

COMÉRCIO
PMS / FMLF
BIBLIOTECA

Jornal:
Tribuna da Bahia

Data:
06 e 07/10/2012

Caderno:
Cidade

Página:
11

Assunto:
Baiano

Comércio renovado e integrado ao porto

Na maioria das urbanizações onde foi implantado, o Projeto Porto Cidade levou à requalificação as regiões adjacentes. Em Salvador, já muda a cara do Comércio

Areas portuárias, antes degradadas, se transformam após a revitalização e se tornam polos de turismo, econômico e até habitacional. É o caso do Puerto Madero, em Buenos Aires, na Argentina, de Marselha, na França, de Hamburgo, na Alemanha, de Liverpool, na Inglaterra, de Lisboa, em Portugal, além de Belém, no Pará, entre outras cidades.

Em Salvador, o processo acontece ao contrário, como é o caso do Comércio, da Calçada e Avenida de Contorno/Largo Dois de Julho, que começou antes da requalificação do Porto, que agora vai ganhar um moderno terminal turístico. A expectativa é que o processo desenvolvido pela Prefeitura do Salvador chegue até a Península de Itapagipe.

O Porto de Salvador foi, durante os primeiros séculos do Brasil Colônia, o mais movimentado das Américas e era chamado de Porto Brasil, por onde chegavam as mercadorias da metrópole. No local onde futuramente seria construído o equipamento, havia os atracadouros dos famosos e influentes trapiches. As obras de modernização foram realizadas no século XX e, em 13 de maio de 1913, o Porto de Salvador foi inaugurado. Com

750 metros de comprimento e seis armazéns, ele só ganharia o sétimo armazém em 1916.

A área portuária de atuação destes antigos armazéns ia da Gamboa até Itapagipe. O projeto de modernização desta área levou anos para sair do papel, por influência dos donos de trapiches, que viam nisso seus interesses contrariados. O episódio ficou conhecido como "A grande questão das docas da Bahia". Os comerciantes de Salvador se dividiram entre os que queriam a modernização e os que não queriam, que eram os donos de trapiches. A luta contextualizou-se num período de transição de uma sociedade mercantil-escravocrata para uma sociedade capitalista, na segunda metade do século XIX.

Entre 1854 e 1891 foram indeferidos inúmeros projetos de modernização pelo governo central. A capital baiana perdia vantagem econômica em relação ao centro-sul cafeeiro, por não ter um porto moderno. Somente quando J. J. Seabra assumiu o Ministério da Justiça e posteriormente o governo da Bahia, é que a obra foi realizada. Os donos de trapiches perderam sua influência político-econômica, pois as mercadorias que chegavam eram alfandegadas.

Modernização de terminal

O terminal turístico será construído nas áreas dos atuais armazéns 1 e 2 do Porto de Salvador, cujos trabalhos já foram iniciados e a inauguração está prevista para o aniversário de cem anos do porto, em 2013. O projeto segue todos os trâmites de segurança, como os adotados nos aeroportos, para a vistoria de passageiros e bagagens, praça de alimentação, área de contemplação da Baía de Todos-os-Santos e para trânsito de veículos, como vans e ônibus de turismo, nos embarques e desembarques de passageiros.

O projeto do novo terminal marítimo do Porto de Salvador é mais um item de intervenções que a Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) está propondo para a região. "O projeto é simples e ousado ao mesmo tempo, preparando o espaço para receber os cruzeiros de origem em Salvador, não apenas para ser um local de passagem. Pensamos numa associação da dinâmica visual/paisagística, casando as atividades turísticas com o alfanfegamento dos outros armazéns", explica o presidente da FMLF, Luís Mesquita Baqueiro.

Além das intervenções na área do porto, a FMLF colocou no planejamento intervenções viárias para Avenida da

França, com a construção de um mergulho nos dois sentidos, a retirada do terminal de ônibus do canteiro central da Avenida da França e a construção de uma praça, que centralizaria o Mercado Modelo. O escritório da Receita Federal deve ser transferido para o prédio da antiga agência central dos Correios, na Praça da Inglaterra. Há ainda estudos para uma requalificação geral no bairro do Comércio, envolvendo iluminação, transportes e limpeza.

No Brasil, além da área do Porto de Salvador, já houve projetos de revitalização nas áreas de Belém e de Santos. Em Recife, as obras seguem em curso e o processo estará concluído em 2014. No Rio de Janeiro, o Projeto Porto Maravilha, que propõe a transformação da zona portuária, investirá também em infraestrutura, com a abertura de vias e túneis. Só com estas intervenções serão gastos R\$ 4 bilhões, mas o projeto geral está orçado em R\$ 15 bilhões, com investimentos das três esferas de governo e a iniciativa privada. O plano é desenvolver o potencial construtivo de cinco milhões de m².

Haverá ainda a construção do Museu do Amanhã, interligação com o bairro de São Cristóvão e com a zona sul da cidade.



OBRAS

Os trabalhos de construção do novo terminal da capital baiana já começaram

Declínio e apogeu da região

Erguida entre a Baía de Todos-os-Santos e uma escarpa, a capital baiana foi a primeira cidade planejada do Brasil. A região do Comércio, que agrega um conjunto arquitetônico colonial, em meio a prédios modernos, tenta recuperar a influência econômica perdida no final da década de 70, quando sediava as maiores instituições financeiras da época, como o Banco da Bahia, Banco Econômico, Banco de Estado da Bahia e outras brasileiras e estrangeiras que tinham matrizes no bairro.

Seguradoras e empresas de exportação de cacau, fumo, sisal, juntamente com a Empresa Estadual de Eletricidade, a Leste do Brasil e os grandes escritórios de advocacia, navegação e cabotagem também estavam no centro das decisões econômicas de Salvador, com sedes erguidas na Praça da Inglaterra e a Rua Miguel Calmon e avenidas Estados Unidos e da França. Este panorama muda na década de 80, com a consolidação de bairros no entorno de avenidas, como a Tancredo Neves e Paralela, e a inauguração do Shopping Iguatemi, com a transferência do centro de negócios para lá.

Hoje, o bairro agrega uma grande diversidade de empreendimentos, transformando o que antes era um polo bancário, em diversos outros, como educacional - com inúmeras faculdades -, de serviços, gastronômico, de cultura - com suas casas de espetáculos, museu e centro audiovisual - e de turismo, com os seus pontos de visitação: o Mercado Modelo, o Elevador Lacerda, o seu ponto mágico, a Baía de Todos-os-Santos. Caminha agora para também ser um polo hoteleiro.

ATÉ ITAPAGIPE - A Prefeitura de Salvador deverá estender a revitalização da área portuária até a Península de Itapagipe. A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (Sedham) já tem um levantamento de todo o mobiliário urbano subutilizado da região. Foram observados os galpões que estão em bom estado, os que necessitam de melhorias e os que têm pendências judiciais, para um futuro reaproveitamento. A região deverá restabelecer o potencial econômico de décadas atrás.

"É necessário uma mudança na legislação para que se permita a instalação de fábricas

cas não poluentes na cidade, onde apenas é feita a montagem dos produtos", enfatiza Marcos Cidreira, coordenador-geral do Escritório de Revitalização do Comércio (ERC). Para ele, a revitalização deve ser seguida da requalificação de uma área e, para isto, uma série de estratégias deve ser adotada: estímulo ao turismo temático, projetos que explorem as potencialidades paisagísticas, imobiliárias e da arquitetura local, contando sua história.

Outra questão ressaltada por Marcos Cidreira é o aproveitamento da Baía de Todos-os-Santos. "Vai ser necessário pensar Salvador sob um outro ponto de vista. A cidade está ficando para trás. Poderia ser hoje o maior point turístico da América do Sul. Um conjunto formado pelo Comércio, Centro Histórico, os armazéns do Porto de Salvador, as 17 cidades banhadas pela baía, é claro que com toda a infraestrutura hoteleira e pier de atracação e a devida exploração náutica da baía", avalia. Sob o seu ponto de vista, Salvador se tornaria um centro de turismo cultural, náutico, gastronômico e de competições náuticas nacionais e internacionais.

Portos são polos turísticos

A mais próxima área, antes degradada e agora transformada em ponto de referência turística, é o Puerto Madero, localizado às margens do rio de La Plata, na Argentina. Ele é formado por um conjunto arquitetônico de galpões ingleses que já serviram no passado para armazenagem de alimentos e outros produtos que chegavam pelo mar para abastecimento da capital portenha. Agora os turistas podem encontrar hotéis, cassino, museu, cafés, onze lan- chonetes e 43 restaurantes, casas noturna e oito cinemas. Além de inúmeras opções de lazer com passeios pelo rio Tigre, e desembarque em Montevideo no Uruguai.

Em Hamburgo, está o maior porto da Alemanha e o segundo da Europa, com grande movimentação de navios. Alguns deles podem ser visitados pelos turistas, porque se transformaram em museus, como o cargueiro Cap San Diego e o veleiro Rickmer Rickmers. A área portuária também foi aproveitada para habitação com a construção de 5.800 casas em dez bairros que formam a região de HafenCity, onde a população cresceu de 14 mil para 25 mil habitantes. Os portos das cidades de Vigo, na Itália, e de Baltimore, nos Estados Unidos, também foram revitalizados.

Ao contrário de Salvador, que começou com o processo de revitalização, em Lisboa, o governo português desapropriou toda a área e iniciou obras para a requalificação. Depois reconstituiu os sobradinhos (para habitação popular), construiu linhas de trens, novas vias de tráfego, estacionamentos subterrâneos e, com isto, pôde conter a especulação imobiliária, como informa Marcos Cidreira. Para a instalação do Projeto Porto Cidade, o governo investiu 2,2 bilhões de euros. A Cidade do Porto também em Portugal, recebeu o mesmo projeto.

O Porto de Liverpool, com 171 mil m², é um exemplo de recuperação urbana na Europa. Com seu complexo de varejo, ele foi aberto ao público com praças em múltiplos níveis, complementares aos elementos arquitetônicos já existentes. Em Marselha, na França, o equipamento se transformou numa das áreas mais movimentadas da cidade, com um mirante para o Palais du Pharo. Os portos de San Francisco e Nova York, nos Estados Unidos, e de Barcelona, são outros exemplos de reaproveitamento de espaços de forma positiva.

REVITALIZAÇÃO
Comércio recebe projeto de padrão internacional

