



URBANISMO

A Marina do Unhão: Um Projeto Polêmico para Salvador

Cláudio Santos*

Uma comissão interinstitucional, envolvendo o Centro de Planejamento Municipal, o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural e o Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural já está trabalhando uma alternativa para a construção de uma marina, shopping-mall e hotel na área hoje ocupada por Trapiches no Unhão. Preocupado com o projeto e seu impacto na paisagem urbana de Salvador, o CPM ouviu diversas personalidades e está contribuindo para uma avaliação dos projetos apresentados por particulares, buscando estabelecer parâmetros aceitáveis e que não agredam a estética da cidade. Os especialistas ouvidos apresentam uma série de objeções mas nenhum dúvida da importância do equipamento e do significado dele para nova opção de turismo e lazer.

A Prefeitura de Salvador, através do Centro do Planejamento Municipal — CPM, promoveu uma série de palestras sobre um dos mais polêmicos projetos já apresentados à sua apreciação técnica. Trata-se da construção de um equipamento urbano dos mais belos e funcionais das cidades litorâneas, u'a marina para atracação de embarcações de passeio e lazer em uma das áreas mais privilegiadas da cidade, tanto em termos locais quanto do ponto de vista estético, visual e histórico.

A empresa que idealizou o projeto da marina pretende, na última das três versões apresentadas para o projeto, construir, na área do antigo Trapiche Jaqueira e dos armazéns da Cibrazen, no Unhão, um shopping-mall, um hotel, e u'a marina, mediante a ocupação de uma área da baía e da incorporação das áreas dos antigos trapiches.

A última proposta apresentada tem uma área pré-dimensionada das edificações de pouco mais de 11.000m², e aproximadamente 42.000m² de área construída, de acordo com o ofício 1942/91, enviado ao

órgão fiscalizador municipal, no qual a empresa responsável desiste da proposta anterior, que previa áreas construídas e de projeção ainda maiores, de respectivamente 72.000m² e 32.000m², com uma área acrescida de marinha de 9,6 ha., além das áreas de domínio útil que possuía.

A primeira proposta era mais modesta em suas pretensões. Obteve da municipalidade o alvará nº 23.795, expedido em 29/03/85, renovado pelo alvará nº 00827, de 02/06/87, e previa a construção de edificações num total de 1.252,30m² de área. A segunda, de março de 1990, previa a construção de uma pousada-hotel, e aumentava essa área para 6.000m². Nesta segunda proposta o uso marina não está presente.

A última das propostas apresentadas constitui, sem sombra de dúvida, um projeto polêmico. E foi esta a razão que levou o chefe do Executivo Municipal a criar, através do Decreto 9.243/91, uma Comissão interinstitucional, sob a coordenação natural e com o apoio do CPM, formada pelos arquitetos Ary Penna Costa e Francisco de

Assis Couto Reis, pelo CPM, Etelvina Rebouças Fernandes, pelo IPAC, e Rita Maria de Oliveira Sacramento e Márcia Santana, pelo IBPC, para estudar o problema. A Comissão ouviu diversos especialistas, colhendo opiniões de artistas plásticos, jornalistas, arquitetos, urbanistas, compositores, sociólogos, de forma a poder, após ouvida a posição destas personalidades, emitir parecer final.

Foram ouvidos palestrantes como o artista plástico Carybé, o escultor Mário Cravo Jr., o arquiteto Diógenes Rebouças, os sociólogos Gey Espinheira e Maria Brandão, o poeta José Carlos Capinam, e também enviaram suas opiniões por escrito o historiador Cid Teixeira e o jornalista Jorge Calmon, de A Tarde, além de outras personalidades.

A maioria dos depoimentos manifestou posição contrária à construção da marina nos moldes apresentados pela construtora em sua terceira e mais ousada versão de projeto, que previa aterros desmesurados, devido ao seu porte avantajado, e à implan-

* Cláudio Santos é economista da GERIN/CPM



tação, nesta versão, de construções verticalizadas. Argumentos contra e a favor foram colocados por quase todos os depoentes, mas realmente foram estas as questões mais sensíveis, mais polêmicas.

O que se pode apreender dos depoimentos é que os consultados não são contra a existência do equipamento em si, mas contra o porte das edificações, apesar de algumas manifestações radicalmente contrárias à implantação da própria marina, e contra os reflexos que uma construção como esta pode trazer para uma área de grande valor simbólico da cidade, a praia da Preguiça.

A socióloga Maria Brandão, por exemplo, revelou-se uma entusiasta da idéia da construção da marina, pois considera que o turismo cultural não será mais espontâneo devido à degradação do Centro Histórico, aos baixos níveis de eficiência dos serviços ligados ao turismo e à deficiência da infraestrutura urbana e dos serviços públicos.

Acredita Brandão que investimentos neste setores são de maturação à médio prazo, antes que se possa ter um turismo sólido na Baía, e a marina pode fomentar na Baía o turismo de natureza, em sua

variável náutica, o que, indiretamente, pode aumentar o fluxo de turismo cultural.

No que se refere ao local, no entanto, tem a convicção de que a preservação de elementos paisagísticos e físico-ambientais tem significado crucial, e se posiciona contra a privatização de praias ou da linha de borda da cidade.

O historiador Cid Teixeira, grande conhecedor das peculiaridades da história da cidade, posiciona a área da Preguiça, ou o antigo porto de Baltazar Ferraz, onde Gabriel Soares iniciou a construção do moínho que mais tarde viria a se transformar no Solar do Unhão, como uma das mais significativas de Salvador, por representar a integração ecumênica da cidade no contexto mercantilista internacional.

Teixeira afirma que "os inconvenientes relativos ao equilíbrio volumétrico da paisagem, problemas técnicos de insolação, escoamento de ocupantes, simetria e compatibilidades com a tipologia construtiva do entorno que adviriam da implantação de um equipamento do porte do proposto são motivos suficientes para que, ao invés da marina e seus aterros, seja aquele espaço restituído à sua dignidade visual e ocupacional, com tratamento adequado às

edificações remanescentes e a construção de novas que com ele se afinem."

Numa outra linha de raciocínio trabalha o jornalista Jorge Calmon, em documento escrito enviado ao CPM. Ele questiona apenas o porte do empreendimento, a verticalização, além de contrapor-se à idéia dos aterros projetados, de grandes proporções, que poderiam desfigurar a linha de costa. É importante ressaltar que trata-se de comentário sobre a terceira versão do projeto, já retirada pela empresa responsável e substituída pela versão shopping/hotel/marina.

Quanto à marina, Calmon a apoia, argumentando com a revitalização de uma área em franca decadência, alheia ao ritmo de progresso verificado no entorno, além do incremento ao turismo e atividades de lazer que propiciaria.

Carybé, que afirma ter-se sentido "abraçado" pela cidade quando de seu desembarque em Salvador, principalmente pela baía, uma impressão marcante em sua vida, utiliza uma metáfora para descrever o que sente em relação ao projeto: "é como uma criança que quando vê um bolo bonito, imagina como deve ser delicioso e começa a fiar-lo com os dedos, lambendo-os. Com

isso, satisfaz seu desejo pessoal mas estraga a festa de todos". Uma imagem poética, como condiz ao depoimento de um artista.

Com uma visão marcadamente preservacionista, Carybé diz existirem neste mundo três deuses: o progresso, a ciência e a tecnologia, que podem trazer coisas boas, mas também podem destruir o mundo. Propõe como contraponto à verticalização e aos aterros a utilização, com o mesmo fim, dos casarões já existentes na escarpa, desde que devidamente restaurados, e para a marina a ocupação da enseada do Unhão.

O escultor Mário Cravo Jr. prega a preservação da linha topográfica, da linha do horizonte. Critica a não-preservação da mesina em Salvador e sua maneira autodestrutiva de crescer.

Ele sugere, para a implantação da marina, que se utilize parâmetros semelhantes aos de diversos países onde esses equipamentos estão plenamente integrados à paisagem, sem no entanto agredi-la. A proporcionalidade do empreendimento com a ambientação proposta pelo uso marina, para Mário Cravo, em sua visão de escultor, é fator primordial e como tal deve ser considerado.

Mas nem só opiniões desfavoráveis, total ou parcialmente, cercaram a marina. O

crítico de arte, escritor e poeta Carlos Eduardo da Rocha aprova a idéia em sua totalidade, sem questionar fatores como os já citados por outras personalidades ouvidas, como o porte, aterros, etc. Segundo ele, a oportunidade de utilizar-se o potencial da Baía de Todos os Santos para a construção de uma marina deve ser aproveitada para estimular o turismo náutico, entre outros fatores.

Argumenta o poeta que os problemas técnicos são apenas isso, problemas técnicos. E devem ser resolvidos pelos técnicos que os criaram, sem inviabilizar o empreendimento proposto em sua concepção básica.

A visão preservacionista, contudo, acabou prevalecendo, e o depoimento de Carlos Eduardo da Rocha foi o único a se manifestar totalmente favorável ao projeto. O sociólogo Gey Espinheira foi mais um que questionou a maneira como a memória de Salvador vai se perdendo. Sem ser opositor a todas as formas de mudança, Gey afirma, em uma passagem de seu depoimento que "uma cidade não pode ser tocada aleatoriamente, sem que se tenha em conta os sentimentos que as pessoas têm sobre ela", ou que "o mar não pode se tornar em propriedade privada".

A encosta da cidade, as curvas ascen-

dentes da Montanha, a Conceição, para ele formam uma fachada que deve permanecer, deve ser tratada como um presépio, a fim de preservar uma visão especial, uma das características básicas da cidade. São aspectos que fazem com que a cidade venha até nós dentro de uma perspectiva plural, diversa, vasta.

Sobre os critérios para a preservação da área, diz ser muito difícil defini-los. Quando as mudanças em um local acontecem lentamente, às vezes não nos damos conta da transformação, mas uma ruptura como a construção de um ou mais espigões dividindo duas paisagens, no caso mar e terra, deve ser combatida através do critério cultural, tradicionalista. É deixar como está, pois a paisagem disponível é bela.

O arquiteto e professor Diógenes Rebouças argumenta que "não se deve deixar a Bahia sujeita a certas agressões de particulares que queiram fazer seus empreendimentos imobiliários", pois defende a idéia de "a cidade não pode ficar sujeita a interferências que não se pautem por uma visão de conjunto, por uma consciência de conjunto".

Rebouças não é contra a idéia da marina, pois para ele o retorno dos barcos de



pequeno porte à baía, agora barcos de luxo, poderia ser benéfico. Considera a marina necessária, pois embeleza várias cidades do mundo. Mas é radicalmente contrário à proposição de construções verticalizadas no mar.

Sua sugestão é a realização de um trabalho de peso, pela prefeitura, após um debate amplo sobre a matéria, talvez com financiamento oficial. Apóia a idéia da construção de um pequeno hotel de apoio à marina, mas não de um shopping, pois defende construções leves, integradas à paisagem, além de um estudo de impacto do

empreendimento sobre as correntes marítimas.

É importante lembrar que as opiniões apresentadas referem-se sempre à terceira versão do projeto, que previa enormes aterros mar adentro, e que foi posteriormente retirada e reapresentada sob nova roupagem, mais amena e compatível, inclusive, com alguns dos depoimentos gravados.

Diante deste quadro, a Comissão vem elaborando uma proposta substitutiva àquelas apresentadas anteriormente. A idéia, que vai ao encontro dos propósitos manifestados pela maioria dos depoimentos, baseia-

se em conceitos como revitalização das áreas de encosta próximas, não-verticalização, criação de áreas de uso público em convivência com áreas privadas, e integração das construções à paisagem local.

O projeto conceitual atende, de forma equânime, os interesses da cidade e da empresa construtora, oferecendo condições de contato com o mar e articulando a área de praia com a encosta sem interferência no trânsito local. Esta articulação, ligando a marina à Rua Visconde de Mauá, contribuirá para a reurbanização daquele logradouro, hoje em franco processo de deterioração.

