



ABRE ASPAS ■ CARMITA BALTAR ■ ARQUITETA

«Não adianta só fazer um cenário para turista ver»

Texto **GILSON JORGE** editoria.muito04@grupoatarde.com.br
Fotos **RAFAEL MARTINS** rafael.martins@grupoatarde.com.br

Nascida na cidade histórica de Olinda, Pernambuco, a arquiteta Maria do Carmo Baltar Esnaty de Almeida veio para Salvador no final da década de 1980. Especializou-se em restauração e conservação de monumentos na Ufba, onde terminou o doutorado em 2014. Sua tese *As vitrines da civilização: a modernização urbana do bairro comercial da Cidade da Bahia* mostra o desenvolvimento da região durante a Primeira República (1889-1930), com a reforma do porto e a construção de prédios que traduziam o progresso. Em entrevista à *Muito*, Carmita Baltar, como é conhecida, fala sobre a decadência do Comércio com a construção, a partir da década de 1970, do Centro Administrativo da Bahia (CAB) e o Porto de Aratu, além da transferência do setor financeiro da cidade para a região da avenida Tancredo Neves. Na semana passada, o governo do estado anunciou o projeto de instalação do centro de convenções no bairro, entre outros projetos comentados pelo governo, prefeitura e também por investidores privados. Professora de história da arquitetura do departamento de construção civil do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (Ifet-Bahia), ela comenta as possibilidades de intervenções no bairro e pede mais transparência nos projetos que estão sendo anunciados para a região. Carmita defende que o patrimônio histórico de todo o Centro Antigo de Salvador não seja tratado apenas como atração turística, mas que possa ser usufruído por quem mora na cidade.

No século 18, a região do Comércio abrigava 20% da população de Salvador e o bairro prosperava em torno do porto, que já foi o principal do Atlântico Sul. Se os projetos que estão sendo divulgados, como a ponte Salvador-Itaparica, um novo centro de convenções, obras de mobilidade e a transferência de secretarias municipais para o bairro, forem efetivados, quais seriam os efeitos?

É importante que o Instituto do Cacau seja recuperado, pois é um edifício tombado pelo Iphan. Mas ainda não está claro de que maneira esse centro de convenções vai se adequar ao prédio. A maior parte dos projetos que a gente sabe que existem, escuta zunzuzum de um e de outro, eu não os conheço profundamente, até porque uma das questões que eu acho mais complicada é a gente não ter uma discussão, não só ao Comércio, mas em relação ao que a gente chama de centro da cidade. Há alguns anos, foi feito um diagnóstico, com uma série de especialistas, coordenado pelo Escritório de Referência do Centro Antigo, analisando as questões de mobilidade, o papel das instituições, o parque construído em que se pode ter habitação. Até onde eu sei, esse diagnóstico foi feito, mas não chegou a gerar uma proposta para essa área como um todo. O que já há algum tempo consideramos como Centro Antigo é uma área que vai do Campo Grande até Macaúbas. E tem uma questão que precisa ser discutida, que é a função. A gente sempre aponta a questão do turismo, há muitos anos, como salvador da pátria. Mas, na verdade, há uma questão de como essa atividade turística se implanta efetivamente na área. Primeiro, precisa ter atrativos. E quando você tem um parque construído que tem tantos problemas... O patrimônio, naturalmente, é valiosíssimo, mas o estado de conservação faz com que muitos deles estejam fechados para visitação, que haja risco à população. Algumas casas precisam eventualmente ser demolidas quando tem uma chuva muito forte. Há uma série de problemas. E, por outro lado, a gente tem três níveis de atuação legislativa na área: a federal, a estadual e a municipal, com graus de proteção diferentes. Todo mundo sentar para conseguir uma proposta que seja adequada e que possa atender aos interesses do mercado, que às vezes são conflitantes aos interesses da preservação, é muito complicado, não tem resposta simples. Se a gente trata do Comércio, pode dizer que a ci-

«A gente quer mais é que venham os turistas, mesmo. Mas é preciso que as áreas históricas sejam devolvidas à cidade, aos habitantes daqui»

dade nasce ali, o que se chamava de Bairro da Praia. E logo nos primeiros tempos acontecem os primeiros aterros. O último grande aterro foi justamente o período que eu estudei na tese, o auge do processo de modernização de Salvador, na Primeira República, entre 1889 e 1930, que é quando se constroem aqueles quarteirões inteiros, uma área bem significativa.

Como o bairro se relaciona com o porto?

O porto é o fio condutor da história. Não só da área, como da cidade. Isso se esvazia. O processo de esvaziamento do centro. Vários autores há muitos anos colocam que tem a ver com o esvaziamento das funções, primeiro a função administrativa, com a construção do Centro Administrativo da Bahia (1972), depois veio o Porto de Aratu (1975), a migração do capital para a área do Iguatemi. O Comércio foi se esvaziando, e, em muitos casos, alguns trechos são apenas um local de passagem. Durante as duas últimas décadas, houve algumas tentativas de dar um novo vigor para essa área, mas, na minha visão, não tiveram sucesso.

Que fatores a senhora considera determinantes para esse insucesso?

Quando a área não é pensada devidamente dentro do processo de desenvolvimento da cidade, seja do ponto de vista da mobilidade, dos investimentos e as funções que são permitidas na área. Há as questões econômicas de legislação, de interesse em levar investimentos por parte das instâncias governamentais, além disso um novo impulso do mercado imobiliário que culmina com a proposta da ponte. Eu tendo a concordar com a análise do professor Paulo Ormino [professor de arquitetura da Ufba], de que a ponte não é exatamente uma boa ideia. Ele mostra que isso vai desarticular uma série de relações, inclusive econômicas e culturais que existem dentro do Recôncavo. Acho que do ponto de vista paisagístico é uma coisa muito complicada. Acho que, na verdade, atende à criação de uma outra fatia do mercado imobiliário, que é a ilha. Fica muito fácil você morar na ilha e vir trabalhar em Salvador. Considerando como essa ponte vai chegar à zona do Comércio, eu acho que pode muito mais desarticular do que articular espaços e relações.

Do ponto de vista urbanístico, qual seria a melhor solução? A estrada costeira?

As considerações que o professor Paulo Ormino faz são muito pertinentes. Outros especialistas trabalharam essa questão. Foram contratadas empresas estrangeiras para avaliar o reatamento desse projeto. A gente teve essa experiência agora com o Estaleiro Paraguaçu. E a gente viu o que está acontecendo agora com Maragójepe. Essas novas propostas têm que ser feitas de maneira muito cuidadosa. Não só pelo reatamento na chegada a Salvador, onde tem esse patrimônio que a gente está falando. Mas também o reatamento que isso pode ter do lado de lá [Ilha de Itaparica].

A senhora externou uma descrença na aposta que se faz no turismo como solução única...

Desde que se começou a pensar no uso do patrimônio histórico, nos anos 50 e 60, quando são criados os primeiros programas, o turismo aparece como grande salvador do patrimônio histórico. Houve a recuperação do Convento do Carmo e de outros grandes equipamentos que, se imaginava, geraria uma recuperação em seu entorno. Mas isso não foi suficiente. Nem necessariamente esses programas tiveram conti-

nuidade. É um grande problema, não só daqui, que as coisas não tenham continuidade no processo de recuperação. É inegável a importância da indústria do turismo no mundo, o papel que isso tem, mas não adianta só fazer um cenário para turista ver, isso não vai promover a requalificação desses espaços. A gente quer mais é que venham os turistas, mesmo. Mas é preciso que as áreas históricas do patrimônio construído sejam devolvidas à cidade, aos habitantes daqui. A gente deve ter preferencialmente segurança, conforto, mobilidade para chegar a esses lugares e fruir o que culturalmente tem relação com o povo que aqui vive. Eu vejo que muitas vezes, inclusive do ponto de vista projetual, essa recuperação é tratada como um cenário de novela para gringo ver.

Há um discurso entre técnicos da Conder e de outros órgãos que é difícil atrair a classe média para morar no centro. Existe a questão de segurança, mas também a lógica de que se eu tenho um dinheiro para

comprar um bom imóvel eu vou para a Pituba ou Alphaville...

É, mas todo mundo acha bonito morar no Marais [bairro de Paris que era uma tradicional região administrativa que se transformou em área de lojas de grife e restaurantes caros], que é numa área extremamente degradada. O que a gente chama de valorização do patrimônio passa também por educação. Eu acho muito curioso ver alunos meus aqui, na borda do Centro Histórico [referência ao Instituto Federal da Bahia] que nunca foram lá. Às vezes, na aula, quando falamos em coberturas, eu digo: gente, vai lá ver. É só descer uma ladeira e subir outra que a Igreja de Santo Antônio está ao alcance de vocês. É algo que não faz parte das vidas. Você é meio que turista dentro de sua própria cidade. Você só vai se alguém lhe levar, ou se a escola lhe levar. A sensação de pertencimento tem muita relação com isso. Eu não quero morar em um lugar que não me pertence, onde eu não tenho segurança, mo-

bilidade. Onde eu não possa abrir a porta de uma garagem à noite. Esse é outro problema. As pessoas querem descaracterizar as fachadas para botar um carro. Se existe problema de estacionamento, por que não se resolve? Em todo lugar do mundo, há estacionamentos subterrâneos, na praça, em regime de condomínio. Soluções, existem muitas. E aí a gente começa a ter algumas fileiras. No Santo Antônio é caríssimo comprar um imóvel no lado do mar. Os estrangeiros chegaram primeiro e começaram a comprar a preço de banana e investiram em empreendimentos. E, por outro lado, quando trabalhei no Iphan, a questão do tombamento, da proteção, é vista pelo proprietário como um castigo e não como uma deferência. Eu não posso fazer o que eu quero na minha casa. A rigor, em qualquer lugar da cidade você não pode fazer o que quer em sua casa. Há legislação municipal que lhe impede de fazer o que quer. Não é porque eu comprei um terreno que eu posso fazer o que quiser



Nosso caminho está seguro em suas mãos

Sempre vigilante, cuidadoso e carinhoso, ele cuida para que a gente cresça saudável e siga rumo ao nosso futuro. A VIABAHIA sabe como é preciso se dedicar para garantir que esta rodovia esteja sempre segura, por isso os admiramos tanto.

DESEJAMOS A TODOS UM FELIZ DIA DOS PAIS!

VIABAHIA
Pela VIA, a Bahia vai

nele em qualquer lugar da cidade. Tem um hábito da gente, de que a legislação para construção em Salvador é uma coisa utópica. A gente pode dizer que 70% da cidade é informal. A gente vai, bate a laje com técnicas muito simples. Basta subir aqui na Rua dos Perdões, todo dia tem uma construção nova. E a gente não tem um sistema de fiscalização em paralelo a um sistema de educação patrimonial, que possa dar conta e inclusive auxiliar essas pessoas. Às vezes, elas até querem fazer um projeto ou acham que é bobagem contratar um arquiteto ou engenheiro porque pode chamar ali o mestre de obras, mas, se você der uma orientação projetual, elas até aceitam fazer de uma maneira que conserve o patrimônio e ela faça a ampliação. Existe esse mito de que porque é tombado eu não posso fazer nada. Não é assim. Se você pegar a lista de imóveis sob risco da Codesal, são milhares de imóveis abandonados. Quem são os proprietários? A gente tende a apontar quem ocupa. Quando cai um casarão, noticia-se de que havia dez famílias morando. Elas não são as proprietárias. Nos anos 1990, quando houve a grande reforma [fala em tom mais alto] do Pelourinho, rapidamente apareceram os proprietários que durante décadas, inclusive, não tomaram conta dos imóveis. Claro que existem casos como os casarões da Conceição da Praia, que estão num estado de conservação ruim. Muitas famílias inclusive querem vender porque temos herdeiros. Existe uma questão jurídica desse patrimônio que vai além das questões do uso. Às vezes, até se quer fazer alguma coisa com o imóvel mas não é possível porque há disputas jurídicas.

É um novelo...

Acho que é difícil em todos os locais do mundo. A gente tem outra questão que é a escala. A área do Centro Antigo é muito grande, muito significativa. E quando se pergunta por que a classe média não vem, acho que é porque não há atrativos. Você mencionou Alphaville. O que era Alphaville há 20 anos? Mato. Alguém queria morar na Paralela? Tem essa coisa da migração do capital dentro da cidade. Você cria atrativos, cria o interesse para aquela área. A história do Comércio particularmente esteve desde sempre assim. A historiografia tradicional diz que os ricos moravam no Distrito de São

Pedro e rapidamente foram migrando para construir suas casas no Distrito da Vitória, Corredor da Vitória e Graça. Mas as grandes firmas eram no Comércio. Existiam esses grandes empresários, de fato, todas as casas comerciais importantes, os bancos estavam no Comércio. Mas o bairro era também local de moradia.

Quem morava no Comércio?

Pequenos comerciantes que usavam os andares inferiores como lojas. Existiam andares de aluguel. E há setores do que a gente chama de zona do Comércio, como o Pilar, que era muito residencial. Ali havia os trapiches, que estavam mais próximos da atividade portuária, nessa borda do que seria o mar, mas nas áreas internas a gente tinha residências. Toda a área do Bom Gosto [Calçada] era ocupada com lotes e com uma população diferenciada. Se chamava bairro comercial o trecho que está entre o Mercado Modelo e a Praça Marechal Deodoro, que fica um pouquinho antes da Associação Comercial. Ali era o filé mignon, vamos dizer assim. O Taboão é outro exemplo, essa ligação que se faz entre parte da Cidade Alta e parte da Cidade Baixa, a gente vai ver habitação nos andares superiores. Como também existe uma outra história, e aí passa pelo

planejamento, pelas escolhas que são feitas, que é o uso dos armazéns do porto. Eu acho que a gente tem experiências interessantíssimas sobre o reuso. Tem uma coisa que é a construção da vista do mar. Salvador é uma cidade que foi construída com os prédios mais antigos dando as costas para o mar. O mar era uma rua líquida. Eu particularmente tenho meus poréns em relação à demolição dos armazéns. Eu acho que existem experiências no mundo com grandes projetos de arquitetura em que esses armazéns podem ser aproveitados. Principalmente quando a gente substitui um armazém que tem uma dignidade da função, do ponto de vista arquitetônico. Você tinha os trapiches e, com a construção do porto, no começo do século 20, o governo passou a alfandegar o que entra e o que sai. Os trapicheiros eram riquíssimos. O projeto do porto daqui atrasou meio século por pressão dos trapicheiros. Eles recebiam mercadoria, o estado não tinha lugar para botar, porque a alfândega era pequena, então se usavam os trapiches alfandegários. Os próprios trapicheiros fizeram projetos interessantíssimos de reforma do velho porto, com o dinheiro deles, mais isso nunca foi adiante. Só quando os outros grandes portos brasileiros foram modernizados, o de Salvador também foi, com dinheiro estrangeiro. Por que os trapiches estão distantes do mar? Porque a área foi aterrada. Foi feita uma área de controle. Mas também nessa época os edifícios antigos se remodelam, pois existe um projeto de embelezamento para que, na minha análise, pudesse mostrar essa modernidade. O cartão de visitas da cidade para o estrangeiro que descia do navio. Ele ia ver uma arquitetura quase parisiense nesse conjunto uniforme que vai ser feito ali, mas que continua dando as costas para o mar. Os trapiches fazem uma barreira visual em relação ao mar. Isso aconteceu em Recife, no Rio de Janeiro, em Belém. Quando você tira, abre completamente isso para o mar, você rompe um projeto que foi feito. Barcelona abriu mão disso, mas foi uma intervenção muito mais significativa em função das obras para a Olimpíada de 1992 e que virou meio que um modelo. Eu dizia nos anos 1990 que o sonho de Salvador era ser Barcelona. Como já quis ser Miami. No dia em que Salvador decidir ser Salvador vai ser massa. «

«A questão do tombamento é vista como um castigo. A rigor, em qualquer lugar da cidade você não pode fazer o que quer em sua casa»