVIN & C., ROUX FRÈRES E PIERRE SACOMAV



ANTIGA OFICINA DE MARCENARIA DA ESCOLA DA ESTRADA DE FERRO  
 HOJE O CENTRO EDUCACIONAL OLINTO DA GAMA BOTELHO  
 NOTAR O ESTADO EXTERNO DAS BENFEITORIAS AINDA BEM PRESERVADAS

### 5.3. Na década de 2000



AEROFOTO DO IMÓVEL DE MEADOS DE 2003 DO CADASTRO DO MRJ BENFEITORIAS DESMONTADAS E RETIRADAS – TERRENO CERCADO NÃO DEMONSTRANDO QUE HOUVE INVASÃO POPULAR INDESEJADA

Essa aerofoto cadastral da região de meados de 2003 já ilustrava que as benfeitorias do imóvel já tinham sido praticamente desmontadas, configurando um quadro de canibalização de quase todas as benfeitorias, abrangendo a totalidade dos trilhos do pátio de manobra, as estruturas principais metálicas e os telhados dos galpões e prédios, inclusive o telhado de telhas do tipo Marselha e as históricas tesouras de estrutura metálica de ferro fundido trabalhado que sustentavam transversalmente o telhado do galpão principal das “Oficinas do Trajano”, como se vê abaixo no detalhe de extrato ampliado da foto acima:

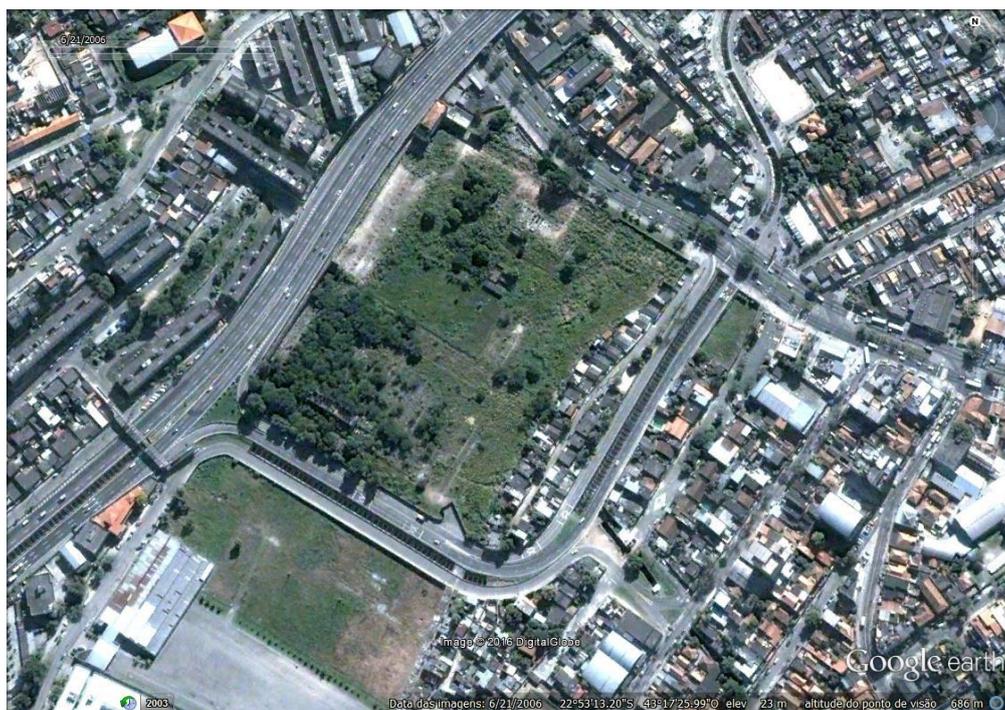


AUSÊNCIA DAS HISTÓRICAS TESOURAS TRANSVERSAIS DO GALPÃO PRINCIPAL E AS TELHAS DO TIPO MARSELHA ORIGINAIS DO TELhado DE ANTES 1907

#### 5.4. De meados de 2003 até 2016



**AEROFOTO GOOGLE DE DEZ/2005  
BENFEITORIAS DESMONTADAS/RETIRADAS E O TERRENO LIMPO E BEM CERCADO  
NÃO DEMONSTRANDO QUE HOUE INVASÃO POPULAR INDESEJADA**



**AEROFOTO GOOGLE DE JUN/2006  
BENFEITORIAS DESMONTADAS/RETIRADAS E O TERRENO LIMPO E BEM CERCADO  
NÃO DEMONSTRANDO QUE HOUE INVASÃO POPULAR INDESEJADA**



**AEROFOTO GOOGLE DE MAR/2008  
OBRA DE PRÉDIO SENDO INICIADA NO TERRENO  
EMPREENDEDIMENTO PREDIAL – CONDOMÍNIO ARENA PARK**



**AEROFOTO GOOGLE DE ABR/2016  
NOTAR OBRA FINALIZADA NO TERRENO  
EMPREENDEDIMENTO PREDIAL – CONDOMÍNIO ARENA PARK**

## 6. ESTADO ATUAL DO LOCAL DO BEM TOMBADO

Foi construído no local o empreendimento predial do Condomínio Arena Park, de razoável padrão construtivo, habitado pela classe média do bairro.



## 7. EVIDÊNCIAS DE DEPREDÇÃO DO LOCAL DO IMÓVEL TOMBADO

As evidências observadas no acompanhamento cronológico fotográfico do imóvel tombado, aparentemente, demonstram que não houve o alegado furto ou roubo das instalações prediais históricas do imóvel praticados por terceiros ou invasores, e que, provavelmente, as benfeitorias foram desmontadas e removidas sob responsabilidade do proprietário do imóvel à época.

Corroborar com o fato a comprovação de que o imóvel sempre esteve preservado e cercado com muros e portões altos, além de não constar existência de boletins de ocorrência de invasão de terceiros no local. Também, vale anotar que a vizinhança imediata, junto ao perímetro do terreno do imóvel da lide, é formada de comunidade de prédios e casas populares de padrão normal, não aparentando fama de área de risco ou violência.

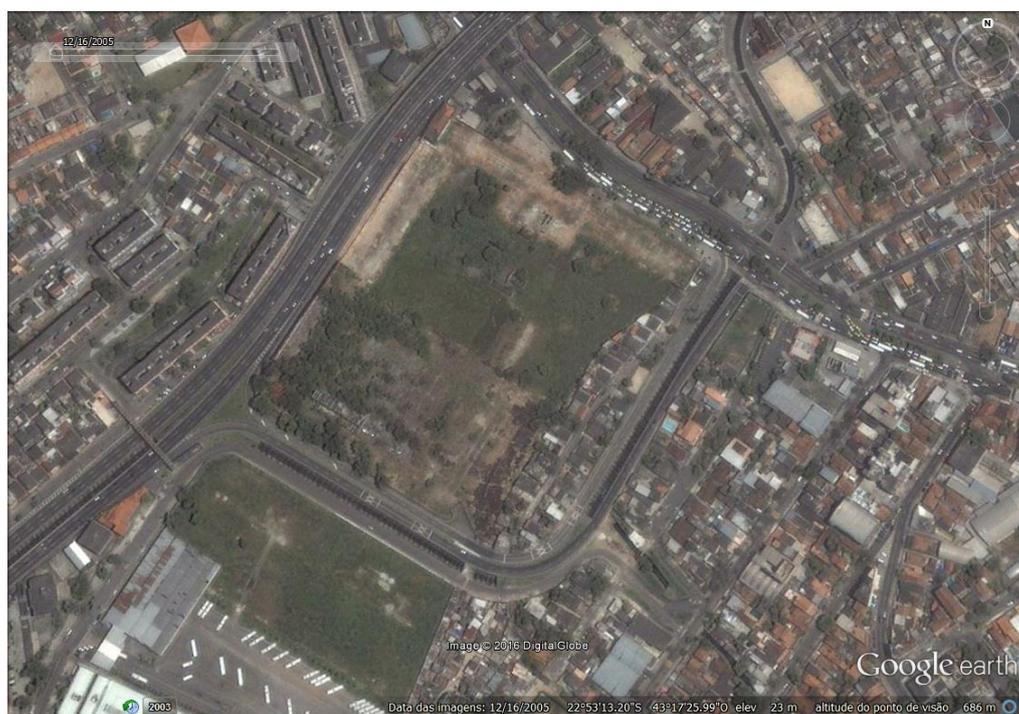
Anote-se mais que não faz sentido o sumiço alegado das benfeitorias nobres e robustas sem estranhamento ou queixa do proprietário, visto que o material retirado é de grande porte e muito pesado, necessitando equipamentos especiais de desmonte e transporte para sua retirada, que seriam facilmente notados no caso de retirada furtiva.

8. CONCLUSÃO DO LAUDO PERICIAL SOBRE AS CONDIÇÕES DO IMÓVEL NO MOMENTO DA AQUISIÇÃO DO BEM

Assim, chegou-se à conclusão sobre as condições do terreno e as benfeitorias do imóvel da lide, como determinado pelo MM. Juízo, no momento da aquisição do bem pelo 3º Réu em 02/ago/2006, de acordo com a Escritura Pública de Compra e Venda pactuada entre a empresa ferroviária (então vendedora) e o 3º Réu (então comprador), com o seguinte estado de construção e/ou conservação, baseando-se nas aerofotos da época:



AEROFOTO DO IMÓVEL DE MEADOS DE 2003 DO CADASTRO DO MRJ



AEROFOTO GOOGLE DE DEZ/2005

- O terreno encontrava-se cercado e preservado, com muros e portões altos limitando o imóvel.
- Em meados de 2003 já se constatava que as benfeitorias do imóvel tinham sido praticamente desmontadas, configurando um quadro de canibalização das benfeitorias históricas e outras, abrangendo a totalidade dos trilhos do pátio de manobra, as estruturas principais metálicas e os telhados dos galpões e prédios, inclusive cerca de 8.000 m<sup>2</sup> de telhas originais do tipo Marselha, de antes de 1907, da marca dos fabricantes franceses Guichard Carvin & C., Roux Frères e Pierre Sacomav, e as 28 históricas tesouras de estrutura metálica de ferro fundido trabalhado, importadas do Pavilhão da Seção de Vidros e Cristais da Exposição de Paris de 1889, que sustentavam transversalmente o telhado do galpão principal das “Oficinas do Trajano”.
- A demolição empreendida pelo 3º Réu, considerando-se a aquisição em ago/2006, limitou-se ao desmonte e remoção de partes de construções remanescentes (baldrames, paredes, muros e restos de estruturas metálicas de telhados), além da limpeza do terreno, visto que era este o estado que se encontrava a construção do imóvel.
- Restou desnecessária a avaliação de valores de indenização por perda ou depreciação da benfeitoria do bem tombado, depois destombado, cobrada pelo autor na ação, visto que a benfeitoria remanescente do imóvel, aviventada na perícia, retirada na posse do 3º Réu, era sem valor.

#### 9 – EM TEMPO: SÓ QUE NÃO!

Mais atento, o MP impugnou o laudo do perito desatento, anotando inserção nos Autos de documento de propriedade anterior ao considerado no laudo, qual seja, a Escritura de Promessa de Compra e Venda, pactuada entre a empresa ferroviária (então promitente vendedora) e o grupo empresariado 3º Réu (então promissário comprador), pactuada em 01/nov/2000, podendo-se extrair do documento de propriedade os textos mais importantes:

*SAIBAM quantos esta virem que no ano de dois mil, ao primeiro dia do mês de novembro, nesta cidade do Rio de Janeiro, [...], compareceram partes entre si justas e contratadas, de um lado como Promitente Vendedora [...], e do outro lado a Promissária Compradora [...], [...]. No terreno encontram-se edificados em alvenaria os seguintes prédios: Oficina de Pontes com cerca de 6.845,00m<sup>2</sup> de área construída; Almojarifado com cerca de 3.525,00m<sup>2</sup> de área construída; subestação, com cerca de 54,00m<sup>2</sup> de área construída; complexo de Lubrificação com cerca de 90,00m<sup>2</sup> de área construída; Refeitório com cerca de 224,00m<sup>2</sup> de área construída; Vestiário com cerca de 52,00m<sup>2</sup> de área construída, Refeitório desativado com cerca de 132,00m<sup>2</sup> de área construída e Alojamento desativado com cerca de 104,00m<sup>2</sup> de área construída. [...] a Promitente Vendedora, promete e se obriga a vender à Promissária Compradora, o imóvel acima descrito e caracterizado, pelo preço certo e ajustado de [...], a ser pago do modo seguinte: a) Sinal no valor de [...], efetuado através do pagamento de duas parcelas: a.1) Caução no valor de [...] com pagamento efetuado no dia 18/08/99, através da guia [...]; a.2) A complementação no valor de [...], efetuada no dia 22/11/99, através da boleto [...]; cujos recebimentos a outorgante dá à outorgada plena, rasa, geral e irrevogável quitação; b) O saldo devedor; no valor atual de [...], deverá ser pago em 48 (quarenta e oito) parcelas mensais e sucessivas, vencendo-se a primeira no dia 15/12/99 e as demais no mesmo dia dos meses subseqüentes, sendo certo [...].*

Também, veio aos Autos documento de quitação da compra do imóvel em 17/mar/2004, emitido pela vendedora, aclarando que a negociação do bem se deu legalmente por concorrência pública. A posse do grupo empresariado 3º Réu passou a ser considerada então a partir de 18/ago/1999, dia do pagamento da parcela inicial da caução.

## 10 – CONCLUSÃO DO LAUDO PERICIAL MODIFICADO SOBRE AS CONDIÇÕES DO IMÓVEL NO MOMENTO DA AQUISIÇÃO DO BEM

Assim, chegou-se à conclusão sobre as condições do terreno e as benfeitorias do imóvel da lide, como determinado pelo MM. Juízo, no momento da aquisição do bem pelo 3º Réu em 18/ago/1999, de acordo com a Escritura de Promessa de Compra e Venda pactuada entre a atual empresa ferroviária (então vendedora) e o 3º Réu (então comprador), com o seguinte estado de construção e/ou conservação, baseando-se nas aerofotos da época:



AEROFOTO DO IMÓVEL DE FINS DE 1999 DO CADASTRO DO MRJ



AVIVENTAMENTO DOS PRÉDIOS EM FINS DE 1999 PROJETADO EM FOTO TOMADA APÓS A DEMOLIÇÃO DAS BENFEITORIAS DO IMÓVEL

- O terreno encontrava-se cercado e preservado, com muros e portões altos limitando o imóvel.
- Em fins de 1999 ainda se constatavam as benfeitorias importantes do imóvel, as estruturas principais metálicas e os telhados dos galpões e prédios, inclusive cerca de 8.000 m<sup>2</sup> de telhas originais do tipo Marselha, de antes de 1907, da marca dos fabricantes franceses Guichard Carvin & C., Roux Frères e Pierre Sacomav, e as 28 históricas tesouras de estrutura metálica de ferro fundido trabalhado, importadas do Pavilhão da Seção de Vidros e Cristais da Exposição de Paris de 1889, que sustentavam transversalmente o telhado do galpão principal das “Oficinas do Trajano”.
- A demolição do imóvel empreendida pelo 3º Réu foi total, executada após a posse da propriedade pelo mesmo, considerada em ago/1999. Em meados de 2003 já se constatava que as benfeitorias do imóvel tinham sido praticamente desmontadas.
- Anote-se que somente em 28/jan/2005 o Decreto n.º 25.047, revogou o tombamento do imóvel da lide, referente ao Decreto n.º 15.244 de 08/nov/1996.
- Restou necessária a avaliação de valores de indenização por perda ou depreciação da benfeitoria do bem tombado, cobrada pelo autor na ação, visto que a benfeitoria remanescente do imóvel, aviventada na perícia, suprimida na posse do 3º Réu, era de real valor.
- A avaliação da benfeitoria suprimida foi feita considerando-se o preço de compra do imóvel, registrado na escritura de promessa de compra e venda, subtraído o valor do terreno, avaliado na proporção do preço do valor unitário do terreno da planta de valores da municipalidade.
- Sugeriu-se que o MM. Juízo acrescesse o valor da benfeitoria por conta do seu valor histórico, no percentual de majoração que justo entendesse.

## 11 – CONSIDERAÇÕES OPORTUNAS

Esse trabalho serviu de reflexão sobre alguns pontos que se deve tomar mais atenção e zelo do perito em perícias de discussão de propriedade:

11.1 Tomar conhecimento integral dos documentos afins e de propriedade dos imóveis da perícia.

11.2 Não se contentar com os dados citados e/ou fornecidos pela parte, buscando aqueles não fornecidos que complementem informações ou revelem omissão importante.

11.3 É lamentável, mas deve-se ter cautela e não confiar plenamente no comportamento ético do assistente técnico da parte.

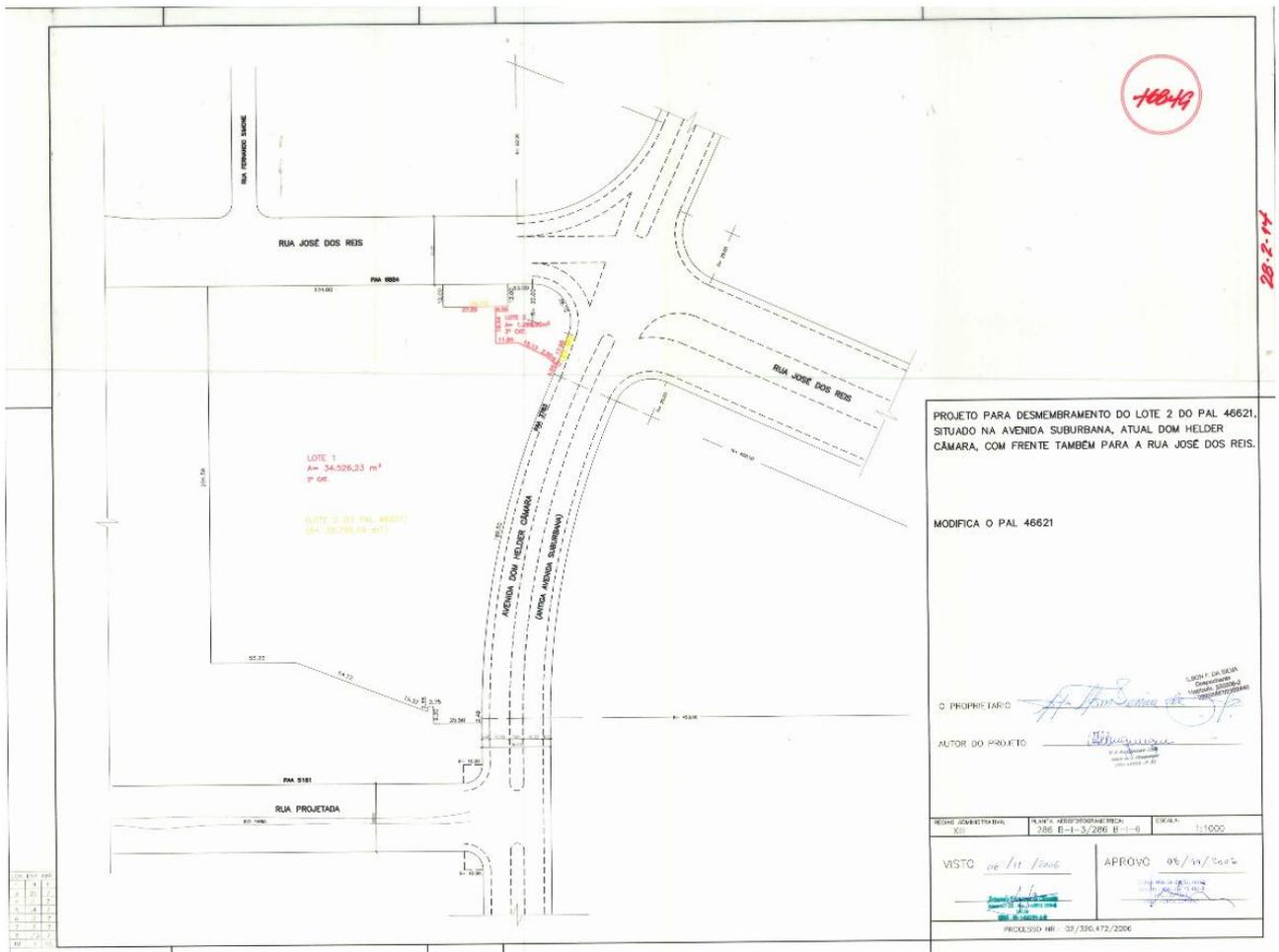
## 12 – BIBLIOGRAFIAS

- A FORMAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO RIO DE JANEIRO: O RESGATE DA SUA MEMÓRIA – Helio Suêvo Rodriguez – Editora Memória do Trem – 2004;
- A EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889 EM PARIS – Heloisa Barbuy – Editora Loyola - 1999;
- IMPRESSÕES DO BRASIL NO SÉCULO VINTE - Reginald Lloyd, Walter Feldwick, L. T. Delaney, Joaquim Eulálio, Arnold Wright – 1913 - Editora Loyd's Britain.
- NBR 13.752 (1996). Perícias de Engenharia na Construção Civil; Norma Brasileira da ABNT; RJ.

ANEXO 01

ATUAL PROJETO APROVADO DE LOTEAMENTO NA ÁREA DA LIDE

PAL 46.849



PROJETO PARA DESMEMBRAMENTO DO LOTE 2 DO PAL 46621, SITUADO NA AVENIDA SUBURBANA, ATUAL DOM HELDER CÂMARA, COM FRENTE TAMBÉM PARA A RUA JOSÉ DOS REIS.

MODIFICA O PAL 46621

O PROPRIETÁRIO: *[Signature]*

AUTOR DO PROJETO: *[Signature]*

REVISÃO: 01/11/2006

APROVADO: 06/11/2006

PROJETO Nº: 02/356.472/2006

EXTRATOS DE “A EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889 EM PARIS”  
Heloisa Barbuy – Editora Loyola - 1999

## 5. A experiência visual na Exposição de 89: três panoramas

### 5.1. Mil coisas para ver<sup>1</sup>

*Teriam sido necessários vários dias para ver tudo neste palácio do trabalho, onde se encontram em funcionamento, submetidas aos mais variados usos, todas as aplicações das grandes descobertas da ciência moderna, continuamente aperfeiçoadas e acrescidas pelos esforços associados dessas legiões de pesquisadores que formam a vanguarda da civilização, caminhando sem cessar para a conquista do progresso.*

LOUIS ROUSSELET, *L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1889* (1890: 31)

Depois de passar pelo pórtico principal do Palácio das Indústrias Diversas, o visitante encontra-se sob a luz natural que atravessa a grande cúpula de vidro e se espalha pelo saguão. Um ambiente de conotações grandiosas desenha-se pelos sessenta metros de altura do edifício, como pela cercadura, ao alto, de painéis alegóricos, coloridos e dourados, representando os povos do mundo todo (Fig. 8)<sup>2</sup>. É a catedral da indústria, onde se cultua o progresso universal.

Adentrando a Galeria de Honra, dita também “de 30 metros”, à direita e à esquerda apresentam-se as seções de produtos industriais, organizadas por grupos previstos em regulamento (ourivesaria, cerâmica, mobiliário etc.) (Fig. 9) e prolon-



Figura 8. Vista interior da Domo Central do Palácio das Indústrias Diversas. Gravura de H. Meyer/F. Méaulle, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 1/2, suplemento n. 22. Biblioteca do Museu Paulista/USP.

1. O título deste item foi extraído do trecho de Tancrède Martel, transcrito adiante.

2. Os três palácios principais, o das Indústrias Diversas, o de Belas-artes e o de Artes Liberais, tinham suas estruturas em ferro e eram todos preenchidos e decorados com materiais como tijolo, faiança ou terracota, tudo pintado ou esmaltado, formando um conjunto policrômico. A Exposição por meio de suas arquiteturas é o objeto do estudo desenvolvido e organizado por Caroline Mathieu (1989).

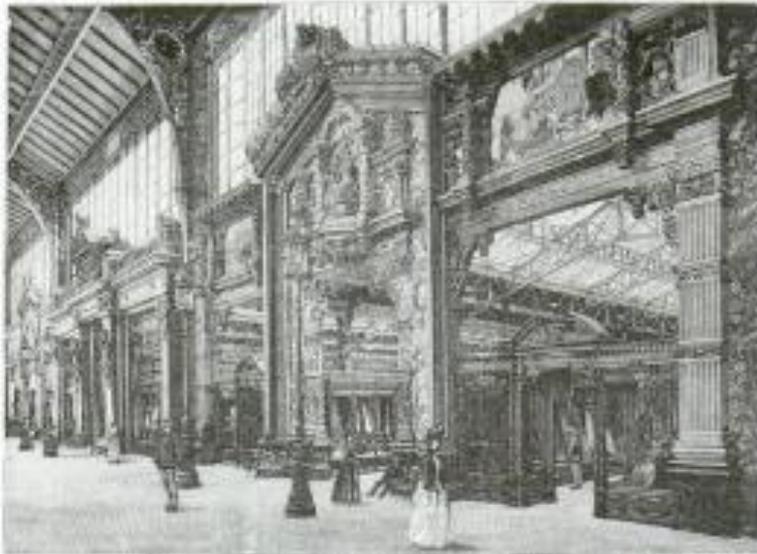


Figura 9. Porta da Seção de Lãs e Tecidos, na Galeria de 30 metros, corredor central do Palácio das Indústrias Diversas. Gravura, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 296. Biblioteca do Museu Paulista/USP.

grande objeto de exposição (Fig. 10). Cada seção tem seu portal de entrada, por si só também indicador do caráter de conjunto, de totalidade (Figs. 11 e 12).

Há critérios estabelecidos para cada seção, definidos pela organização geral, que prevê 9 grupos e 83 classes de produtos, classificados por área de produção, que podem se prender à função (como “objetos de



Figura 10. Palácio das Indústrias Diversas, Seção de Vidros e Cristais. Fotografia, 22 x 28 cm. Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.

viagem e de acampamento”), à técnica (como “ourivesaria”, “perfumaria”) ou à matéria-prima envolvida (como “exploração de minas e metalurgia”) (ver Anexo 2).

Em cada classe, as exposições se organizam por fabricante, cada qual com seu *stand*. Suportes e vitrines são totalmente preenchidos por séries de produtos similares, fazendo do conjunto o

Há também, ainda no próprio Palácio das Indústrias Diversas, as seções nacio-

nais de vários países europeus, dos Estados Unidos e de alguns outros como Egito e Japão, que reúnem diferentes tipos de produtos. Observe-se que os pavilhões nacionais isolados, fora do Palácio das Indústrias, são praticamente apenas os de países latino-americanos, isto é, aqueles em que a indústria é incipiente — na verdade os fornecedores de matérias-primas.

Pelo próprio modo de expor, sem destaque para cada produto em sua individualidade, é a capacidade de produzir em quantidade que se exhibe; proporcionada tanto pela visão seqüencial dos diferentes grupos e classes como pelas pequenas diferenças entre produtos de uma mesma classe (na figura 10, por exemplo, podem-se ver ânforas, vasos, cálices etc. como possibilidades da indústria do cristal e do vidro), a sensação de variedade encontra um denominador comum, sob uma única noção: indústria & tecnologia. Por isso, em boa parte da iconografia produzida, são as vistas gerais que se representam.

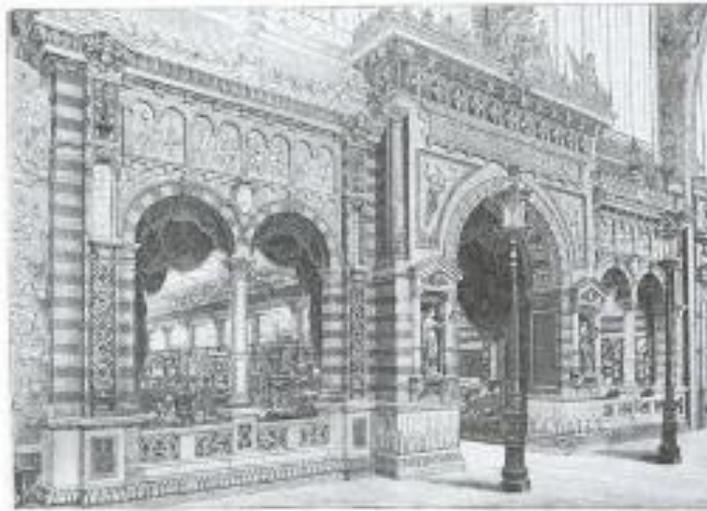


Figura 11. Galeria das Indústrias Diversas: Parte da Seção de Cerâmica. Gravura de H. Thiriat, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 308. Biblioteca do Museu Paulista/USP.



Figura 12. Galeria das Indústrias Diversas: Parte da Seção de Joalheria e Bijuteria. Gravura de J. Hugar/Michelet, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 300. Biblioteca do Museu Paulista/USP.



Figura 13. O júri examinando os produtos farmacêuticos. Fotografia de H. Blancard (platinotipia), in H. Blancard. *Exposition universelle de 1889*, foto 709, 16 x 23 cm. Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.

A não-individualização de cada peça leva, também, à noção de fungibilidade e a própria facilidade que a indústria demonstra na transformação e modelação da matéria cria, até certo ponto, uma indiferença para com os resultados individuais.

O exame rigoroso dos objetos expostos caberá aos *experts*: os pró-

prios fabricantes e os júris de recompensas (Fig. 13). Do grande público espera-se o deslumbramento — ou, ao menos, um vago prazer — diante dessa grande câmara de maravilhas, mais herdeira da tradição cumulativa que da idéia de obra-prima ou de objeto singular.

Mas as exposições universais do século XIX são talvez o *turning point* entre os salões de belas artes<sup>3</sup> e as feiras industriais do século XX; entre os museus de obras-primas e os de ciência e tecnologia. É que a indústria herdava, ainda, em grande medida, as preocupações estéticas da produção artesanal. Se o maquinário permite, já, a produção em série de diversos produtos, o artigo de luxo, individualizado por sua estética, subsiste, ainda com muita força, embora sem prejuízo da fungibilidade. Assim é que peças como um móvel ou um barômetro (Figs. 14 e 15), luxuosamente trabalhados, esculpidos, eram parte importante, também, da categoria “indústria”. Estes, mais próximos das obras de arte, são frequentemente apresentados, na iconografia, em sua individualidade.

Algumas seções adotam uma particular aparência de casas comerciais, como acontece com os produtos farmacêuticos, cuja exposição sugere o recinto de uma farmácia, com seus balcões à frente e estantes de produtos atrás, cada divisão da estante correspondendo a um fabricante, cujo nome a encima (Fig. 16). Outros fabricantes encontram um relativo destaque

3. Sobre os sentidos da inclusão de exposições de artes nas exposições francesas de 1855 e 1867, diferentemente do que havia ocorrido em Londres, em 1851, ver Mainardi (1987).

A EXPERIÊNCIA VISUAL NA EXPOSIÇÃO DE 89: TRÊS PANORAMAS



Figura 14. Armário de colunas e cariátides, em nogueira esculpida e encerada. Exposto pelo Casa Flachot, de Lyon. Gravura de E. Solvel, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 68. Biblioteca do Museu Paulista/USP.



Figura 15. Bordmetro em madeira esculpida, exposto pelo sr. Lemoine. Gravura de B. Melin, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 84. Biblioteca do Museu Paulista/USP.



Figura 16. Exposição coletiva de farmácia, visto geral. Fotografia de H. Blancard (platinotipia), in H. Blancard. *Exposition universelle de 1889*, foto 707, 16 x 23 cm. Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.



Figura 17. Quiosque da Casa Gallé, de Nancy, na Galeria Central. Gravura, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 113. Biblioteca do Museu Paulista/USP.

individual na própria “museografia”, por terem seus núcleos de apresentação na Galeria de 30 metros, e não nas salas onde se acumulam os produtos dos demais expositores. É o caso do fabricante Gallé (Fig. 17) e de alguns outros, que, pontuando o corredor central — a Galeria de 30 metros —, abrem cada seção (Gallé para a seção de cerâmicas e vidrarias; Sedas de Lyon para a seção de sedas, Sociedade de Metais para a seção de bronzes e fundições de arte, entre outros).

Não só nas exposições, mas também nos centros comerciais das grandes capitais ou nos novos e inúmeros museus, o bom burguês passeia por entre as vitrines (Fig. 18) — é o mundo das exposições, em diversos âmbitos da vida cotidiana —, o olhar tentando captar os detalhes e o todo,



Figura 18. A Perfumaria. Gravura de J. Hugard, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 228. Biblioteca do Museu Paulista/USP.

o panorama de um mundo com nova conformação visual, cujo motor é a própria transformação da matéria. Ver para sentir, ver para aprender.

Nas seções nacionais não-francesas, que também integram o Palácio

das Indústrias Diversas, vale o mecanismo de identificação de uma nação pelos produtos que oferece. Grandes portais, geralmente com bandeiras ou outros símbolos nacionais — e sempre encimados pela inscrição do nome do país —, dão entrada a exposições nacionais de produtos industriais. O acúmulo de objetos e a organização por

tipo de produto e por fabricante permanecem e as exposições são revestidas de um caráter oficial de representação nacional (Figs. 19 e 20).

A exibição de produtos industriais ultrapassa os limites circunscritos ao

Palácio das Indústrias Diversas e ao de Artes Liberais para se espalhar por toda a Exposição, de uma forma ou de outra. Também nos pavilhões nacionais do Champ de Mars (fora, portanto, do Palácio das Indústrias Diversas), a base das exposições são os produtos ou as matérias-primas, ou seja, elementos vinculados à indústria, em última instância o *leitmotiv* da Exposição. Mas, nesses casos, a preocupação em firmar imagens nacionais passa também por outros aspectos. Tome-mos a figura 21, que representa o interior do Pavilhão do México: tipos humanos e

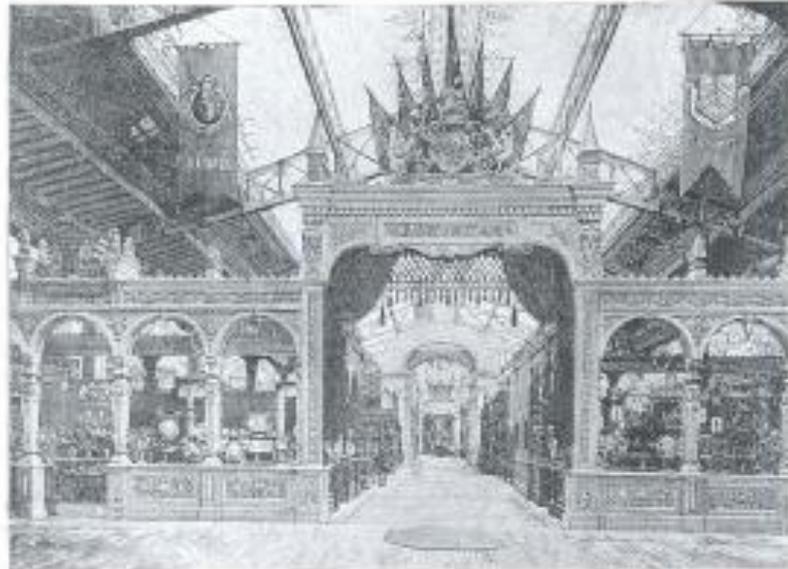


Figura 19. Porta da Seção do Grã-Bretanha. Gravura de MCS, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 76. Biblioteca do Museu Paulista/USP.

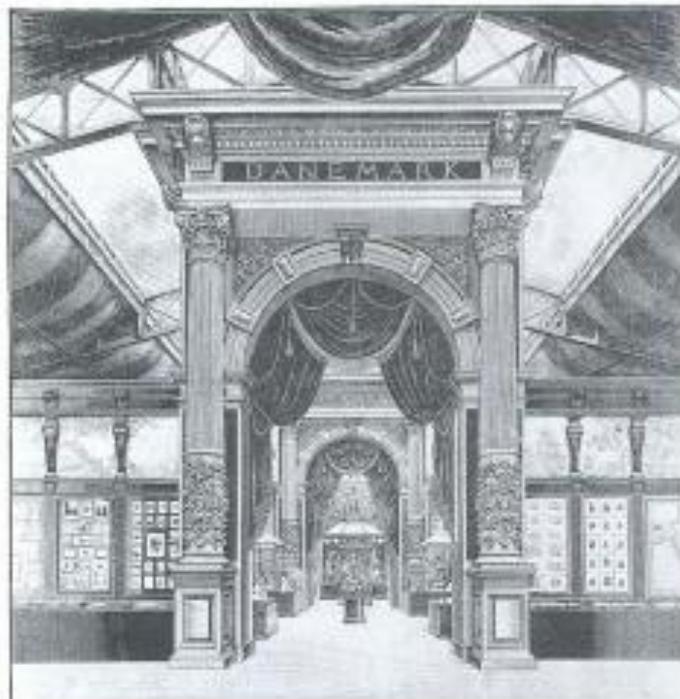


Figura 20. Porta da Seção Dinamarquesa. Gravura de Hare, in *L'Exposition de Paris, 1889*, v. 3/4, p. 65. Biblioteca do Museu Paulista/USP.



Figura 28. Festa Noturna na Exposição de 1889. Pintura de Roux, óleo sobre tela, 65 x 95 cm. Musée Carnavalet, Paris. Cliché Photothèque des Musées de la Ville de Paris, © by SPADEM 1987.

Por exemplo a pintura de Roux, *Festa noturna na Exposição de 1889* (Fig. 28), que apresenta uma platéia, de pé, assistindo a um espetáculo. A cercadura retangular, em filete iluminado, em torno da escultura central, reforça a identificação do espaço, onde se dá o espetáculo, com um palco.

Graças ao corte que o pintor faz da Torre Eiffel, mostrando somente sua base, esta forma uma abóbada, que representa o céu mas também a cobertura do palco: um céu-cenário (o próprio teatro é um signo que se refere à idéia de representação, havendo, assim, uma representação dentro de outra).

Dois elementos nos fazem identificar a base da Torre com o céu: o primeiro é a própria associação, já freqüente nas pinturas de *trompe-l'oeil* do Renascimento, das cúpulas de Igrejas com o espaço celeste (cf. Damisch, 1972); o segundo é a lua, em meio às nuvens num céu escuro, único elemento da realidade natural<sup>9</sup> presente na cena e que se integra a ela pela composição da pintura. A lua, estando opticamente abaixo da base da Torre, torna esta última um espaço celeste.

Quanto ao espetáculo que se apresenta sob este (ou neste) céu-cenário, é uma imagem feérica e difusa, em que os efeitos de luz e de água

9. A expressão *realidade natural* é utilizada por Damisch para diferenciar os elementos que, na pintura, têm como referência a própria natureza daqueles que se apresentam como elementos de uma montagem ao um tempo simbólica e ilusionista (Damisch, 1972: 99).

## ANEXO 03

### EXTRATOS DE “A FORMAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO RIO DE JANEIRO: O RESGATE DA SUA MEMÓRIA”

Helio Suêvo Rodriguez – Editora Memória do Trem – 2004



Fachada principal e interior do galpão principal da oficina de Trajano de Medeiros em setembro de 1995, logo após sua desativação como oficina de pontes da RFFSA / SR3. A rua em frente ao prédio atualmente está ocupada pelo elevado da “Linha Amarela”. A oficina continua sem utilização e com o futuro incerto.

*Trajano de Medeiros shop was originally a private company that built tramway, passenger and freight cars early in the 20th Century. The steel structure was imported from France after its use as part of “Industry Palace” during the famous Paris Exposition in 1889. The photo was taken in September 1995, soon after its closure as a bridges shop by RFFSA.*

com características de bairro. Com o crescimento do número de usuários, deslocando-se freqüentemente para o centro da cidade, e com o aumento do número de viagens de trens, a edificação de 1924 foi demolida e, no mesmo local, edificado uma outra.

Hoje a estação constitui uma unidade isolada das oficinas de Locomoção e se impõe como marco de referência na passagem pelo bairro. O abrigo para as plataformas de passageiros é um enorme pavilhão na forma de caixote, cuja cobertura em telha de fibro-cimento é apoiada em estrutura de ferro na forma de arco treliçado, numa estrutura lamelar, projetada pelo engenheiro Jorge Leal Burlamaqui.

Este arco em estrutura metálica vence um vão livre de 50 m, apoiando-se nas extremidades em pilares de concreto inseridos nas paredes laterais do prédio. Assim, a edificação toma a forma de um caixote com o pé direito das duas paredes laterais alcançando 6 m. Os outros dois lados menores do caixote são abertos, permitindo o fluxo do trem pelas 5 plataformas dispostas internamente.

Embora conjunto não apresente elementos construtivos que caracterizem uma linguagem arquitetônica específica, evidenciando um determinado estilo, impressiona à primeira vista pela volumetria da edificação, marcada pela forma da estrutura metálica de sua cobertura, influência da Inglaterra, adepta das estruturas metálicas, na construção de estações ferroviárias no Brasil.

#### A Oficina de Trajano de Medeiros

Trajano Sabóia Viriato de Medeiros, engenheiro civil, iniciou sua carreira como ferroviário exercendo, entre outros, o cargo de chefe do escritório técnico da EFCB. Convidado por Pereira Passos para executar a reparação dos carros e vagões da Estrada, foi colocado à sua disposição um grande galpão metálico que a estrada possuía em Praia Formosa, onde, naquela época, o serviço encontrava-se em total desorganização.

Como a área era ainda insuficiente, Trajano de Medeiros resolveu operar as grandes oficinas da antiga Companhia Metalúrgica e Construtora, que estavam abandonadas há alguns anos, para ali organizar sua indústria. Devido ao seu sucesso, recebeu outro convite, agora de Alfredo Maia, em 1903, para a reconstrução do material rodante da E. F. Sorocabana. Montou para isso novas seções de máquinas, uma serralha completa, contratou excelentes mecânicos da antiga Companhia Forjas e Estaleiros Niterói e importou máquinas da Europa e Estados Unidos para trabalhos em ferro e madeira. Ele também montou uma oficina sucursal em São Paulo.

Em 1906, suas instalações já não davam conta de todo trabalho, atendendo tanto a ferrovia, quanto a Light & Power, para a qual fabricava carros de passageiros em madeira para os bondes a tração animal (burros) e reboques para os bondes elétricos, não sendo fabricado apenas o carro motor.

Precisando ampliar suas instalações, adquiriu, no Engenho de Dentro, um grande terreno com a superfície de 440.000 m<sup>2</sup>, no qual havia um precioso galpão metálico com 300 m de comprimento por 25 m de largura, onde funcionava a Companhia de Curtumes de São Lázaro, adquirido na Exposição Universal de Paris e que serviu como parte do “Palácio das Indústrias”, um dos muitos complexos montados na área da grande exposição parisiense do século XIX (exposição realizada, em 1889, para comemorar o centenário da Revolução Francesa, quando para tal foi montado um complexo de pavilhões em estruturas metálicas erguidos numa área de 1 milhão de metros quadrados, cortada ao meio pelo Rio Sena. Sendo a melhor tradução dessa ousadia a “Torre Eiffel”, com 300 m de altura, e indiscutível cartão postal da capital francesa).

No mesmo terreno existiam várias construções de menor valor, mas o local oferecia preciosas vantagens para a implantação de uma grande fábrica de material rodante. De fato, de um lado passavam as linhas da EFCB, de outro a Linha Auxiliar e a E. F. Rio D’Ouro, e finalmente as linhas de *tramways* da Companhia Light & Power. Era uma solução excepcional convido garanti-la a qualquer preço.

Foi neste local, em 1907, que Trajano projetou o estabelecimento da indústria com mapa garantido para qualquer desenvolvimento futuro (a oficina era denominada Trajano de Medeiros &



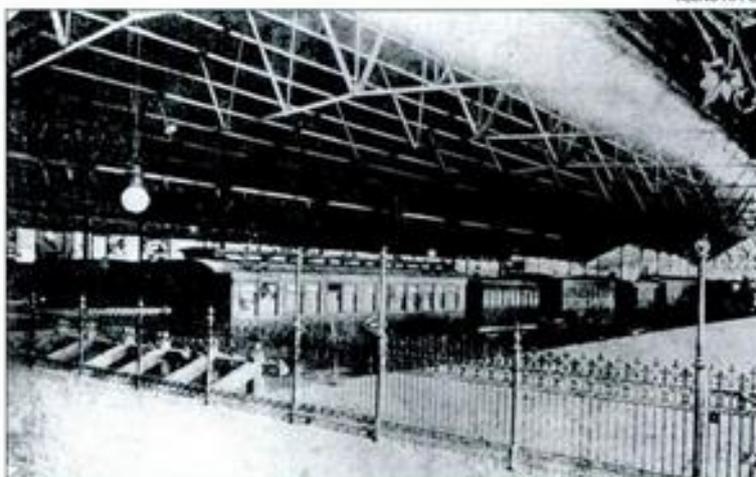
Acerio RFFSA

Cia.). No antigo galpão metálico da Companhia São Lázaro foram instaladas todas as oficinas de trabalhos em fundição de ferro e bronze, máquinas, ferraria e caldeiraria, fabricação de porcas e parafusos e o almoxarifado.

Em um outro galpão também metálico, construído especialmente para execução dos trabalhos em madeira, foram instaladas as oficinas de serraria e carpintaria. Mais 12 galpões de madeira foram construídos em separado para a montagem e pintura dos vagões. A força motriz era fornecida por uma usina a vapor própria, onde eram aproveitados os restos de madeira da fábrica, e por uma estação transformadora da Companhia Light & Power.

O galpão centenário em estrutura metálica original era coberto por telhas do tipo Marselha, da marca dos fabricantes franceses Guichard Carvin & C., Roux Frères e Pierre Sacomav. Por sua importância arquitetônica e histórica, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, pelo Decreto nº 15.244, de 8 de novembro de 1996, tombou essa relíquia, que por longo tempo foi utilizada para a construção de bondes elétricos, cujo sistema contribuiu decisivamente para a expansão urbana da cidade. Esse galpão integrado a outro, foi utilizado para servir como oficina de marcenaria e atual Centro Educacional Olinto da Gama Botelho, antiga Escola da Estrada de Ferro, estabelecida, em 1899, por Pereira Passos.

A oficina do Trajano de Medeiros foi utilizada para a construção e reconstrução de carros de passageiros em madeira e metálicos e vagões até o final da



Acerio RFFSA

**Fachada, interior da cobertura das plataformas (no topo e acima) e pátio da estação Central (abaixo) no início do século XX.**

*With the coming of the republican era in 1889, the name of Estrada de Ferro Dom Pedro II was changed to Estrada de Ferro Central do Brasil. The main station terminal in Rio became known as "Central" since the beginning of the 20th Century, although on December 2, 1925, its was given back officially the name D. Pedro II, in honor of the second and last Brazilian Emperor.*



Augusto Malta, acervo RFFSA

**Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II (posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil)**

**27**

Material com direitos autorais

década de 1960. A partir de 1970, serviu como oficina de pontes de estrutura metálica da RFFSA / SR3, sendo desativada em 1994.

Salvo as oficinas mencionadas, outras instalações no Estado do Rio de Janeiro deram suporte à manutenção do material rodante da estrada, dentre as quais podemos destacar as oficinas de Sete Pontes (que atendia a E. F. Maricá), Alfredo Maia (que atendia os trens unidades elétricos da Linha Auxiliar da Leopoldina), José dos Reis (que atendia os TUE's em aço carbono), Deodoro (que atendia as locomotivas e TUE's), Barra do Pirai e Três Rios (que atendiam as locomotivas e vagões) e Marquês de Valença (que atendia as locomotivas a vapor e fabricação de vagões), além dos depósitos de Governador Portela (que atendia as locomotivas de bitola métrica transferidas de Alfredo Maia) e Alcino Guanabara, depois Guapimirim (que atendia as locomotivas da E. F. Teresópolis).

#### A Estação D. Pedro II

O Campo de Santana sediou a principal estação da E. F. D. Pedro II não apenas por sua posição de proximidade do Centro do Rio. O Campo de Santana foi de fato durante o século XIX o principal centro de administração pública do Rio de Janeiro, onde se concentrava um grande número de edificações representativas do governo. A D. Pedro II seria o novo ponto da movimentação da riqueza eco-

nômica brasileira naquele período.

A construção do primeiro prédio da então "Estação da Corte" foi iniciada em 1855 após estudos dos engenheiros C. E. Austin e C. B. Lane, solicitados pelo governo federal. A área escolhida foi a do quarteirão do Campo de Aclamação, onde ainda havia a Igreja de Sant'Ana, edificada em 1735, de propriedade da Irmandade de mesmo nome, que recebeu na época vultosas indenizações devidas à necessidade da sua demolição. Também conhecida como "Estação do Campo" foi inaugurada em 29 de março de 1858.

Em 1870, a primitiva estação recebeu acréscimos, tornando-se mais ampla para atender o crescente movimento de passageiros moradores dos novos bairros suburbanos que surgiam em áreas até então rurais. Foi principalmente nesse tempo que se iniciaram os processos urbanos de transformação das fazendas e chácaras em loteamentos e logradouros públicos, com o conseqüente aumento populacional da área servida pelo trem. As reformas e acréscimos realizados nessa época foram projetados pelo engenheiro Jorge Rademaker Grunewald, durante a gestão de Mariano Procópio, substituindo a precária construção executada por Price. Foi mantida a semelhança com o prédio anterior, com um corpo central e duas laterais, sendo colocado um relógio ao centro.

Na administração de Pereira Passos, entre 1876 e 1880, deram-se novas reformas, desta vez, visando um melhor apro-

veitamento do espaço para construção de novos armazéns.

Em 21 de novembro de 1879, logo após a França e a Inglaterra, foi utilizada pela primeira vez no Brasil a luz elétrica em estabelecimentos públicos, isto é, na Estação da Corte. No dia 21 de fevereiro de 1879, os bicos de gás foram apagados e foram acesos os globos opalinos com a presença do Imperador.

O Decreto nº 2895, de 9 de maio de 1890, aprovou alterações no prédio, que foi ampliado e passou a possuir alas laterais superiores.

Logo depois das grandes reformas urbanas empreendidas pelo já prefeito Pereira Passos, a estação sofreu em 1906 um incêndio que destruiu uma das alas. E, em 1908, quando das comemorações do cinquentenário de inauguração da Estrada de Ferro, cogitou-se do projeto de outra estação de acordo com a nova cidade, mas neste ano apenas foi inaugurado, diante da fachada o monumento dedicado a Christiano Benedicto Ottoni, o primeiro presidente da D. Pedro II.

Devido ao desenvolvimento da produção cafeeira nos primeiros anos desse século, intensificou-se o trabalho da ferrovia que com isso voltou a pensar em uma nova edificação em 1919. Em 1922, os arquitetos Samuel e Cristiano das Neves elaboraram um novo projeto para a estação Central do Rio. No entanto, tal projeto não foi viabilizado.

Foi o Presidente da República Arthur da Silva Bernardes que, por Decreto, fez a homenagem ao Imperador, por ocasião



Arquivo RFFSA



Arquivo RFFSA

Detalhes do pátio da estação Central, vendo-se a grande cabine mecânica de controle e sinalização, uma das maiores do Brasil na época, e situada em uma estrutura sobre as linhas.

Central station yard in the early thirties, with its large Saxby & Farmer overhead mechanical signal box.

ANEXO 04

EXTRATO FL. 551 de "IMPRESSÕES DO BRASIL NO SÉCULO VINTE"  
Reginald Lloyd, Walter Feldwick, L. T. Delaney, Joaquim Eulálio, Arnold Wright  
Editora Lloyd's Britain – 1913

