

1.4. PRAÇAS BRASILEIRAS

No início da colonização, os portugueses reproduziram em nossas terras seu ideário acerca da construção de suas cidades ou vilas, inclusive sua imagem. A defesa da colônia e o subsequente contato com a metrópole eram prioridades. Por esta razão, as principais embocaduras e deltas dos rios, e baías estratégicas, capazes de oferecer portos seguros, foram gradativamente ocupados pelos “caranguejos lusos”. (Veríssimo, 2001. p.24)

No período em que o Brasil foi colonizado, surgiam na Europa idéias para concepção do projeto ideal⁹ – período da Renascença - sendo, então, reproduzidas por Portugal em suas colônias, verdadeiras réplicas de suas cidades.

Com relação ao traçado, predominante nas cidades brasileiras, tanto Murillo Marx (1980), quanto Paulo Santos (2001), afirmam ser irregular. Entretanto Marx (1980, p.23-24) ainda diferencia as cidades colonizadas pelos portugueses - irregulares, lineares e polinucleares - das colonizadas pelos espanhóis, cujo traçado é regular, em grelha e mononuclear. A construção de suas colônias também pode ser destacada como um diferencial entre estes colonizadores, pois os espanhóis já traziam consigo um código legislativo; ao passo que, os portugueses, possuíam apenas as *Ordenações do Reino* que cuidava dos edifícios e servidões. (Santos, 2001, p. 46-47)

A primeira capital do Brasil - Salvador (1549) - tem seu traçado inicial voltado para a defesa: localizada no morro e murada. Com o passar do tempo, a população começa a ocupar a orla, perto da área portuária, visando o mercado de trocas. A cidade do Rio de Janeiro (1565) - outra importante cidade de colonização portuguesa - também é povoada na área junto ao porto, sendo o morro não apenas ponto de defesa, mas também espaço ocupado pela população para moradia.

⁹ Ver Praças Renascentistas (pág.50)

Ressalta-se que, apenas no final do século XVI, as novas colônias já nascem sem muralhas, como aconteceu com a vila de Natal (1599).

A fundação das colônias portuguesas acontece concomitante à transição para a Renascença na Europa, o que, conseqüentemente, repercute nas colônias fundadas no Brasil. Observando os mapas de quatro cidades colônias - Salvador (portuguesa), Rio de Janeiro (portuguesa), São Luis do Maranhão (1616-francesa) e Recife (holandesa) - percebe-se a influência do período renascentista, em seu traçado, já com certa regularidade. O que, no entanto não torna seu traçado uma sucessão de quadrículas. A espontaneidade, causada pela topografia do terreno, é preservada (FIG.35-38).

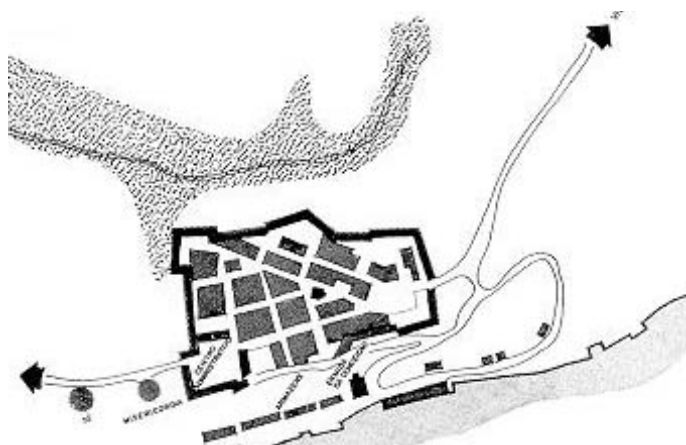


FIG. 35

Planta da Cidade do
Salvador, 1551.
(Evolução Física de
Salvador, 1998, p.14)

FIG. 36

Planta da Cidade do
Rio de Janeiro, 1713.
(Santos, 2001, p159)

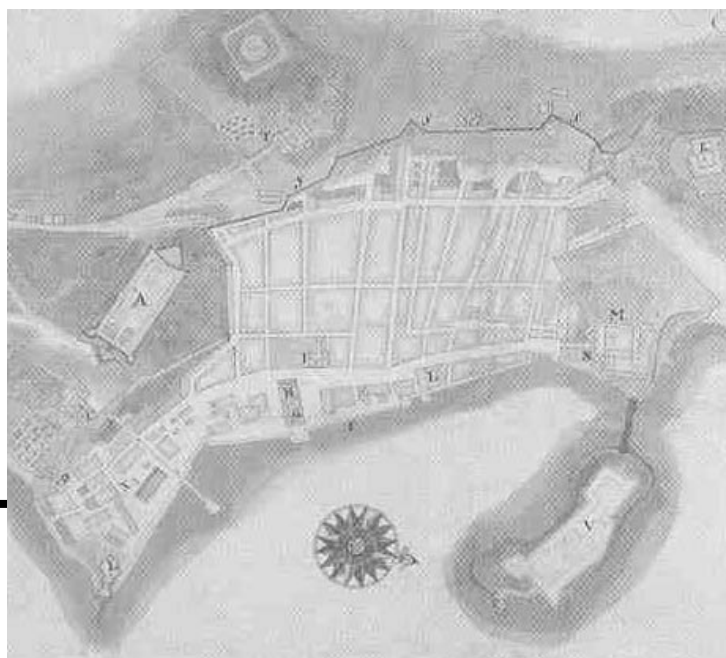




FIG. 37

Planta da Cidade do
São Luis do Maranhão, 1647.

(Santos, 2001, p.165)

FIG. 38

Planta da Cidade do
Recife, meados do séc. XIX.

(Santos, 2001, p.29)



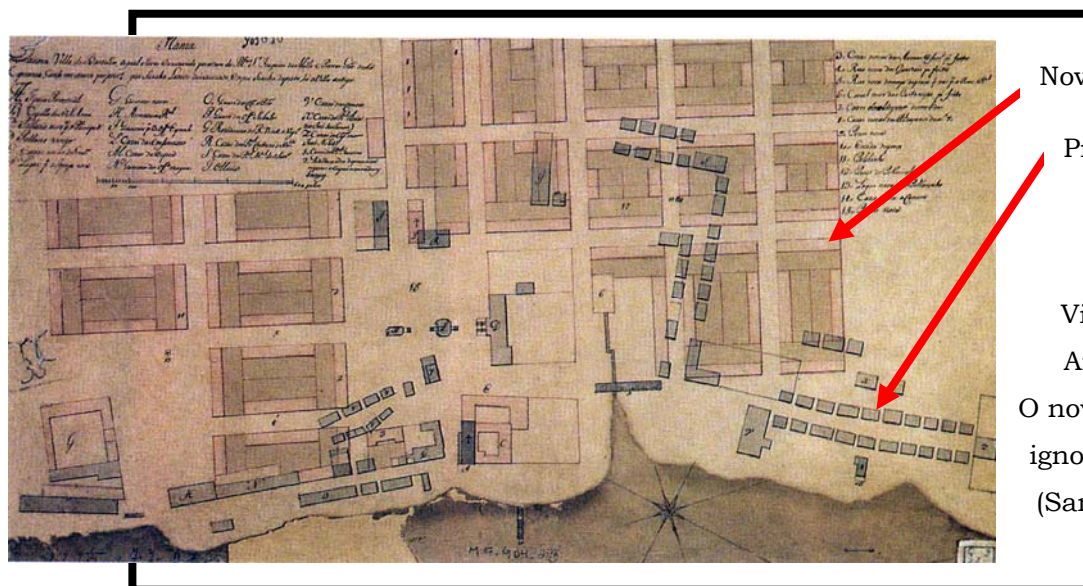
Mesmo antes do período pombalino, em Portugal, já se percebia o interesse pelos traçados regulares nas cidades brasileiras. Pode-se destacar a cidade de São Luís do Maranhão (FIG.37), fundada em 1616 (Santos, 2001, p.48), com seu traçado ortogonal, compreendendo sua extensão e o que já existia.

Com Marquês de Pombal são ampliadas e criadas novas vilas na região amazônica, fato que ganhou força com o Tratado de Madrid (1750) – acordo de fronteiras entre espanhóis e portugueses - expandindo seus interesses para preservar as fronteiras estabelecidas nesse tratado, e posteriormente, com a expulsão dos jesuítas (1759). Em 1753, é escolhido um povoado já existente para a localização da primeira vila oficial: Bragança (Delson, 1997, p.50). No ano de 1755 é criada uma nova capitania e a vila de São José do Rio Negro (conhecida

como Vila de Barcelos), facilitando assim o controle da região amazônica. No período pombalino, sob o comando de Mendonça Furtado, várias cidades passaram pelo movimento de reforma urbana; ou melhor, de planificação urbana (alinhamento e uniformidade), modelo que além de melhor servir para fins administrativos, demonstra ser também esteticamente agradável. (Delson, 1997, p.64) As residências que ocupavam as terras públicas tiveram que ser reconstruídas em local previamente determinado. E essas terras foram alinhadas e subdivididas em lotes, com ruas de traçado reto.

As cidades e vilas pombalinas obedecem sempre ao traçado de uma praça pública quadrada espaçosa, cuja formação das ruas é dada pelo traçado da malha urbana ortogonal.

Importante ressaltar, que algumas cidades brasileiras tiveram seu traçado antigo refeito, adquirindo regularidade (FIG.39); outras já nasceram regulares (FIG.40). A regularidade do traçado vai se intensificar no final do século XVIII pela influência da engenharia militar, com seus traçados ortogonais.



Novo traçado.

Primitiva vila

FIG. 39

Vila de Barcelos – Amazonas, 1844.

O novo traçado, regular, ignora a primitiva vila. (Santos, 2001, p.147)

Em Salvador, segundo Marocci (1999), é no século XVIII que o traçado mais regular vai ser efetivamente percebido, através dos aterros na Cidade Baixa,

criando “ruas paralelas e longas, cortadas por pequenas transversais, perpendiculares a essas, (...) formando quarteirões retangulares” com sobrados de grandes dimensões. (Marocci, 1999, p.555-556)

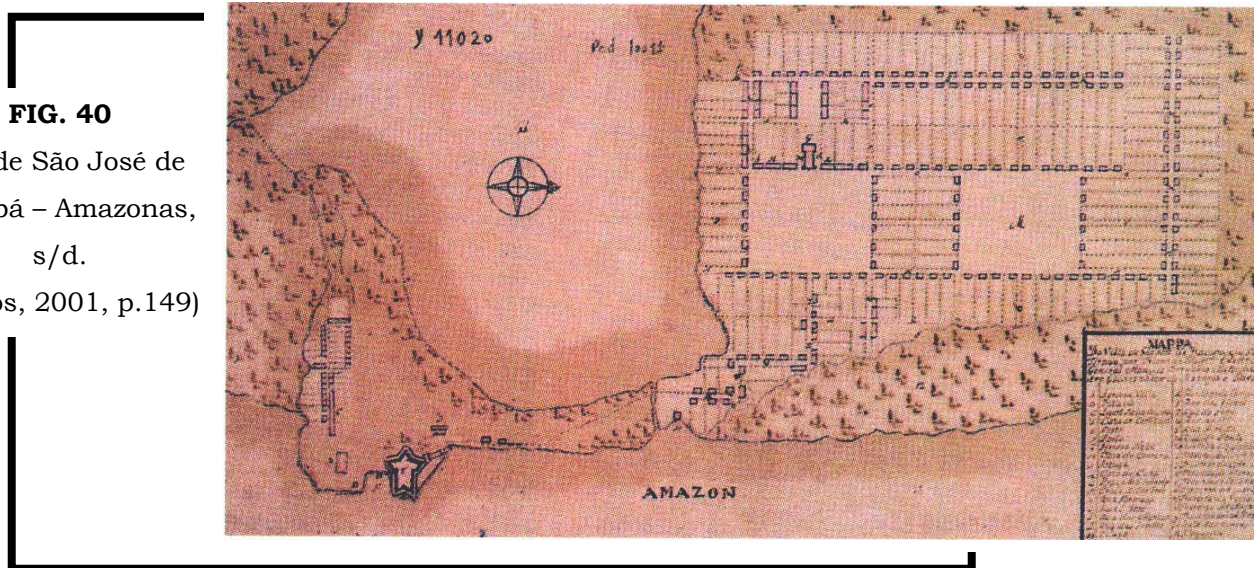


FIG. 40

Vila de São José de
Macapá – Amazonas,
s/d.
(Santos, 2001, p.149)

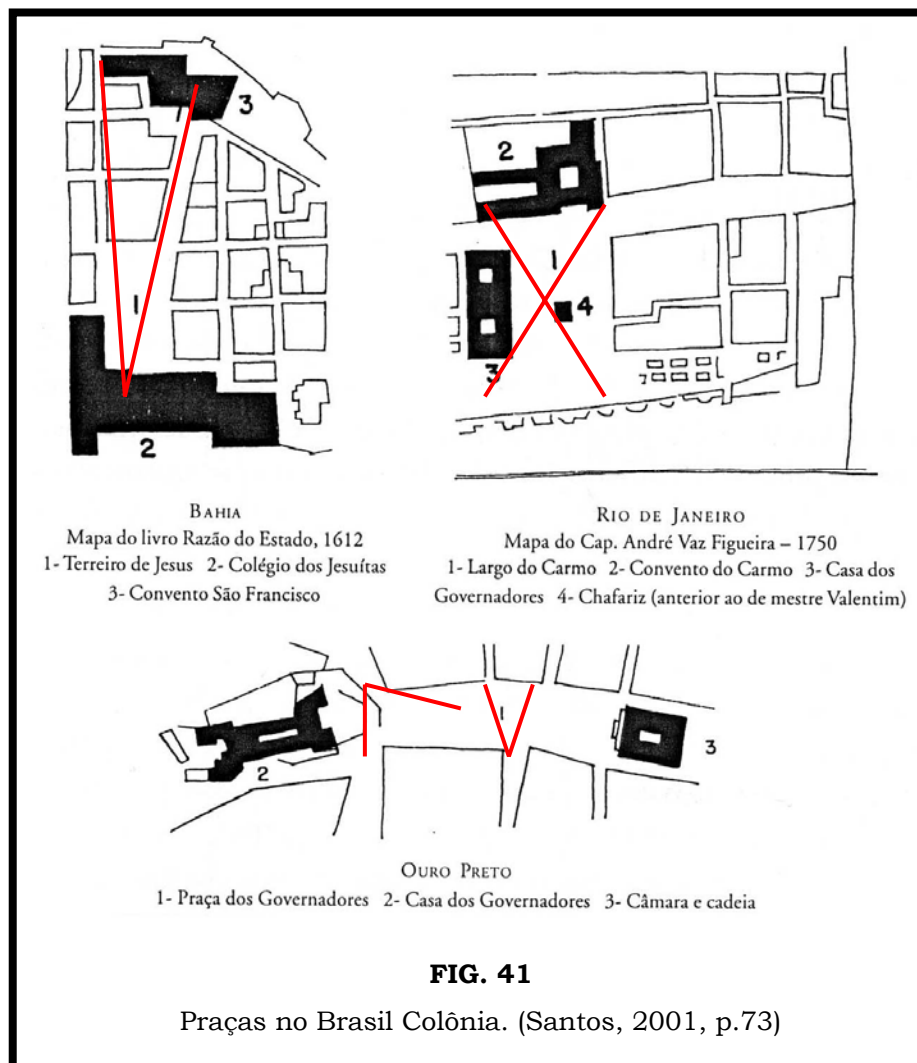
Especificamente sobre as praças brasileiras, Marx (1980) acrescenta que estas, em sua grande maioria, surgem em função da existência dos adros das igrejas. Era comum ouvir falar de largos, pátios e terreiros, com traçado quase sempre irregular.

Por toda parte e a toda hora nos deparamos no Brasil com os largos, pátios, rocios e terreiros de São Francisco, do Carmo, de São Bento, de Jesus, do Ó, de São Pedro, da Santa Cruz ou da Misericórdia. São elementos de ligação das igrejas, dos conventos, dos colégios e das santas casas com a cidade. (Marx, 1980, p.55-56)

Com o passar do tempo, os vazios à frente das igrejas se aprimoram, as famílias se reúnem, marcam encontros depois da missa, sendo então identificadas como praças religiosas.

Santos (2001) destaca algumas características encontradas nas praças do Brasil Colônia, com as praças medievais e as do início da renascença. (FIG.41) O Terreiro de Jesus, na Bahia, tem sua irregularidade marcada pelo ângulo formado a partir do Colégio dos Jesuítas até a Igreja do São Francisco, considerado pelo autor como os dois pólos de composição da praça. Com relação ao Largo do Carmo, no Rio de Janeiro, o autor comenta que a irregularidade foi dada pela volumetria de seus

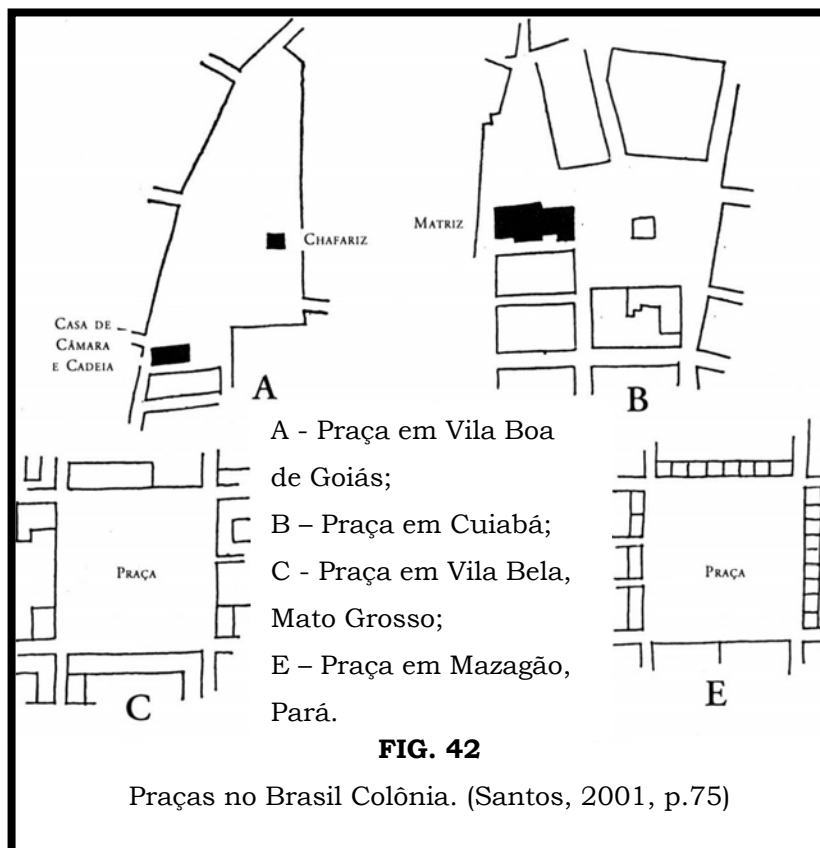
edifícios, visto que seu traçado é quase um retângulo perfeito. Ainda nesta figura, é abordada a Praça dos Governadores em Ouro Preto - delimitada pelas extremidades em função das imponentes construções - a Casa dos Governadores e a Casa de Câmara e Cadeia. O destaque fica por conta da angulação das ruas com a praça. (Santos, 2001, p.72-74)



Paulo Santos (2001) compara as praças brasileiras (FIG.41) com a Praça d'Erbe, em Verona, e com a de São Marcos (FIG.10), em Veneza, pela assimetria

e por estarem fora do alinhamento de seus principais edifícios; característica que Camillo Sitte (1992) considera importante para a singularidade das praças medievais.

Relembrando um pouco sobre as características das praças medievais, o Terreiro de Jesus tem o seu centro livre (só depois foi introduzido um monumento em seu centro), é coesa, considerando a fachada da Igreja dos Jesuítas (atual Catedral Basílica). Pode-se também dizer que é uma praça de profundidade (FIG.14). A Praça dos Governadores, em Ouro Preto, muito se assemelha ao Terreiro de Jesus, sendo mais acentuada a coesão das praças dada pela angulação das ruas e dando continuidade à praça. Quanto ao Largo do Carmo, no Rio de Janeiro, percebe-se uma tendência maior às praças do início da renascença, com um traçado mais regular e com um monumento localizado em seu centro.



Nota-se na figura A (FIG.42), que a praça principal de Vila Boa de Goiás, possui características tipicamente medievais: irregular, coesa, com seu monumento disposto ao longo da praça (Chafariz). Já na figura B, em Cuiabá, apesar do traçado irregular, a disposição do monumento em seu centro, faz com que a consideremos uma praça do início da Renascença. Nesta mesma

figura, percebemos a diferença nos exemplos C (Mato Grosso) e E (Pará), praças

da era pombalina, com traçado regular e reticulado. Suas vias desembocam com ângulos retos nas praças, características do renascimento, porém, não se percebe a utilização da perspectiva.

Após esse apanhado sobre as praças brasileiras no período da colonização, pretende-se então, dar destaque a algumas importantes praças brasileiras. Para este estudo foram escolhidas algumas praças das três capitais brasileiras: Salvador, Rio de Janeiro e Brasília, reconhecendo, no entanto, a importância das demais.

Inicialmente, falaremos das *praças cívicas*, aquelas cercadas por importantes edifícios públicos, destinadas à concentração para manifestações políticas e culturais. Surgem no Brasil a Praça Municipal, em Salvador - antecessora à atual Praça XV de Novembro no Rio de Janeiro - e a Praça dos Três Poderes em Brasília, reunindo os principais edifícios da República.

Voltada para o mar, a cavaleiro do porto, reunia a Casa de Câmara e Cadeia, o paço do governador da colônia, a Relação, os negócios da fazenda e a alfândega. (Marx, 1980, p.51)

A Praça Municipal, construída na primeira capital do Brasil, a Cidade do Salvador, é objeto de estudo de Flexor e Paraguassu (2001, p.103-119). Sua fundação data do ano de 1549, e a partir deste momento apresentou sucessivas transformações, mantendo, contudo, sempre a função de praça cívica, que permanece até hoje. No começo, denominada de Praça da Câmara e depois, pelo comércio de troca entre portugueses e indígenas, foi chamada de Praça da Feira. A partir daí, dependendo da sua utilidade, outros nomes lhe foram dados, até ser reconhecida como Praça Municipal.

A figura a seguir mostra as etapas de intervenções sofridas pela Praça Municipal em Salvador, de 1959 até 1999 (FIG.43).

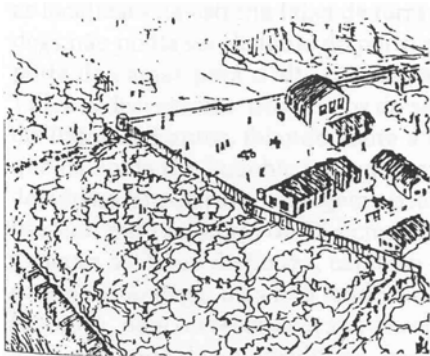


Figura 1 - 1549



Figura 2 - 1580

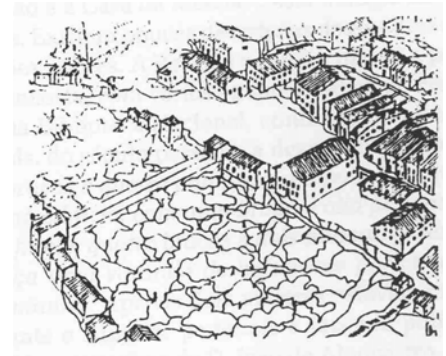


Figura 3 - 1630



Figura 4 - 1680



Figura 5 - 1750

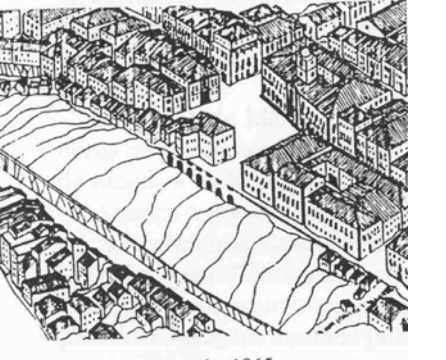


Figura 6 - 1865

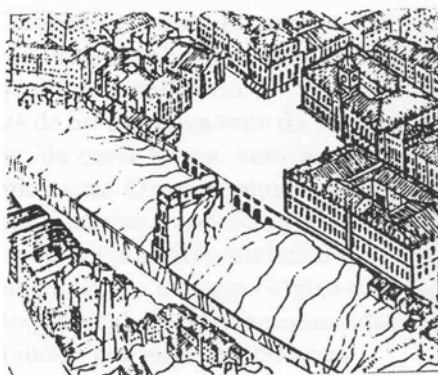


Figura 7 - 1910

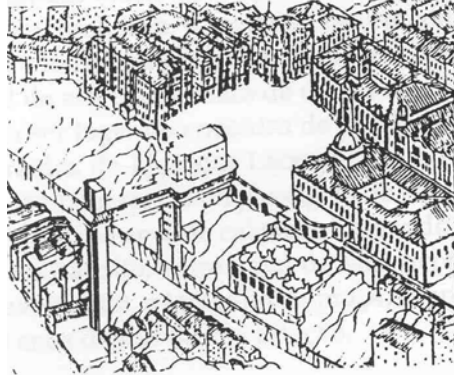


Figura 8 - 1930

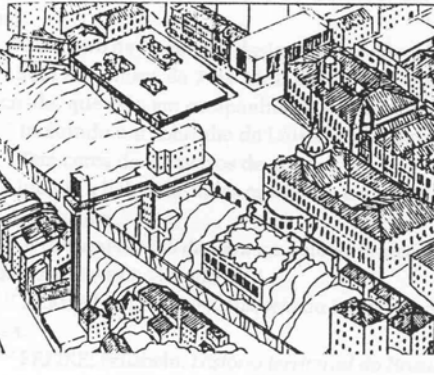


Figura 9 - 1970



Figura 10 - 1999

FIG. 43

Praça Municipal em Salvador, 1549 - 1999.
(Flexor e Paraguassu, 2001, p.103-116)

A segunda praça cívica – a Praça 15 de Novembro, no Rio de Janeiro, foi construída no período colonial, sendo consagrada no cenário político. Seus limites foram definidos nos finais do século XVII, após os movimentos de massa que ali aconteceram: Revolta dos Breves, a Revolução do Barbalho. A apropriação pelos carmelitas, fez com que aquele espaço fosse preservado para o público, impedindo a construção de casas particulares e passando a ser conhecida como Praça do Carmo. Até 1743 importantes edificações foram erguidas ao redor dessa praça.

A Praça do Carmo constituiu-se no paradigma de praça preconizada por Palladio graças à inserção de quase todos os elementos arquitetônicos que configuram a praça ideal. Esteve muito próxima do modelo da place royale, uma das estratégias urbanísticas do barroco, sendo uma praça emblemática e laudatória da monarquia, caracterizada sua figura geométrica perfeita, tendo em seu centro uma estatua eqüestre celebrando o monarca como um imperador romano”. (Alvarez, 1998, p.76-89) (FIG.44-46)

FIG. 44

Praça do Carmo. Referência ao modelo da *place royale*.

“A Praça Quinze de Novembro, aquarela de Debret, mostrando o Paço, as Igrejas da Rua Primeiro de Março, os prédios ao lado da Praça e o Chafariz da Pirâmide com o cais antigo”.

(http://www.geocities.com/rio_cidade/encenrou.html)



Em 1965¹⁰ a praça ganha do Governo Português uma estátua em comemoração ao Quarto Centenário da Cidade do Rio de Janeiro. Hoje a praça é cortada por um viaduto, o Elevado Perimetral (FIG.45), que liga o aterro do Flamengo à Avenida Brasil.

A mais recente remodelagem na Praça XV data de 1998, quando um subterrâneo foi criado para passagem dos ônibus, liberando a praça com um grande calçadão (FIG.46). Nesta reforma também foram restaurados o Chafariz da Pirâmide e parte do antigo cais.



FIG. 45

Praça XV – Vista em frente à Estação das Barcas, com o Elevado Perimetral.

Antes da reurbanização da praça.

(http://www.geocities.com/rio_cidade/enceprqu.html)



FIG.46

Praça XV – Após a restauração, a praça agora possui um grande calçadão, com pontos de ônibus subterrâneos.

(http://www.geocities.com/rio_cidade/enceprqu.html)

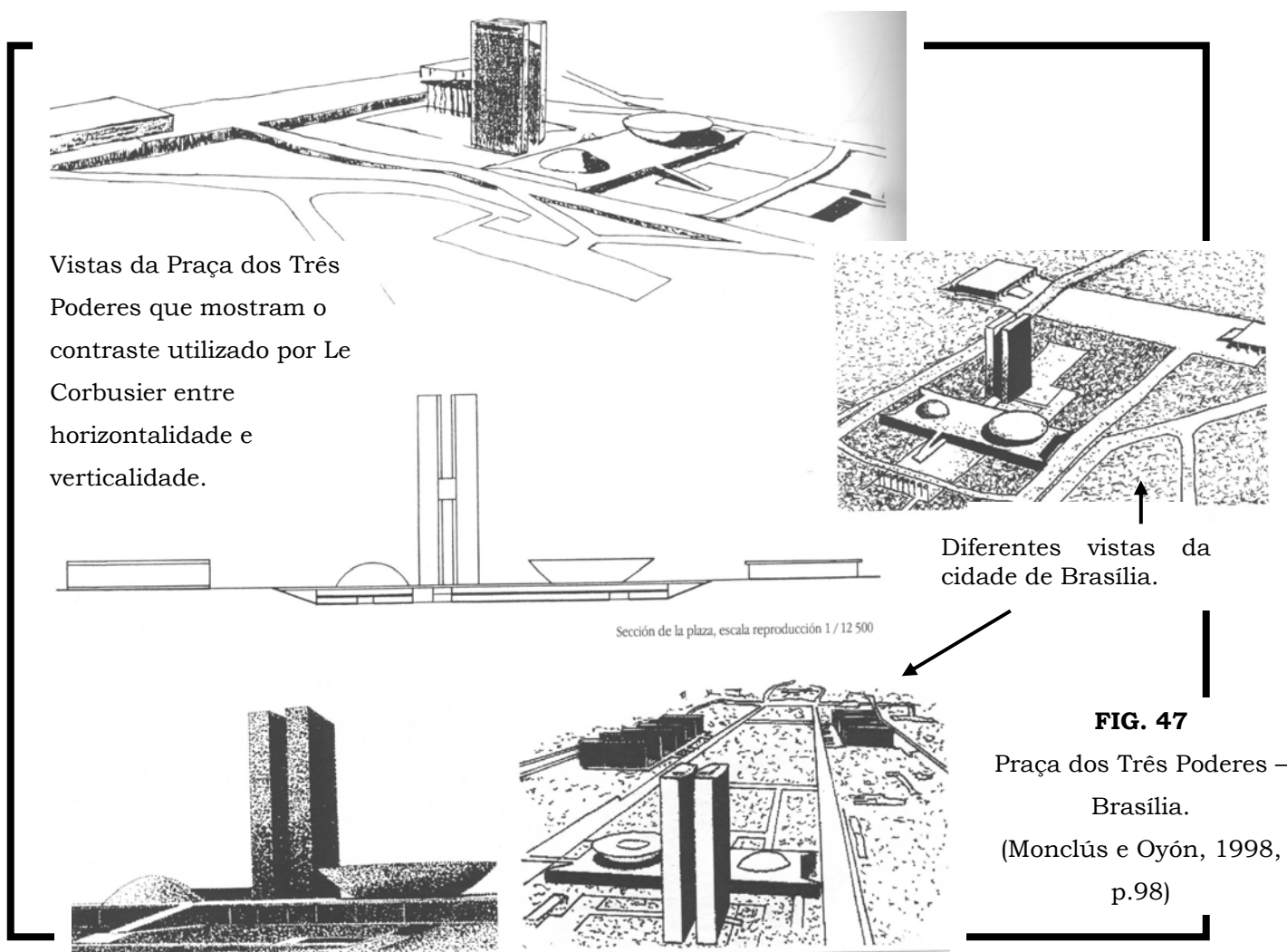
A Praça dos Três Poderes em Brasília - uma praça do século XX planejada e de grandes dimensões - tem sua composição dada, tanto pelas formas horizontais, quanto verticais. Características estas de uma urbanística moderna com seus prédios isolados. A monumentalidade da praça e a imponência de seus edifícios (Palácio do Planalto, Suprema Corte, e o prédio do Congresso) revelam

¹⁰ http://www.geocities.com/rio_cidade/enceprqu.html

uma tendência da época (anos 60), numa concepção modernista – progressista, com clara influência de Le Corbusier. (FIG.47-48)

É certo que, mesmo reunindo em seu entorno, construções importantes, esta praça, não é uma praça cívica, pois não funciona como tal, não reúne pessoas para atos cívicos, como acontece com a Esplanada dos Ministérios (FIG.49), também em Brasília.

Mesmo assim, a utilizamos como exemplo, uma vez que se percebe claramente a relação entre o tráfego de pedestres e de veículos, que são áreas distintas. As longas distâncias impostas pela concepção do projeto traduzem a importância dos automóveis na vida contemporânea. (Bacon, 1995, p.237)



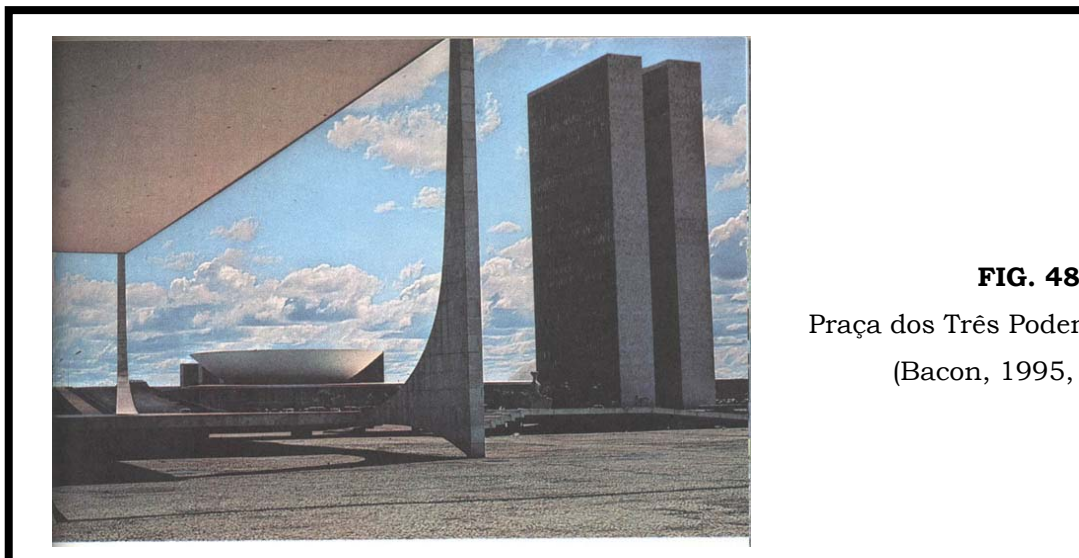


FIG. 48

Praça dos Três Poderes – Brasília.
(Bacon, 1995, p.241)

FIG. 49

Esplanada dos Ministérios e Catedral
– Brasília.

(http://www.infobrasilia.com.br/bsb_h5p.htm#Fotos)



Outras praças brasileiras ganham destaque por reunir em seu entorno construções que atraem as pessoas por causa do lazer, da cultura, da diversão. Foram escolhidas duas praças da cidade do Rio de Janeiro: Tiradentes e Floriano, destacadas por Evelyn Lima (2000), como fundamentais na vida urbana da cidade. De acordo com classificação anterior, considera-se essas como *praças lúdicas*.

Com a chegada da Corte portuguesa, em 1808, ao Rio de Janeiro, a cidade passa por um período de reformas, principalmente pela ampliação do uso do espaço público desde o final do século XIX.

O atual espaço da Praça Tiradentes era chamado rossio - um local não edificado que servia, tanto para pastagem e estacionamento das carruagens, como para feiras, leilões e atividades coletivas. De 1721, até o período republicano, quando passou a ser chamada de Praça Tiradentes, esta área recebeu diversos nomes e teve seu espaço delimitado. A imagem abaixo nos mostra o Largo do Rossio ainda sem urbanização, mas com o seu pelourinho (FIG.50).

FIG. 50

Largo do Rossio - 1817.

(Lima, 2000, p.36)



Até meado do século XIX, o Largo já abrigava importantes edificações, como o principal teatro da cidade - Real Teatro de São João – além de residências aristocráticas, assumindo não apenas o nome de Praça da Constituição (FIG.51-52), com a “fisionomia que a caracterizaria por longo período, com emergências e permanências arquiteturais de forte conteúdo emblemático”. (Lima, 2000, p.41) Foi permitida a construção de quatro sobrados (FIG.52) em cada canto da praça, que,



FIG. 51

Praça da Constituição, 1850 - 1889. (Lima, 2000, p.79)

segundo Lima, eram destinados para atividades de recreio – salões e cafés - reforçando a importância do lazer na cidade. Importância esta, intensificada pela sua localização central, o que levou à instalação de um terminal de transportes urbanos, que atendessem à cidade.

Acredita-se que, em seus primórdios, este espaço público tenha funcionado como verdadeiro local de convivência no contexto da Cidade, onde os teatros, os cafés, a tipografia, os palacetes e os salões literários, e os muitos tipos humanos que por lá circulavam, representavam diferentes culturas, indumentárias e atividades. (Lima, 2000, p.43)



FIG. 52

Aquarela da Praça da Constituição - 1879.

(Lima, 2000, p.42)

Em 1892, passa definitivamente a ser chamada de Praça Tiradentes, ainda hoje com o monumento a Dom Pedro I dominando o espaço (FIG.53). Uma praça que também foi palco para alguns acontecimentos políticos, mas que sempre será lembrada como *local de mundanismo*, em função das diversas opções de lazer oferecidas para a população da cidade. (Lima, 2000, p.86)

A partir da década de 20 (séc. XX), percebe-se na Praça Tiradentes, a simetria dos seus jardins quadrangulares com relação ao monumento a Dom Pedro

I; e também as novas edificações, dando início ao processo de verticalização. Na década de 40, são construídos outros espaços de lazer, ao passo em que alguns foram fechados, fazendo com que a praça deixasse de ser considerada um espaço simbólico, para se tornar um local de passagem.



FIG. 53

Praça Tiradentes - 1928.
(Lima, 2000, p.102)

Segundo Lima (2000, p.162), o pólo de lazer se deslocou para a Praça Floriano, uma praça existente desde o século XVI, conhecida como Largo da Mãe do Bispo, e que ganha importância como local de lazer a partir da metade do século XIX, quando da criação do teatro Eldorado. No final do período Imperial era conhecida como Praça São José (1871), sendo modificada no período Republicano e passando a ser chamada de Praça Ferreira Viana (FIG.54). Seu nome atual data de 1910, quando em um de seus canteiros centrais foi colocado um monumento em homenagem a Floriano Peixoto. (Lima, 2000, p.178)



FIG. 54

Praça Ferreira Viana e Avenida
Central. (Lima, 2000, p.187)

Inicialmente seu traçado era triangular, transformando-se principalmente a partir da urbanização da Avenida Central. Desde a metade do século XIX imponentes prédios começam a ser edificados, intensificando-se com as transformações urbanas e arquitetônicas nas primeiras décadas do século XX. Uma praça destinada não apenas ao lazer e à cultura, mas também à política. Em 1925, no terreno do antigo convento da Ajuda, surge a atual Cinelândia, local de concentração de cinemas da Cidade. Fato que provocou o esvaziamento da Praça Tiradentes. Isso marca também uma mudança no comportamento da sociedade, que passa a freqüentar muito mais os cinemas do que os teatros. Ir ao cinema significava ingresso mais barato e menos tempo dentro das salas de apresentação. A praça ganha um traçado com uma larga avenida, jardins requintados com características de uma cidade européia. Juntamente com a avenida, vieram também a eletricidade, o asfalto, o bonde elétrico, o cinema e o automóvel, mudando ainda mais o estilo de vida da população, que, com seus trajes elegantes, passa a freqüentar a praça.

É interessante destacar a diferença na arquitetura das fachadas de seus prédios. No lado ímpar da praça, um estilo neorenascentista simboliza o compromisso com a ordem e o progresso da época inicial da República (FIG.55). No lado par, suas construções expressam muito mais o poder econômico do que político, com formas mais ecléticas e prédios mais altos (FIG.56).

FIG. 55

Praça Floriano –
Lado Ímpar.
(Lima,2000,p.191)



Numa experiência estética, o flâneur depara-se com emergências seriais diferenciadas, cujo contraste apresenta forte impacto visual, levando-o a experimentar o espaço urbanístico desta Praça como verdadeiro espetáculo público, no qual os edifícios, assim como os transeuntes, atuam como atores de um drama urbano. (Lima, 2000, p.191)



FIG. 56
Praça Floriano –
Lado Par (1927).
(Lima, 2000, p.191)

O período entre 25 e 45 do século XX, é considerado como o apogeu dos novos cinemas, com a reforma e reconstrução de outros, marcando definitivamente a importância da Praça Floriano para a sociedade carioca. Conseqüentemente surgem também cafés, bares, bombonnières e sorveterias, proporcionando mais lazer para os transeuntes.

A urbanização e embelezamento das praças, neste período, servem não apenas como símbolo de uma arquitetura do espetáculo (importadas inicialmente dos franceses e posteriormente dos americanos), mas também para esconder a verdadeira cidade, “colonial, multifuncional, onde a pobreza e as diferenças geravam crescentes tensões”. (Lima, 2000, p.200)

A partir da década de 50 a Praça começa a perder seu encanto. Fato que, de acordo com Lima (2000, p.296), ganha força com a “mudança da vida noturna carioca para os bairros, como Copacabana, Tijuca, Catete, e Méier, onde crescia a cada dia o número de cinemas, teatros e boates”.

A preocupação com a modernização e o embelezamento das praças no final do século XIX e início do século XX, não aconteceu apenas no Rio de Janeiro; e sim em diversas cidades brasileiras.

Pode-se citar como *praça lúdica* em Salvador, a Praça Castro Alves, que a partir da construção do Teatro São João, inaugurado ainda inacabado no início do século XIX (Moura, 2000, p.116), confere ao local, características de lazer, sendo conhecida na época como Largo do Teatro (FIG.57). Nas últimas décadas do mesmo século, o largo passa por uma reforma, com nova pavimentação e substituição do gradil de alvenaria por um de ferro.



FIG. 57

Teatro São João e o Largo do Teatro, atual Praça Castro Alves. (Lima, 2000, p.191)

Já na primeira metade do século XX, surge o cinema na cidade do Salvador. Nesta área é inaugurado o Cine Guarani, inicialmente funcionando como Cine Teatro e hoje conhecido como Glauber Rocha. Até hoje, século XXI, a Praça Castro Alves é importante para o lazer dos soteropolitanos, já que é aí onde acontecem apresentações culturais, além de ser um importante ponto de concentração para uma das principais festas da cidade: o Carnaval.

Em Brasília, no interior dos setores residenciais denominados Super-Quadras (FIG.58), encontramos as *praças lúdicas*: áreas de lazer, com estacionamento para visitantes e muita vegetação. A área entre as quadras é usada para compras, escolas, parques, teatros, bares e excelentes restaurantes.



FIG. 58

Super-Quadras (202 Norte).

(http://www.infobrasilia.com.br/bsb_h5p.htm#Fotos)

É importante lembrar que foram escolhidas as praças *cívicas* e as *praças lúdicas* das três capitais brasileiras (Salvador, Rio de Janeiro e Brasília) para esse breve estudo sobre as praças brasileiras. Apesar disso não podemos deixar de mencionar a existência das praças religiosas, caracterizadas por possuírem em seu entorno prédios, como igrejas e conventos. Local servia para encontros de pessoas depois da missa, hábito talvez abandonado a partir da vida moderna, que transformou essas praças em objetos de adorno da cidade.

2. MEIOS DE TRANSPORTE, A CIDADE DO SALVADOR

E A PRAÇA DA SÉ

2.1. A MEMÓRIA DA SÉ ATÉ 1933

Foi um templo [a Igreja da Sé] infeliz, do começo ao fim. Começou a “existir” sem ainda existir. (Peixoto, 1980, p.23)

A Sé Primacial do Brasil começou a ser pensada a partir da chegada de Tomé de Souza (1549), em função da necessidade de um local para oração. Em março deste mesmo ano, chegam os Jesuítas que constroem, logo em seguida, a primitiva igreja, feita de taipa e coberta de palha, situada na Ajuda. Esta passa a ser chamada de *Sé de Palha*. (Peixoto,1980, p.24)

Mesmo com a chegada do primeiro Bispo do Brasil, D. Pero Fernandes Sardinha, em 1551, a construção da Sé Primacial só recomeça a ser pensada em 1552, desta vez de pedra e cal. A igreja matriz começa a surgir no cenário da cidade no ano de 1553. (Boccanera,1921, p.101)

A Sé da Cidade do Salvador está situada com o rosto sobre o mar da Bahia, defronte do ancoradouro das naus, com o tabuleiro defronte da porta principal, bem a pique sobre o desembarcadouro, donde tem grande vista. A igreja é de três naves, de honesta grandeza, alta e bem assombrada, a qual tem cinco capelas muito bem feitas e ornamentadas, e dois altares nas ombreiras da capela-mor. (Dórea, 1999, p.73)

Na primeira metade do século XVII, a igreja sofre com os bombardeios da invasão holandesa (1624) sendo restaurada em 1626, mas continuava incompleta, sem a torre dos sinos e a do relógio. No período de 1634 a 1638, com o Bispo D. Pedro da Silva Sampaio, a igreja recebe enfim suas torres (FIG.59).

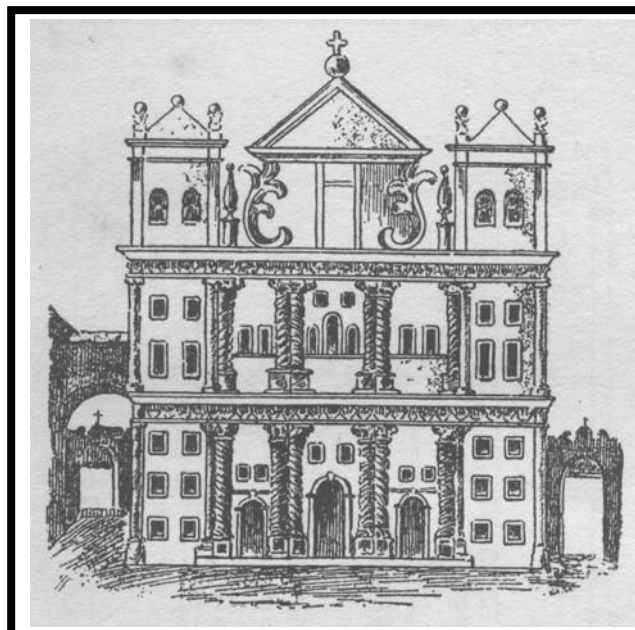


FIG.59

Fachada da antiga Catedral de São Salvador (Bahia). (Segundo um desenho de Luis Santos Vilhena, conservado na Biblioteca Nacional do Rio.)
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

Por esta localizar-se nos limites da encosta, o templo foi obrigado a ser mutilado, aliviando-se o peso de sua fachada e de suas torres sobre o terreno, antes que a Sé descesse um dia montanha abaixo. (Peixoto,1980, p.24) No governo do Vice-Rei do Brasil, D. Pedro Noronha (*Marquês de Angêja*) 1714-18, as torres foram demolidas para que o morro não viesse abaixo com seu peso, recebendo ainda reforço na muralha de proteção. (Boccanera,1921, p.102)

As pedras da demolição permaneceram amontoadas no terreiro durante muito tempo. “As colunas, pedestais, capitéis foram internados, no adro da mesma Sé. O teto, apainelado e pintado, de madeiras caras e pesadas, foi arriado. O templo despiu-se, por fora e por dentro.” (Peixoto,1980, p.24)

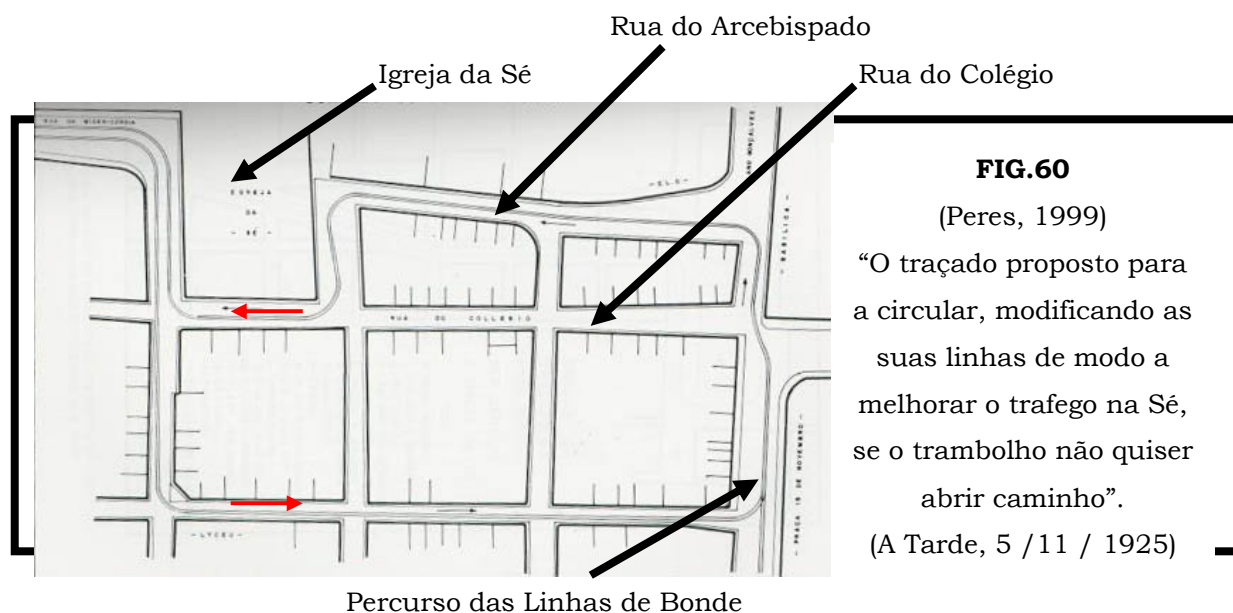
Em 1760, os Jesuítas são expulsos da cidade e suas instalações são ocupadas de imediato. O Arcebispo D. Frei Manuel de Santa Inês transfere, para que a Igreja da Sé fosse consertada, suas atribuições para a igreja do Colégio dos Jesuítas, que passa a servir provisoriamente como Catedral Metropolitana. Este foi, em 1765, o mais duro golpe sofrido pela Igreja da Sé, que desde então deixa de ser a principal igreja da cidade.

Apenas a Irmandade do Santíssimo Sacramento da Sé continuou zelando pelo imóvel, realizando durante o século XIX, diversas reformas e obras de reparação.

Neste período é pintado no teto da Igreja da Sé, pelo artista José Antonio da Cunha Couto, a cena da *Primeira Missa no Brasil*. (Boccanera,1921, p.102) Em 1838, o prédio dos jesuítas passa, por lei, a ser o templo principal da cidade e a igreja da Sé passa a funcionar como o Cabido.

Considerada, a Igreja da Sé, de pouco valor artístico - uma vez que a mesma sofreu inúmeras intervenções - sua demolição começou a ser pensada a partir das reformas urbanísticas de J. J. Seabra, em prol da modernização da Cidade do Salvador. Reforma que pretendia não apenas resolver o problema da insalubridade, mas também tornar a cidade mais *fluída* e *bela*. Neste momento surge à questão dos transportes na cidade, e conseqüentemente, a melhoria e ampliação de suas vias e dos meios de transporte.

Desde o final do século XIX os bondes já eram vistos em algumas ruas da cidade. Se por um lado à cidade necessita da ampliação deste serviço para que a população se locomova mais facilmente, por outro, para a empresa concessionária, não bastava ampliar suas linhas, era preciso um espaço que funcionasse como parada dos bondes. Este espaço deveria ser no centro da cidade, mais precisamente na área da Sé, que não estava ainda preparada para ser um terminal para os bondes. A partir deste momento, o drama da Igreja da Sé se intensificava.



Algumas tentativas de encontrar uma solução sem ter que demolir a Sé foram publicadas em jornais da época, como foi o caso do traçado proposto em 1925 que preservava não apenas a igreja, mas também os quarteirões da rua do Colégio (FIG.60).

Em 1928 ressurgiu a campanha para a demolição da Igreja da Sé. A cidade se divide entre os que advogam uma reforma urbana em nome do progresso e os que defendem a preservação dos bens culturais e arquitetônicos. Neste mesmo ano é elaborado um projeto de urbanização do quarteirão da Sé pelo engenheiro Jaime Cunha da Gama, professor da Escola Politécnica da Bahia, publicado em panfletos. O projeto propunha a construção de uma praça, mantendo a Igreja da Sé, mas destruindo dois quarteirões com todo o seu casario - um acervo arquitetônico civil considerado na época de pouco valor. Como não foi encontrado nenhum desenho, algumas suposições com relação ao projeto de 1928 foram feitas pela autora, mostrando como poderia ter sido a Sé (FIG.61). Na opção A,

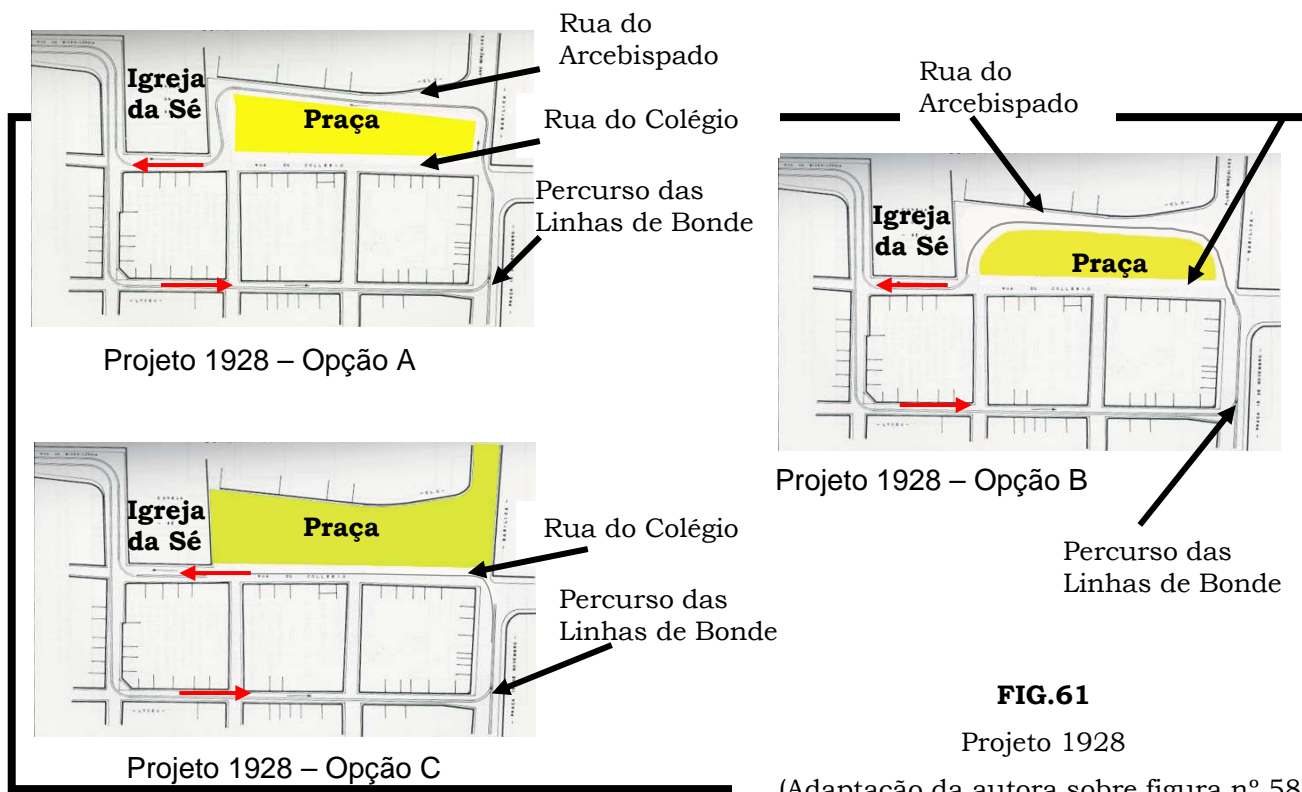


FIG.61
Projeto 1928
(Adaptação da autora sobre figura nº 58)

sobre o traçado de 1925, os dois quarteirões são demolidos para dar lugar à praça, mantendo-se o percurso para os bondes. A opção B diferencia-se por oferecer um percurso com curvas mais suaves a serem desenvolvidas pelos bondes, contornando a praça pela Rua do Arcebisado. Na opção C a Rua do Arcebisado é integrada à praça, modificando o percurso do bonde, passando pela Rua do Colégio.

Por algum tempo os tradicionalistas conseguiram o adiamento da questão com relação à demolição da igreja da Sé. Desde o final dos anos 20 e início dos 30, jornais e revistas de Salvador noticiaram tanto a intenção do Prefeito José Américo da Costa em demolir a igreja da Sé, quanto às propostas a seu favor. As publicações variavam entre preservar os quarteirões e demolir a Sé, preservar a Sé modificando seus quarteirões, preservar tanto a Sé quanto seus quarteirões, ou simplesmente invadir a Sé.

A figura 62 demonstra a preservação dos quarteirões entre a Rua do Colégio e a do Arcebispo, mas sugere um prolongamento da Rua Chile destruindo não

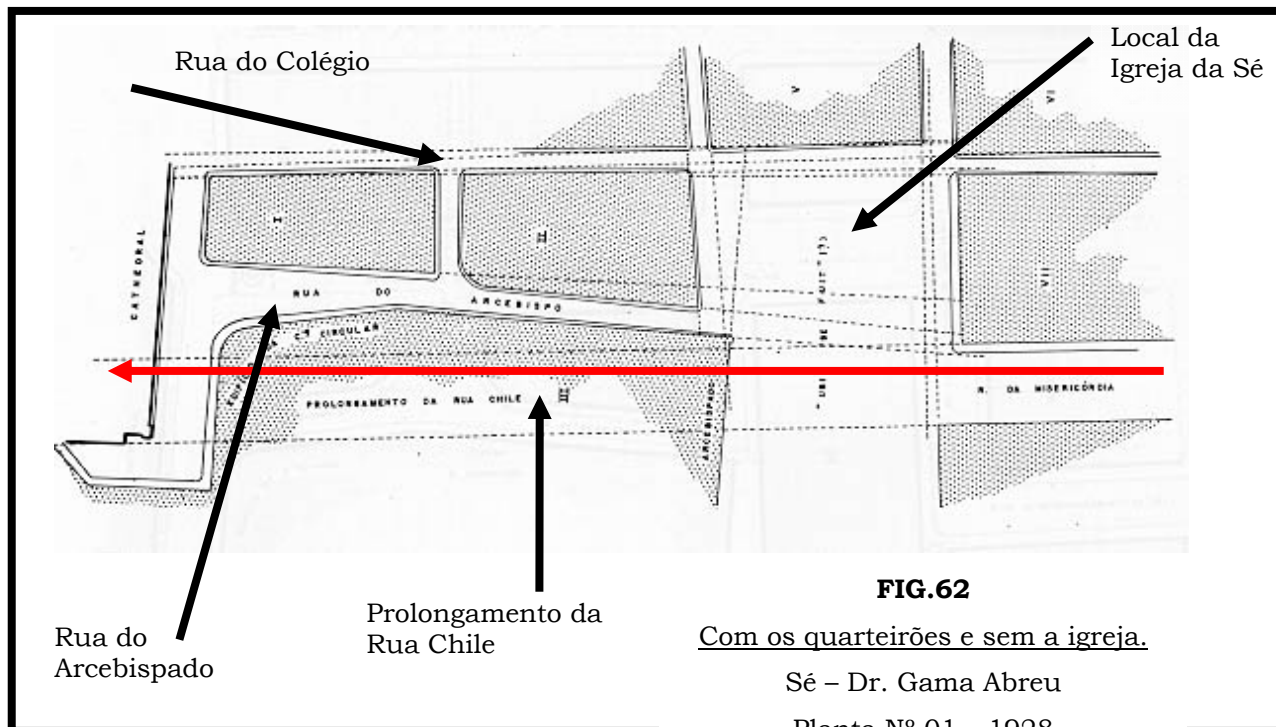


FIG.62

Com os quarteirões e sem a igreja.

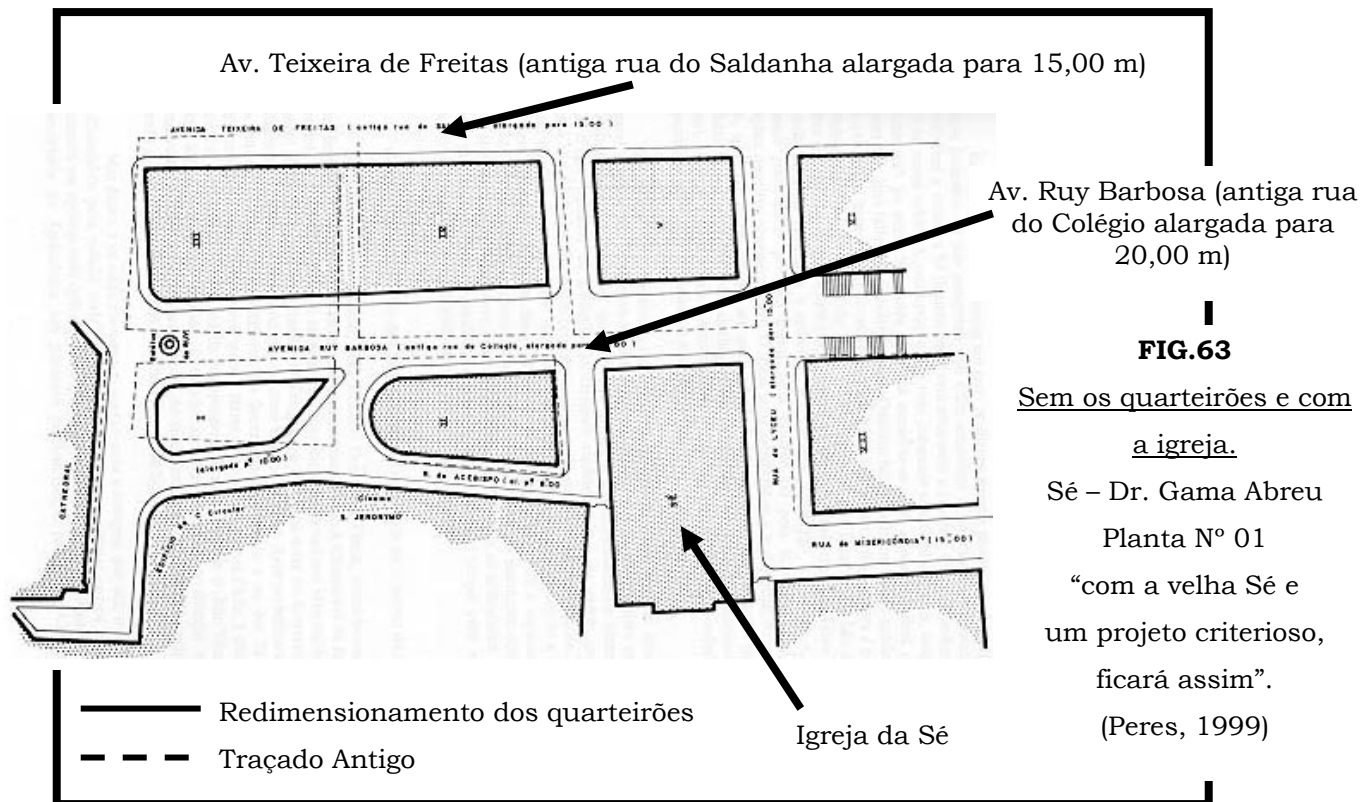
Sé – Dr. Gama Abreu

Planta Nº 01 – 1928

“Sem a velha Sé, ficará assim...”.

(Peres, 1999)

apenas a Igreja da Sé, como também o Palácio Arquiepiscopal e as demais construções ao lado da encosta. A proposta apresentada na figura 63, se por um lado preserva a igreja, por outro, propõe o redimensionamento em quase todos os quarteirões para que fossem feitos os alargamentos das ruas.



O Eng. Eurico da Costa Coutinho, chega a propor um traçado onde seriam preservados a igreja e os quarteirões. Nesta proposta (FIG.64), uma via diagonal aberta, cortando alguns quarteirões, ligaria a Rua Chile à Rua do Colégio, por onde passariam as linhas dos bondes.

A última figura (FIG.65-66) mostra talvez a mais ousada proposta, apresentada pelo Eng. Israel Zimelson. Nela a Igreja da Sé é preservada, mas seria invadida pelas linhas dos bondes.

Observando-se as figuras, pode-se perceber que a impossibilidade dos bondes em fazer ângulos tão fechados, principalmente quando se preserva a Igreja da Sé, não se tornou empecilho na definição de diversos traçados para que novas linhas de bonde chegassem até aquela área. Apesar disso, é assinada a escritura de expropriação (27 de junho de 1933) e do começo da demolição (7 de agosto de 1933) da Igreja da Sé.

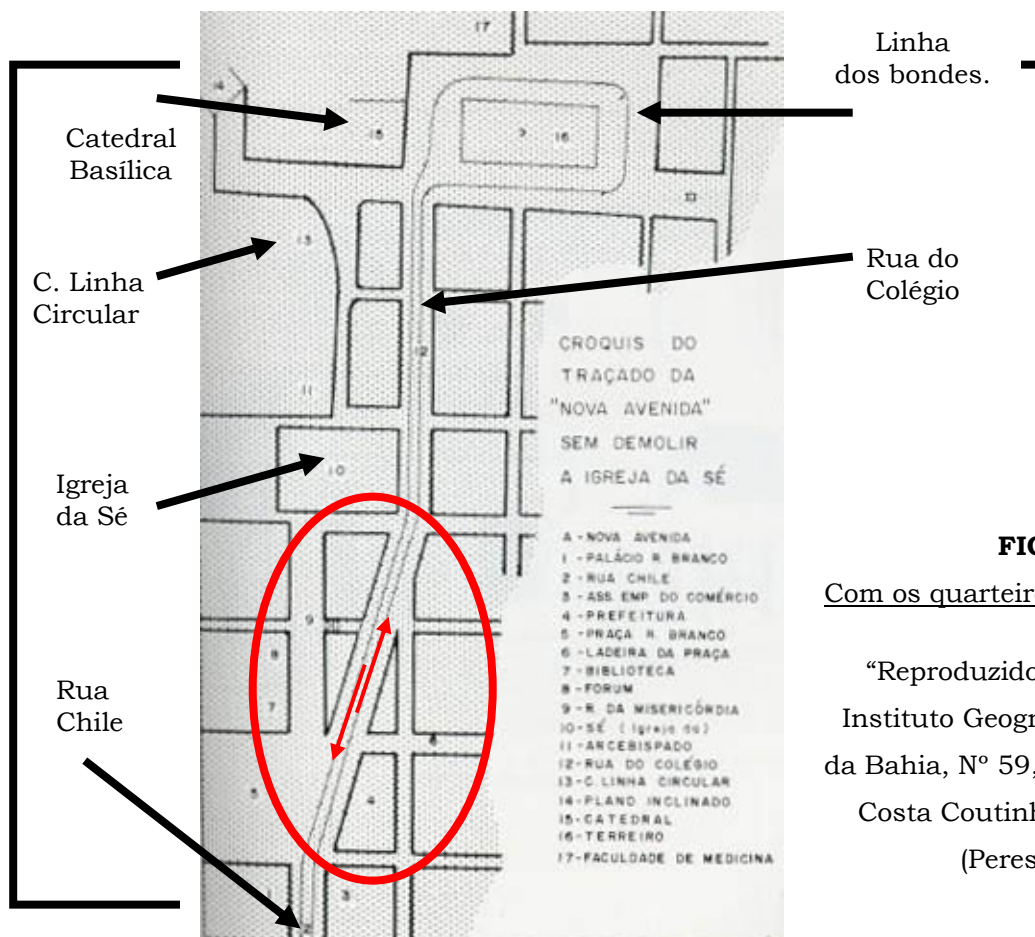


FIG.64

Com os quarteirões e com a igreja

“Reproduzido da Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Nº 59, 1933. (Eurico da Costa Coutinho, Eng. Civil)”.

(Peres, 1999)

Foram necessários poucos meses para a destruição de um importante monumento histórico da cidade do Salvador. Não apenas a igreja foi demolida. Alguns anos depois, as casas que configuravam a Rua do Colégio dos Padres Jesuítas, também tiveram o mesmo fim.

FIG.65

A Sé é invadida pelo Bonde
“Antevisão da Sé cortada por um túnel (A Tarde, 12 / 7 / 33).
Projeto do Eng. Israel Zimelson”.
(Peres, 1999)



Linha dos Bondes

FIG.66

O Bonde atravessa a Igreja da Sé.
(Adaptação da autora sobre a figura 58).

Lembra-se também que na frente da Igreja da Sé, *olhando* para a baía, existia o Adro da Sé que em 1865, na administração do Desembargador Luis Antonio Barbosa de Almeida, foi nivelado, calçado com pedra especial, fechado por gradis e portões de ferro, onde foi construído um belo jardim. Foi inaugurada em 26 de novembro de 1865, com o nome de Praça D. Isabel, passando a ser responsabilidade da vigilância Municipal (Boccanera, 1921, p.103). Esta praça também foi destruída quando da demolição da igreja.

Ressalta-se que o episódio da Sé não foi um acontecimento isolado, pois fazia parte de um processo de reforma urbana e retificação da malha viária, pelo qual passava a cidade do Salvador. Fatos que serão abordados posteriormente.

2.2. A REFORMA URBANA DA CIDADE DO SALVADOR, O DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS E O CASO DA SÉ (1933 / 2002).

DO INÍCIO DO SÉCULO XX ATÉ 1933 – PRIMEIRA FACE DA SÉ

O século XX inicia-se, e a cidade já possui os automóveis (carros com pneus) circulando em suas vias, que foram rapidamente absorvidos pela camada mais rica da população como um novo símbolo de *status*. É também na primeira década do século XX que a Cidade Alta recebe o *bonde elétrico*. Todos esses acontecimentos exigem uma rápida adaptação na estrutura urbana da cidade. Com a implantação dos bondes, a população passa a se locomover mais facilmente dentro da cidade.

A escolha da Sé para a instalação - não apenas de novas linhas, como também, de um terminal para os bondes - se deu pela sua importância. Esta área, além de concentrar as principais funções de uma cidade – religiosa, administrativa, política - se caracterizava também por ser um elo entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. É intensa a circulação de pessoas que se dirigem para o Carmo (ao Norte), ou vão para o lado sul da cidade. O crescimento da cidade mantém durante muito tempo o centro antigo como ponto de convergência. É em torno dele que a cidade se expande. Vejamos nas figuras a seguir (FIG.67-72), como acontece a expansão da cidade até as primeiras décadas do século XX. O primeiro mapa data do início de sua fundação, ano de 1551 (FIG.67); o segundo, do ano de 1553 (FIG.68), já com a Igreja da Sé, passando pelos séculos XVII, XVIII, XIX até os anos 40 do século XX (FIG.69-72) - este último sem a Igreja da Sé.

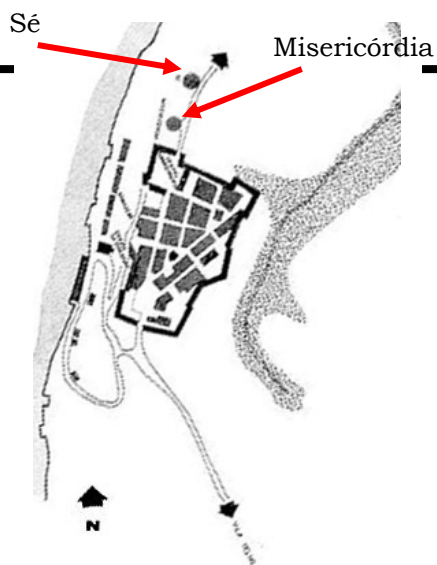


FIG.67

Mapa do núcleo de fundação da cidade do Salvador, 1551. Uma cidade fortificada. (Sampaio, 1999, p.51)



FIG.68ⁿ

Mapa da cidade do Salvador, com a Igreja da Sé dentro dos novos limites, 1553. (Evolução Física de Salvador, 1998, p.14)



FIG.69

Mapa da cidade do Salvador, expansão reticulada da cidade, 1650.

(Sampaio, 1999, p.53)



FIG.70

Mapa da cidade do Salvador, 1785. (Evolução Física de Salvador, 1998, p.135)



FIG.71

Mapa da cidade do Salvador, 1851. (Sampaio, 1999, p.65)



FIG.72

Mapa da cidade do Salvador, no século XX (1940). A grande massa urbana cresce tendo o centro como referência.

(Sampaio, 1999, p.103)

É bem verdade que o século XX não traz apenas o problema do tráfego sobre rodas para a área central da cidade. Esta encontra-se também suja, insalubre, com aspectos ainda de uma cidade colonial, que precisava ser modernizada. Algumas melhorias já vinham sendo realizadas desde o final do século passado.

O processo de modernização na cidade do Salvador não se limita aos anos de sua mais importante reforma urbana, 1912 – 1916, se desenvolve ao longo do século XIX como uma necessidade de organizar a cidade, ampliar sua área, acomodar uma população que cresce, aumentar o número de residências, cuidar das epidemias, melhorar a salubridade, facilitar a circulação de pessoas e mercadorias, implantar os transportes e os novos serviços urbanos. As idealizações da cidade moderna estão presentes em Salvador na forma de uma preocupação com a estética, além dos elementos determinantes como salubridade, setorização e fluidez. (Pinheiro, 1998, p.277)

Até o início do século XX a Cidade Alta também recebe melhorias, principalmente aquelas relacionadas com a fluidez do tráfego nas vias de circulação da cidade. Foram realizadas obras como: a inauguração do Elevador Lacerda com uma única torre, em 1872 (antes Elevador da Conceição); o Plano Inclinado Gonçalves, em 1874; além de modificações na Praça do Palácio e aberturas de novas vias como a Ladeira da Montanha e a Rua da Vala.

Com a posse de José Joaquim Seabra (1912-16) no Governo do Estado da Bahia, é realizado na cidade “um tipo de intervenção denominada urbanismo demolidor” ¹¹, apoiado pelos governos Federal e Municipal.

¹¹ Termo utilizado por Pierre Lavedan para descrever este tipo de intervenção. (Pinheiro, 1998, p.291)

Sobre esse *urbanismo demolidor*, Heloisa Araújo escreve em sua dissertação de mestrado que

se os bondes impulsionavam as novas áreas de ocupação (pela extensão de suas linhas), nas áreas centrais, onde se concentrava o comércio e serviços e a administração da cidade, ao depararem-se com a terrível dificuldade representada pelo Sistema Viário formado pelas ruas estreitas, tortuosas e muitas vezes íngremes, herdadas de outros séculos, eles provocaram o que foi denominado pelo Prof. Américo Simas de "Urbanismo Demolidor", a destruição, inclusive de edificações históricas, como a da Igreja da Sé, que, inconvenientemente, estavam colocadas no seu caminho, um dos problemas urbanos principais da cidade naquele momento. (Araújo, 1992, p.163)

A partir *urbanismo demolidor*, até a efetiva demolição da Igreja da Sé, importantes edificações da história antiga da cidade foram também destruídas (Igreja da Ajuda e São Pedro Velho) ou mutiladas (Convento das Mercês e o Senado do Estado). As edificações localizadas no lado contrário à escarpa da cidade, na parte alta, eram edificações antigas e mesmo assim tiveram suas fachadas mutiladas para alargamento e regularização da avenida. Algumas edificações conseguiram resistir ao *urbanismo demolidor* de Seabra, como o Mosteiro de São Bento.

Em agosto de 1912, é aprovado o projeto de melhorias no Distrito da Sé, onde a própria igreja era o marco divisório. Foram previstas intervenções tanto do lado norte, chegando ao antigo Terreiro de Jesus (Praça 15 de Novembro), quanto do lado sul na Rua da Misericórdia, Rua José Gonçalves até a Praça Castro Alves.

Nos anos 10, alargaram-se as ruas da Misericórdia, Chile, Ajuda e Avenida Sete, na Cidade Alta. Nos anos 20 é na Cidade Baixa que se fizeram retificações e alargamentos: nas ruas Portugal e Conselheiro Dantas que se

prolongam uma a outra, há uma certa dissimetria, isto é, o tipo e a idade das construções não são os mesmos em cada lado da rua. (Santos, 1958, p.107)

O *urbanismo demolidor* encontra na área da Sé, a partir de 1928, um ponto divisor de opiniões com relação às obras que vinham sendo feitas na cidade. Neste período começam a surgir as primeiras preocupações com o patrimônio da cidade. Movimentos são feitos, publicações diversas contra e a favor da demolição da Igreja da Sé são editadas. Segundo Isaias Santos Neto (1991, p.74), entre os anos 20 e 30, a imprensa se coloca a favor das obras que renovam o espaço urbano justificadas pelo *binômio saneamento/transportes*; por outro lado, com relação ao que diz respeito à preservação e urbanismo, sua posição era sempre distanciada.

Na concepção da nova rede viária, e para implantação das novas linhas de bonde, era necessário um traçado com contornos mais suaves. Este traçado nos remete de imediato à questão da Sé, pois não existia espaço suficiente para que o bonde pudesse contornar a igreja (ver FIG.60, p.92).

Pode-se destacar também outro fator que contribuiu para a demolição da Igreja da Sé. Salvador, que no século XIX era iluminada por querosene e gás, entra o novo século com a energia elétrica sendo usada, não só para os bondes, como também para a iluminação da cidade. Tudo isso graças ao grupo empresarial canadense *Bond and Share* e a associação de Guilherme Guinle com Cândido Gafrée, que terminam por fundir os seus interesses na Companhia de Energia Elétrica da Bahia e na Companhia Linha Circular de Carris da Bahia¹². A energia elétrica intensifica o processo de modernização dos bondes, interferindo diretamente no traçado viário. Traçados estes - vale reforçar - já mostrados anteriormente (p.92 a 96) que variam entre a derrubada ou não da igreja. Os investimentos privados feitos na eletrificação da cidade do Salvador deveriam dar retorno, a partir da ampliação das linhas de bondes elétricos em suas vias. Estas empresas têm uma grande participação como incentivadoras dos movimentos a

¹² RELATÓRIO do Engenheiro Civil José Americano da Costa, 1932 a 1935, p.90.

favor da demolição da Igreja da Sé, visto que as interessava expandir seus serviços nesta Cidade; a área central seria apenas um ponto de partida.

Foram longos anos entre projetos, negociações, discussões e manifestações (1912 – 1933), até que a demolição da Igreja da Sé, enfim, se efetiva no Governo Municipal do Eng. José Americano da Costa (1932/37).

IMAGENS DA SÉ NO INÍCIO DO SÉCULO XX ATÉ 1933

Do resgate da memória desta fase inicial da Sé, selecionamos algumas imagens que nos remetem ao tempo em que existia a Igreja da Sé e seus quarteirões datados do século XVII ao XIX.

Antes, porém, apresentamos o desenho de um trecho da Freguesia da Sé na área em estudo (FIG.73), com a indicação aproximada das figuras (FIG.74-86) que são mostradas a seguir, até a demolição da Igreja da Sé (FIG.87-90).



FIG. 73

Localização das imagens:
74 a 86
(início do século XX/1933).
(Elaborada pela autora com base na planta fornecida pela SEPLAN)

IGREJA DA SÉ
VISTA PELA RUA DO COLÉGIO

FIG. 74

Lateral da Igreja da Sé e seu
passadiço para o Palácio
Arquiepiscopal.
(Rebouças, 1979, p.95)



IGREJA DA SÉ E SEUS QUARTEIRÕES
PELA RUA DO COLÉGIO



FIG. 75

Quarteirão da Rua do Colégio,
ao fundo parte da lateral da
Igreja da Sé. Observa-se o
trilho dos bondes que passa
na frente do casario.
(Relatório, 1940)

Trilho dos
Bondes na Rua
do Colégio.



FIG. 76

Quarteirão da Rua do Colégio
sendo visto do fundo da Igreja da Sé.
(Rebouças, 1979, p.99)

Igreja dos
Jesuítas (atual
Catedral).

**IGREJA DA SÉ
PELA RUA DO ARCEBISPADO**

FIG. 77

Rua do Arcebispado. Na lateral esquerda, vista do casario; na lateral direita, o prédio onde funcionava a Cia Linha Circular; e ao fundo, a lateral da Igreja da Sé.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



**IGREJA DA SÉ
PELA BAÍA DE TODOS OS SANTOS**

FIG. 78

Fachada principal da Igreja da Sé. (Relatório, 1940)



FIG. 79

Fachada principal da Igreja da Sé com seu adro; o passadiço para o Palácio Arquiepiscopal (à esquerda); e a Santa Casa da Misericórdia (à direita).
(Rebouças, 1979, p.93)



FIG. 80

Fachada principal da Igreja da Sé com a Praça D. Isabel e ao lado, o Palácio Arquiepiscopal. Na administração do Desembargador Luis Antonio Barbosa de Almeida, a praça foi nivelada, calçada com pedra especial, fechada por gradis e portões de ferro e foi construído um belo jardim. Foi inaugurada em 26 de novembro de 1865, com o nome de Praça D. Isabel. (Martinez, 1997, p.40)

PORTAS LATERAIS DA IGREJA DA SÉ

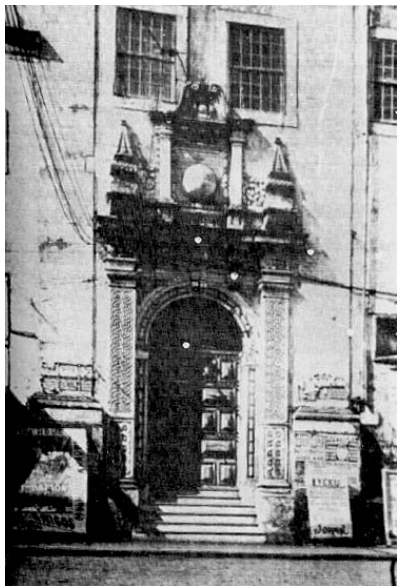


FIG. 81

“Porta Lateral da Sé pela Rua da Misericórdia”. (Peres, 1999)



FIG. 82

Porta Lateral da Sé com o Palácio Arquiepiscopal. (Rebouças, 1979, p.97)

VISTA DA IGREJA DA SÉ PELA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

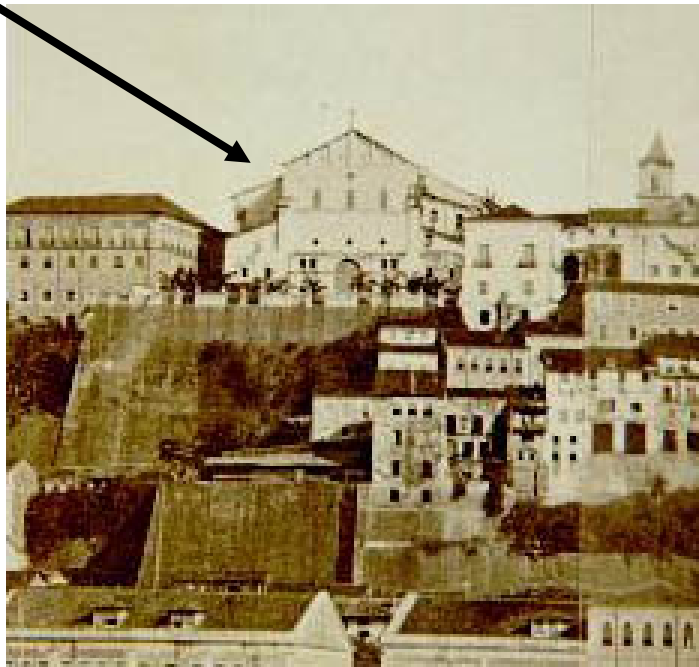


FIG. 83

Vista da Cidade do Salvador pela baía. Destaque para a Igreja da Sé, já sem as suas torres. (Martinez, 1997, p.21)

FIG. 84

Vista da Igreja da Sé
pela Conceição da Praia.
(Martinez, 1997, p.39)



A IGREJA DA SÉ SOFRE O DESGASTE DO TEMPO

FIG. 85

Fachada da Sé com vista para a baía.
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



FIG. 86

Praça D Isabel (antigo adro da Igreja da Sé).
(Martinez, 1997, p.40)



IMAGENS DA DEMOLIÇÃO

As figuras abaixo mostram etapas da demolição da Igreja da Sé (1933), desde seu destelhamento até o surgimento do espaço, hoje chamado Praça da Sé.

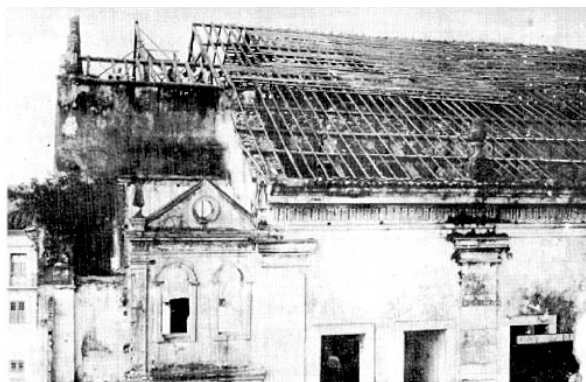


FIG. 87

“Destelhada a Igreja da Sé”.

(Peres, 1999)



FIG. 88

“O início da demolição: piso e lápides da Sé (1933)”

(Peres, 1999).



FIG. 89

A Igreja da Sé “enfim” demolida

(Peres, 1999).

FIG. 90

“Os escombros da Sé”.

Ao fundo o casario que ficava bem defronte a Igreja da Sé, pela rua do Colégio

(Peres, 1999).



DE 1933 ATÉ 1957 – SEGUNDA FACE DA SÉ

Enquanto dura a República Velha (1889-1930), a Igreja da Sé se mantém graças a ação dos políticos que a defendem. Com a revolução de 1930 se implanta no país um regime de exceção com interventores nos estados, até que finalmente, em 7 de agosto de 1933, se derruba a igreja da Sé. Mais tarde, durante o governo de Durval Neves da Rocha (1938-1942), se derrubam os quarteirões entre a Catedral e a antiga edificação da igreja da Sé, abrindo o espaço para uma praça, ponto final dos bondes e mais tarde dos ônibus. (Pinheiro, 1998, p.332)

Logo no ano seguinte ao da demolição da Igreja da Sé, em 1934, o Prefeito Eng. José Americano da Costa, aprova um projeto para Rua da Misericórdia e antigo Terreiro de Jesus (FIG.91). Projeto este que não chegou a ser executado com o traçado demonstrado a seguir.

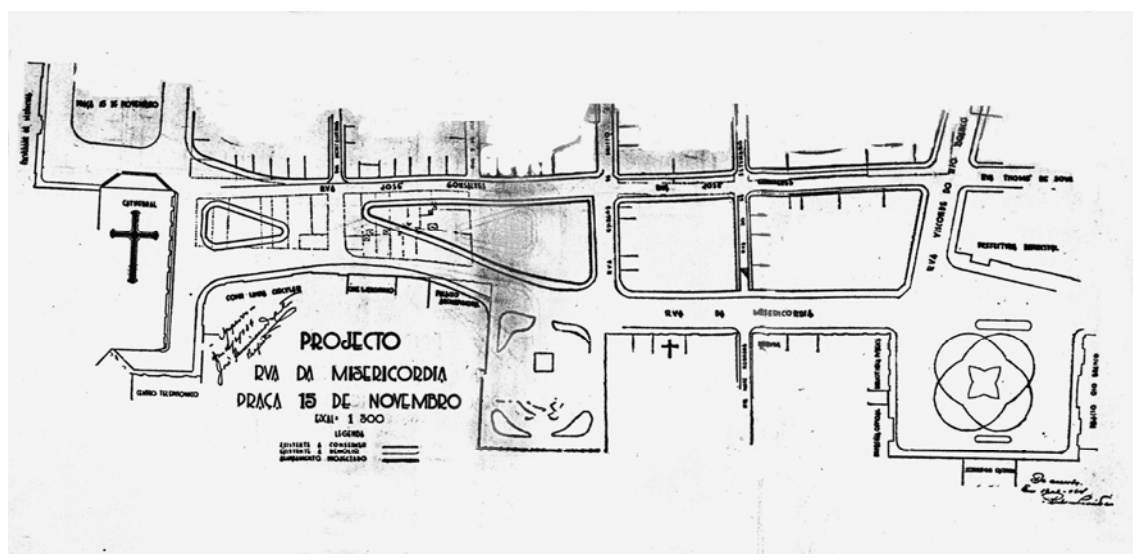


FIG. 91

Projeto Rua da Misericórdia e
Terreiro de Jesus (Praça 15 de Novembro).
(Relatório, 1938)

Para que esse traçado fosse executado, se fazia necessário demolir os dois quarteirões entre a Rua do Colégio e a do Arcebispado, fato que só acontece alguns anos depois, já no governo do Prefeito Eng. Durval Neves da Rocha (1938/42). Esta área fica abandonada durante alguns anos, até que em 1938, uma função é efetivamente dada a ela, a de *Terminal de Bonde* (FIG. 99-100, p.122 e 123).

Neste mesmo período, são inaugurados o Largo da Sé e mais tarde, o Belvedere. A população não apenas ocupa como também vive o espaço criado, o mirante do Belvedere se torna ponto de encontro, principalmente pela bela vista da Baía de Todos os Santos (FIG. 94-95, p.121).

Destaca-se a inauguração do monumento em homenagem ao primeiro bispo do Brasil, D. Pero Fernandes Sardinha, no dia 29 de junho de 1944: um busto feito em bronze, sobre um pedestal de cantaria (FIG.102, p.123). A partir de um acerto firmado entre a Diretoria de Obras da Prefeitura e o Arcebispado na época da desapropriação da Igreja da Sé, o monumento passa a ocupar a exata posição do altar mor da igreja demolida. Permanecendo neste lugar até a reforma iniciada em de 1998, quando passa a compor a alameda com árvores (Fig. 173, p. 195).

O Governo Municipal não estava em condições financeiras para manter o mesmo ritmo na urbanização da cidade, além disso, sua dívida com as companhias de Energia Elétrica da Bahia e a de Linha Circular de Carris da Bahia havia assumido tamanha proporção, que colocava “o Município no pé de se considerar sem elementos para oferecer, como contraprestação, uma das obrigações que lhe fora imposta – a de pagar dentro de possível regularidade, os serviços prestados pela Companhia à Cidade” (Relatório, 1940, p.113). É dado então o direito de construção e exploração de abrigos na cidade. Deveriam construir, no período de 30 anos, quatro abrigos de 1ª Classe (Praça Municipal, Terreiro de Jesus, Praça Castro Alves e Praça 2 de Julho), oito abrigos de 2ª Classe e oito de 3ª Classe.

Com a ampliação das linhas de bondes, esses abrigos servem para ordenar as paradas, na cidade. Uma cidade que cresce, uma população que aumenta, e com o passar do tempo, não apenas os bondes são utilizados como transportes

coletivos, mas também as lotações (graças à entrada do automóvel no Brasil - Chevrolet). Estas, com a concessão do Governo Municipal, utilizam o Largo da Sé como ponto de parada, e o Belvedere, pela população, como um mictório público. (FIG. 103-104, p.124)

Enquanto são discutidas formas de modernização na cidade e em seu sistema viário, a área da Sé - que no final dos anos 30 recebeu seu novo traçado - tem sua situação física degradada em menos de dez anos.

Um tempo onde a população já não mais ocupa o Largo da Sé e poucos vislumbravam do mirante, a Baía de Todos os Santos. No entanto, não é um local deserto, pois os motoristas e cobradores das lotações a ocupam, jogam cartas, dama ou simplesmente conversam, esperando o horário da próxima partida. A área da Sé permanece com o mesmo traçado, porém com um tipo diverso de ocupação.

Neste período é notório o interesse do governo do estado pela destruição da parte velha na cidade - fato comprovado pelo projeto da Estação Central de Transportes elaborado no final dos anos 40 pelo EPUCS. Projeto que se tivesse sido executado, destruiria boa parte do Distrito da Sé. De acordo com Heloisa Araújo, com o reaquecimento da economia baiana, o centro da cidade que tem o comércio como fator predominante nesta área, “necessita de uma subdivisão territorial do espaço para fins de controle, isto é, do ordenamento do uso e ocupações do solo” (Araújo, 1992, p.321). O que, para o Estado, justifica a renovação do centro para atrair investimentos privados para o local.

Segundo Isaias de Carvalho Santos Neto, a rotina da cidade muda a partir dos anos 50, a partir da criação da Petrobrás (1953) e da exploração de petróleo no Recôncavo Baiano; além da institucionalização da atividade turística, produzindo o Plano Diretor de Turismo (1955), criando a “imagem padrão, para consumo externo, do velho/novo”; ressaltando que a “luta pela autonomia municipal expressava o desejo de modernização da cidade” (Santos Neto, 1991, p.76).

Dentre os impactos causados com criação da Petrobrás, relatados por Araújo (1992, p.306), destaca-se a industrialização e a moradia. A industrialização baiana, que segundo a autora, destrói a economia tradicional do Recôncavo e que,

associada à estagnação da agropecuária, favorece a migração da população rural para a capital e municípios vizinhos, mas não oferece por sua vez, empregos suficientes para esse povo. Paralelamente, enquanto a cidade se expande pela cumeada para a zona sul, ao longo da Costa Atlântica, valorizando-se as áreas de praia com suas casas luxuosas, os vales também são ocupados; só que por moradias de baixa renda, casebres que abrigam a população vinda da zona rural, originando as invasões.

Com a chegada dos ônibus, que podiam subir ladeiras mais íngremes e não tinham um percurso pré-estabelecidos inflexivelmente pelos trilhos, melhoram as possibilidades de ligação entre cumeadas e vales e se desenvolvem bairros cada vez mais distantes, na zona sul, na borda atlântica. (Araújo, 1992, p.211)

No final dos anos 30 havia 162 bondes e 36 ônibus. A partir de 1956 passam a circular nas ruas da cidade os primeiros ônibus movidos a óleo, invertendo a situação para 140 bondes e 398 ônibus (Araújo, 1992, p.211). Congestionamentos passam a fazer parte da rotina da cidade, em função do crescente número de veículos em suas vias, fator determinante para que fossem realizadas as obras para abertura de avenidas de vale previstas pelo EPUCS. A primeira avenida de vale – Avenida Centenário – data de 1949, ligando a área do Dique do Tororó a Ondina, passando pelo Chame-Chame. (Vasconcelos, 2002, p.330)

As facilidades dos transportes, as comunicações eram consideradas responsáveis pela prosperidade, bem-estar e crescimento de qualquer cidade. (Araújo, 1992, p.212)

O processo de periferização, segundo Araújo, “teve como efeito à expansão do sistema viário, (...) viabilizando a articulação da economia urbana com a economia nacional” (Araújo, 1992, p.323). A expansão da Rua da Vala faz surgir a Avenida San Martin e Barros Reis. Em seguida são abertas as avenidas de Contorno, Vale do Canela, Oscar Pontes e Vasco da Gama. Esse processo é iniciado no final dos anos 40, e finalizado na década de 60 (Araújo, 1992, p.323).

O ano de 1956 é de grande importância para a cidade do Salvador, pois assumi o Governo Municipal o primeiro Prefeito eleito pelo povo - Eng. Hélio Ferreira Machado (1955/59) – trazendo autonomia para a Prefeitura, que desde sua criação, foi sempre subordinada ao Governo do Estado.

Em 1955 a Prefeitura encampou a Companhia Circular, e criou a Superintendência Municipal de Transportes Coletivos (SMTC), que manteve sempre um papel complementar às empresas privadas. (Vasconcelos, 2002, p.313)

A área da Sé, atuando como terminal de transportes coletivos da cidade, deve novamente se adaptar ao sistema viário que se multiplica e diversifica.

IMAGENS DA PRAÇA DA SÉ DE 1933 ATÉ 1957

As imagens abaixo exemplificam os fatos relatados, após a derrubada da Igreja e seus quarteirões, até a implantação do terminal de bonde.



FIG. 92

A Sé sem a Sé.

Logo depois da demolição da Sé em 1933 e de seus quarteirões anos mais tarde, o espaço reservado para a praça ficou sem função até o ano de 1938.

(http://www.emtursa.com.br/pca_se.html)

FIG. 93

Reforço na muralha e construção dos jardins em dois níveis, ocupando o lugar da antiga Igreja da Sé e do seu adro. Posteriormente, no nível inferior, foi construído o Belvedere. (Final dos anos 30)

Prédio do Palácio Arquiepiscopal ao fundo.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)





FIG. 94

Vista da Santa Casa da Misericórdia, com o primeiro nível do jardim no lugar da Igreja da Sé. (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

FIG. 95

Belvedere construído já na década de 40 do século XX, com vista para a Cidade Baixa e para a baía. Na parte inferior sorveteria, bares e lanchonetes proporcionavam momentos agradáveis, aos que aí desejassem parar.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



FIG. 96

Obras na Sé para o Terminal de Bondes. (Passagem dos anos 30/40) (http://www.emtursa.com.br/pca_se.html)

FIG. 97

Obras na Sé para o Terminal de Bondes.

(Passagem dos anos 30/40)

(http://www.emtursa.com.br/pca_se.html)



FIG. 98

Obras na Sé como Terminal de Bondes.

Rotatória sobre o local do antigo

Altar Mor da Igreja da Sé.

(Passagem dos anos 30/40)

(Relatório, 1940)

FIG. 99

Obras concluídas na Sé como Terminal de Bondes.

Rotatória sobre o local do antigo Altar Mor da Igreja da Sé.

(Passagem dos anos 30/40)

(SEPLAM, 1999, p.7)



FIG. 100

Obras concluídas na Sé
A Sé como Terminal de Bondes.
(Passagem dos anos 30/40)
(http://www.emtursa.com.br/pca_.html)



FIG. 101

A Sé como Terminal de Bondes.
Alguns anos mais tarde
(meados dos anos 40).
Nesta imagem já podem ser vistos
alguns ônibus ao longo do canteiro
central. (Sampaio, 1999, p.89)

FIG. 102

Busto em homenagem ao primeiro
Bispo do Brasil,
D. Pero Fernandes Sardinha.
(http://www.emtursa.com.br/pca_se.html)



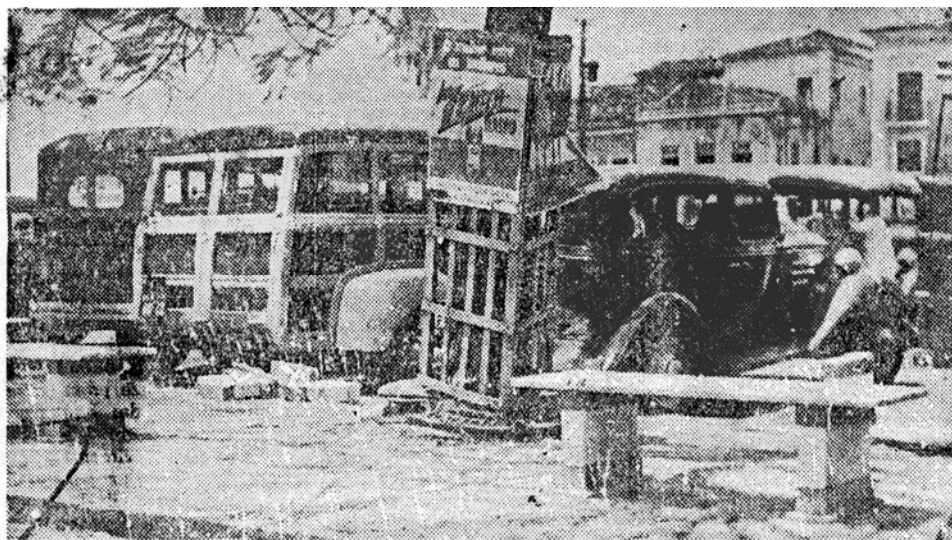
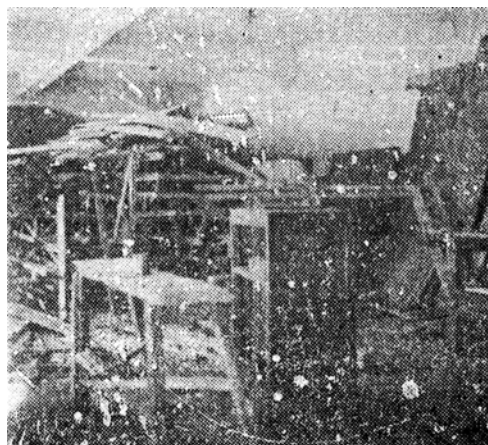
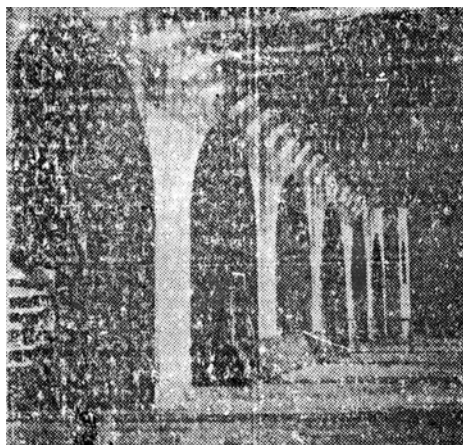


FIG. 103

Praça da Sé, 1948.

“A trazeira das lotações chocam-se com os bancos, arrebetando-os. Na fotografia estão assinalados os `restos` de um ex-banco, que serve de mictório ...”.

(A Tarde; 29/10/1948)



“O Belvedere, por fora, é assim... ... mas, por dentro, está assim.”

Diário de Notícias; 07/08/1949.

FIG. 104

Belvedere da Sé.