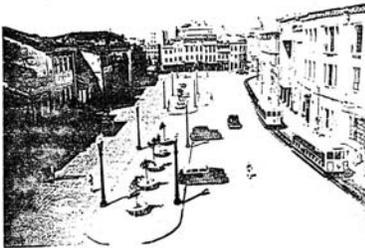


A Praça na História da Cidade

O Caso da Praça da Sé - Suas faces durante o século XX (1933 / 1999)



Renata Inês Burlacchini Passos da Silva Pinto



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

Dissertação de Mestrado

A Praça na História da Cidade
O Caso da Praça da Sé - Suas faces durante o século XX (1933 / 1999)

Renata Inês Burlacchini Passos da Silva Pinto

ORIENTADORA

Prof^ª. Dr^ª. Eloísa Petti Pinheiro

**Salvador – Bahia
Novembro de 2003**

S586 SILVA PINTO, Renata Inês Burlacchini Passos da

A praça na história da cidade: o caso da Praça da Sé – Suas Faces durante (1933/1999) / Renata Inês Burlacchini Passos da Silva Pinto. – Salvador, 2003.

219 p. il.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura, 2003.

Bibliografia: p. 204-210

1. Planejamento Urbano – Praça da Sé
2. Espaço Urbano – Praça – História
3. Transporte Urbano

I. Título

CDU 711.61:656

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
Faculdade de Arquitetura
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

RENATA INÊS BURLACCHINI PASSOS DA SILVA PINTO

A Praça na História da Cidade
O Caso da Praça da Sé - Suas faces durante o século XX (1933 / 1999)

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Salvador, 06 de novembro de 2003.

Banca Examinadora:

Prof^a. Dr^a. Eloísa Petti Pinheiro
Orientadora e Presidente da Banca Examinadora
Faculdade de Arquitetura – UFBA

Prof. Dr. Antonio Heliodório Lima Sampaio
Faculdade de Arquitetura – UFBA

Prof. Dr. Isaias de Carvalho Santos Neto
Faculdade de Administração – UFBA

AGRADECIMENTOS

À DEUS, por todas as oportunidades a mim ofertadas, pela certeza de sua presença nos momentos de solidão, dúvidas e incertezas, não me deixando desmoronar.

Às pessoas que amo: meus pais Renato e Nívea, minha irmã Carla, minha sobrinha Bianca, Luis Paulo e meus Tios Emma e Evandro pelo apoio constante que me deram no período do desenvolvimento deste trabalho, por compreenderem minha ausência, minha impaciência e meus “nãos”. Agradeço pelo apoio, não apenas afetivo, mas também pelo empréstimo e doações de materiais (computador, impressora, papel, etc.) Aproveito para me desculpar pelos momentos em que minhas palavras se tornaram duras e amargas, falando coisas erradas para quem amo. Sem o apoio de vocês tudo teria sido muito mais difícil. Agradeço a Deus por ter vocês ao meu lado.

À Eloísa Petti, orientadora, que, pela competência profissional, conduziu esse trabalho da melhor forma possível, sendo compreensiva quando necessário e dando “os puxões de orelha” ao perceber meus momentos de desânimo e desinteresse.

Aos professores Heliodório Sampaio e Isaias de Carvalho Neto, meus examinadores, pela dedicação na leitura minuciosa deste trabalho, ficando a esperança de ter atendido, senão a todas, pelo menos à maior parte das solicitações feitas por eles. Não posso deixar de mencionar a contribuição dada, pelo **professor Milton Esteves**, na elaboração do projeto de pesquisa, o qual resultou neste trabalho.

Ao Departamento I – Das Geometrias de Representação da Faculdade de Arquitetura da UFBA, ao qual faço parte, pelo apoio dado quando precisei me ausentar da sala de aula, das reuniões e demais atividades.

À equipe de Coordenação do Mestrado, representada pela **professora Ângela Gordilho**, atendendo, quando possível, as nossas solicitações, tendo sempre ao lado a fiel secretária, **Jandira**, com sua enorme paciência e boa vontade.

Ao simpático casal – os professores **Márcia Magno e Juarez Paraíso** – não apenas pela contribuição histórica, mas também por gentilmente abrirem as portas de sua casa para me receber.

Ao arquiteto Assis Reis pela sua competência profissional e por ter permitido que as nossas conversas fossem – para mim – momentos de crescimento intelectual regados a muito bom humor.

Aos profissionais dos diversos órgãos e bibliotecas que visitei, pela atenção e sugestões dadas na busca de material, que ajudaram no embasamento deste trabalho.

Muito obrigada a todos.

Renata Inês

FONTE DAS ILUSTRAÇÕES

CONVENÇÃO DAS FONTES

FONTE	REFERÊNCIA
--------------	-------------------

- A** COSTA, Ana de Lourdes R. da, (1989) EKABÓ! Trabalho escravo condições de moradia e reordenamento urbano em Salvador no século XIX.
- B** NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. (1986) Dez Freguesias da Cidade do Salvador - Aspectos Sociais e Urbanos do Século XIX.
- C** Arquivo: SEPLAM
- D** Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso
- E** Arquivo: do autor
- F** Arquivo: Arquiteto Assis Reis
- G** PEREZ, Fernando da Rocha. (1999) Memória da Sé.
- H** REBOUÇAS, Diógenes. (1979) Salvador da Bahia de Todos os Santos no Século XIX.
- I** BACON, Edmund N. (1995) Design of Cities
- J** Site Oficial: EMTURSA
- K** SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. (1999) Formas Urbanas: Cidade Real & Cidade Ideal, Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador.
- L** Jornal Correio da Bahia
- M** Jornal A Tarde
- N** Jornal Tribuna da Bahia
- O** Jornal Diário de Notícias
- P** BENÉVOLO, Leonardo. (1983) História da Cidade.
- Q** LAMAS, José Maria R. G. (1989) Morfologia urbana e desenho da cidade.
- R** DELFANTE, Charles. (1997) A Grande História da Cidade.
- S** SITTE, Camilo. (1992) A construção das Cidades segundo seus princípios artísticos.
- T** RELATÓRIO (1940) apresentado ao Exm. Sr. Dr. Landolfo Alves de Almeida (Interventor Federal no Estado) pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha (Prefeito).
- U** MORRIS, Anthony E J. (1992) Historia de la forma urbana.

- V** EVOLUÇÃO Física de Salvador 1549 a 1800 (1998).
- X** SANTOS, Paulo. (2001) Formação de Cidades no Brasil Colonial.
- Y** FLEXOR, M^a Helena , PARAGUASSU, Marcos, (2001) A Praça na Cidade Portuguesa.
- W** http://www.geocities.com/rio_cidade/enceprqu.html
- Z** FRAGA, Francisco J. M., BAÑALES, (1998) José Luis O. Elementos de Composición Urbana.
- A1** LIMA, Evelyn F. W. (2000) Arquitetura do Espetáculo: teatros e cinemas na formação da Praça Tiradentes e da Cinelândia.
- B1** MOURA FILHA, Maria Berthilde. (2000) O Cenário da Vida Urbana.
- C1** MARTINEZ, Socorro Targino. (1997) Bahia: signos da fé.
- D1** RELATÓRIO (1938) do Engenheiro Civil José Americano da Costa.
- E1** http://www.emtursa.com.br/pca_se.html
- F1** SEPLAM (1999) Polígono da Identidade Cultural – 450 anos da Fundação da Cidade do Salvador.
- G1** SEPLAM. (1997) Sistema de Transporte Moderno – Praças do Centro Histórico, Corredor Campo Grande – Sé
- H1** <http://www.pms.ba.gov.br/indexE1024.html>
- I1** <http://www.seplam.pms.ba.gov.br/cadlog/pagina.asp>

LISTA DAS ILUSTRAÇÕES

Nº FIGURA	TÍTULO	FONTE	PÁGINA
----------------------	---------------	--------------	---------------

INTRODUÇÃO

FIG. 01	Limites da área de estudo. Praça da Sé.	E	p. 22
FIG. 02	Agora de Atenas, época romana.	P	p. 27
FIG. 03	“Os limites da Freguesia da Sé”	A	p. 30
FIG. 04	Perspectiva de um quarteirão da Freguesia da Sé	B	p. 31
FIG. 05	Vista superior de um quarteirão da Freguesia da Sé	B	p. 31
FIG. 06	Igreja da Sé	G	p. 32

1. A PRAÇA E SUA RELEVÂNCIA NO ESTUDO DO ESPAÇO URBANO

FIG. 07	Cidade Medieval	P	p. 40
FIG. 08	Planta em perspectiva da cidade de Bolonha	P	p. 41
FIG. 09	Praça do Mercado de Nuremberg	P	p. 42
FIG. 10	Conjunto São Marcos	P	p. 43
FIG. 11	Centros Livres	S	p. 44
FIG. 12	Coesão das Praças	S	p. 44
FIG. 13	O ângulo das ruas	S	p. 45
FIG. 14	Dimensão e Forma das praças	S	p. 45
FIG. 15	Dimensão e Forma das praças	S	p. 46
FIG. 16	Praça Signoria	S	p. 47
FIG. 17	Novas cidades do final da Idade Média	P	p. 48
FIG. 18	Reconstrução da Segunda Tubuinha (Brunelleschi)	P	p. 50
FIG. 19	Cidades Ideais Renascentistas	Q	p. 51
FIG. 20	Scamozzi – Palma Nuova, 1593.	Q	p. 52
FIG. 21	Piazza Del Popolo (desenho)	I	p. 54
FIG. 22	Piazza Del Popolo (vista)	I	p. 54
FIG. 23	Praças em Paris	Q	p. 55
FIG. 24	Praça Renascentista	I	p. 56
FIG. 25	Praça do Capitólio (antes da intervenção)	I	p. 57
FIG. 26	Praça do Capitólio (depois da intervenção)	I	p. 57
FIG. 27	Coesão das Praças das residências (séc. XVIII)	S	p. 58
FIG. 28	Paris. Praça da Concórdia.	R	p. 60
FIG. 29	Paris: a Place de l'Étoile	R	p. 62

FIG. 30	Plano de Cerda. Barcelona.	Q	p. 63
FIG. 31	França: Suresnes. A cidade-jardim, 1925.	R	p. 66
FIG. 32	França: Lyon. A cidade-industrial, 1917.	R	p. 67
FIG. 33	Le Corbusier. A Vila Contemporânea.	Q	p. 69
FIG. 34	Lisboa. Praça do Comércio, séc. XVIII.	U	p. 76
FIG. 35	Planta da Cidade do Salvador, 1551.	V	p. 79
FIG. 36	Planta da Cidade do Rio de Janeiro, 1713.	X	p. 79
FIG. 37	Planta da Cidade de São Luis do Maranhão, 1647.	X	p. 80
FIG. 38	Planta da Cidade do Recife, meados do séc. XIX.	X	p. 80
FIG. 39	Vila de Barcelos – Amazonas, 1844.	X	p. 81
FIG. 40	Vila de São José de Macapá – Amazonas, s/d.	X	p. 82
FIG. 41	Praças no Brasil Colônia.	X	p. 83
FIG. 42	Praças no Brasil Colônia.	X	p. 84
FIG. 43	Praça Municipal em Salvador, 1549 – 1999.	Y	p. 86
FIG. 44	Praça do Carmo.	W	p. 87
FIG. 45	Praça XV	W	p. 88
FIG. 46	Praça XV – Após a restauração.	W	p. 88
FIG. 47	Praça dos Três Poderes – Brasília.	Z	p. 89
FIG. 48	Praça dos Três Poderes – Brasília.	Z	p. 90
FIG. 49	Esplanada dos Ministérios e Catedral		p. 90
FIG. 50	Largo do Rossio - 1817.	A1	p. 91
FIG. 51	Praça da Constituição (1850 – 1889).	A1	p. 91
FIG. 52	Praça da Constituição - 1879.	A1	p. 92
FIG. 53	Praça Tiradentes - 1928.	A1	p. 93
FIG. 54	Praça Ferreira Viana e Avenida Central.	A1	p. 93
FIG. 55	Praça Floriano – Lado Ímpar.	A1	p. 94
FIG. 56	Praça Floriano – Lado Par (1927).	A1	p. 95
FIG. 57	Teatro São João e o Largo do Teatro.	B1	p. 96
FIG. 58	Super-Quadras (202 Norte).		p. 97

2. MEIOS DE TRANSPORTE, A CIDADE DO SALVADOR E A PRAÇA DA SÉ

FIG. 59	Fachada da antiga Catedral de São Salvador	F	p. 99
FIG. 60	O traçado proposto para a circular.	M	p. 100
FIG. 61	Projeto 1928	E	p. 101
FIG. 62	Com os quarteirões e sem a igreja.	G	p. 102
FIG. 63	Sem os quarteirões e com a igreja.	G	p. 103

FIG. 64	Com os quarteirões e com a igreja.	G	p. 104
FIG. 65	A Sé é invadida pelo bonde.	G	p. 105
FIG. 66	O Bonde atravessa a Igreja da Sé.	E	p. 105
FIG. 67	Mapa da cidade do Salvador (1551)	K	p. 107
FIG. 68	Mapa da cidade do Salvador (1553)	V	p. 107
FIG. 69	Mapa da cidade do Salvador (1650)	K	p. 107
FIG. 70	Mapa da cidade do Salvador (1785)	V	p. 107
FIG. 71	Mapa da cidade do Salvador (1851)	K	p. 107
FIG. 72	Mapa da cidade do Salvador (1940)	K	p. 107
FIG. 73	Localização das Imagens.	E	p. 111
FIG. 74	Lateral da Igreja da Sé	H	p. 112
FIG. 75	Quarteirão da Rua do Colégio	T	p. 112
FIG. 76	Quarteirão da Rua do Colégio	H	p. 112
FIG. 77	Rua do Arcebispado	F	p. 113
FIG. 78	Fachada principal da Igreja da Sé	T	p. 113
FIG. 79	Fachada principal da Igreja da Sé com seu adro	H	p. 113
FIG. 80	Fachada principal da Igreja da Sé com a Pç. D. Isabel	C1	p. 113
FIG. 81	Porta Lateral da Sé pela Rua da Misericórdia	G	p. 114
FIG. 82	Porta Lateral da Sé com o Palácio Arquiepiscopal	H	p. 114
FIG. 83	Vista da Cidade do Salvador pela baía	H	p. 114
FIG. 84	Vista da Igreja da Sé pela Conceição da Praia	C1	p. 115
FIG. 85	Fachada da Sé com a vista para a baía.	F	p. 115
FIG. 86	Praça D. Isabel (antigo adro da Igreja da Sé	C1	p. 115
FIG. 87	Destelhada a Igreja da Sé	G	p. 116
FIG. 88	O início da demolição: piso e lápides da Sé (1933)	G	p. 116
FIG. 89	A Igreja da Sé “enfim” demolida	G	p. 116
FIG. 90	Os escombros da Sé	G	p. 116
FIG. 91	Projeto da Rua da Misericórdia e Terreiro de Jesus	D1	p. 117
FIG. 92	A Sé sem a Sé	E1	p. 122
FIG. 93	Reforço da muralha	F	p. 122
FIG. 94	Vista da Santa Casa da Misericórdia	F	p. 123
FIG. 95	Belvedere da Sé	F	p. 123
FIG. 96	Obras na Sé	E1	p. 123
FIG. 97	Obras na Sé para o Terminal de Bondes	E1	p. 124
FIG. 98	Obras na Sé para o Terminal de Bondes	T	p. 124
FIG. 99	Obras concluídas na Sé	F1	p. 124

FIG.100	Obras concluídas na Sé	E1	p. 125
FIG.101	A Sé como Terminal de Bondes	K	p. 125
FIG.102	Busto em homenagem ao primeiro Bispo do Brasil...	E1	p. 125
FIG.103	Praça da Sé, 1948.	M	p. 126
FIG.104	Belvedere da Sé, 1949.	O	p. 126
FIG.105	Troleibus na Cidade Baixa,1958	K	p. 127
FIG.106	Edf. Gualberto; 1953.	K	p. 128
FIG.107	Edf. Themis.	E	p. 128
FIG.108	A Sé com os bondes e as baías para os ônibus	E	p. 131
FIG.109	Avenida Garibaldi	K	p. 135
FIG.110	CAB – Centro Administrativo da Bahia	K	p. 137
FIG.111	O abandono da Sé na década de 70	M	p. 137
FIG.112	Proposta de Circulação dos Bondes	K	p. 139
FIG.113	Detalhe da proposta para o sistema de circulação.	K	p. 139
FIG.114	Vetores da expansão urbana	K	p. 141
FIG.115	Nucleação de atividades e transporte de massa	K	p. 141
FIG.116	Transportes e sistema viário básico.	K	p. 141
FIG.117	A Praça da Sé como Terminal de Ônibus.	G1	p. 143
FIG.118	O abandono da Sé (Janeiro de 1971)	N	p. 144
FIG.119	O abandono da Sé (Maio de 1972)	N	p. 144
FIG.120	Reforma na Sé em 1977	G1	p. 144
FIG.121	Projeto para parada de ônibus na Praça da Sé	L	p. 147
FIG.122	Desenho do artista plástico Juarez Paraíso	D	p. 148
FIG.123	Estilização do artista plástico Juarez Paraíso	D	p. 148
FIG.124	Estilização do artista plástico Juarez Paraíso	D	p. 148
FIG.125	Proposta de intervenção no calçadão da Praça da Sé.	M	p. 149
FIG.126	Belvedere abandonado (1984).	L	p. 152
FIG.127	Reforma da Sé em 1982 (foto aérea)	F	p. 154
FIG.128	Reforma da Sé em 1982	D	p. 154
FIG.129	Vista do calçadão da Sé	D	p. 155
FIG.130	Vista do calçadão da Sé	D	p. 155
FIG.131	Vista do calçadão da Sé	D	p. 156
FIG.132	Detalhe do desenho do calçadão	D	p. 156
FIG.133	Os passeios da Praça da Sé	D	p. 157
FIG.134	As ruas fechadas da Praça da Sé	D	p. 158
FIG.135	Detalhe da composição do piso	D	p. 159

FIG.136	Imagem da Sé em sua sexta versão.	F	p. 162
FIG.137	Vista superior do novo Terminal de ônibus...	F	p. 163
FIG.138	Vista dos cubículos metálicos	F	p. 163
FIG.139	O antigo Largo da Sé e seu Belvedere.	F	p. 163
FIG.140	Estação Praça Municipal.	K	p. 165
FIG.141	Etapas de construção do Metrô na cidade do Salvador	H1	p. 166
FIG.142	Obras nos principais eixos viários da Cidade...	H1	p. 167
FIG.143	Praça da Sé, 1997.	M	p. 168
FIG.144	Belvedere da Sé, 1997.	F	p. 168
FIG.145	Projeto da restauração da Praça da Sé. Vista Superior.	F	p. 169

3. ANALISE DAS FACES DA PRAÇA DA SÉ

FIG.146	Limite da área da Praça da Sé.	E	p. 171
FIG.147	A Sé e a sua primeira face.	E	p. 172
FIG.148	Trilho dos Bondes	E	p. 173
FIG.149	A Praça da Sé e sua segunda face.	E	p. 176
FIG.150	A Praça da Sé e sua terceira face.	E	p. 176
FIG.151	A Praça da Sé e sua quarta face.	E	p. 176
FIG.152	A Praça da Sé e sua sexta face.	E	p. 176
FIG.153	Eixos Direcionais.	E	p. 177
FIG.154	Fechamento da Praça.	E	p. 178
FIG.155	Praça de Profundidade.	E	p. 179
FIG.156	Distribuição das baias de ônibus.	E	p. 180
FIG.157	Plataformas para ônibus.	E	p. 182
FIG.158	Núcleo Bipartido.	E	p. 184
FIG.159	A Praça a Sé e sua quinta face.	E	p. 185
FIG.160	A Praça a Sé e sua sétima face.	E	p. 185
FIG.161	Praça em "L" com um único núcleo.	E	p. 187
FIG.162	Praça com níveis diversos.	F	p. 188
FIG.163	Projeto da restauração da Praça da Sé. Perspectiva.	F	p. 189
FIG.164	Vista aérea	F	p. 189
FIG.165	Memorial da Sé. Detalhes.	F	p. 190
FIG.166	Memorial da Sé. Planta Baixa.	F	p. 190
FIG.167	Painel de Caribé	F	p. 191
FIG.168	Painel de Gilberbet	F	p. 191
FIG.169	Os eixos direcionais da Praça da Sé.	F	p. 192
FIG.170	<i>Croquis</i> do Arquiteto Assis Reis.	F	p. 192

FIG.171	Segunda Proposta apresentada pelo Arq. Assis Reis.	F	p. 193
FIG.172	Projeto Final da Praça da Sé.	F	p. 194
FIG.173	Os atrativos da Praça da Sé (2002).	F	p. 195
FIG.174	Alicerces da Antiga Igreja da Sé.	F	p. 196
FIG.175	Esqueletos encontrados nas escavações.	F	p. 196
FIG.176	Vista Noturna da Praça da Sé, 2002.	E	p. 198
FIG.177	Cruz Caída	F	p. 198
FIG.178	Fonte Luminosa.	F	p. 198
FIG.179	Fonte Luminosa.	F	p. 198

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

FIG.180	Praça da Sé – Sexta Face	I1	p. 203
FIG.181	Praça da Sé – Sétima Face	E	p. 203

6. ANEXOS

FIG.182	Cruz Caída	F	p. 215
FIG.183	Cruz Caída	F	p. 215
FIG.184	Cruz Caída	F	p. 215
FIG.185	Cruz Caída (desenho final)	F	p. 215
FIG.186	Painel do artista plástico Caribé	F	p. 216
FIG.186 A	Detalhe do Painel de Caribé	F	p. 216
FIG.186 B	Detalhe do Painel de Caribé	F	p. 216
FIG.186 C	Detalhe do Painel de Caribé	F	p. 216
FIG.186 D	Detalhe do Painel de Caribé	F	p. 216
FIG.187	Painel do artista plástico Gilberbet	F	p. 217
FIG.187 A	Alvorada / Cristianização	F	p. 217
FIG.187 B	Primeira Sé / Colonização	F	p. 217
FIG.187 C	Construção / Negro Escravatura	F	p. 218
FIG.187 D	Igreja da Sé Sol – Meridiano	F	p. 218
FIG.187 E	Guerra Holandesa Domínio / Destruição	F	p. 218
FIG.187 F	Sermão de Antônio Vieira Ataque Indígena	F	p. 219
FIG.187 G	Crepúsculo - Angelus	F	p. 219

LISTA DAS SIGLAS UTILIZADAS

BAHIATURSA -	Empresa de Turismo da Bahia S.A.
CAB -	Centro Administrativo da Bahia
CIA -	Centro Industrial de Aratu
CIAM -	Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
CONDER -	Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (até 1996: Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo)
COPEC -	Complexo Petroquímico de Camaçari
EPUCS -	Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador
EUST -	Estudo de Uso do Solo e Transportes para Região Metropolitana de Salvador
GEIPOT -	Grupo Executivo de Transportes Urbanos
OCEPLAN -	Órgão Central de Planejamento
PDM -	Plano Metropolitano de Desenvolvimento
PDTU -	Plano Diretor de Transportes Urbanos
PETROBRÁS-	Petróleo Brasileiro Sociedade Anônima
PLANDURB -	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PPG-AU -	Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo
SEPLAN -	Secretaria de Planejamento (Prefeitura de Salvador)
SEPLANTEC -	Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia
SMTC -	Superintendência Municipal de Transportes Coletivos
SPHAN -	Serviço do Patrimônio Histórico Nacional
SURCAP -	Superintendência de Urbanização da Capital
SUTURSA -	Superintendência de Turismo de Salvador
TMS -	Transporte de Massa de Salvador
TRANSCOL-	Estudo de Transportes Coletivos de Salvador
UFBA -	Universidade Federal da Bahia

S U M Á R I O

RESUMO	<u>19</u>
ABSTRACT	<u>20</u>
INTRODUÇÃO	
CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	<u>21</u>
DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO	<u>23</u>
A PRAÇA COMO ANÁLISE DESTE TRABALHO	<u>26</u>
SALVADOR DO SÉCULO XX	
A FREGUESIA E A IGREJA DA SÉ NA CIDADE DO SALVADOR	<u>30</u>
UM PROJETO DE REFORMA URBANA	<u>32</u>
1. A PRAÇA E SUA RELEVÂNCIA NO ESTUDO DO ESPAÇO URBANO	
1.1. A PRAÇA COMO ELEMENTO DO ESPAÇO URBANO	<u>36</u>
1.2. UMA VISÃO HISTÓRICA DAS PRAÇAS	
1.2.1. PRAÇAS MEDIEVAIS	<u>40</u>
1.2.2. PRAÇAS RENASCENTISTAS	<u>50</u>
1.2.3. PRAÇAS BARROCAS	<u>58</u>
1.2.4. PRAÇAS NO SÉCULO XIX	<u>60</u>
1.2.5. PRAÇAS NO SÉCULO XX	<u>65</u>
1.3. PRAÇAS PORTUGUESAS	<u>74</u>
1.4. PRAÇAS BRASILEIRAS	<u>78</u>

2.	MEIOS DE TRANSPORTE, A CIDADE DO SALVADOR E A PRAÇA DA SÉ	
2.1.	MEMÓRIA DA SÉ ATÉ 1933	98
2.2.	A REFORMA URBANA DA CIDADE DO SALVADOR, O DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS E O CASO DA SÉ (1933 / 1999)	
	NO INÍCIO DO SÉCULO XX ATÉ 1933 – PRIMEIRA FACE DA SÉ	106
	DE 1933 ATÉ 1957– SEGUNDA FACE DA SÉ	117
	DE 1957 ATÉ 1960 – TERCEIRA FACE DA SÉ	127
	DE 1960 ATÉ 1982 – QUARTA FACE DA SÉ	132
	DE 1982 ATÉ 1991 – QUINTA FACE DA SÉ	145
	DE 1991 ATÉ 1998 – SEXTA FACE DA SÉ	160
	A PARTIR DE 1998 – SÉTIMA E ATUAL FACE DA SÉ	164
3.	ANALISE DAS FACES DA PRAÇA DA SÉ	170
3.1.	A IGREJA DA SÉ E OS QUARTEIRÕES DA RUA DO COLÉGIO	171
3.2.	A PRAÇA DA SÉ COMO TERMINAL DE BONDE E DE ÔNIBUS	174
3.3.	A PRAÇA NA SÉ	183
4.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	199
5.	BIBLIOGRAFIA	
5.1.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	204
6.	ANEXOS	
6.1.	ANEXO A -	211

6.2. ANEXO B -	<u>215</u>
6.3. ANEXO C -	<u>216</u>
6.4. ANEXO D -	<u>217</u>

RESUMO

O início do século XX é um marco na história das capitais brasileiras, pois traz as novas idéias de cidade, que – para se modernizar – tem que ser salubre, fluída e bela. A partir dessa afirmativa, busca-se o entendimento sobre as intervenções ocorridas na Praça da Sé durante o período de 1933 até 1999, relacionando principalmente essas intervenções com o fato da cidade ter que se tornar mais fluída.

A partir da elaboração de plantas explicativas do período entre 1933 e 1999, os diversos traçados da Praça da Sé buscam a relação entre as transformações e o desenvolvimento dos transportes urbanos na cidade do Salvador e, conseqüentemente, como essas mudanças interferiram em seu entorno imediato (definido posteriormente). Estas análises foram feitas, confrontando-se o conhecimento teórico sobre os estudos realizados por diversos teóricos sobre *praça* e a evolução histórica – urbana da cidade do Salvador, com os desenhos dos diversos traçados realizados a partir de fotos da época e depoimentos. Um maior entendimento sobre alguns aspectos políticos e econômicos vivenciados em cada etapa foi necessário para que essa análise fosse melhor desenvolvida. Este estudo sobre as faces da Praça da Sé durante o século XX buscará entender o processo da evolução dos transportes urbanos na vida urbana da cidade, mais precisamente na área em estudo.

ABSTRACT

The beginning of the 20th century is a milestone in the history of Brazilian capital cities, bringing a new concept of urban design. In order to modernize, a city must be healthy, fluid and beautiful. Based on this affirmation, an understanding is sought on the interventions that occurred in the Praça da Sé (Square of the Holy See) during the period of 1933 to 1999, relating mainly to those interventions that support the fact that the city has become more fluid.

Based on the city plans between 1933 and 1999, the diverse tracts leading from the Praça da Sé trace the relationship between the transformation and the development of urban transportation in Salvador and, consequently, have interfered with the building environment around it (defined later). These analyses were made contrasting the theoretical knowledge on the studies carried out by diverse theoreticians on the Square and the urban historical evolution of Salvador, using the drawings of the diverse tracts created from photos of the time and from depositions. In each stage, it was necessary to have a better understanding of some political and economic influences in order for these analyses to be better developed. This study on the faces of the Praça da Sé during the 20th century seeks to understand the evolutionary process of urban transportation in the urban life of the city, specifically in the area of study.

INTRODUÇÃO

CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

A dissertação *A Praça na História da Cidade, O caso da Praça da Sé – suas faces durante o século XX (1933 / 1999)* está inserida na Linha de Pesquisa de História da Cidade e do Urbanismo do Programa de Pós – Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-AU) da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

Este trabalho aborda a cidade do Salvador, dando ênfase à implantação do sistema viário em sua estrutura urbana, numa análise direta sobre o caso da Praça da Sé - objeto de estudo - no período de 1933 até 1999, tendo, como eixo de desenvolvimento, as seguintes questões: (a) quanto ao seu traçado; (b) quanto à sua relação com o entorno imediato no qual esta inserida; (c) quanto à apropriação do espaço. A escolha deste período se deu, pelo fato de que foi no ano de 1933 que surgiu o objeto de estudo, com a demolição da Igreja da Sé, chegando ao ano de 1999 com mais uma grande intervenção no local. Vale lembrar que esta só foi realmente finalizada no ano 2002.

Em paralelo, tomando-se como base a localização do objeto de estudo, são feitas análises das tentativas de mudança de função para esta área, ocorridas nesse período.

Qualquer afirmação a respeito da mais recente face da Praça da Sé seria imprudente, porém algumas possibilidades podem ser apontadas quanto à sua apropriação e sua função a partir do novo traçado.

A área de estudo analisada neste trabalho compreende a Praça da Sé, e seu entorno imediato. A Praça da Sé é delimitada ao norte pela Catedral Basílica da Cidade do Salvador; ao Sul pela Rua da Misericórdia e Rua José Gonçalves; a leste pela antiga Rua do Colégio; e a oeste pela escarpa que separa a Cidade Alta

da Cidade Baixa (FIG.01). O seu entorno imediato se refere ao Distrito da Sé, no qual está incluída a praça (FIG.03, p.30).

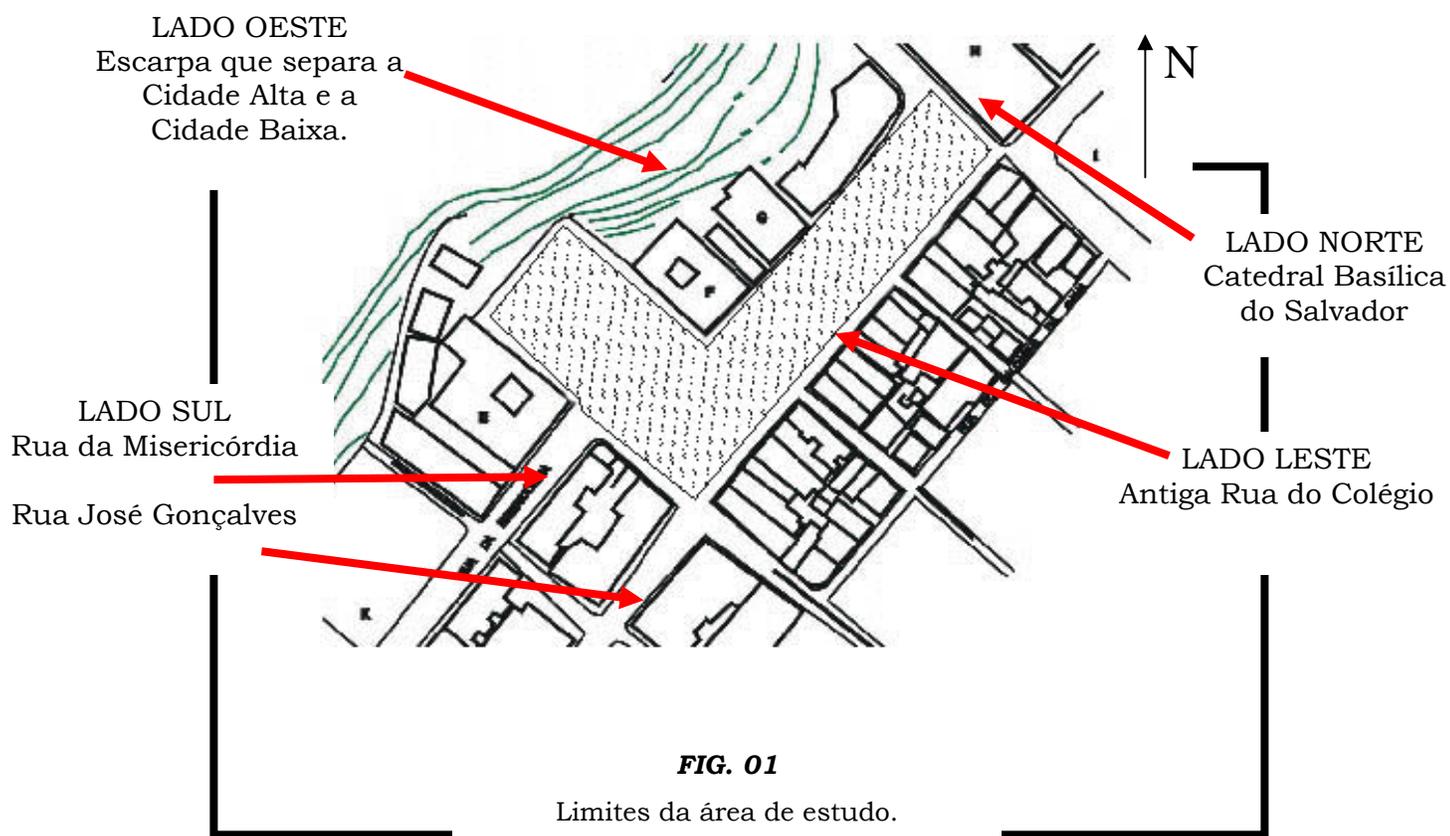


FIG. 01

Limites da área de estudo.

PRAÇA DA SÉ

(Elaborada pela autora, com base na planta fornecida pela SEPLAN, 2003)

DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO

Este trabalho permite ao leitor perceber a Sé e seu entorno, a partir do breve relato da cidade durante o século XX, demonstrando a importância da Praça da Sé no contexto histórico da Cidade do Salvador.

A utilização de fontes secundárias (trabalhos, pesquisas, dissertações, livros e publicações) já existentes e que tratam do assunto, foi de fundamental importância para uma rápida abordagem histórica sobre a cidade do Salvador. Não faz parte do objeto deste estudo, o aprofundamento sobre o período que antecede o século XX.

O Capítulo I realiza uma revisão bibliográfica sobre o tema – as praças, um embasamento teórico necessário para a definição correta dos termos “espaços públicos urbanos”, “espaços abertos” e “praças”, e como estes vêm sendo trabalhados ao longo dos tempos. Nesta etapa, se fez necessário uma pesquisa; não apenas dos anais dos congressos que tenham afinidade com essas questões, como também dos textos dos autores: Camillo Sitte, Spiro Kostof, Leonardo Benevolo e José Maria Lamas.

O Capítulo II aborda o desenvolvimento dos transportes urbanos na área metropolitana de Salvador, sua relação com a expansão da malha urbana da cidade, tendo como foco final desta abordagem, as intervenções ocorridas na Praça da Sé em decorrência desse desenvolvimento urbano-viário. Ressaltamos que o período desta abordagem se limitou ao período do século XX.

Na elaboração desse capítulo fez-se necessário um estudo com base nos sistemas viários e no crescimento urbano, sendo fundamental a leitura das obras de autores que abordam questões relevantes sobre a cidade do Salvador. Citemos alguns deles: Milton Santos, Fernando Perez e Heliodório Sampaio; não deixando de mencionar as dissertações e teses sobre o assunto, como a de Pedro Vasconcelos e a de Eloísa Petti Pinheiro. Todos foram importantes para o

embasamento teórico desse capítulo, mantendo obviamente o foco em nosso objeto de estudo – a Praça da Sé.

O desenvolvimento do Capítulo III se dá pelo estudo de suas sete faces, períodos em que a Praça da Sé sofre intervenções, cujo traçado é desenvolvido subordinado à função desenvolvida. Faces delimitadas entre o início do programa de modernização da Cidade, no começo do século XX até a última reestruturação da Praça da Sé, inaugurada no final da década de 90 (1999) e finalizada em setembro de 2002.

Essas sete faces foram identificadas e delimitadas a partir de leituras prévias de jornais e em relatórios dos prefeitos em exercício na época. As faces são as seguintes: a Igreja da Sé¹ e seus quarteirões (do início do século XX até 1933); a Sé como terminal de bonde (1933 / 1957); a Sé dividindo seu espaço entre os bondes e ônibus (1957 / 1960); a Sé como terminal de ônibus (1960 / 1982); a praça na Sé (1982 / 1991); a Praça da Sé com seu terminal de ônibus (1991 / 1998); a praça retorna à Sé (1998 / 1999).

Constam ainda deste capítulo, os mapas elaborados pela compilação dos dados e da análise das fotos, abrangendo cada face, dando a real dimensão da problemática deste trabalho: *Qual a relação entre as transformações ocorridas na área da Sé e a evolução dos transportes urbanos na Cidade do Salvador?* A resposta é dada em blocos, que reúnem as faces a partir da função desempenhada pela Sé, tendo como eixo de desenvolvimento as questões já mencionadas no início desta introdução (ver pág. 21).

Este estudo é finalizado com as considerações elaboradas a partir do conhecimento adquirido com o Capítulo I, pelos fatos relatados no Capítulo II, e pela análise feita no Capítulo III. Esta análise final pretende um olhar diversificado

¹ Entende-se por Sé ou Praça da Sé, o espaço aberto após a demolição da Igreja da Sé e de dois quarteirões, como visto na figura 01 (pág.22).

para cada etapa, buscando, senão justificar, ao menos compreender as relações com os transportes urbanos na cidade.

As imagens que ilustram todo o nosso trabalho foram levantadas em acervos fotográficos de arquivos públicos, Estaduais e Municipais, arquivos particulares, Institutos (vinculados ao estudo do patrimônio histórico), Bibliotecas (Arquivo Público do Estado, Biblioteca da UFBA, Fundação Mário Leal Ferreira, Fundação Gregório de Matos) e também em periódicos e jornais da época (Diário da Bahia, Diário de Notícias, Estado da Bahia, Tribuna da Bahia, Correio da Bahia, A Tarde).

Os procedimentos adotados para concretização deste trabalho iniciaram-se com a (a) revisão bibliográfica referentes aos temas – praças, transportes e urbanismo; seguido conseqüentemente de um (b) levantamento bibliográfico e iconográfico realizado junto a órgãos públicos e outras instituições, como aprofundamento dos temas; tendo como informações complementares, dados obtidos no (c) levantamento bibliográfico em periódicos e em jornais impressos da cidade. A partir desse levantamento, passamos à (d) sistematização; (e) análise e síntese dos dados coletados; finalizando com a (f) elaboração de documento escrito sob forma de dissertação.

Todas as etapas do desenvolvimento desta pesquisa foram fundamentais, tanto por seu valor enquanto resgate histórico, como também pela possibilidade de *tecer* novos olhares sobre essa praça, bem no coração da cidade do Salvador.

A PRAÇA COMO ANÁLISE NESTE TRABALHO

CLASSIFICAÇÃO E USO DAS PRAÇAS

Definimos *praça* como um espaço público aberto, construído ou adaptado a um vazio urbano, ou até mesmo aberto no meio do espaço urbano, e que tem seu uso definido - não apenas a partir da análise do entorno ao qual está inserida, ou dos prédios que compõem o conjunto da praça - mas também pela análise da tipologia adquirida em função da topografia e do seu entorno.

A partir desta definição, alguns conceitos sobre praças são necessários para a leitura desta dissertação. Começamos pelo estudo das praças públicas, sendo classificadas tanto por sua tipologia, quanto à função que exercem no espaço urbano da cidade. Quanto à tipologia das praças ao longo dos anos, vale destacar a classificação feita por Krier². O autor as reúne em grupos de: *praças retangulares* (com alguma variação, tendo os cantos chanfrados); *praças ortogonais*; *praças circulares* (tendendo algumas vezes a ovais); *praças triangulares*; *praças angulares*; *praças com sistemas geometricamente complexos*.

Desde a ágora da Atenas antiga até os nossos dias, uma das funções da praça pública tem sido a de mesclar pessoas e diversificar atividades. (Lima, 2000, p.195)

Muitas vezes a tipologia dada à praça depende da topografia do terreno, da disposição das construções já existentes, e até mesmo da função a ser exercida dentro do contexto urbano ao qual está inserida. Faz-se então necessário o estudo do seu uso, como as praças foram sendo apropriadas no decorrer da história.

² Classificação feita por Robert Krier em seu livro *Theorie und Praxis* (1975), citado por Kostof em *The City Assembled* (1992, p.147).

Destaca-se então a classificação feita por Kostof (1992). Com relação ao uso das praças, o autor acredita ser as *praças do mercado* e dos *centros cívicos*, as utilizações mais antigas dada à praça. Destaca a *ágora Grega* como exemplo (FIG. 02) do que chama de centro cívico. O Fórum Romano tem como idéia, o mesmo fundamento das *ágoras Gregas*, divergindo apenas em sua concepção, pois seu fechamento se dá pelos seus pórticos.

No início da formação das cidades, muitas vezes, a praça do mercado e centro cívico se confundiam em um mesmo local. A separação acontece com o próprio crescimento das cidades e da diferenciação quanto ao uso.

A *praça do mercado* é uma praça aberta onde as pessoas se reuniam para trocar, vender e comprar mercadorias, além de oferecer serviços diversos. Foram desde o século XVIII, sendo substituídas pelos mercados cobertos. Pode-se ainda encontrar algumas, em centros urbanos menos populosos.

A *praça cívica* é aquela cujo entorno é marcado por importantes prédios públicos, o que a torna palco para as exposições públicas de poder. Esta, em algumas cidades pode ser inexistente, quando, para encontros de negócios é utilizada a própria rua. O autor revela que a partir do século XIX, a praça cívica dispersa suas energias em diversas praças.

A *praça das armas*, como classifica Kostof (1992), servia como demonstração de poder e repressão para a população. Geralmente possuem grandes dimensões e um monumental símbolo de poder localizado em seu centro geométrico. Ao mesmo tempo em que o povo podia usar o espaço da praça para expressar-se, o poder também a usava para reprimir estas expressões. Praças como as denominadas *pelourinho*, são símbolos do poder, de repressão e serviam

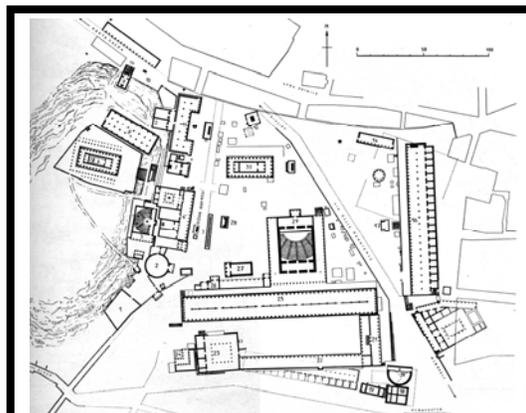


FIG. 02

Ágora de Atenas, época romana.
(Benévolo, 1983, p.103)

de local para se fazer justiça. As grandes praças abertas que proporcionavam grandes concentrações da população caracterizam o fascismo na Itália, o nazismo na Alemanha ou o comunismo na Rússia. Idéia que traz por trás a facilidade de dominar um povo concentrado em um único grande espaço. (Kostof, 1992, p.124-143)

A *praça dos jogos* é uma praça que surge a partir dos novos hábitos adquiridos pela população. São considerados os mais *inocentes espaços públicos*; o único que, a depender do jogo ali realizado, deveria ter uma arquitetura especializada. Cita-se os anfiteatros romanos construídos para os jogos dos gladiadores e na Renascença a *Piazza Del Campo*, em Siena, para os palio italianos (corridas de cavalo). Hoje, algumas praças foram adaptadas com equipamentos de ginástica, pistas de *cooper* e ciclovias para as novas atividades da vida moderna.

Uma *praça de tráfego* é essencialmente uma praça isolada no meio do cruzamento de ruas movimentadas. Na verdade, surgem com função única de ordenação da circulação dos veículos em um determinado local. Espaços que os cidadãos utilizam apenas para atravessar com certa segurança as grandes vias e avenidas abertas no tecido urbano da cidade.

Kostof (1992) ainda descreve as *praças residenciais*, surgidas em função dos quarteirões residências cujas aberturas se davam para pátios internos, isolando-os das ruas.

Praças desse tipo também foram muito construídas no período da maturidade Renascentista (século XVII), nos Palácios Reais. Inúmeros exemplos são encontrados nos Palácios Franceses. Praças cujo objetivo deixava claro a intenção de segregação social, separando a elite do povo.

Para melhor desenvolvimento deste trabalho, foi necessário acrescentar à classificação de Kostof, mais três outras definições para o espaço da praça. São definições da autora desta dissertação que serão utilizadas no Capítulo III na análise do objeto de estudo – a Praça da Sé.

Acrescenta-se então: a *praça lúdica*, aquela destinada à concentração de pessoas para o lazer, a diversão, a cultura; a *zona de passagem*, a que existe apenas enquanto espaço público na malha urbana, por onde passam os transeuntes em direção ao seu destino final, onde não há permanência; e a terceira, a *zona temporal*, uma praça que é utilizada como terminal para o transporte coletivo da cidade, cujo tempo de permanência depende exclusivamente do tempo de chegada e saída dos transportes. A *praça lúdica* diferencia-se da *praça de jogos*, pela função específica desta, vista anteriormente.

As praças públicas de hoje, de acordo com Kostof (1992), ainda continuam sendo utilizadas, mas a concentração é notadamente diversa. A depender do uso previsto para a praça, é necessário um programa de revitalização, um programa de incentivo para que a população sinta-se atraída pelo local, fato ocorrido pela disseminação dos *shoppings centers*, com seus inúmeros atrativos e suas praças internas.

A partir desse entendimento sobre *as praças*, uma análise - quanto ao uso, tipo e apropriação - foi elaborada sobre o caso da Praça da Sé, na cidade do Salvador, nas transformações ocorridas no período entre 1933 até 1999. Esta análise consta do Capítulo III desta dissertação.

SALVADOR DO SÉC. XX

A FREGUESIA E A IGREJA DA SÉ NA CIDADE DO SALVADOR

A Freguesia da Sé, área onde se localiza nosso objeto de estudo, é considerada o núcleo antigo da cidade (FIG.03), começando nas portas do São Bento até o Beco do Ferrão, estabelecendo limite com a Freguesia do Passo. (Nascimento, 1986, p.35). Em destaque, na figura, a localização da Igreja da Sé nesta freguesia.

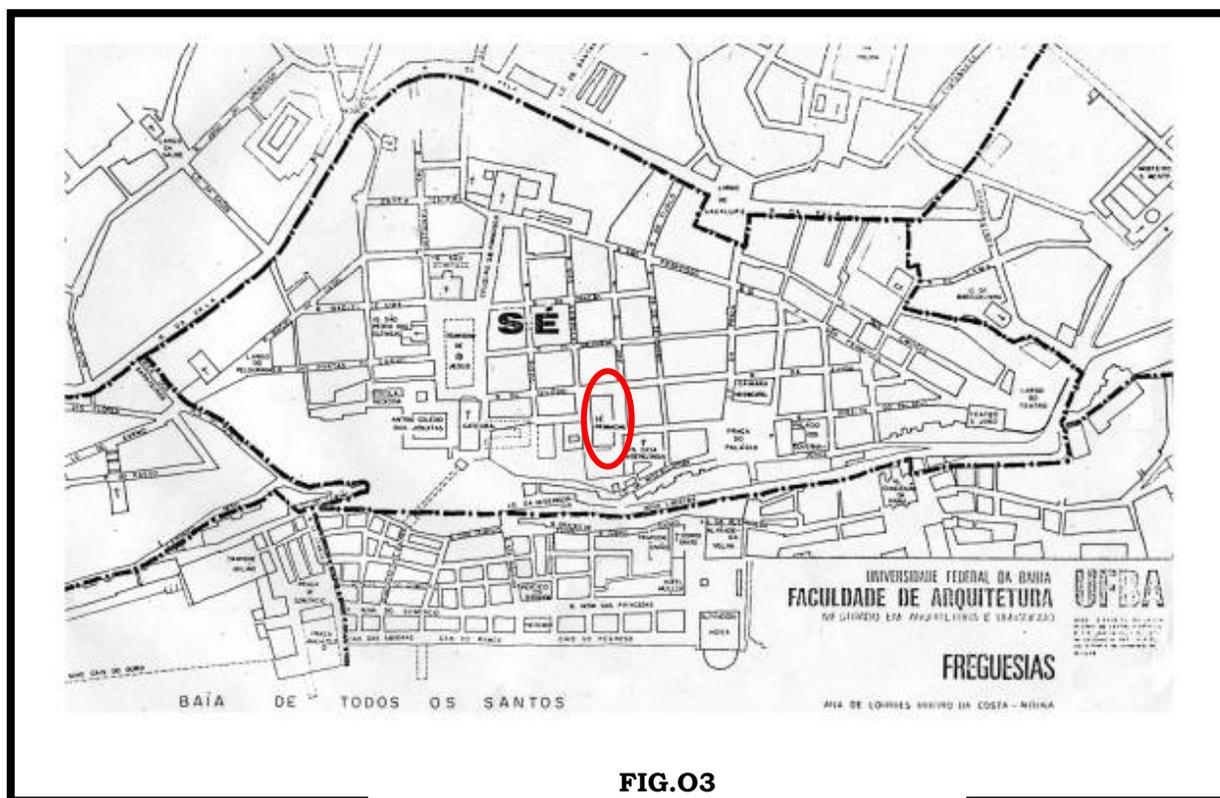


FIG.03

“Os limites da Freguesia da Sé”

(Costa, 1989)

Começou a receber suas primeiras edificações por volta de 1551, sendo fundada pelo Bispo D. Pero Fernandes Sardinha, em 1552.

Os principais edifícios públicos e religiosos instalam-se na Freguesia da Sé, tornando-a importante dentro do contexto da cidade, principalmente pelas decisões

administrativas que ali são tomadas. Em meados do século XIX, a Freguesia da Sé é alterada, conseqüência direta da saída, do centro, das famílias mais abastadas, em procura de outra área na cidade para morar, ampliando não apenas os limites da cidade, mas também favorecendo o empobrecimento daquele entorno, que passa a abrigar uma população de níveis econômicos inferiores. Seus imponentes casarões não mais abrigam uma nobre e única família, mas sim, diversas famílias.

A partir desse momento, a Freguesia da Sé, mesmo concentrando ainda as funções administrativas e religiosas, decai gradativamente, sendo considerada como um retrato fiel da cidade que deveria mudar. Mudança que parecia inevitável, a partir das idéias de cidade moderna, trazidas com a chegada do século XX.

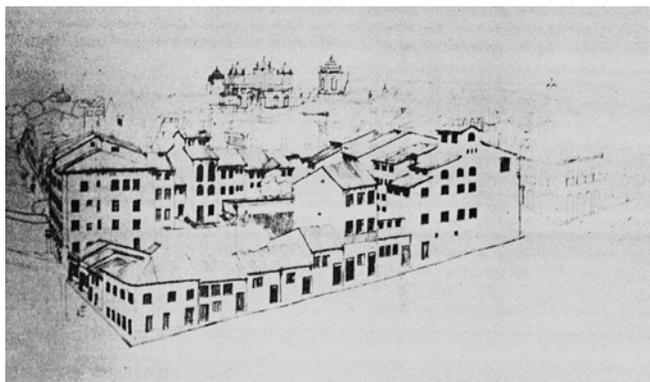


FIG.04

Perspectiva de um quarteirão da Freguesia da Sé.
(Nascimento, 1986, p.31)

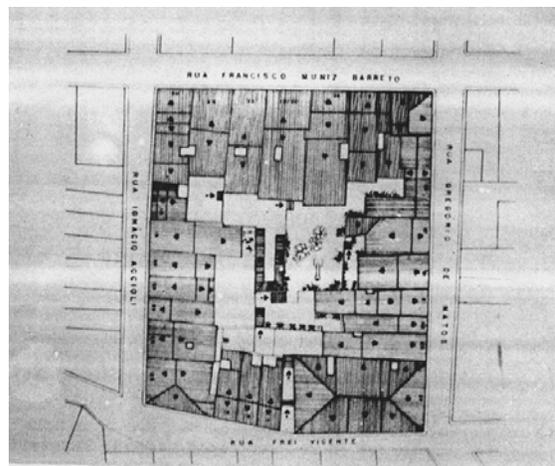


FIG.05

Vista Superior de um quarteirão da Freguesia da Sé.
(Nascimento, 1986, p.31)

As figuras dão uma idéia de como era um dos quarteirões da Freguesia da Sé. (FIG.04 e FIG.05) Fechado pelas fachadas de suas construções, com um vazio em seu interior.

A Freguesia da Sé permanece a mesma até a década de 60, do século XX: centro administrativo, político e religioso da Cidade do Salvador, porém decadente, sem atrativos e sem melhorias.

Com relação à Igreja da Sé, esta, começou a ser construída antes da instalação da própria freguesia, segundo Peixoto, logo nos primeiros meses da chegada dos Jesuítas, em 1549. (Peixoto, 1980, p.23-24) De início era a “Sé de Palha” situada na Ajuda, depois a de pedra e cal, cujo início de sua construção data de 1553, colocada no ponto mais elevado com a fachada principal debruçada sobre o mar, em direção a oeste.

A Igreja da Sé (FIG.06) que durante quase quatro séculos (1553 – 1933) domina a paisagem nesta área, sofre a ação do tempo, das demolições, inclusive das guerras e da sua má conservação, dando-lhe, um aspecto de objeto sempre inacabado. Segundo Afrânio Peixoto, “esta malfadada igreja vem a terminar, no século XX sem, entretanto ter sido... acabada”. (Peixoto, 1980, p.23-24)

A Igreja, enfim, é demolida no ano de 1933 com a justificativa da necessidade de espaço para que novas linhas de bondes cheguem ao centro da cidade. A trajetória da Igreja da Sé, a partir do século XX, será melhor abordada no Capítulo II desta dissertação.



UM PROJETO DE REFORMA URBANA PARA A CIDADE DO SALVADOR

Salvador entra no século XX com características e estrutura urbana de uma cidade típica colonial e necessita urgentemente integrar-se às outras capitais brasileiras que já se encontravam no processo modernizador.

As reformas urbanas no Brasil a princípios do século XX fazem parte de um projeto nacional que, com base em novo modelo ideológico e cultural imposto pelo mundo ocidental, procura mudar a aparência das cidades. Salvador integra este projeto de modernização e realiza sua reforma entre os anos 1912 – 1916, cujas palavras de ordem são sanear, circular e embelezar. (Pinheiro, 1999, p.115)

No período do Governo de J. J. Seabra (1912/1916), novas idéias de intervenção espacial foram realizadas em Salvador, durante sua reforma, tanto na Cidade Alta, quanto na Cidade Baixa. A abertura das avenidas e seu alinhamento se dá pelo alargamento das ruas e becos existentes, preservando em sua grande maioria a malha urbana original, mantendo sua forma sinuosa, ao contrário do que aconteceu no Rio de Janeiro, onde foram *rasgadas* avenidas retas em meio aos seus antigos quarteirões. Ressalta-se a falta de recursos para a desapropriação de toda a área necessária – ao longo da Avenida Sete - para execução total do projeto, o que contribuiu, e muito, para que parte da malha urbana original fosse mantida.

Estas intervenções urbanas fizeram com que a parte mais antiga da cidade fosse a mais afetada, tanto pelo estrangulamento das ruas, como pelo interesse do Estado, que pretendia realizar bons negócios neste local, principalmente na Cidade Alta.

Destaca-se a construção da Avenida Sete, que mesmo não chegando até a Sé, destrói durante sua implantação, algumas importantes construções existentes na área do São Pedro e Mercês, chegando à Igreja do São Bento.

Naquele momento o processo de modernização social de Salvador acentua-se, especialmente, no seu componente urbanístico, com a criação de novos sistemas viários de comunicação, sendo a freguesia e a igreja da Sé, no centro da cidade, os obstáculos a serem afastados. (Perez, 1999, p.107)

Alguns monumentos valiosos da cidade, como a Igreja do São Bento, conseguiram resistir às pressões desse projeto reformador de Seabra; outros, pela escassez de recursos para finalizar as obras, resistiram por mais um tempo. Entre esses se pode considerar o caso da Igreja da Sé, que mesmo não sendo parte integrante deste projeto, passa a ser um foco de atenção na cidade.

A partir do projeto de Seabra até a derrubada da Igreja da Sé (1933), diversas discussões e negociações foram realizadas sobre o assunto. Discussões estas, iniciadas pelo Arcebispo D. Jerônimo Tomé da Silva e lideradas pela principal interessada, a *Companhia de Linha Circular de Carris da Bahia*, que anseia, a partir da implantação de novas linhas de bondes no centro, chegar até as áreas de expansão da cidade, como o trecho da orla de Salvador, local onde as famílias mais ricas passam a morar. A questão sobre a demolição da igreja, para que o problema da circulação dos bondes no centro da cidade fosse enfim solucionado, está cada vez mais enfático. Abaixo transcrevemos um trecho dos escritos do Professor Manoel Mesquita dos Santos no ano da derrubada da Sé Primacial.

Foi no governo arquiépiscopal de D. Jerônimo Tomé da Silva que as negociações foram entabuladas para destruição da igreja ou para o corte de alguns metros.

E essas negociações foram iniciadas por uma companhia particular (Ofício da Companhia de Linha Circular de Carris da Bahia de 7 de Agosto de 1916 dirigido ao então Arcebispo da Bahia).

Quer isto dizer, que para fazer uma companhia de bondes gastar poucos trilhões e economizar tempo nos seus horários... lança-se mão do extremo - derrubando-se o que pela frente estiver! (Santos, 1933, p.75 -76)

A demolição da igreja da Sé começa pela cobertura, onde lhe são retiradas as telhas. Depois é a vez do piso e lápides para que, em seguida, tudo seja

derrubado. Algum tempo depois, o trânsito é enfim liberado para implantação das novas linhas de bonde e para que seu terminal fosse ali instalado. Este é o marco para um longo processo de transformações ocorridas na área da Praça da Sé, durante o século XX.

1. A PRAÇA E SUA RELEVÂNCIA NO ESTUDO

DO ESPAÇO URBANO

1.1. A PRAÇA COMO ELEMENTO DO ESPAÇO URBANO

Qualquer que seja o período da história, ao falar de cidade e espaço urbano, de imediato se pensa em rua, construções, praças. Diversos autores (Johnson, Rossi, Lamas, Kostof e Del Rio) descrevem sobre os elementos que compõem o espaço urbano, destacando suas principais características. Desta maneira, é relevante destacar como esses elementos são, por eles, abordados.

De acordo com Johnson (1987, p.41-42) são três os principais elementos de um espaço urbano: as *vias* que refletem o crescimento da cidade se adaptando aos novos tempos; os *edifícios*, sendo os que mais sofrem com as modificações; e a *função* tanto das vias, quanto dos edifícios, que, apesar de evoluírem distintamente, mantém forte relação. Rossi (1995), ao comentar sobre os edifícios, ressalta que sua tipologia está ligada à forma e ao modo de vida de uma cidade, e que por isso, conseqüentemente, é variável em cada sociedade. Afirma ainda que “a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade. No próprio decorrer da vida de um homem, a cidade muda de fisionomia em volta dele, as referências não são as mesmas”. (Rossi, 1995, p.25-57) Entende-se, então, que há necessidade de um conhecimento sobre o *tempo da cidade*, analisando seu crescimento e suas transformações, para compreender a forma da cidade. O estudo do uso do solo é um fator determinante nessa compreensão, onde o valor dado ao terreno e a função desempenhada determinam a estrutura da urbe. Contudo não se deve deixar de mencionar que no século XIX, “os novos meios de transporte dão viabilidade à expansão territorial e a diversificação entre as áreas funcionais e as residências” e também contribuem para as mudanças na estrutura urbana. (Pinheiro, 1998, p.45-46)

Uma abordagem mais completa sobre os elementos de um espaço urbano está reunida de forma mais completa nos escritos de Lamas (1989) como

elementos mínimos da forma urbana para uma primeira leitura da cidade. O autor ressalta o solo - pavimento, os edifícios, o lote – a parcela fundiária, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado / a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano. Abaixo, uma síntese desses elementos, retirada do seu livro *Morfologia urbana e desenho da cidade*: (Lamas, 1989, p.79-110)

- *o solo – pavimento*: solo público, disputado pelo uso de pedestres versus o uso de transportes, sendo considerado como elemento frágil, sujeito a constantes mudanças;
- *os edifícios – o elemento mínimo*: quanto ao *mínimo elemento morfológico identificável na cidade*, deve-se obedecer a uma hierarquia de valores, considerando desde os *elementos móveis* (objetos que interferem na imagem urbana - *néons*, anúncios, etc; e mobiliário urbano – bancos, canteiros, etc.) até os edifícios propriamente dito. Estes são agrupados com tipologias diversas dependendo da função e da forma e, através deles, o espaço urbano é constituído e se organizam os diversos espaços identificáveis (a rua, a praça, o beco, a avenida, ou até espaços mais complexos);
- *o lote – a parcela fundiária*: sempre teve sua importância na relação entre edifício e terreno, definindo através do parcelamento do lote, muitas vezes o que é de domínio público e privado;
- *o quarteirão*: agrupamento de edifícios, fechado por três ou quatro vias, subdividido em lotes; a partir do traçado do quarteirão, são estabelecidas as relações entre outros elementos – o lote, o edifício, a rua – com os espaços públicos, semipúblicos e privados;
- *a fachada, o plano marginal*: reúne elementos que moldam a imagem da cidade, sendo substituída pela posição do edifício e sua volumetria pelas regras modernas, onde não mais existe a fachada principal das cidades tradicionais. Funciona também como *plano marginal* entre o espaço coletivo urbano e o espaço privado das edificações;

- *o logradouro*: para nossa compreensão, deve-se entender que os *espaços vazios*, não ocupados nos lotes, foram por Lamas definidos por logradouro. Um espaço não utilizado pela habitação, que não faz parte do espaço público e onde, a partir da sua utilização, é possível crescer a malha urbana;
- *o traçado / a rua*: pela característica reguladora da disposição dos edifícios e quarteirões; e de ligação entre pontos da cidade, é capaz de resistir às transformações urbanas;
- *a praça*: “a praça é um elemento morfológico das cidades ocidentais e distingue-se de outros espaços, que são resultado de alargamentos ou confluência de traçados – pela organização espacial e intencionalidade de desenho” (p.100);
- *o monumento*: deve ser analisado pela sua presença na imagem da cidade, pela sua configuração e posicionamento, compondo a fisionomia da cidade, e pelo seu significado na leitura da cidade;
- *a vegetação*: compõem a imagem da cidade, além de organizar e delimitar espaços;
- *o mobiliário urbano*: são elementos que compõem a cidade. Esses elementos vão desde os equipamentos móveis (cesto de papéis, sinalização, etc); passando pelos elementos “parasitários” (anúncios, luzes, etc), até os elementos com “dimensão de construção” (quiosques, abrigos de transportes, etc).

A partir desta abordagem sobre os elementos que compõem o espaço urbano, pode-se então destacar, os espaços abertos. Isso significa pensar de imediato nos jardins, nas ruas e praças de uma cidade. Quanto aos jardins, muitos deles abertos no meio das construções, na busca de melhoria das condições de vida nos centros urbanos, ou então elaborados como um grande cenário que emoldura e embeleza a cidade; a rua, “uma entidade marcada pelo leito da via, usualmente um caminho para pedestre, e edificações” (Kostof, 1992, p.189) sendo estas consideradas como sua fachada, ajudam a lhe dar uma função econômica e

um significado social; e por fim a praça, espaços abertos que promovem encontros dos mais diversos tipos.

Generalizando, pode-se dizer que as ruas têm como função dar passagem, levar e trazer as pessoas e os automóveis de um lugar para o outro; os jardins, no entanto, servem para embelezar e higienizar as cidades; mas são as praças que têm, em si, a função de concentração, reunião e de encontro. Sendo elas, então, o ponto de partida deste trabalho.

O termo *praça* é livremente utilizado, sendo empregado tanto para espaços públicos quanto privados, como é o caso dos palácios e dos shoppings. Considera-se praça, entretanto, como espaço público; aquela que não pode ter domínio privado. (Kostof, 1992, p.123)

Antecedendo o estudo das praças, classificando-as pela função ou pela forma, vale destacar suas principais características adquiridas em períodos diversos da história. Uma abordagem desde as praças medievais, passando pelas renascentistas e barrocas, até chegar às praças modernas. Em seguida as praças portuguesas dão embasamento para que se possa falar das praças brasileiras.

1.2. UMA VISÃO HISTÓRICA DAS PRAÇAS

1.2.1. PRAÇAS MEDIEVAIS

A Idade Média foi um período de desenvolvimento urbano na Europa, graças ao renascimento do comércio e, posteriormente, dos produtos manufaturados, favorecidos pelo surgimento da nova classe social, a burguesia. Esta aparece “como uma classe distinta e privilegiada no meio da população do condado” (Pirenne, 1989, p.152) com um grande espírito cívico e uma forte devoção à coisa pública.

Segundo Henri Pirenne,



FIG. 07

Cidade Medieval construída no interior do anfiteatro de Arles.

(Benevolo, 1983, p.254)

(...) a cidade da Idade Média, tal como aparece a partir do século XII, é uma comuna vivendo do comércio e da indústria, ao abrigo de um recinto fortificado, gozando de um direito, de uma administração e de uma jurisprudência de exceção que fizeram dela uma personalidade coletiva privilegiada. (Pirenne, 1989, p.167)

A necessidade de segurança fez com que as cidades da Idade Média fossem chamadas de cidades – fortaleza. Tanto Delfante (1997, p.89) como Morris (1992, p.98), consideram que o crescimento das cidades medievais aconteceu em cinco etapas, aqui citadas, apenas por ordem cronológica: cidades de origem

romana, os burgos, as cidades a partir das aldeias, as *bastides* e as cidades novas. Vale destacar ainda, talvez como a principal contribuição dada pelas cidades, o fato de que conseguiram formar um corpo coeso, a cidade “é em si própria um individuo, um individuo coletivo, uma pessoa jurídica”. (Pirenne, 1989, p.146) Isso, porém, torna cada cidade exclusiva, considerando as demais, rivais.

O traçado das ruas na cidade medieval se torna mais irregular, principalmente quando as cidades são adaptadas a um traçado já existente, (FIG.07) cujo aspecto final é de uma aparente desordem.

As cidades medievais são cidades muradas tendo a rua como elemento fundamental da estrutura urbana, pois são pensadas para se andar a pé ou com animais de carga. As ruas não apenas delimitam quarteirões como também servem de extensão do mercado, da praça do mercado. Pela imagem da cidade de Bolonha, pode-se ter uma visão geral de uma cidade típica medieval, com o traçado irregular de suas ruas e suas poucas praças. (FIG.08)

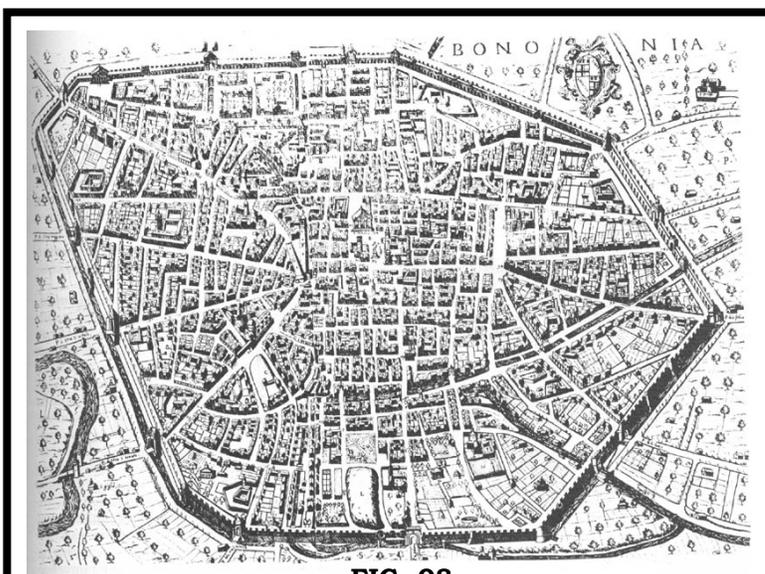


FIG. 08

Planta em perspectiva da cidade de Bolonha na Itália.

Final do séc. XV.

(Benevolo, 1983, p.333)

Segundo Morris (1992, p.108-111), os principais espaços públicos nas cidades medievais são a *praça do mercado* e a *praça da igreja*. A primeira, por ser a cidade essencialmente comercial, e a segunda, por causa da ascensão da burguesia que muito contribuiu para a construção de diversas Catedrais erguidas a partir do século XII. Pirenne (1989) escreve que não apenas a casa de Deus, como também suas majestosas torres, glorificavam a cidade; por este motivo as torres

“foram para as cidades da Idade Média o que os templos foram para as da Antiguidade”. (Pirenne, 1989, p.166) Sitte (1992, na 1ª edição do livro, em 1889) além de acrescentar a *praça de prefeitura*, que, pelas construções públicas, impõem a presença do poder na cidade, afirma que o tipo da praça, ou melhor, dizendo, a função por ela desempenhada, influencia tanto em sua forma quanto em suas dimensões.

As *praças do mercado* desafiam qualquer descrição mais precisa. Cada uma possui sua própria configuração, na maioria das vezes forma uma figura irregular, pois a prioridade está nos edifícios que a circundam e que por sua vez delimitam o espaço aberto destinado à praça. (Morris, 1992, p.109) A Praça de Nuremberg (FIG.09), nos mostra um exemplo de praça do mercado no século XVII, cuja função é bem definida – espaço destinado ao serviço, ao comércio, à troca e venda de mercadorias. Percebe-se que a coesão da praça, citando Sitte (1992), é adquirida pelo fechamento dado pelos edifícios que contornam a praça. Todo o conjunto funciona para que nada distraia a atenção das pessoas que ali foram em busca de um determinado serviço. A fachada dos seus edifícios além de compor o fechamento da praça é considerada, por Sitte, como elemento de decoração.



FIG. 09

Praça do mercado de
Nuremberg (Alemanha).

Fotografia do antes-
guerra.

(Benevolo, 1983, p.350)

A praça do mercado é, sem dúvida alguma, para Delfante (1997), o tipo de praça mais conhecido, quase sempre com sua fonte e seu poço como elementos de composição do espaço.

As *praças de igreja* são áreas ao ar livre, onde as famílias se encontram após a cerimônia, e onde as pessoas de fora da cidade costumam deixar seus cavalos. Um espaço próprio, independente da praça do mercado, porém próximos. A existência desse “núcleo bipartido” (Morris, 1992, p.110) é bem característico nas cidades medievais, tanto nas cidades novas, planejadas, quanto naquelas não planejadas. É o que Sitte chama de *conjunto das praças*. Para ele, a irregularidade das praças, a disposição de seus edifícios principais e a angulação das ruas, impedem que existam praças ou edifícios isolados, e sim conjuntos de praças.



FIG. 10

Conjunto São Marcos em Veneza, com a praça da igreja, e o Palácio Ducal também com a sua praça. (Por volta do século XX).

(Benevolo, 1983, p.296)

Esse núcleo bipartido é facilmente percebido no Conjunto São Marcos em Veneza (FIG.10). Nota-se também nesta imagem a existência da majestosa torre em sua praça, destacada por Pirenne já citada neste trabalho.

Encontram-se ainda, neste período, as *praças de prefeitura*, onde se localizavam os prédios públicos e de prefeitura - local onde a comunidade se reunia para ouvir as deliberações do Governo ou para manifestações e protestos públicos.

Vale, neste momento, destacar pontos importantes levantados por Sitte, caracterizando as praças da Idade Média: *centro livres* - a disposição de seus monumentos mantêm o centro da praça livre favorecendo o acontecimento de eventos; *coesão das praças* -

fechamento dado pelas fachadas de seus edifícios e pela disposição de seus monumentos ou ainda pela angulação das ruas, formando um todo coeso; *dimensão e forma das praças* - o tipo (mercado, igreja ou prefeitura) da praça, define sua dimensão e sua forma; *irregularidade das praças* - são praças cuja naturalidade estimula o interesse de quem a vê reforçando o caráter pintoresco do conjunto; e *conjunto das praças* - já comentado anteriormente. (Sitte, 1992, p.35-74) As ilustrações abaixo melhor exemplificam os pontos acima levantados. (FIG.11-15)

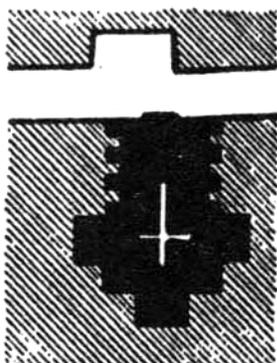
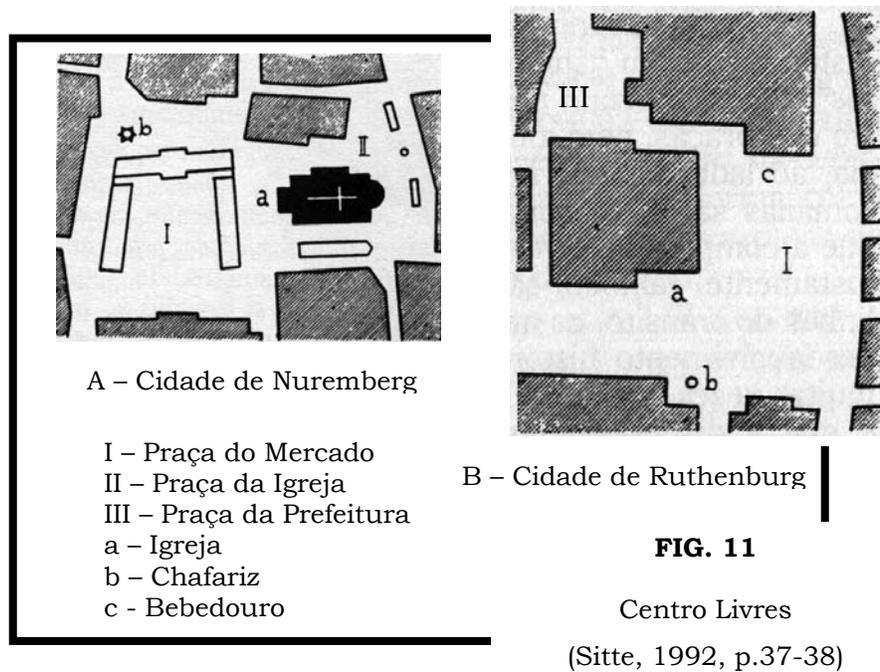
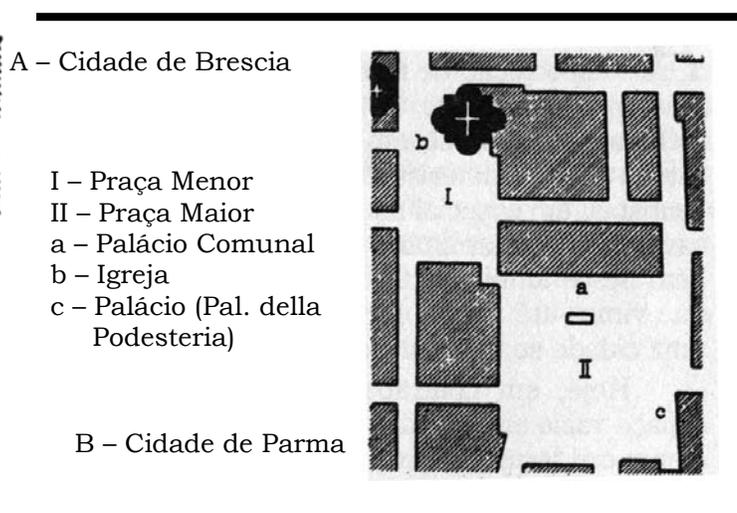


FIG. 12

Coessão das Praças
(Sitte, 1992, p.48)



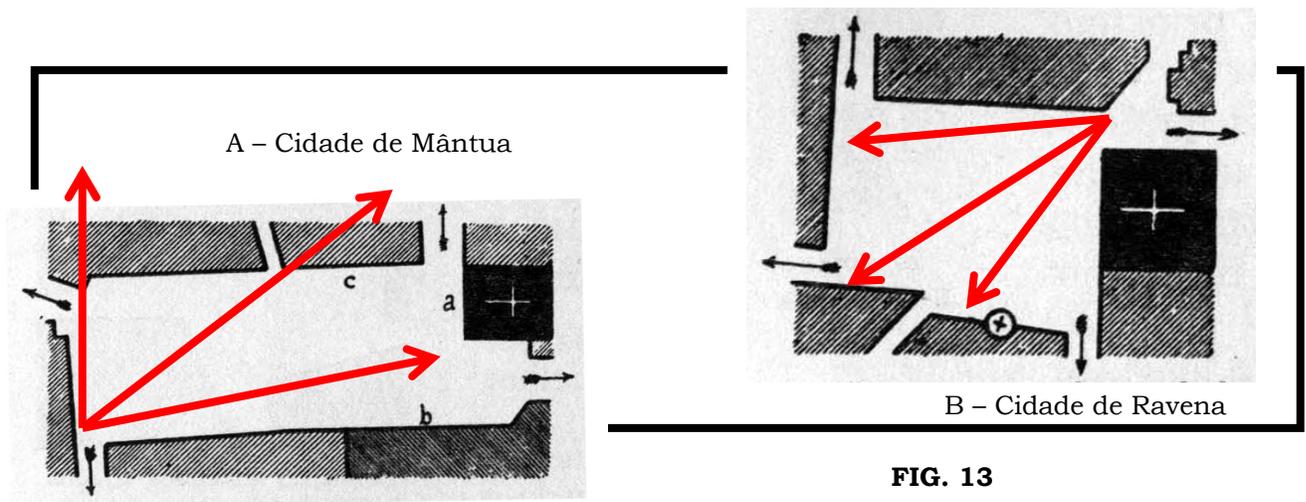


FIG. 13

O ângulo das ruas contribuindo para a Coesão das Praças (Sitte, 1992, p.49).

Observa-se nos exemplos da Cidade de Mântua e de Ravena (FIG.13), que de qualquer canto da praça, o olhar não a ultrapassa; não é possível saber o que vem depois dela. O ângulo das ruas permite manter o olhar sempre nela e em seus edifícios.

(...) é fácil compreender que este tipo de orientação das ruas em forma de pás de turbinas representa a escolha mais oportuna, pois em qualquer ponto da praça se tem uma única visão para fora dela; portanto ocorre uma única interrupção no conjunto dos edifícios, de forma que a coesão de todo o contorno da praça parece contínua a partir de qualquer ponto dentro dela (...). (Sitte, 1992, p.49)

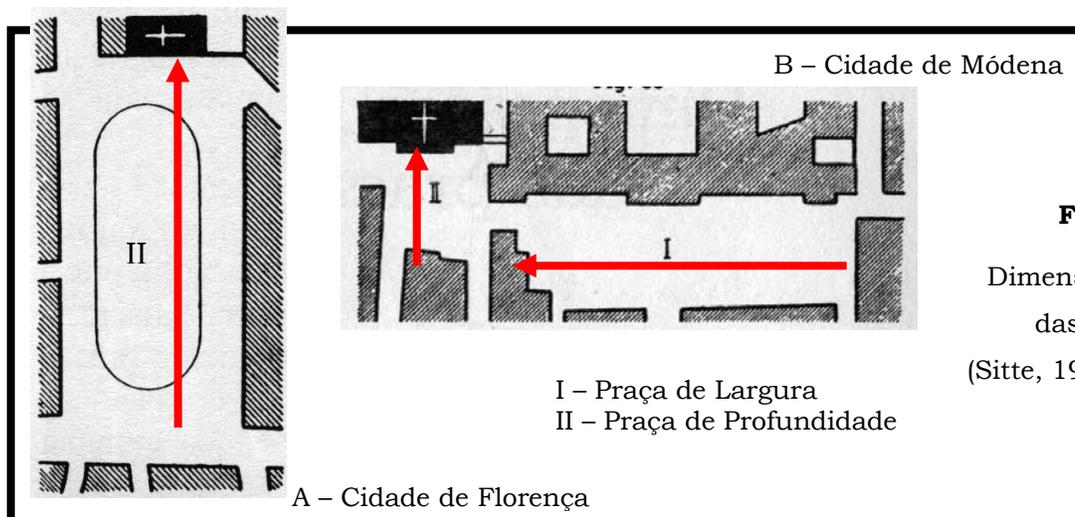


FIG. 14

Dimensão e Forma das praças. (Sitte, 1992, p.55-56).



FIG. 15

Dimensão e Forma das praças.
Vista de uma praça de largura na cidade de Vicenza. O palácio que domina o fechamento da praça tem sua largura predominando sobre sua altura, por esta razão, é chamada de praça de largura (a largura predomina sobre a profundidade). (Sitte, 1992, p.57).

Nos estudos de Sitte, a depender da função da praça (praça de prefeitura, praça de igreja, praça de mercado) as dimensões e forma são diferenciadas. Destacam-se então duas categorias de praças: as praças de largura e as praças de profundidade; ambas diretamente relacionadas com seus principais edifícios. (Sitte, 1992, p.56)

No exemplo (FIG.14 A), na cidade de Florença, a praça é considerada de profundidade, porque seu prédio principal é uma igreja cuja maior dimensão, de uma maneira geral, é sempre a altura. Na segunda imagem (FIG.14 B), na cidade de Modena, há os dois exemplos: a praça de profundidade é a praça da igreja e a praça de largura é a praça real. Geralmente, quando os prédios que dominam o fechamento da praça são de Prefeitura ou palácios, a dimensão em destaque é sempre a largura a não a altura como nas igrejas. (FIG.15)

A grandiosidade de uma praça medieval não está em seu tamanho, mas sim na disposição de seus objetos de decoração. Sitte, ao comparar as praças

medievais e as praças do final do século XIV, quanto à colocação de seus monumentos, afirma que, além de serem dispostos ao longo dos muros de suas praças, permitem que seu centro permaneça livre, integrando-se ao todo coeso da praça. Delfante chama de “mobiliário urbano” e concorda que são dispostos em pontos estratégicos, “de modo a criar atrações diagonais, eixos visíveis ou descontinuidade entre cheios e vazios”. (Delfante, 1997, p.96)

A Praça Signoria, em Florença, serve de modelo para Sitte, pois ao seu redor existe sempre um espaço reservado para cada estátua ou monumento, mantendo livre seu centro (FIG.16). Se a opção fosse pela utilização central da praça, caberia apenas a colocação de um único monumento.

Segundo Sitte, cada cidade antiga usava o *enigma do sentimento artístico, inato e instintivo* (Sitte, 1992, p.36), o que com a chegada dos novos tempos, vai gradativamente desaparecer. Descreve-se as praças com centro livre, a coesão entre as praças, sua dimensão, forma e irregularidade, mas nem por isso existe uma regra para as praças. Cada uma carrega em si a *espontaneidade do sentimento*. (Sitte, 1992, p.36)

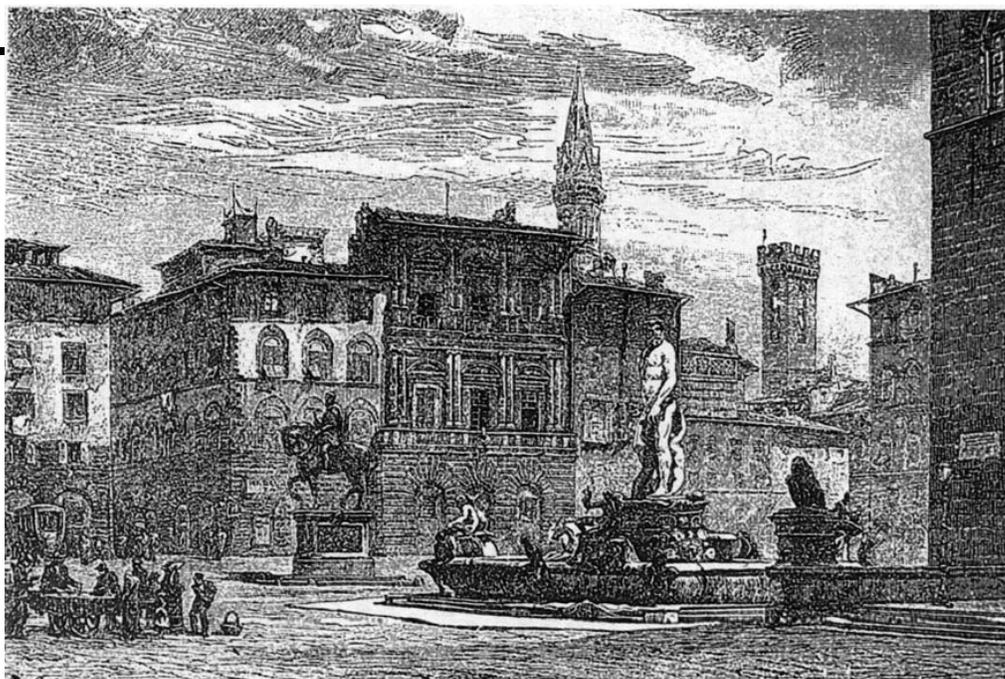
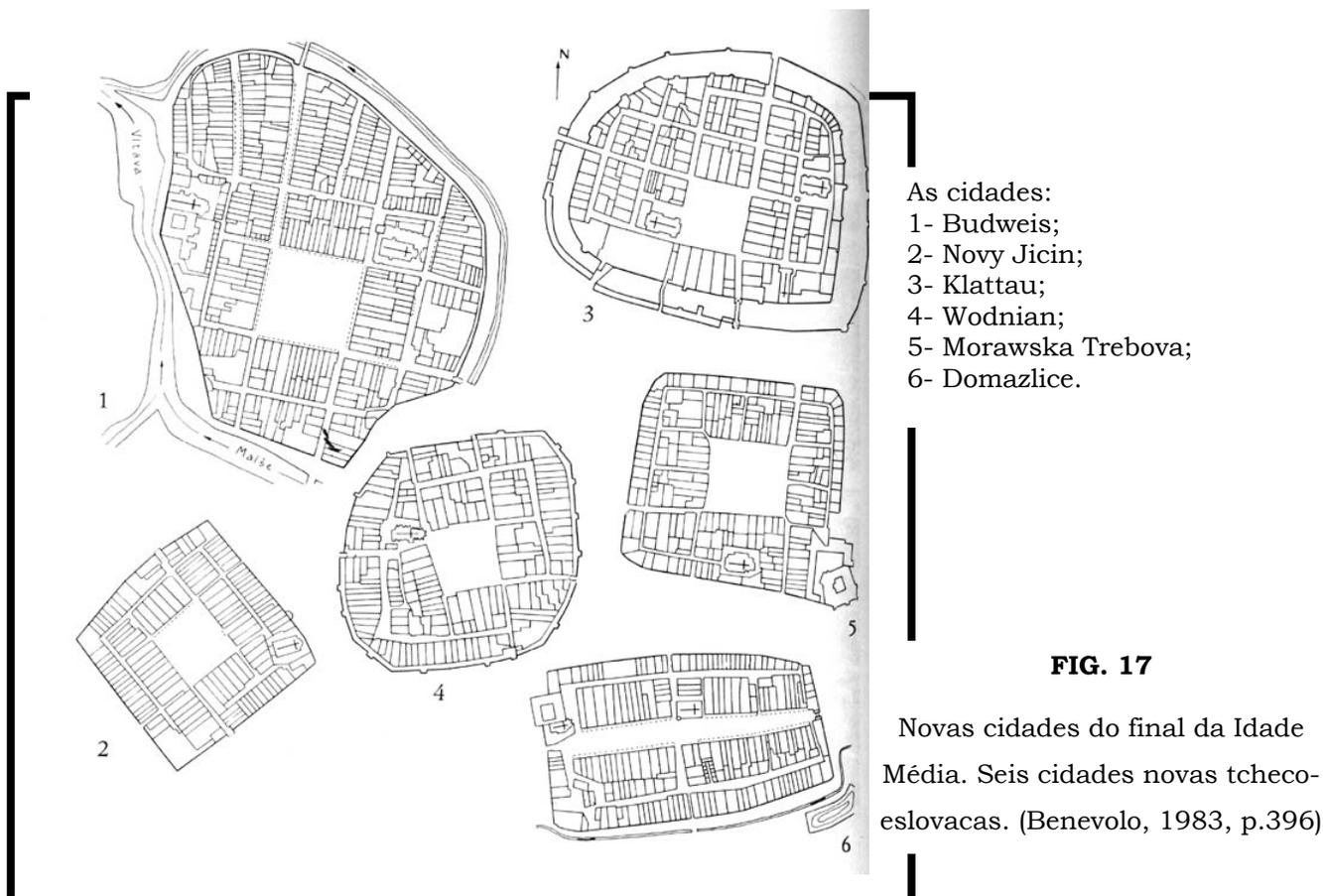


FIG. 16

Praça Signoria, Florença (Itália). Esta imagem mostra a disposição dos objetos decorativos nas praças medievais. (Sitte, 1992, p.26).

Muitas cidades ainda foram fundadas no período chamado de Baixa Idade Média, e pode-se perceber a perda dessa *espontaneidade* descrita por Sitte. Essas Novas Cidades são criadas seguindo um planejamento. Com formas diversas, irregulares ou não, classificadas por Benevolo, como: *lineares*, *circulares*, *radiocêntricas*, *em tabuleiro*. Nestas cidades, a harmonia e integração entre espaços públicos e privados são conseguidos com maior facilidade, por terem sido previamente pensadas e calculadas. (Benevolo, 1983, p.382)

A seguir serão mostradas algumas dessas cidades, fundadas entre fins do século XII e meados do século XIV, tendo suas praças como ponto de partida, com um traçado mais regular e seus quarteirões com uma forma mais definida. Todas as cidades abaixo apresentadas são pensadas tendo a praça como centro e forma de desenvolvimento (FIG. 17).



Pode-se então afirmar que a maioria das praças medievais foi aberta no meio da estrutura urbana já existente, não sendo uma praça previamente pensada para o local. Em conseqüência, o desenho da praça, segundo Delfante, encontra sua justificativa, no próprio traçado orgânico da cidade - uma cidade que precisa “ser durável, perene e permanecer sensível” (Delfante, 1997, p.96); motivo que favorece o seu traçado irregular. Fato que torna suas praças em espaços para onde convergem as vias principais da cidade, cujos ângulos formados por essas vias, permitem manter o olhar sempre na praça e em seus edifícios. As fachadas dos edifícios ao redor da praça se abrem para ela ou então para a rua, integrando-se ao ambiente. A proporcionalidade de cada um desses elementos, quando utilizados, faz com que a harmonia na praça seja preservada³.

³ Fazendo um paralelo entre as praças medievais e o caso da Praça da Sé - espaço resultante de um “vazio” aberto na malha urbana pela demolição da igreja e de dois quarteirões, destacam-se pontos importantes: (a) a falta de uma edificação principal que defina sua classificação como praça de profundidade – se considerarmos a lateral da Catedral Basílica, ou de largura – pelas construções do lado da encosta (Palácio Arquiepiscopal, Cine Excelsior); (b) a depender da função dada a praça são dispostos equipamentos, sem o *sentimento artístico* da cidade antiga, interferindo na sua configuração final; (c) em todas as intervenções, entre o período de 1933 a 1999, a *espontaneidade* não esteve presente, sempre partiu de um ato pensado, de um projeto elaborado; (d) a fachada de seus edifícios se abre para a praça, assim como convergem as vias principais de acesso. Uma análise mais profunda sobre a Praça da Sé é feita no Capítulo III desta dissertação.

1.2.2. PRAÇAS RENASCENTISTAS

Alguns autores, como Delfante, consideram o “urbanismo da Renascença como uma evolução do urbanismo da Idade Média, que transforma o movimento cultural e social desde o século XIV” (Delfante, 1997, p.128). Isso é fato, quando vemos o desenho das novas cidades já na Baixa Idade Média. A cidade que era livre e independente passa a ser a cidade – Estado.

O movimento Renascentista nasce na Itália e cujos pensadores teóricos da época buscam, através dos desenhos, a definição de sua obra - a *cidade ideal*, considerando os caracteres que contribuem para dar forma a esta obra (proporcionais, métricos e físicos).

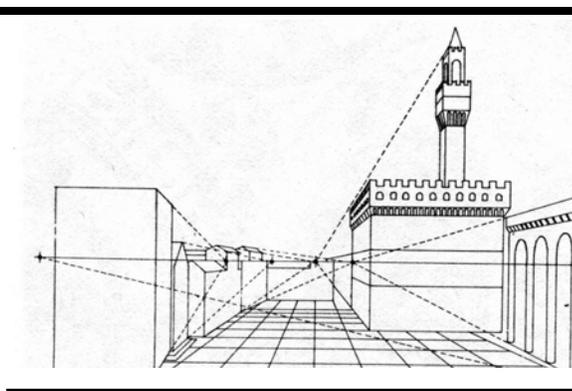
O objetivo real é o de mostrar ao público e, sobretudo, aos que têm o poder de decisão, graças a um domínio absoluto da perspectiva, concepções arquitetônicas susceptíveis de construir cidades perfeitas. (Delfante, 1997, p.129)

O primeiro desenho, elaborado por Leon Battista Alberti (1404-1472) apresenta uma nova concepção de composição arquitetônica, levada posteriormente ao urbanismo. Presume-se ter sido inspirado nos escritos de Vitruvio, descobertos em 1412 (Lamas, 1989, p.167), publicados em 1521, o que certamente influenciou o método da perspectiva desenvolvido por Brunelleschi, por volta dos anos 30 do século XV (FIG.18). Brunelleschi coloca expressão às formas que compõem a cidade, sendo justificada pelas exigências estéticas da época.

FIG. 18

Reconstrução da segunda Tabuinha (com o panorama da Praça Signoria) desenhada por Brunelleschi para demonstrar a perspectiva.

(Benevolo, 1983, p.416)

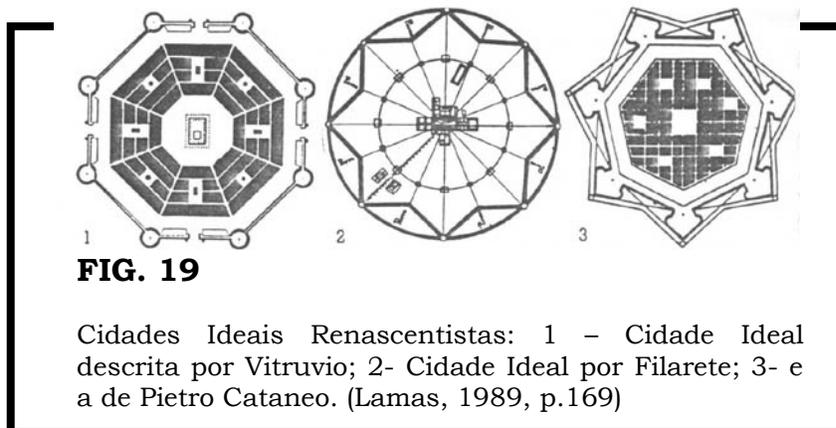


Os três principais elementos que, segundo Morris, foram fundamentais no desenho das cidades renascentistas são: a rua principal retilínea, os bairros vazados com o traçado reticular, e os recintos especiais. O autor distingue três categorias de recintos:

(...) os espaços destinados ao tráfego e formando parte da rede principal de vias urbanas, usada tanto para pedestres como por veículos; os espaços residenciais, pensados só para acesso pelo tráfego local aos edifícios, e com propósito recreativo; e, terceiro, os espaços para pedestres, nos quais é excluído o tráfego rodado. (Morris, 1989, p.182-183)

Esses recintos especiais não podem ser considerados como espaços públicos. São conjuntos residenciais fechados, cujas construções tinham suas fachadas iguais.

As cidades renascentistas são ainda fortificadas, rodeadas de muros, porém são introduzidos novos elementos: os fossos, rampas e baluartes; a rua continua sendo de grande importância, mas terá sua forma retilínea e perspectivada; os traçados das ruas e as fachadas dos edifícios encontram uma perfeita harmonia; predominância do traçado reticular (quadrícula), em todo seu espaço urbano (FIG. 19).



Diversos pensadores da época, como Giorgio Martini, Leonardo da Vinci e Cesare Cesariano, dentre outros, deram suas interpretações quanto ao desenho da

cidade. Martini a considera um organismo vivo capaz de evolução; o que para Leonardo significa dizer que a cidade “não nasce, vai-se formando como um conjunto estruturado, relacionado com a região à volta”. (Leonardo apud Delfante, 1997, p.133)

Percebe-se uma predileção pelos modelos radio concêntricos, sendo a praça o centro estrutural para onde convergem às ruas retilíneas. Um exemplo fiel deste traçado é encontrado em Palmanova. (FIG.20)

(...) a sofisticação geométrica que a beleza do desenho permite admirar sem contudo o fazer compreender: as radiais que saem, por um lado, dos nove topos do eneágono e, por outro lado, do meio dos segmentos que os ligam, nem todas vão dar ao hexágono da praça central, cuja forma é acentuada por uma grande fonte com igual geometria. (Delfante, 1997, p.156)

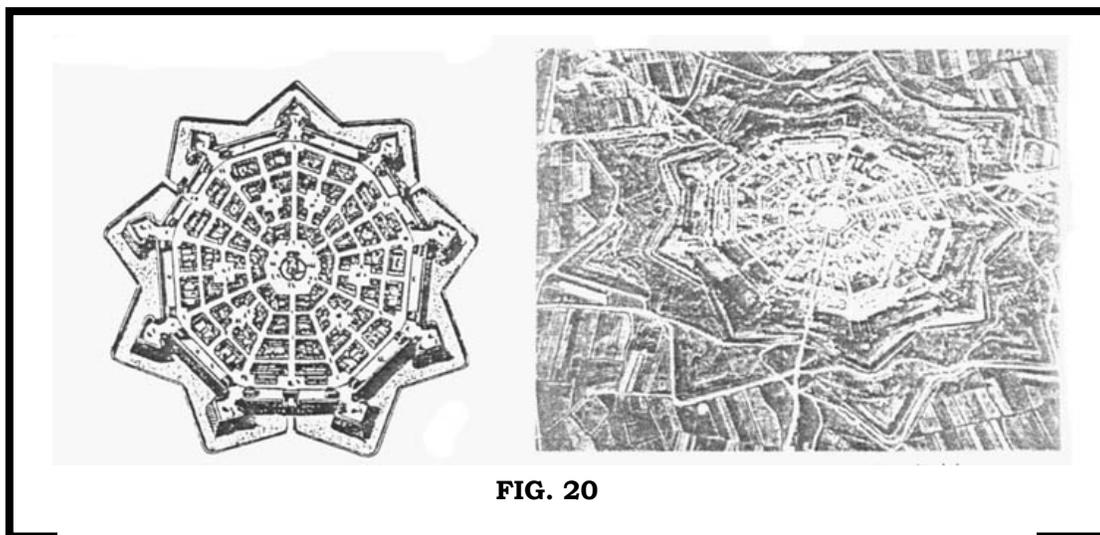


FIG. 20

Scamozzi – Palma Nuova, 1593, a única projectada e realizada (desenho de Scamozzi e vista aérea).

(Lamas, 1989, p.169)

A partir do entendimento sobre o traçado das cidades renascentistas, percebe-se a mudança na concepção de uma praça, quando comparada à praça medieval, principalmente no que diz respeito à disposição de seus monumentos.

As praças Renascentistas compõem o conjunto arquitetônico ao lado das quadrículas traçadas no espaço urbano e das ruas retilíneas. Nesse momento, ressalta-se a diferenciação entre *praça* e *largo* quando inseridas na estrutura urbana da cidade renascentista. Diferem porque as praças renascentistas não são espaços vazios na estrutura urbana; são espaços criados para uma determinada função. Quando os recintos ou lugares especiais passam a concentrar os principais edifícios públicos, adquirindo valor funcional e político-social, composto com o máximo valor simbólico e artístico, surgem então as chamadas *praças cívicas*.

As praças compõem, então, um cenário, ricamente decorado com seus monumentos, obeliscos e estátuas; um espaço onde são representadas manifestações políticas, de prestígio, festas públicas, cerimônias oficiais. Todo e qualquer tipo de evento, acontece nesse espaço. A diferença com as praças medievais está na presença desses objetos de decoração, já dispostos em seu centro e, a presença de edifícios isolados. Contudo, ainda, mantêm sua integração com os edifícios e seu entorno e com os monumentos nela instalados.

Lamas (1989) e Morris (1989) concordam quando tratam as praças renascentistas como recintos especiais, onde, a partir dos edifícios ali dispostos (religiosos e civis; residenciais e o mercado e edifícios comerciais) é determinada a funcionalidade da praça. Existem também os recintos destinados ao tráfego, que além de ordenar o trânsito dos centros urbanos, tornam-se um marco urbanístico pela grandiosidade do seu monumento. A *Piazza Del Popolo* é considerada por Delfante um exemplo de excelência ao se tratar de integração do que já existe, com a praça e as ruas. (FIG.21-22)

As primeiras intervenções na *Piazza Del Popolo* tinham a intenção de orientar o tráfego. Com o passar do tempo, novas idéias surgem com o propósito de também conseguir sua integração com as edificações existentes. Neste exemplo podemos observar a importância dada ao desenho, de maneira a justificar o traçado da praça.

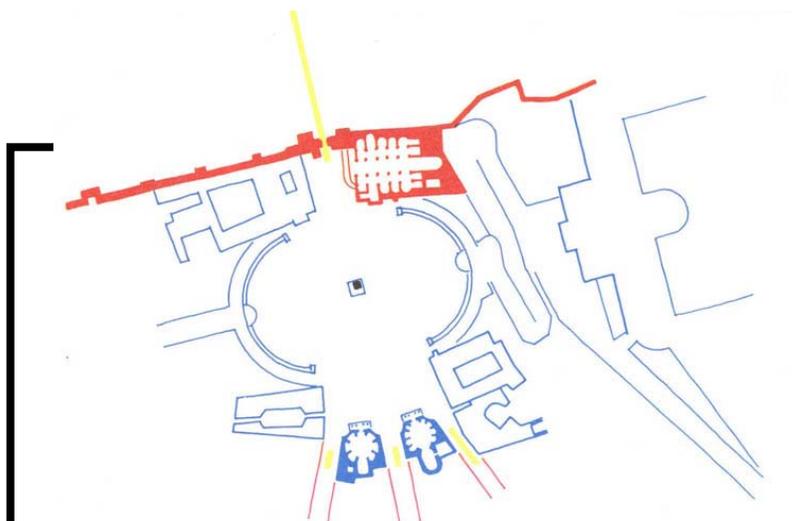


FIG. 21

Piazza Del Popolo
Desenho esquemático
da praça – vista
superior.
(Bacon, 1995, p.154)

FIG. 22

Piazza Del Popolo
Vista da praça.
(Bacon, 1995, p.156)



No eixo da praça central, exatamente no ponto de convergência das três vias de circulação, é colocado um grande obelisco que, de acordo com Delfante tem a função de comandar as percepções visuais, modulando-as, dependendo de onde o observador se encontra. (Delfante, 1997, p.168) As ruas perspectivadas contribuíram para dar imponência às Igrejas, Santa Maria dei Miracoli e Santa Maria in Montesano. Esse conjunto constitui a entrada monumental de Roma pela Rua Flaminia.

As praças residenciais citadas por Morris são praças cujo fechamento é dado pelas residências, servindo de moldura para a estátua do Rei, e isolando a aristocracia do povo. (FIG.23) Estas intervenções já fazem parte do período

iluminista⁴; caracterizadas pela imponência de suas construções, onde o traçado permite limitar o tráfego apenas para os residentes. Pode-se comparar este traçado com os *squares* em Londres, cuja idéia é - com suas praças fechadas, isolar a elite do povo.

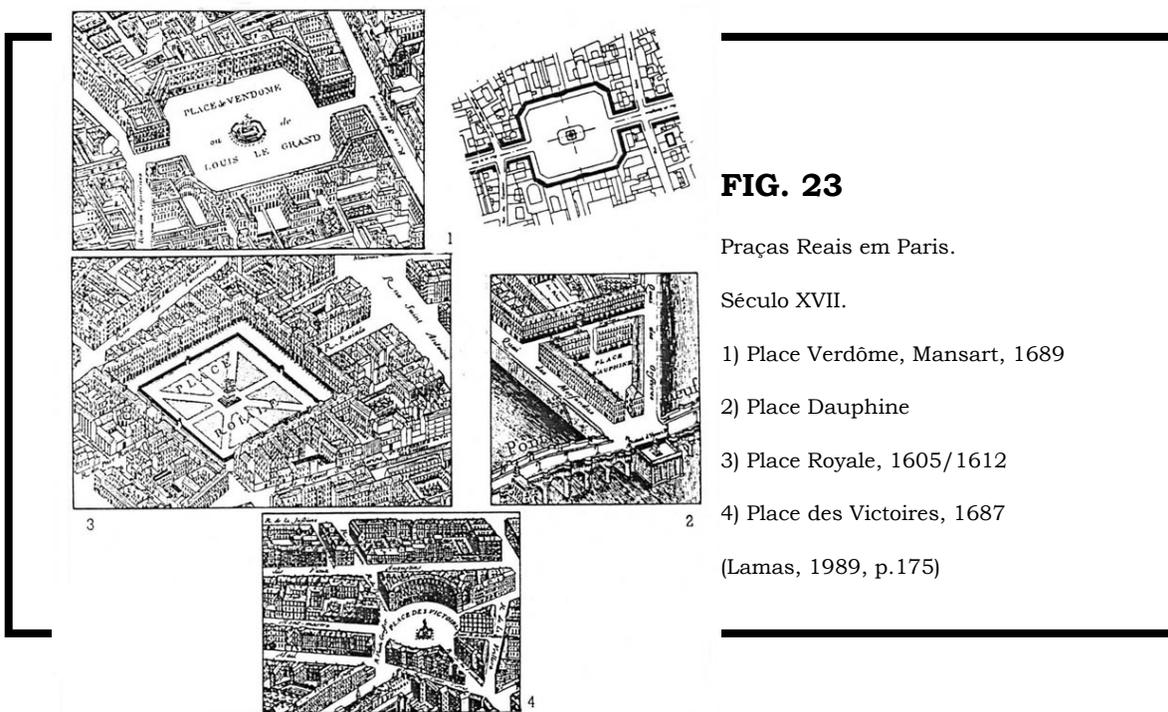


FIG. 23

Praças Reais em Paris.

Século XVII.

1) Place Verdôme, Mansart, 1689

2) Place Dauphine

3) Place Royale, 1605/1612

4) Place des Victoires, 1687

(Lamas, 1989, p.175)

Existem ainda os recintos onde é vedada a entrada de veículos. São áreas de concorrência pública com importantes edifícios civis, religiosos ou reais. Um bom exemplo deste recinto é a Praça do Capitólio, em Roma. Uma praça fechada em três dos seus lados, sem a desembocadura das ruas, sem a presença do tráfego; apenas uma abertura que se abre para o Palácio Del Senado. A utilização da perspectiva é bem sucedida, pois a fachada frontal do palácio vai-se descortinando à medida que o observador avança através da única abertura da praça, em forma de escadaria.

⁴ Rossi considera que o *pensamento iluminista* procura estabelecer princípios de arquitetura em bases lógicas; o elemento singular é sempre parte do sistema – a cidade; e a partir daí distingue-se a forma. (Rossi, 1995, p.38-39)

Abertura da praça que direciona o único foco de visão, determinando seu eixo (seta em destaque na FIG.24). Vale destacar que a fachadas das construções laterais ao Palácio são idênticas (FIG.26). Bacon afirma que a finalização desta praça anuncia a chegada do barroco. (Bacon, 1995, p.118)

Contrastando a imagem da Praça Signoria (FIG.16) do período medieval, com a Praça do Capitólio (FIG.24) reestruturada por Michelangelo - que a transforma de medieval para uma praça renascentista - pode-se perceber as diferenças quanto à disposição já simétrica dos seus monumentos ocupando seu centro; coesão e fechamento ainda com seus edifícios, porém tendo abertura em apenas um de seus lados. A visão perspectivada de quem chega à praça pelo seu único lado aberto, dá então a idéia contrária da praça medieval, onde o fundamental é perceber a praça como um todo coeso, onde cada canto tem sua importância.

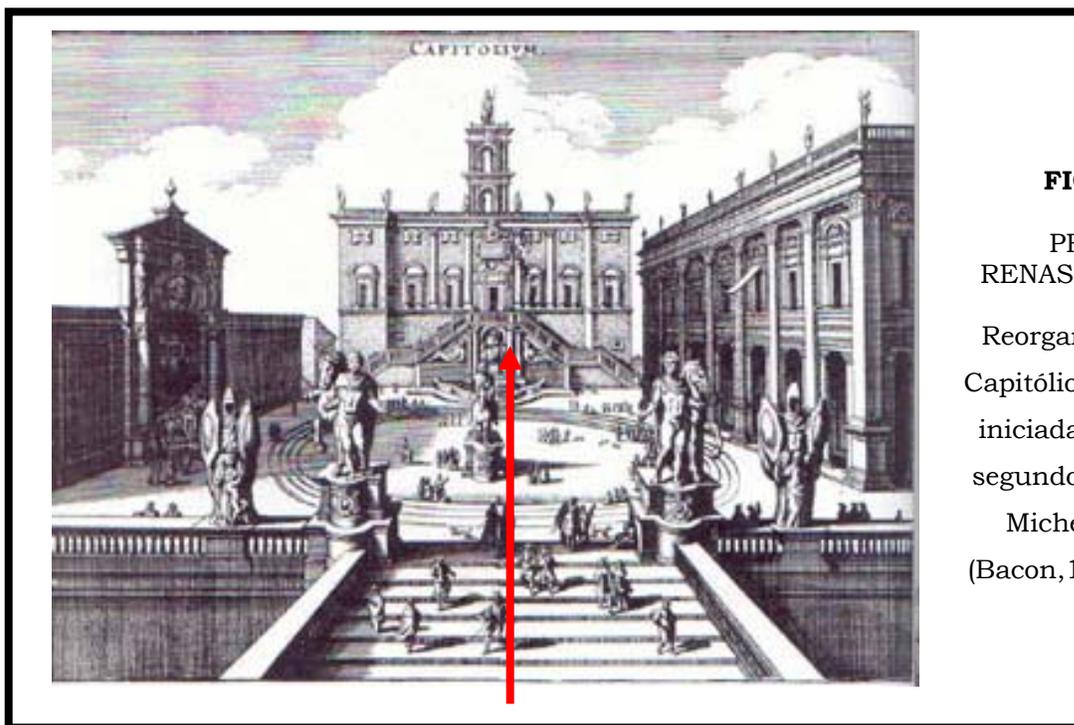


FIG. 24

PRAÇA RENASCENTISTA

Reorganização do Capitólio, em Roma, iniciada em 1536, segundo projeto de Michelangelo. (Bacon,1995.p.118)

Este talvez seja o exemplo mais importante da passagem da praça medieval para a renascentista. Na imagem da Praça do Capitólio antes da intervenção (FIG.25), Bacon (1995) mostra, com a seta amarela, a força direcional que dominou o traçado renascentista da praça, sendo introduzida por Michelangelo, não apenas uma nova escala, mas também a integração entre a arquitetura de seus edifícios, a disposição dos monumentos e a modulação. Consegue-se enfim, através do traçado renascentista, estabelecer uma relação de poder em suas praças (FIG.26).

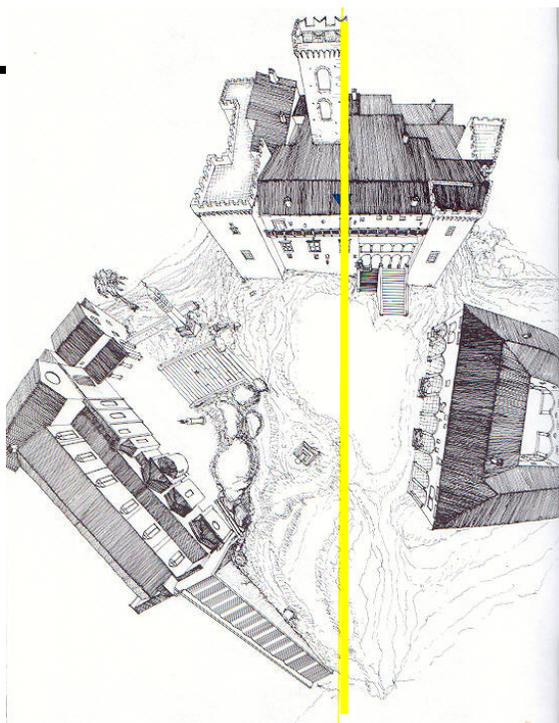


FIG. 25

Praça do Capitólio antes da intervenção. (Bacon, 1995, p.114)

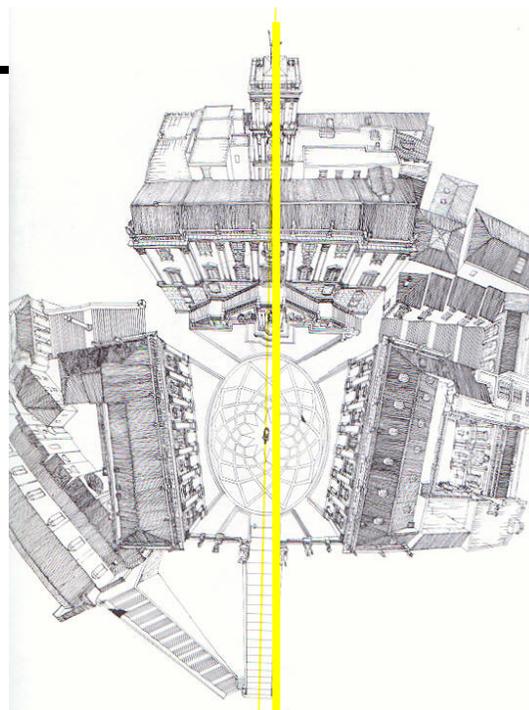


FIG. 26

Praça do Capitólio depois da intervenção. (Bacon, 1995, p.119)

1.2.3. AS PRAÇAS BARROCAS

Em contraste com a arte do Renascimento, que tende à permanência e imobilidade de todas as coisas, o barroco manifesta, desde o seu início, um grande sentido de direcção e movimento. (...) A arte do Renascimento é a arte da calma e da beleza... as suas criações são perfeitas; revelam que nada foi forçado ou inibido, nem inquietação ou agitação.(...) O Barroco propõe operar de outro modo. Recorre ao poder da emoção para comover e subjugar com a força do seu impacte; tende a dar uma impressão instantânea, enquanto o impacte de uma obra do Renascimento é mais suave e lento, e também mais duradouro – um modo que não se deseja jamais abandonar. O momentâneo impacte que exerce o Barroco é poderoso, mas abandona-nos logo, deixando-nos um sentimento de desolação. (Wolfflin, apud Lamas, 1989, p.170)

A citação acima nos dá uma idéia da passagem do período do Renascimento para o Barroco, na arquitetura.

No período clássico barroco, a geometrização das praças é facilmente perceptível. A coesão da praça ainda existe, porém, como no renascimento, com

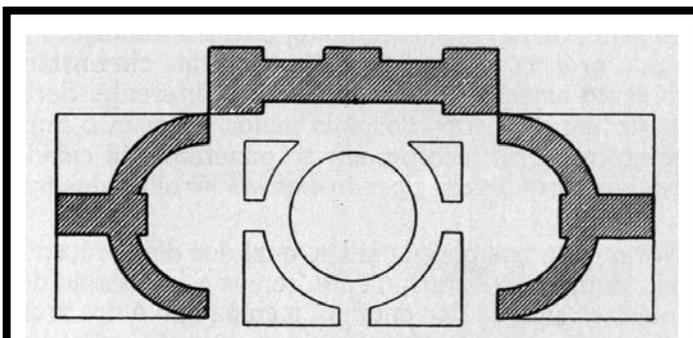


FIG. 27

Coesão das Praças das Residências do século XVIII. Abertura de um pátio em um de seus lados, e fechamento dos demais com conjuntos arquitetônicos. (Sitte, 1992, p.89)

grandes vias desembocando nas praças e monumentos dispostos em seu centro. Uma clara diferenciação dos *centros livres* dos tempos antigos.

Ao fazer referência à coesão das praças barrocas, destacam-se as praças das residências principescas do final do século XVII e do século XVIII. (FIG.27) Quase todas

seguiam o mesmo modelo: um pátio aberto em um de seus lados e fechado em todos os outros.

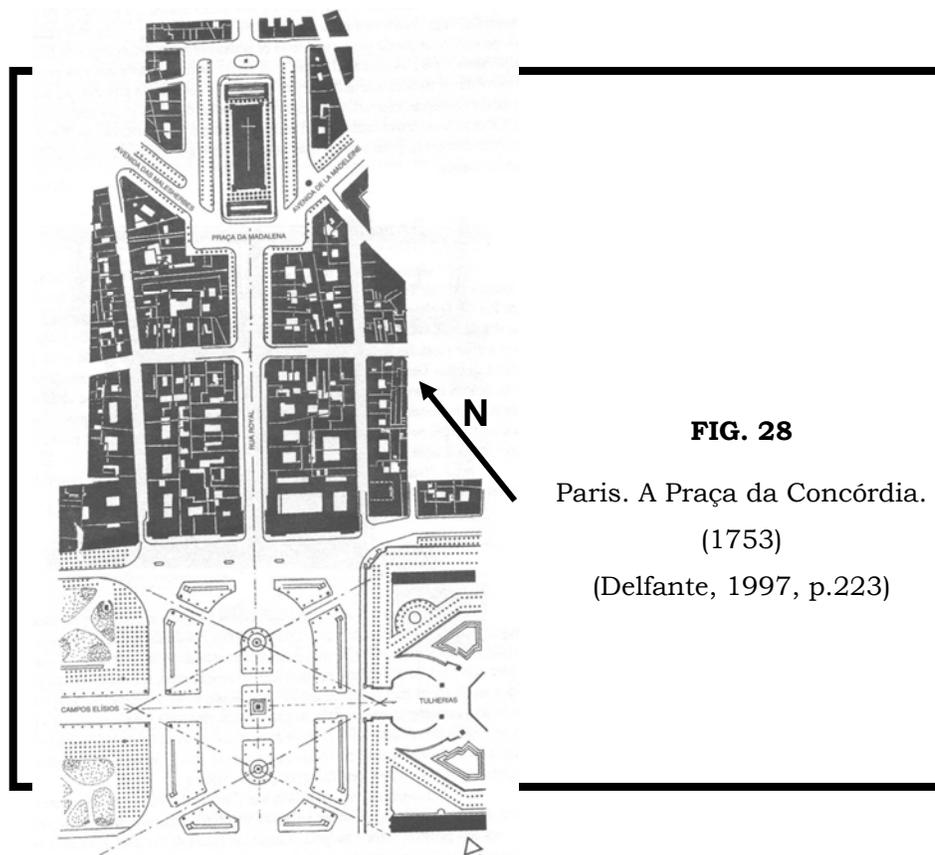
Os importantes prédios (do Governo, palácios ou igrejas) que integram o conjunto das praças, ganham individualidade, se destacando no contexto urbano, chegando a ocupar lados inteiros de uma praça, ou perspectivas retilíneas.

Para Lamas (1989, p.179), “a praça e o traçado irão prover e necessitar de edifícios singulares para o seu desenho, numa conjugação recíproca de efeito cênico e monumental”.

A quadrícula e o quarteirão barroco ditam regra e são universalizados, sendo implantados nas mais diversas situações morfológicas e topográficas. Segundo Lamas, este tipo de traçado, juntamente com as praças, monumentos e zonas arborizadas, compõe espaços urbanos definidos por edifícios e fachadas que perduram durante todo o século XVIII até o início do século XIX.

De acordo com Morris, a diferença entre o Renascimento e o Barroco, é que enquanto um valorizava a permanência e a imobilidade das coisas, o outro indica uma direção, dá movimento. Na busca desse movimento são introduzidas as formas curvas. O barroco busca espaços infinitos, construídos graças aos governantes que buscavam de alguma maneira representar a “magnitude de suas atividades e a sua disponibilidade de recursos”. (Morris, 1992, p. 177-178). Desta forma, afirma Delfante (1997, p.178), “a cidade pode ser aberta, ligada à paisagem e confundida por esta”. O período Barroco preocupa-se com a composição do espaço, considerando as relações, referências, silhuetas e *conversas* com as partes da cidade.

Podemos melhor exemplificar o período Barroco - que busca os espaços infinitos e as relações com as partes da cidade - com a *Place de la Concorde*, em Paris, que, mesmo sem a presença de edifícios para fechar sua área como de costume, pode ter seu espaço delimitado. Segundo Delfante, sua composição grandiosa era limitada: ao norte pelos palácios, ao sul pelo rio Sena, a leste pela vegetação do Jardim Tulherias e a oeste pela Avenida de *la Reine* e pelos campos Elísios (FIG.28).



1.2.4. AS PRAÇAS NO SÉCULO XIX

A quadricula, a geometria, o traçado regular e a perspectiva barroca, são abundantemente utilizados, sistematizados e melhorados, produzindo o apogeu da morfologia tradicional. O século XIX marca quase todas as cidades europeias, pelas grandes transformações e forte crescimento: Paris, Barcelona, Madrid, Lisboa, Viena, Berlim, Milão, Turim, Washington e mais cidades americanas, e tantas outras. (Lamas, 1989, p.204)

O fim do século XVIII, de acordo com Delfante, deixa de utilizar a perspectiva da Renascença a qual consegue exprimir as aspirações, as ilusões e as teorias da época barroca. “Acabou-se a organização geométrica da cidade e dos esplendores da época clássica”. (Delfante, 1997, p.228)

O desenho da cidade continua com as características tradicionais - “a rua, a praça, a avenida, as relações entre edifício fachada-espço urbano, a utilização de quadrículas e traçados” (Lamas, 1989, p. 203), porém, cresce para a periferia. Os primeiros subúrbios, que datam do final do século XVIII, se proliferam, também pela facilidade de locomoção proporcionada pelos novos meios de transporte.

Enquanto a cidade crescia fora de suas muralhas, o centro antigo sofria, na maioria das vezes, profundas interferências. Delfante afirma que as mudanças ocorridas nas bases tecnológicas, organizacionais e sociais da cidade, tiveram como causa a “revisão profunda das produções e o desenvolvimento do capitalismo” (Delfante, 1997, p.227-228). A forma urbana é determinada pelo domínio do dinheiro, onde a propriedade do solo e dos produtos se torna um capital e uma mercadoria.

A urbanística ganha uma concepção prática para a forma e a estrutura da cidade, principalmente porque a “cidade industrial não é expressão de uma mudança estrutural da cidade antiga, mas antes uma entidade nova, que se opõe à primeira, que a utiliza segundo a sua própria lógica e a tendência de transformar radical”. (Delfante, 1997, p.230-238) Considera, também, que a primeira metade do século XIX é caracterizada pelo surgimento das novas idéias, e a outra metade, pela revolução dos métodos de concepção e de realização dos planos das cidades. Neste momento, o urbanismo surge como disciplina e ciência.

Ainda, de acordo com Delfante (1997, p.242-243), este foi um período onde as praças passam a ser um assunto de segunda ordem, mera consequência do plano da cidade. Destacam-se três tipos de praças: as praças concebidas pelos arranjos setoriais ou do alargamento das ruas; as praças criadas pela expansão da cidade; e as novas praças construídas nos novos bairros. São praças limitadas pela concordância com um eixo, pela simetria, pelo ordenamento ou ainda pela

posição central. As praças formam espaços sem uma função determinada, podendo servir para qualquer coisa. São simplesmente espaços livres, com a introdução de vegetação à sua estrutura.

Pode-se exemplificar o texto acima a partir de duas grandes intervenções desenvolvidas no século XIX sem, no entanto detalhá-las, por não ser este o objetivo deste trabalho. Em Paris, o plano de Haussmann “retalha a cidade segundo traçados que partem em feixes de praças ou cruzamentos” (Lamas, 1989, p.212), mantendo características das praças barrocas do século XVIII. E o plano de Ildefonso Cerdà para Barcelona com a finalidade de permitir a adequação da cidade aos desenvolvimentos dos meios de locomoção, muitas vezes como um organismo complexo e integrador de vários sistemas viários (Lamas, 1989, p.216).

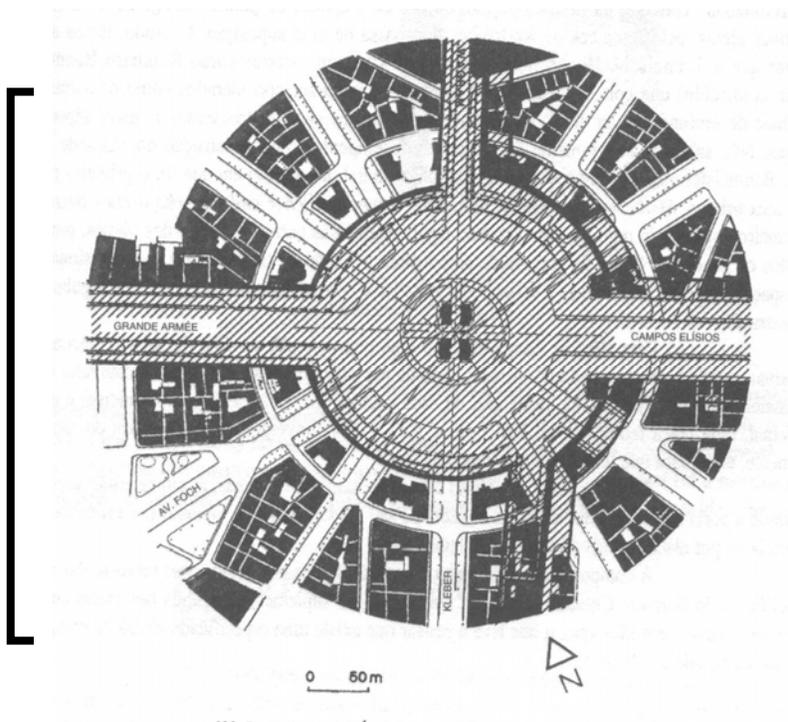


FIG. 29

Paris: a Place de l' Étoile
(atualmente Praça
Charles-de-Gaulle)
(Delfante, 1997, p.273)

A figura (FIG.29) nos mostra a praça d'Étoile reordenada por Haussmann em Paris. Uma praça de grandes dimensões, cuja função é organizar o tráfego do local, para onde convergem doze vias, considerando entre as vias o grande eixo leste-oeste de Paris, os Campos Elíseos. É o que Lamas chamou de feixes de

praças e cruzamentos citados anteriormente. Delfante considera que esta praça possui a mera função de cruzamento, onde o monumento colocado em seu centro é o ponto focal visto por todas as vias.

Ainda na Europa, outra grande intervenção paradigmática na estrutura urbana da cidade, foi feita em Barcelona - por Cerdà - cujos principais pontos de abordagem dizem respeito ao plano da grande expansão com a utilização da malha viária em quadrícula, e do quarteirão (FIG.30A). O plano de Cerdà rompe com a composição clássico-barroca, na medida em que os elementos estruturantes como a rua, a praça, o parque, a avenida, "não se organizam obrigatoriamente a partir do perímetro dos quarteirões", prevendo assim "as potencialidades decorrentes da independência entre ruas, espaços urbanos e planos marginais dos edifícios" (FIG.30B). (Lamas, 1989, p.221)

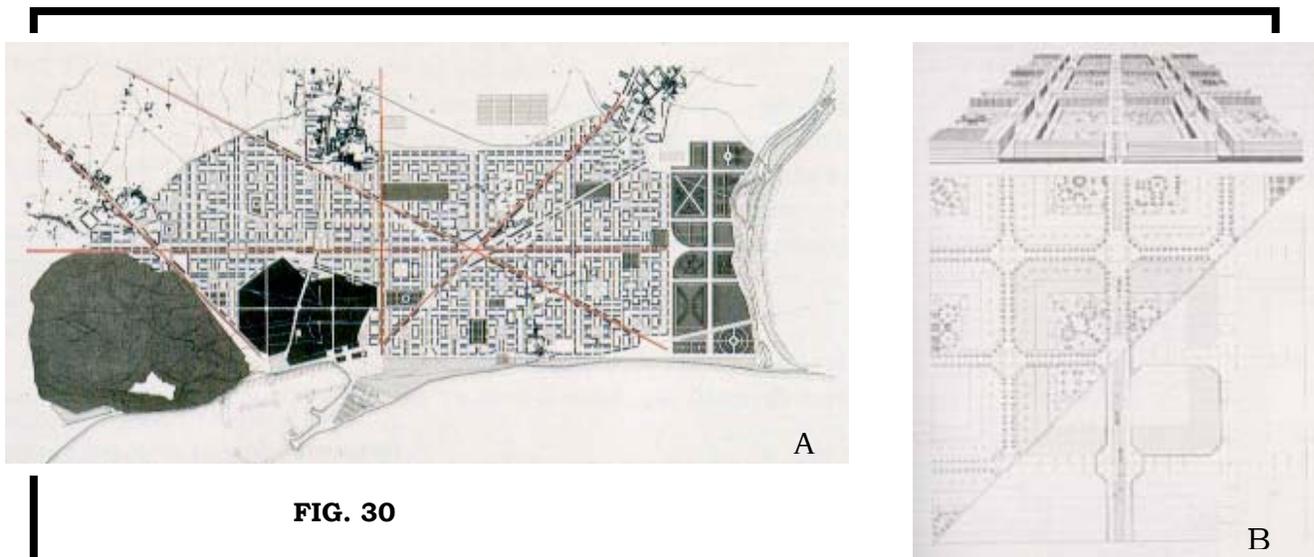


FIG. 30

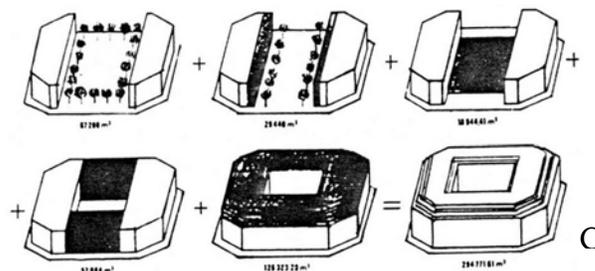
Plano de Cerdà. Barcelona.

A – Esquema do traçado de Barcelona, sistema *misto radiano e quadricular*”, exposição de 1994. (Puig, 1996, p.339)

B – Desenho: Planta Baixa e Perspectiva, exposição de 1994. (Puig, 1996, p.133)

C – Evolução dos quarteirões por densificação e especulação fundiária.

(Lamas, 1989, p.220)



No plano de Cerdá, o sistema é cortado por diagonais que confluem num grande cruzamento. “(...) As diagonais são desenhadas sobrepondo-se ao plano quadriculado e fazendo surgir quarteirões irregulares e outros largos ou praças” (Lamas, 1989, p.216-218). Segundo Delfante, o ponto forte desse plano está na relação da cidade existente com sua extensão dada pela praça monumental e pela grande avenida (*Ramblas*), como também na hierarquia dos espaços livres, dando impressão de monumentalidade e organização em sua composição.

Os espaços livres no interior dos quarteirões foram planejados para serem utilizados como espaços públicos, mas, por causa da especulação imobiliária, esses espaços foram extintos, privatizados, tornando-se quarteirões completamente fechados, abertos em seu centro (FIG.30C). Observa-se na grande praça, a característica de cruzamento, vista também na praça de Haussmann, centro de convergência de grandes eixos. Tanto no plano de Paris, quanto no de Barcelona, percebe-se que o sistema viário foi determinante em sua elaboração, facilitando cada vez mais, a fluidez do tráfego na cidade.

A cidade do século XIX, segundo Sitte (1992, p.100-128), cometeu equívocos ao desconsiderar a arte na concepção dos seus espaços e na implantação de seus equipamentos. Destaca ainda a importância da arte nos espaços da cidade, pois a grande massa da população que não pode pagar por um grande espetáculo artístico, pode percebê-lo na própria cidade, percorrendo suas ruas e praças. Esses relatos de Sitte, escritos no final do século XIX, demonstram que a cidade deixa de ser percebida como um todo pelo homem, e passa a ser uma cidade voltada para a praticidade e o funcionalismo da vida moderna.

É relevante fazer aqui um paralelo com o objeto de estudo deste trabalho - a Praça da Sé - cujas intervenções sofridas tiveram como fator determinante a implantação dos diferentes meios de transportes urbanos, voltados para facilitar a vida moderna. Assunto que será aprofundado posteriormente.

1.2.5. AS PRAÇAS NO SÉCULO XX

O final do século XIX é marcado pelos diversos planos de reorganização da cidade, buscando elementos da época barroca, como o grande eixo e a idéia dos quarteirões. Estrutura esta que não suporta o crescimento da cidade moderna, onde a indústria e a circulação ditam suas próprias regras.

Actualmente a cidade já não é entendida como uma forma a projectar, mas antes como um processo em que o urbanismo é um instrumento de coordenação, de multiplicação dos intervenientes, de quem seria conveniente obter cooperação e 'co-responsabilidade'. (Delfante, 1997, p.285)

O urbanismo, como disciplina, afirma-se no início do século XX deixando, em parte, seu carácter dogmático, e adquirindo outro mais complexo, onde a cidade pudesse refletir o produto da civilização, identificado a partir de seus elementos geradores.

Delfante identifica quatro períodos na história do urbanismo do século XX: do início do século até a Primeira Guerra Mundial; o período entre guerras; o pós-guerra (1945-1970); e o período atual. (Delfante, 1997, p.286-287)

É no período inicial que surgem as idéias *incubadas* do século passado: cidades-jardim (Ebenezer Howard) e cidade industrial (Tony Garnier), ambas influenciando, de fato, o urbanismo no período pós-primeira guerra, na reconstrução das cidades, por privilegiarem as habitações industriais. Na década de 20 surgem os subúrbios-jardins, planos de reconstrução que favorecem a constituição de uma *célula social completa*. Como resultado, surge nos arredores de Paris, os diversos conjuntos habitacionais. O exemplo a seguir mostra a cidade-jardim de Suresnes, com uma estrutura urbana organizada sob dois eixos ortogonais que servem para articular os ambientes diversos. Percebe-se que as construções compõem o quarteirão numa variedade de formas urbanas,

delimitando através de *pracetas arborizadas*, os espaços: público e privado (FIG.31). (Delfante, 1997, p.315)

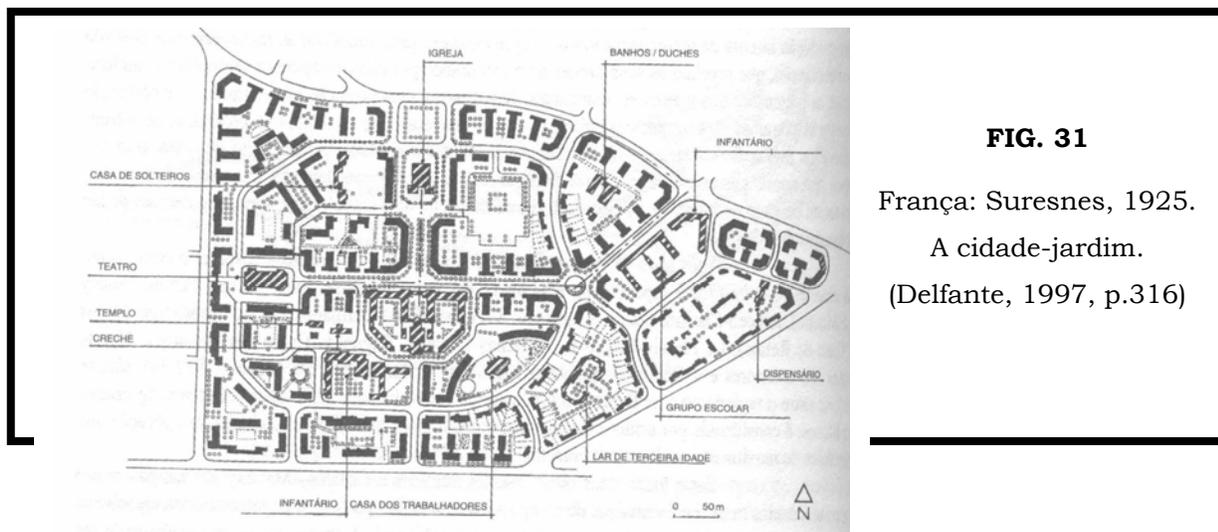
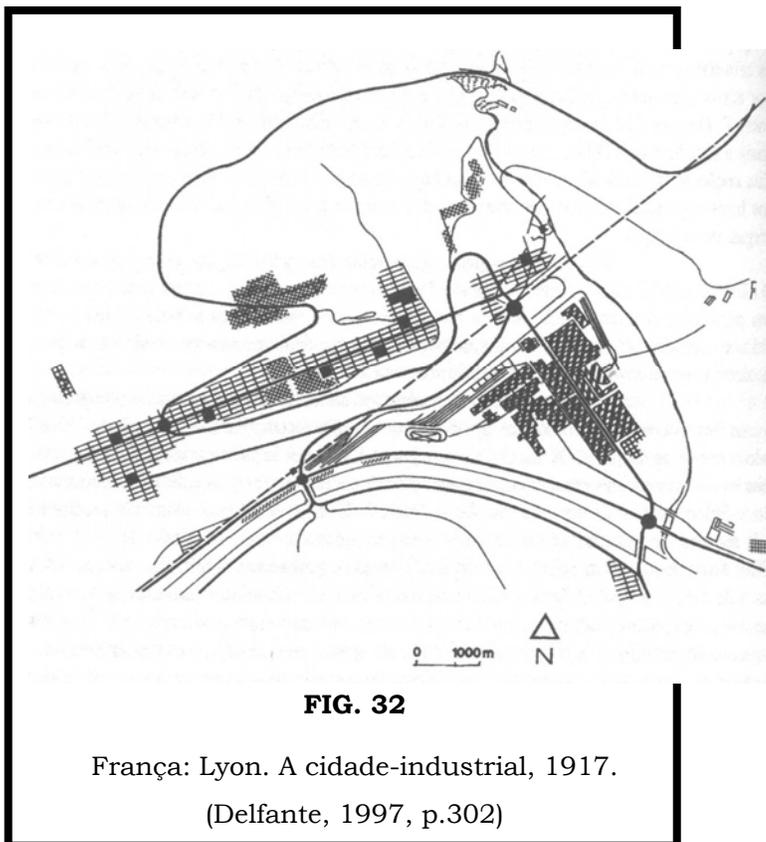


FIG. 31
França: Suresnes, 1925.
A cidade-jardim.
(Delfante, 1997, p.316)

A cidade-industrial idealizada por Tony Garnier tem base nas exigências sociais, procurando reproduzir na cidade a inter-relação orgânica entre as funções da cidade, definidas como: o trabalho, a residência, o lazer, e as comunicações. Segundo Lamas (1989), a proposta de Garnier, dá continuidade aos sistemas de fazer cidades pelos traçados, eixos e quadriculas, sendo inovadora, por indicar organizações funcionais e físicas diferentes, que seriam posteriormente incorporadas às cidades modernas. Além disso, deve-se destacar que a parte antiga da cidade é preservada. Aymonino (1984) destaca contradições no projeto de Garnier, ao utilizar em seus edifícios isolados as mesmas características tipológicas quanto à implantação e combinações internas que se reportam a protótipos, mas, por outro lado, assumem uma forma individualizável nas relações de conjunto. Garnier acredita na interdependência entre a quantidade residencial e os bens urbanos “projetando-os em conjunto e recusando (...) aceitar o conceito de auto-suficiência como medida organizativa e compositiva do desenvolvimento urbano”. (Aymonino, 1984, p. 72)

Ainda sobre a cidade-industrial de Guarnier, a cidade de Lyon, na França, não possui nenhuma referência a praça; e sim a existência de um jardim que envolve a construção, localizado entre a fachada do edifício e a rua (FIG.32).

O segundo período destacado por Delfante (1997), é o entre guerras. Nele, é criada por Walter Gropius a escola da Bauhaus (década de 20), cujas lições postulavam eliminar a separação entre a teoria e a prática. Através do conhecimento da natureza dos materiais pode-se repensar a forma e a função, equilibrando o *mundo da produção* e o *mundo dos projetos*. (Delfante, 1997, p.292) Esse conhecimento, exerce grande influência na construção de



conjuntos habitacionais, descrito por Delfante (1997) como um espaço retangular, mensurável e modulado. Isso fez com que a idéia da cidade-jardim retornasse como solução para residências de baixo custo.

O urbanismo do primeiro período pós-guerra, mais precisamente entre as duas guerras, caracteriza-se pelas diversas formas de destruição e abandono dos quarteirões, da rua e da praça, propondo arranjos espaciais novos, em quadras, em bloco, com conjuntos de edifícios em torres. As funções nas cidades são separadas – cidade zoneada. (Lamas, 1989, p.298)

Essas experiências se expandiram por toda a Europa, fazendo com que surgissem novas interpretações. Surgem então, os *arranha-céus* de Villeurbanne, na França, dando solidez à forma, austeridade e identidade à cidade. Um modelo

que Delfante (1997, p.292) considera estar em harmonia com os princípios enunciados pelos CIAMs⁵, uma vez que os homens se encontram reunidos em volta de um espaço público comum.

O modelo da cidade – cidade ideal, vertical - como o plano de Voisin idealizado por Le Corbusier para Paris, em 1925 (Monteys, 1996, p. 31), destrói o centro antigo para concentrar prédios de grande altura (arranha-céus), com ruas arejadas, construindo-se vias subterrâneas para o tráfego pesado. Delfante (1997) vê como princípios fundamentais: o descongestionamento do centro, o aumento da densidade, o aumento dos meios de circulação e o aumento de superfícies verdes. Os arranha-céus comportariam os escritórios; nos jardins, os edifícios públicos; e no lado oposto, os armazéns e bairros industriais. Ao redor da cidade existe uma área verde, onde a construção é proibida, possibilitando a expansão da cidade; só depois surgem as cidades-jardim. (Delfante, 1997, p.324)

Apesar das críticas, Lamas (1989) afirma que não se pode culpar os CIAMs nem a Carta de Atenas⁶ como únicos responsáveis pelos desastres nas cidades modernas até os anos sessenta, principalmente porque na maioria das vezes a utilização desses escritos foi feita de modo fragmentado e não em sua totalidade.

⁵ Primeiro CIAM aconteceu em 1928, no Castelo de La Sarraz e o décimo primeiro e último, no ano de 1959 em Watterloo.

⁶ A Carta de Atenas começou a ser escrita no CIAM de 1933, sendo publicada em 1941 com a redação final realizada por Le Corbusier. De acordo com Sampaio (2001, p.11) a “*Carta* é um ponto de inflexão de uma curva que já sinalizava a diáspora entre arquitetos e planejadores, aprofundada depois, nos anos 60 e 70”. Acrescenta ainda que não se pode rotular o IV-CIAM como sendo o *grande-mal* para o urbanismo, principalmente porque “creditar a um documento inconcluso, saído de um Congresso de Arquitetos nos anos 30 – mesmo quando transmutado na Carta de Atenas nos anos 40 – um poder de convencimento e dominação tão devastador, é no mínimo, uma rendição à hipótese platônica de que as *idéias*, por si só, sejam capazes de transformações urbanas muito além do que os discursos técnicos podem de fato alcançar”.(Sampaio, 2001, p.11-12)

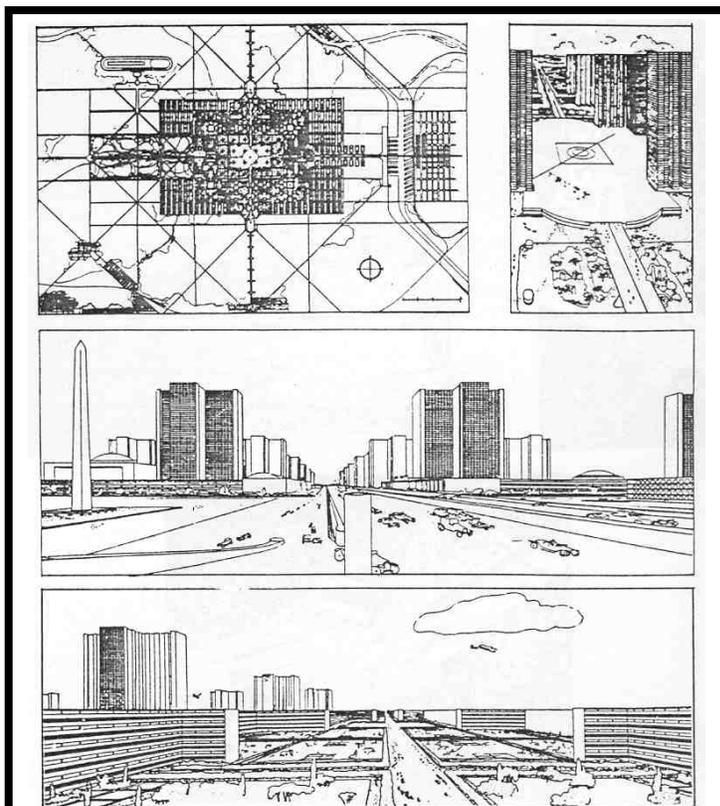


FIG. 33

Le Corbusier. A Cidade Contemporânea (1922).
Planta baixa, detalhe do centro, vista do eixo
central e a zona residencial.

(Lamas, 1989, p.353)

Observando a figura da Cidade Contemporânea (1922) - uma cidade para três milhões de habitantes, torna-se fácil compreender quando Bacon (1995, p.231) afirma que os desenhos de Le Corbusier tiveram consequências decisivas na revolução da arquitetura. O lugar ideal para a cidade deve ser aquele cujo terreno seja plano, sem acidentes geográficos; seus edifícios, além de serem soltos do solo - suspensos sobre pilotis - são construções independentes uma das outras (FIG.33). Essa dissociação do edifício com o solo fez com que o desenho dos edifícios e o desenho

urbano fossem pensados separadamente; o que Bacon (1995) considerou um desastre na arquitetura. Neste desenho, a cidade é cortada por *highways* elevadas para o tráfego mais rápido, por ruas que atravessam a grelha da cidade, e entre eles, estão os espaços reservados para os pedestres. Para Le Corbusier, “a cidade feita para a velocidade é feita para o sucesso”. (Le Corbusier, 1971, apud Kostof, 1992, p.233)

As praças, quando existentes, se tornam secundárias na estruturação do espaço urbano. As praças nas cidades do século XX são dissociadas de seus edifícios, tornando-se isoladas no tecido urbano da cidade. Muitas passam a existir

seguindo as exigências da vida moderna, higienização e tráfego - características existentes desde o século XVIII - com a diferença de ser a praça um local ocupado e não um simples arranjo urbano. São grandes espaços verdes – parques; ou espaços transformados para servirem de cruzamento de grandes vias de circulação de automóveis; ou ainda, como área para estacionamento.

O urbanismo do segundo período pós-guerra, que vai do final da segunda grande guerra até os anos setenta, apóia-se numa solução rápida para reconstrução das cidades. Muitas vezes, utilizando-se indiscriminadamente elementos antigos como: arcos, frontões, colunas, janelas, quadrados e cujas ruas, praças e quarteirões passam a ter forma sem conteúdo. (Lamas,1989, p.388) Mcleod (1990) acrescenta que, como resultado de um período em que as percepções do papel social do arquiteto, são reduzidas, há

(...) o retorno do conceito da arquitetura como arte. O valor da arquitetura não está mais no poder social redentor, mas no poder comunicativo como objeto cultural. Se esta nova perspectiva reconduziu à parâmetros estéticos tradicionais, ela também refletiu um novo interesse em signos culturais, incentivado pela semiologia e teorias comunicacionais. Significado, não reforma institucional, era agora o objetivo. (McLeod, 1990, p.23-59)

A vida social e coletiva se dava a partir das relações quantitativas e distributivas entre habitação e equipamentos dispostos na cidade. De acordo com Lamas, esse período pós-guerra foi marcado por inúmeras reconstruções e construções no tecido urbano da cidade perdurando até os anos 50 – 60. É bem verdade que neste período permitiu-se a “implementação generalizada dos princípios e postulados modernos e demais propostas de transformação da cidade”. (Lamas,1989, p.297)

Depois dos anos 60, a imagem da cidade passa a ser rediscutida como fator importante para o bem estar intelectual e social dos seus cidadãos. Uma vasta produção literária foi neste período desenvolvida na Itália, contribuindo para

“chamar a atenção para a cidade histórica, para a presença da arquitectura no desenho da cidade e a reabilitação das formas urbanas tradicionais”. (Lamas, 1989, p.385-386)

Desde 1967, a cidade antiga vem lutando por sua existência, principalmente por ser ela, peça fundamenta da história do homem na cidade. A partir desse momento, autores como Aldo Rossi e Robert Krier se tornam fundamentais no estudo da cidade. Para Rossi (1995), “a arquitetura da cidade não é a arquitetura do edifício isolado, como na urbanística moderna”, mas a leitura de seus elementos (rua, quarteirão, praça, monumento) que revelam o entendimento da cidade. Krier por sua vez considera a cidade “não apenas um espaço de arquitetura, mas ela própria é a arquitetura” (1975, apud Lamas, 1989, p.432), onde a composição será dada a partir do estudo de cada tipo e suas variações. Acrescenta ainda que as praças e as ruas são peças fundamentais na composição da cidade.

Segundo Mcload, o pós-modernismo dos anos 70 levou à utilização de elementos - por parte dos arquitetos, do classicismo e da arte erudita; dos subúrbios e o “strip”; na obtenção da nova imagem estética. Mas foi na ornamentação que a arquitetura revelou sua ostentação, chegando aos meados dos anos 80 com a utilização do “malva e cinza, pedras de fecho caindo, pilastras e frontões de templo”, como “clichês universais (...) produzidos em massa pela indústria da cultura”. (McLoad, 1990, p.19) No lugar de uma arquitetura pós-moderna *crítica e transgressora*, temos uma *cultura eclética*, mercantil.

O deconstrutivismo é considerado pela autora, como um segundo ramo do pós-modernismo, uma tendência que reage contra o seu conservadorismo, mas, que na vida política contemporânea tende ser ainda mais extremo. Se por um lado, rejeita o funcionalismo, o racionalismo estrutural e a regeneração social do pós-modernismo, por outro, agrega aspectos do modernismo - formas abstratas, rejeição da continuidade e tradição, fascinação com a imagem da tecnologia.

A introdução da desconstrução na arquitetura contribuiu para uma atitude de ceticismo crítico e inspeção cuidadosa, um questionamento das convenções existentes de composição e formas. (McLeod, 1990, p.23-59)

O período atual, caracterizado por Delfante (1997) a partir do choque petrolífero e da estagnação no crescimento das cidades, é um período recente e por este motivo, o autor prefere não analisar. No entanto Lamas se utiliza do termo “novo urbanismo” para falar deste período, como significado da

(...) contestação à urbanística operacional burocrática e às suas formas, procurando novos caminhos no desenho da cidade. (...) O Novo Urbanismo encaminha-se para uma posição mais eclética e com maior abertura aos contributos da História, mesmo os mais recentes, aí incluindo a reavaliação do moderno. (Lamas, 1989, p.389-390)

Assim o “novo urbanismo” permite a utilização de diferentes modos de se construir/reestruturar o tecido urbano da cidade levando, ou não, em conta a interdisciplinaridade dos fatores que nela intervêm. Tenta-se resgatar a rua, o quarteirão, a praça e até mesmo os traçados, pois, segundo Lamas, tais aspectos respondem aos problemas contemporâneos em torno das questões da *forma urbana*. (Lamas, 1989, p.293)

O “novo urbanismo” tem de comum com a “urbanística formal” a mesma vontade de continuação com os espaços da cidade antiga, reconhecendo o valor do desenho na produção da cidade, aí recolocando a arquitetura como disciplina no complexo sistema de produção do espaço. (Lamas, 1989, p.293)

No período atual, segundo Kostof (1992, p.172-187), as praças das cidades antigas estão morrendo e os espaços públicos passam a ter diferentes interpretações. Alguns tentam reproduzir modelos antigos de praças em espaços

modernos; ou então, praças são abertas em espaços privados – nos shoppings, com os mesmos propósitos das praças antigas (lugar onde as pessoas se encontram, conversam, sentam-se ao redor dos jardins, das esculturas; um local para encontros e exposições públicas), mas, com o conforto proporcionado pelo ar-condicionado⁷.

Considera a expansão do progresso como fato importante na *morte da praça*: o sistema moderno de água fez com que a função social das fontes fosse abandonada; a revolução da comercialização em massa e do consumo retira da praça a vida econômica. As praças de hoje são como *telas de artistas*, têm que ser interpretadas, admiradas, e apreciadas. Isso pode torná-las em *não-praça*, espaço aberto para acomodação de uma população que não existe.

No texto *A praça urbana na contemporaneidade*, Cunha relata que, por causa da decomposição da massa edificada em unidades autônomas e isoladas entre si, são criados espaços vazios atravessados por corredores de circulação. Espaços estes que não podem ser considerados praças⁸. Na tentativa de justificar o desaparecimento das praças, o autor considera como fator relevante, “a lógica capitalista que identifica o conceito de espaço útil com o de espaço rentável” (Cunha, 2001, p.237) o que torna as praças um espaço mal aproveitado, *economicamente inconveniente*. Um terceiro fator é ainda mencionado: a “comunicação interpessoal por meios eletrônicos” (Cunha, 2001, p.238), que cada vez mais afasta as pessoas do convívio nas praças; uma vez que estas raramente

⁷ Fazendo uma ponte com a cidade do Salvador, acrescentamos as praças abertas no interior dos quarteirões do centro antigo da cidade. Praça, em sua grande maioria, irregulares, pois são delimitadas pelas áreas existentes nos fundos das edificações. Hoje, algumas praças funcionam para o lazer e encontros, onde pessoas se reúnem em seus bares, e podem assistir e participar dos diversos tipos de apresentações culturais.

⁸ Percebe-se que a Praça da Sé – objeto de estudo desta dissertação, tem desde seu surgimento, *corredores de circulação* fortemente marcados em sua história, servindo de elo entre pontos diversos da cidade. A partir da análise feita no Capítulo III podemos então defini-la ou não como praça.

exercem a função de informação e de transmissão de conhecimento, na troca de ideais.

1.3. PRAÇAS PORTUGUESAS

A história de Lisboa, capital de Portugal, pode ser contada anteriormente ao Império Romano, chegando à idade do ouro, século XVI, como um grande centro urbano. Os territórios ultramarinos foram de grande importância no urbanismo português, cujas experiências adquiridas desde então, fizeram com que os traçados pombalinos ditassem regras a partir de meados do século XVIII, na reconstrução da cidade após o terremoto.

Nas cidades portuguesas medievais - planejadas ou não - era inexistente a presença da praça estruturada. Existiam alguns espaços na periferia da malha urbana, que cumpriam esta função. Segundo Manuel Teixeira, as praças têm uma importância muito grande no traçado urbano dos centros portugueses.

A diversidade das praças, no que respeita às suas origens, às suas funções, às suas formas e às suas relações com outros componentes dos traçados urbanos, bem como os seus diferentes processos de crescimento e estruturação, constituem importantes referências para a compreensão das principais fases do urbanismo português e para a compreensão da identidade portuguesa em diferentes momentos históricos. (Teixeira, 2001, p.9)

Teixeira ainda destaca como característica importante do urbanismo português, a diversidade de suas praças, dentro de um mesmo centro urbano, associada à diversidade das funções. Podem surgir a partir do cruzamento ou entroncamento de caminhos - neste caso apresentando uma variedade de formas - quando planejadas, quase sempre adotam a forma ortogonal.

É no final do século XV e início século XVI que as praças passam por um processo de estruturação e ordenação, com certa regularidade em seu traçado. São praças que surgem a partir da regularização de espaços existentes, ou pela destruição de parte da malha urbana existente. Praças geometricamente regulares são encontradas ainda no século XVI, nos espaços religiosos, adquirindo formas quadradas ou retangulares. Essa geometrização é expandida para o traçado erudito, civil ou militar a partir do século XVII.

No século XVIII, a praça regular, de forma quadrada ou retangular, centrada na malha urbana, torna-se o modelo dominante, correspondendo ao culminar do processo de crescente racionalidade e regularidade dos traçados urbanos portugueses, em que a praça, construída de acordo com uma estrutura geométrica regular, adquire cada vez mais um papel estruturante e se torna um elemento fundamental de qualquer novo traçado urbano. (Teixeira, 2001. p.15)

A Praça do Comércio (FIG. 34), na cidade baixa, reconstruída pelo Marquês de Pombal, após o terremoto de 1755, é uma praça que abriga importantes edifícios públicos: Alfândega, Correios e Câmara Municipal. Esta praça é limitada em suas laterais por palácios maciços, com balaustrada sobre o rio, onde, em seu eixo, a dois terços do seu comprimento, há um monumento. Segundo Delfante é esta estátua que fornece a escala e a posição do conjunto - um exemplo típico do rigor compositivo na Europa do século XVIII.



FIG. 34

Lisboa. Praça do Comércio, séc. XVIII.
(Morris, 1992, p.276)

A reconstrução da cidade de Lisboa e de outras cidades portuguesas foi concebida a partir do *Tratado da Ruação*, por volta dos anos 60 (séc. XVIII) anterior à era pombalina, que regulava as ruas, praças, quarteirões. São traçados harmônicos (modulares aritmético e dinâmico) baseados nos princípios da *Geometria Sagrada* que associa a astronomia, a aritmética e a geometria. As cidades são classificadas de acordo com sua importância administrativa - o que influenciava diretamente no tamanho da praça, que, além de serem quadradas, deveriam estar sempre no início do traçado.

Nas cidades portuguesas fortificadas devem existir três tipos de praças: a *principal* - de armas - localizada no centro das fortificações, cujos lados são paralelos às suas laterais; e outros dois tipos menores: *retangulares* no final das ruas de traçado reto, e *quadradas*, nos encontros das ruas transversais. (Gomes, 2001, p.203-207)

A partir desse tratado, outros também foram escritos. Alguns abordam ainda as cidades fortificadas; outros a arquitetura militar e a arquitetura civil; outro tratado foi escrito com o objetivo de uniformizar o método do desenho das plantas no país. Existe ainda o manual para o desenho geométrico de artefatos que inclui o corpo humano e as figuras das fábulas. (Gomes, 2001, p.210-217)

Dom José I assume o trono português em 1750, após o falecimento de Dom João V, porém, é seu primeiro-ministro Sebastião José de Carvalho e Melo - mais conhecido como Marquês de Pombal - quem governa a nação e o império ultramarino até 1777. Pombal instituiu “um programa de reorganização econômica, orientado para aumentar a margem de lucro do governo, como também procurou fazer com que os mecanismos administrativos operassem com maior eficiência mediante a centralização das funções governamentais”. (Delson, 1997, p.49) Essa característica de centralização é transmitida para a arquitetura da era pombalina.

Lamas (1989, p.221) considera o crescimento de Lisboa tardio, se comparado ao de outras cidades européias. A expansão acontece a partir de 1888, através de uma malha ortogonal, cujos quarteirões possuem dimensões diferenciadas.

As bases do crescimento serão a avenida de gosto haussmanniano e o quarteirão regular, os quais se adaptam bem a configuração topográfica e escala lisboeta. (Lamas, 1989, p.221)

Diferentemente de Paris, Lisboa não vai intervir na parte antiga da cidade, mesmo tendo sido quase toda destruída pelo terremoto de 1755. O bairro mais próximo - Alfama, sobrevivente ao terremoto - permanecerá com seu traçado antigo.

Em Portugal não seria diferente dos demais países da Europa, como já dito anteriormente. A partir do século XIX novas praças são construídas, sendo posteriormente substituídas por jardins ou rotundas, que privilegiam e organizam o sistema viário. No século XX, as praças, se não extintas, passam a servir como estacionamento. De acordo com Teixeira (2001), as praças - como centro cívico, de lazer, etc. - sobrevivem ainda nos núcleos antigos das cidades e em nossas lembranças.