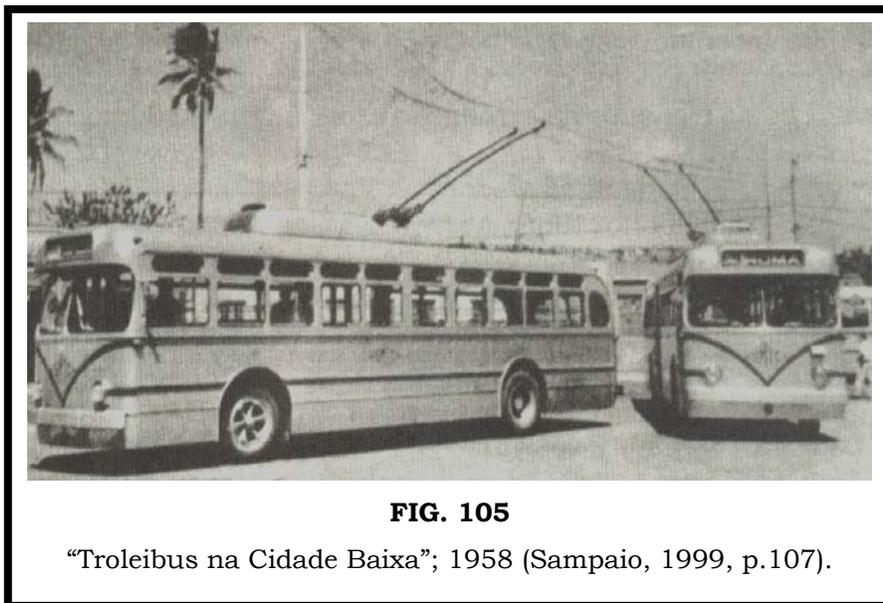


DE 1957 ATÉ 1960 – TERCEIRA FACE DA SÉ

Este é o período mais curto vivido pela Sé. Um período em que a área da Sé é preparada para que os bondes e os ônibus possam servir à população da cidade. É também, de acordo com Sampaio, o período entre 1955 e 1959, de real transformação na economia baiana: fator condicionante para as mudanças na estrutura urbana da cidade do Salvador (Sampaio,1999.p.106).

Em 1957, ainda na gestão do Prefeito Eng. Hélio Ferreira Machado (1955/59), são comprados “50 ônibus elétricos de origem italiana (Vasconcelos, 2002, p.313). Em 1958, os *Troleibus* (FIG.105) já substituem os bondes na Cidade Baixa, como sinal de modernização do sistema de transportes viários.

Mudanças não acontecem apenas com relação aos transportes coletivos; percebe-se também o surgimento de edificações com características



arquitetônicas associadas aos *princípios básicos do movimento moderno* (Escola Parque, Edf. Cidade do Salvador, Edf. Mariglória, Edf. Suerdick, Edf. Gualberto, Teatro Castro Alves). A década de 50 também é marcada pelo início da verticalização dos bairros em Salvador. Na área da Sé, no entorno imediato do objeto de estudo, há também o surgimento de alguns prédios com gabarito de altura mais elevada, como o Edf. Gualberto e o Edf. Themis (FIG.106-107). Este período dava indícios do que viria a acontecer na cidade na década seguinte (Sampaio,1999.p.108).

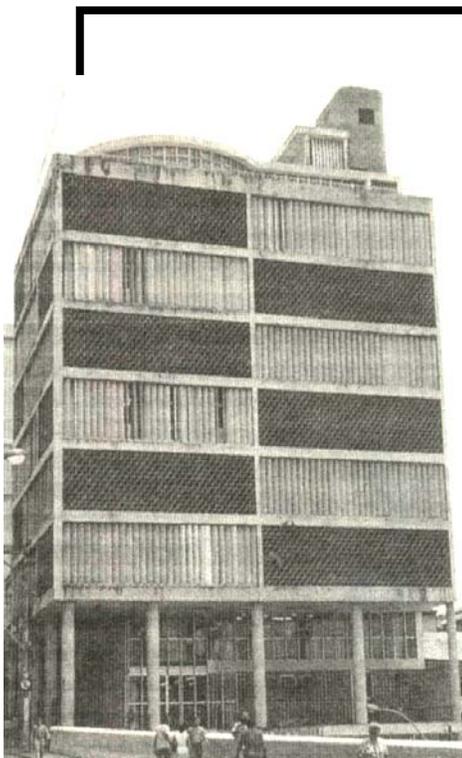


FIG. 106
Edf. Gualberto; 1953.
(Sampaio, 1999, p.107)



FIG. 107
Edf. Themis.
(Arquivo da autora)

Na Cidade Alta, as ruas do Pelourinho, Maciel, e Guedes de Brito, consagradas ao tráfego para os bairros do norte, são atravessadas durante o dia por 'micro-ônibus', (...). As ruas do Gravataá, da Independência e de Santana são caminhos dos ônibus que, pela avenida Joana Angélica, seguem para o bairro de Brotas. (...)

A circulação dos pedestres se faz sem nenhuma disciplina. Chega a se tornar perigosa, em certos lugares. (Santos, 1958, p.124)

O tráfego na área da Sé estava completamente desordenado não apenas pelo número de veículos que circulavam (bondes, ônibus, lotações, carros particulares) como também pelo transtorno causado pela falta de vagas para estacionamento, no centro da cidade. Exerciam, então, os canteiros centrais, esta função. Tudo isso serve para complicar ainda mais a situação na Sé, pois não ofereciam condições dignas aos pedestres que por ali circulavam. A seguir, o relato

de Milton Santos que mostra exatamente a situação da cidade do Salvador em sua área central.

Para agravar ainda mais as más condições de circulação, há o costume que as pessoas guardam de ficar em pé, durante várias horas, sobre os passeios, e mesmo sobre o meio-fio, na rua Chile e nas ruas adjacentes, a conversar incessantemente: marca-se encontro na rua e há grupos que se reencontram diariamente às mesmas horas, para falar de política e de coisas amenas. Atravessar a pé a rua Chile, após as 17 horas, na hora do rush, não é coisa fácil. (Santos, 1958, p.125)

Na tentativa de contornar esta situação, reordenando o tráfego na Sé, em 1957 são construídas 12 novas baias para os ônibus, proporcionando condições dignas aos pedestres. A partir deste momento a Sé abriga em seu espaço não apenas os bondes, mas também os ônibus - é a Sé como *Terminal de Bonde e Ônibus* simultaneamente. O bonde não perde sua hegemonia apenas na Praça da Sé; em 1959 é comum ver nas ruas da cidade ônibus e bondes percorrendo as mesmas vias.

Neste período algumas melhorias são feitas, tanto no Largo da Sé, quanto no Belvedere, propiciando um novo convívio para a população. Seus bancos voltam a receber os idosos e aposentados que ali se refugiam da agitação da cidade para ler o jornal, bater um papo, ou simplesmente deixar o tempo passar. Baianos e turistas faziam dali uma parada obrigatória para tomar uma cerveja gelada, apreciar o final de tarde. Nos finais de semanas casais e famílias voltam a fazer deste local uma área de lazer.

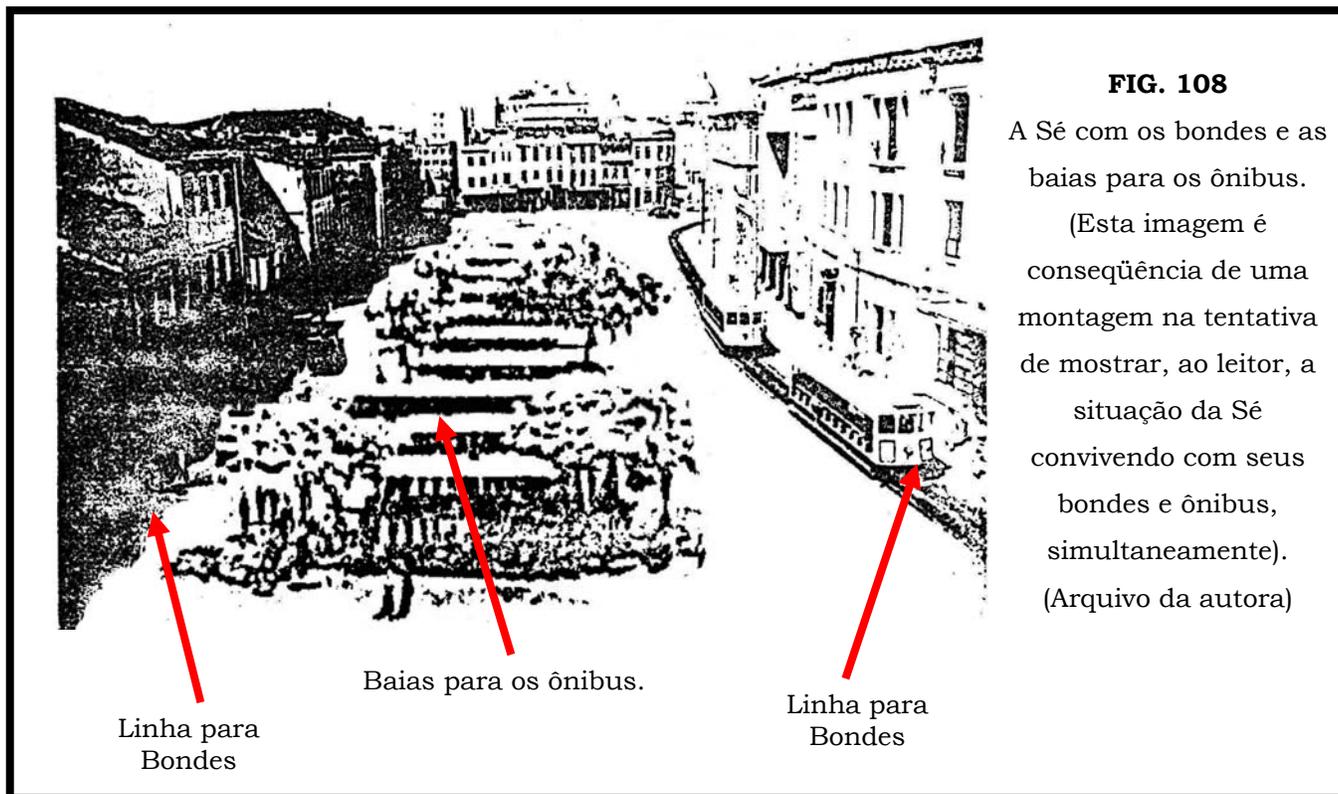
As melhorias feitas na área da Sé seguem as diretrizes das propostas elaboradas pelo EPUCS em 1948, resultando no primeiro Zoneamento funcional de Salvador, tendo como base a concepção de estrutura urbana radial-concêntrica.

No ano de 1958 é iniciada a construção da Avenida do Contorno (concluída em 1970), ligando a Cidade Baixa ao Vale do Canela e ao sul da península (Vasconcelos, 2002, p.327). Isaias Neto relata que a construção da Avenida Contorno “representou um investimento menos ambicioso que aquele previsto em 1948 pelo EPUCS, (...) mesmo com seu traçado reduzido à metade do desenho original (...)” (Carvalho, 1991, p.81).

A partir de meados dos anos 50, o interesse em retirar os bondes de circulação aumenta, na medida em que as empresas privadas de ônibus ampliam o número de veículos na cidade, incentivadas pela política energética com base na produção do petróleo. É então atribuído aos bondes a causa dos congestionamentos nas ruas da cidade - principalmente na Avenida Sete - e a incapacidade de se expandir aos novos bairros, visto o alto custo para ampliação de suas linhas. O bonde está com seus dias contados.

IMAGENS DA PRAÇA DA SÉ DE 1957 ATÉ 1960

A área da Praça da Sé, que já abriga em seu espaço um terminal de bondes, sofre intervenção em seu traçado para que aí também seja instalado um terminal para os ônibus, cumprindo-se as determinações do Governo Municipal para os transportes coletivos da cidade, através da SMTC.



DE 1960 ATÉ 1982 – QUARTA FACE DA SÉ

A partir da década de 60, com o aumento da demanda de moradias, principalmente para as classes média e o operariado urbano, o capital comercial passa a desenvolver-se também, no mercado de matérias de construção. A segunda metade, desta década é o período de “avalanche” da criação de empresas de construção civil (...). Mas, o modelo econômico adotado pelo Brasil entre os anos de 60 e 70 ocasionou o aumento da concentração de renda, o declínio do salário mínimo e, é claro a diminuição do poder aquisitivo da população assalariada. (Araújo, 1992, p.307-309)

Entretanto, de acordo com o relato de Heloísa Araújo, em Salvador, esse desenvolvimento industrial que caracteriza a década de 60, essa “oferta de empregos distancia-se da disponibilidade de mão-de-obra” (Araújo, 1992, p.309), o que mais tarde se torna um incentivo para criação das cidades industriais, a fim de viabilizar a implementação das indústrias.

O desenvolvimento industrial - tardio, quando comparado a outros estados brasileiros - se dá, graças à implantação do CIA, em 1967, no território dos Municípios de Candeias e Simões Filho. (Vasconcelos, 2002, p.311) Isso traz, de imediato, conseqüências na estrutura social da cidade, uma vez que influência o crescimento na direção norte da cidade, que tinha o sub-distrito de São Caetano, indicado pelo EPUCS como “Setor residencial operário”. (Vasconcelos, 2002, p.334)

Nesta época, o transporte rodoviário urbano vai enfim ganhar força, sendo criada em 1961, na Avenida Barros Reis, a primeira estação rodoviária de Salvador, facilitando, assim, a distribuição e ordenação do seu sistema rodoviário. (Vasconcelos, 2002, p.333)

Os investimentos privados, na área dos transportes coletivos por bondes decaem pela falta de interesse do Governo em investir recursos do Estado nesta área (investimento só para o setor industrial). Como conseqüência, os bondes saem de

circulação, em 1961, deixando a hegemonia dos transportes coletivos para os ônibus (Vasconcelos, 2002, p.311).

Neste momento, no Governo do Dr. Heitor Dias Pereira (1959/63), não são feitas grandes intervenções na área central da cidade. A Praça da Sé, por exemplo, passa apenas por adaptações com a saída dos bondes de circulação, pois já existiam as baias para os ônibus. Conseqüentemente, uma nova *face* é dada a Praça da Sé, desta vez a de *terminal de ônibus*.

Segundo Vasconcelos, “em 1966, a SMTC contava com 46 ônibus, dos quais 21 eram elétricos. As linhas de ônibus elétricos, que funcionavam na Cidade Baixa, foram encerradas em 1969”. (Vasconcelos, 2002, p. 314) A partir deste momento impera os ônibus a óleo.

A partir de 1967, até 1978, foi iniciada a implantação de novo sistema viário, sob inspiração das diretrizes do EPUCS, com a construção da avenida Costa e Silva (1967), e da avenida Castelo Branco (1968), nesse período, e as demais após 1970 (Vasconcelos, 2002, p.314).

A preocupação da Prefeitura se volta para o crescimento da cidade, na tentativa de solucionar os problemas de circulação, enquanto que a questão habitacional, de acordo com Araújo, o Governo Municipal “pouco ou nada fez” passando a ser responsabilidade do Governo Estadual e Federal a implantação de programas (Araújo, 1992, p.354).

Mesmo a Lei Municipal nº 2.403 sendo datada de 1972, desde 1968 são aplicadas restrições de uso e ocupação do solo para o centro da cidade, proibindo o uso residencial.

O centro, como local de tradição cultural urbana de Salvador, como sede do poder, como ponto de encontro, como agora, como grande terminal de transportes, o velho centro como coisa velha, como coisa passada, haveria de desaparecer, pelo menos na vontade daqueles responsáveis pela gestão da cidade. Por isso, os protagonistas dos negócios urbanos cuidaram de assentar suas idéias

sobre razões que permitissem encontrar outro espaço onde o “futuro” pudesse ser edificado. (Santos Neto, 1991, p.80)

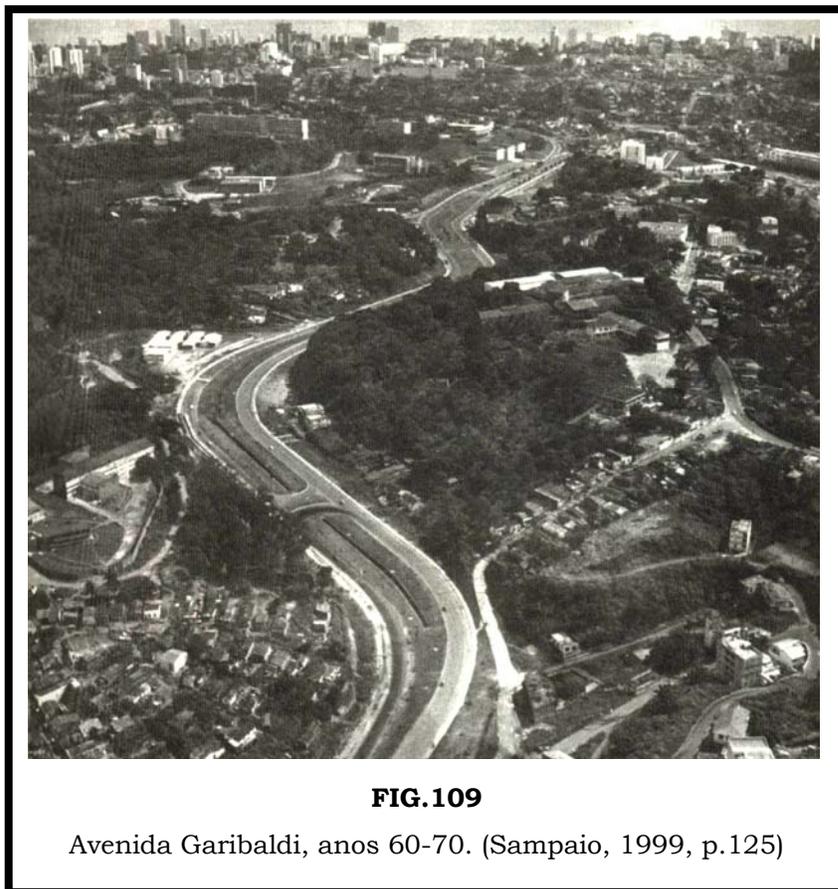
A cidade vai passar pelo processo de descentralização urbana. Sampaio destaca como fatores de contribuição para a descentralização:

a) industrialização concentrada em núcleos modernos fora de Salvador (CIA e depois COPEC)..; b) fixação de um novo papel para Salvador, baseado no binômio turismo e lazer, e num terciário /quaternário forte, dinâmico, de modo a, por um lado valorizar seu patrimônio artístico e cultural (cidade-história) e, por outro, inseri-la definitivamente no circuito nacional-internacional da chamada ‘indústria-sem-chaminés’: o turismo; c) salvaguardas para o patrimônio ambiental, não só histórico-cultural, como paisagístico-natural, dos impactos da industrialização moderna,... . (Sampaio, 1999, p.119)

O surgimento destes novos núcleos industriais modernos fora do perímetro urbano da cidade proporciona seu crescimento diverso do que aconteceu até os anos 60, sempre voltado para o centro antigo da cidade. Nesse momento, a expansão da urbe se voltar para o interior da área metropolitana, que ainda era um grande vazio. O centro antigo perde algumas das suas mais importantes funções até então aí desempenhadas, e agrega outras, como a função turística e de lazer. Ponto que posteriormente será melhor abordado.

Em 1966, a Prefeitura passa por uma grande reforma administrativa, passando a centralizar suas ações no desenvolvimento a partir da prática do planejamento, quer dizer, o governo passa a planejar o ordenamento e crescimento do tecido urbano na região metropolitana de Salvador. No ano de 1967, com o Prefeito Dr. Antônio Carlos Magalhães, seguindo um modelo nacional, surge pelo GEIPOT à proposta para a descentralização dos transportes urbanos, descongestionando a área central da cidade. O terminal de ônibus da Sé não mais suportava nem atendia satisfatoriamente a população da cidade.

Para que a descentralização, no que diz respeito ao uso do solo, fosse efetivada, deviam ser abertas, na cidade, novas avenidas. Iniciadas no final dos anos 40, essas novas avenidas ganham ritmo acelerado.



A Avenida Centenário (1949), uma das mais antigas da cidade, aberta pelo governo do Estado, expande a cidade para o lado da Barra passando pelo Vale dos Barris e pelo Vale do Canela ; a Avenida Contorno (1958) que foi enfim aberta ao tráfego em 1962, passando a ser o principal elo entre a Cidade Alta e Cidade Baixa; e a Avenida de

Vale (Garibaldi) prolongando a cidade pela baixada do Rio Vermelho, iniciada em 1969. (FIG.109) As avenidas Centenário e Contorno, foram iniciativas do governo do Estado, ao passo que a Avenida Garibaldi, foi do governo Municipal, através do EPUCS.

A abertura dessas novas avenidas que seguem os vales ainda desocupados intensificou outro aspecto para o final desta década – a especulação imobiliária. Segundo Sampaio, nos vazios urbanos surgidos pelas novas avenidas destacam-se três componentes:

1) retenção do solo como “reserva de valor para investimentos futuros (...); 2) apropriação dos investimentos feitos pelo poder público em infra-estrutura viária nas áreas de expansão (...); interferência na mudança dos parâmetros urbanísticos e, por meio de “informações privilegiadas”, antecipando-se na aquisição de áreas possíveis de valorização. (Sampaio, 1999, p.124)

O capital imobiliário não demonstrava interesse algum em renovar o centro antigo da cidade. Isto, aliado à falta de incentivo do próprio governo do Estado, que almejava criar novas áreas de ocupação no tecido urbano da cidade, contribuiu para a decadência do núcleo antigo da cidade.

Nos anos 70, o Governo do Estado dá prosseguimento não apenas aos planos de desenvolvimento industrial, como também à expansão urbana, ocupando os vazios na parte interna da cidade; a verticalização da metrópole, e a abertura de avenidas.

Em 1971, é criada a Avenida Luiz Vianna (Paralela) possibilitando novas mudanças na máquina administrativa, desta vez muito mais relacionada com seu espaço físico. O Distrito da Sé, que desde sua fundação (séc. XVI) até os anos 60, continuava exercendo a função administrativa, política e religiosa da cidade do Salvador, vai sofrer uma profunda perda com a transferência do centro administrativo para as novas instalações no CAB – Centro Administrativo da Bahia, localizado na nova avenida (FIG. 110). Fatores como a alta densidade, congestionamento pela escassez de vias e vagas para estacionamento, foram utilizados para justificar a construção de um novo centro administrativo. Na verdade, havia todo um processo deliberado pelo atual Prefeito e seus assessores, para esvaziar o centro velho, criando um novo. Estava previsto a saída do poder Municipal, Estadual e Federal, concretizando-se apenas a saída o Governo Estadual.

Como símbolo do poder político, recorre à linguagem arquitetônica “hiperquadra” de baixa densidade, farto sistema de vias para automóveis,

radicalizando o modelo espacial que inspirou Brasília: símbolo máximo do modernismo nacional. (Sampaio, 1999, p.240)



FIG.110

CAB – Centro Administrativo da Bahia e Av. Luiz Vianna. (Sampaio, 1999, p.241)

Com essas mudanças ocorridas no velho centro, a Praça da Sé, vai perder gradativamente sua movimentação, torna-se abandonada pelo poder público, que não investe em sua melhoria; pela iniciativa privada, que com a expansão urbana da cidade prefere investir em outras áreas; e pela população, que a vê apenas como um local de passagem, sem atrativos ou segurança para aí, permanecer.

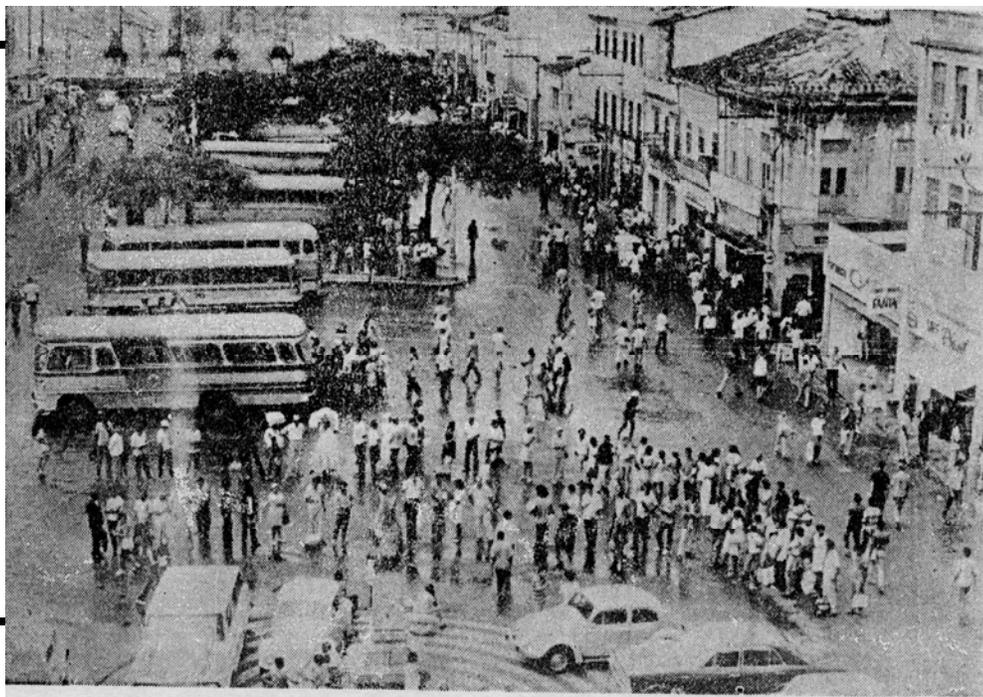


FIG.111

O abandono da Sé nos anos 70. (À Tarde, 12/08/1971)

Os jornais da época já noticiavam não apenas o descaso por parte do Governo Estadual e Municipal, como também dos seus equipamentos. Das doze baias de ônibus com cobertura e arborizadas vão restar, em 1971, apenas duas ou três, sem cobertura, sem indicações sobre as linhas de ônibus que ali ainda paravam, sem contar os riscos que a população passava ao circular entre os carros à espera do ônibus. (FIG.111)

Em janeiro de 1971, na gestão do Prefeito Bel. Cleriston Andrade (1970/75) é publicada uma nota no jornal *Tribuna da Bahia*, sobre um projeto de reurbanização da praça com novos abrigos e previsão de conclusão para junho do mesmo ano. Em maio do ano seguinte, o mesmo jornal publica outra nota comentando que, até aquele momento, nada havia sido feito pela velha Sé.

Hoje, um ano e três meses depois da publicação da reportagem, a situação do velho terminal da Sé é a mais caótica possível. Os poucos abrigos em condição de receberem esta denominação, o ano passado, não existem mais. Seus usuários não têm a menor segurança ou conforto, esperando os ônibus sob o sol, no verão, ou sob a chuva. Queixas contra a falta de policiamento, de fiscalização nas filas, as invasões, as brigas, o pequeno espaço para os veículos e o povo. Este é o terminal da Sé. (Tribuna da Bahia, 03/05/1972, p.9)

No mesmo ano - 1973, em que a sede da Prefeitura passa a ocupar o prédio da atual Câmara dos Vereadores, localizado na Praça Municipal; na Sé, o Belvedere é fechado e utilizado como sanitário público. Em seu interior, funciona apenas a administração da SUTURSA que, com a criação da BAHIATURSA, só esperava o dia em que seria definitivamente extinta. Os jardins, antes bem cuidados, passaram a ser depósito de lixo e de peças antigas das decorações de carnavais.

Enquanto as discussões e os estudos de modelos para o sistema de transporte urbano na cidade não viravam projetos para execução, a Sé passa por

algumas melhorias. Em 1977, finalmente são feitas obras na área da Sé, onde treze novas plataformas para os ônibus foram construídas.

Com relação ao transporte urbano na cidade do Salvador, pode-se dizer que se desenvolve até então sem um plano diretor, e que acima de tudo assumisse a função de redirecionar o crescimento da cidade. É a partir desse redirecionamento que o centro antigo vai perceber as diferenças e sofrer as conseqüências.

A passagem de um sistema radio-concêntrico (FIG.112-113) para uma forma mais linear para o sistema viário, não acontece do nada, faz parte ainda do processo de descentralização, possibilitando a ocupação do interior metropolitano da cidade. No plano do EPUCS, teoricamente, para execução do novo sistema viário, não seriam necessárias grandes intervenções na parte central da cidade, o que é considerado por Sampaio como “um ponto controverso do EPUCS, à medida que a “Base de Tráfego” no Centro Tradicional implicaria numa reforma urbana de vulto, reativando o ideário do “urbanismo demolidor” de J. J. Seabra (...)” (Sampaio,1999.p.202)

FIG. 112
Proposta de Circulação
dos Bondes.
(Sampaio, 1999, p.203)

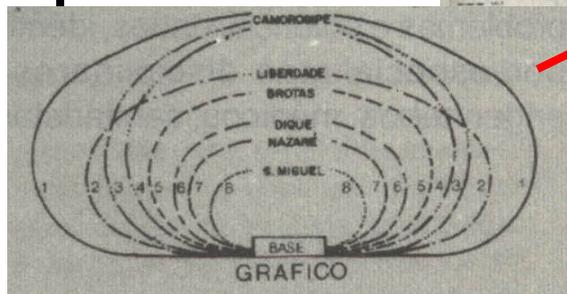


FIG. 113
Detalhe da proposta para o sistema de
circulação dos bondes, sendo a base o centro
antigo da cidade, como ponto de conversão
das suas linhas. (Sampaio, 1999, p.203)

A partir das demandas sobre o sistema de transporte na cidade e região, é elaborado o EUST onde, a partir de 1975, os transportes coletivos passam a obedecer a uma política de incentivos.

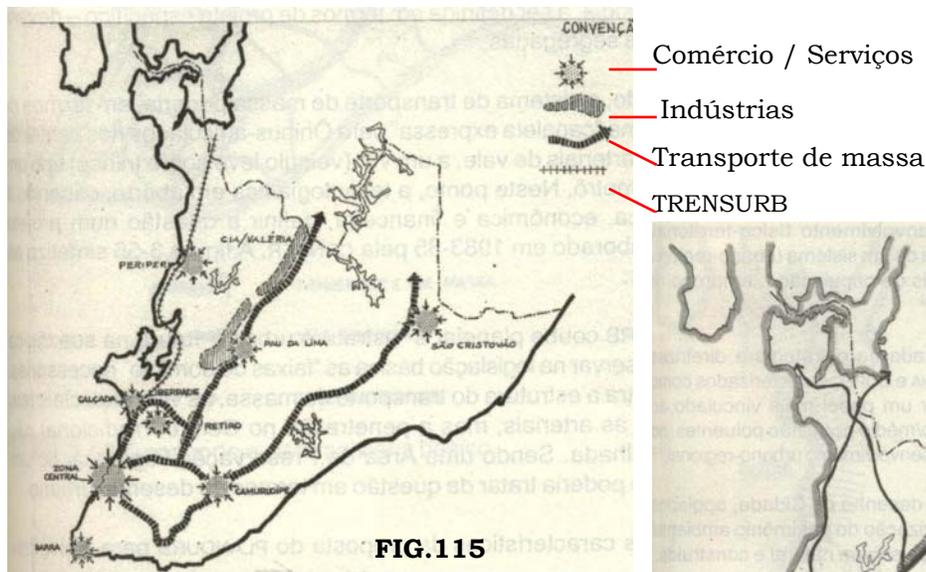
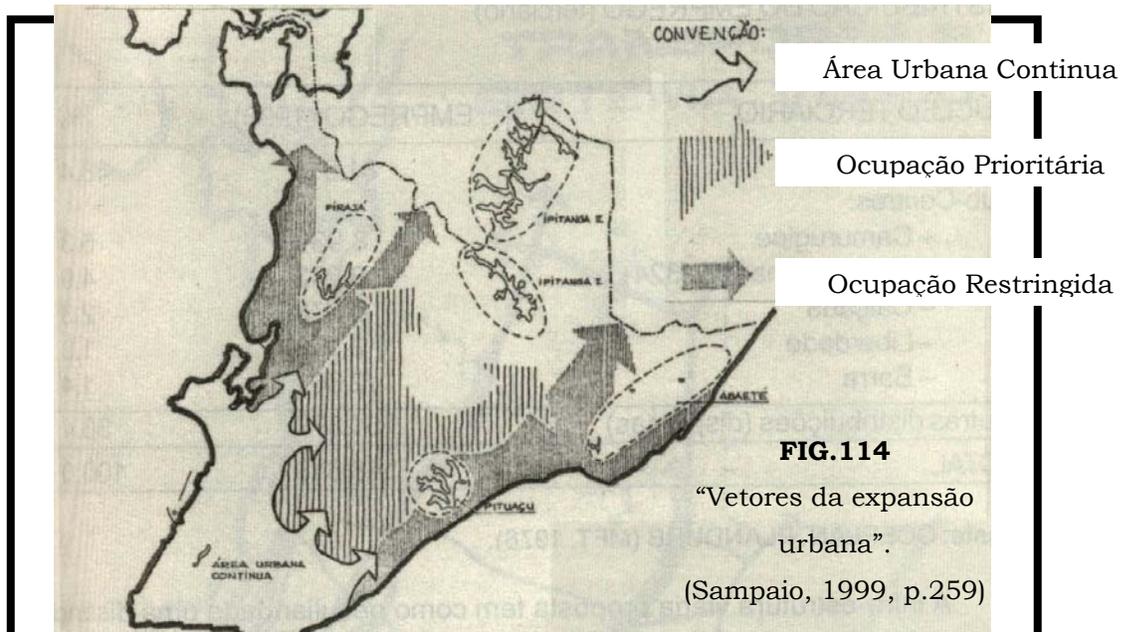
Num trabalho conjunto do GEIPOP com a CONDER deflagra-se o TRANSCOL, como medida de curto prazo e ação imediata.

O modelo proposto baseava-se na criação de quatro estações de transbordo em torno da área central e na criação de um “anel de contorno”, juntamente com um serviço circular em direção ao centro, e de um serviço periférico para atender aos estacionamentos periféricos (quatro) em implantação pela Prefeitura de Salvador. (Vasconcelos, 1985, p.40)

No começo dos anos 80 é publicada a primeira proposta realizada pelo PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador), baseada em diversos pontos, transcritos no Anexo – A, mas que um deles merece destaque por estar diretamente relacionado com o sistema viário: “a grelha viária ao contrário do sistema radioconcêntrico, flexibiliza a estrutura urbana, permitindo uma configuração mais aberta – adaptável no tempo - dando curso às tendências de expansão do mercado imobiliário em direção aos chamados vazios metropolitanos”. (Sampaio,1999, p.262-264) Esse trabalho sugere novas vias básicas, sobretudo no sentido transversal (leste-oeste).

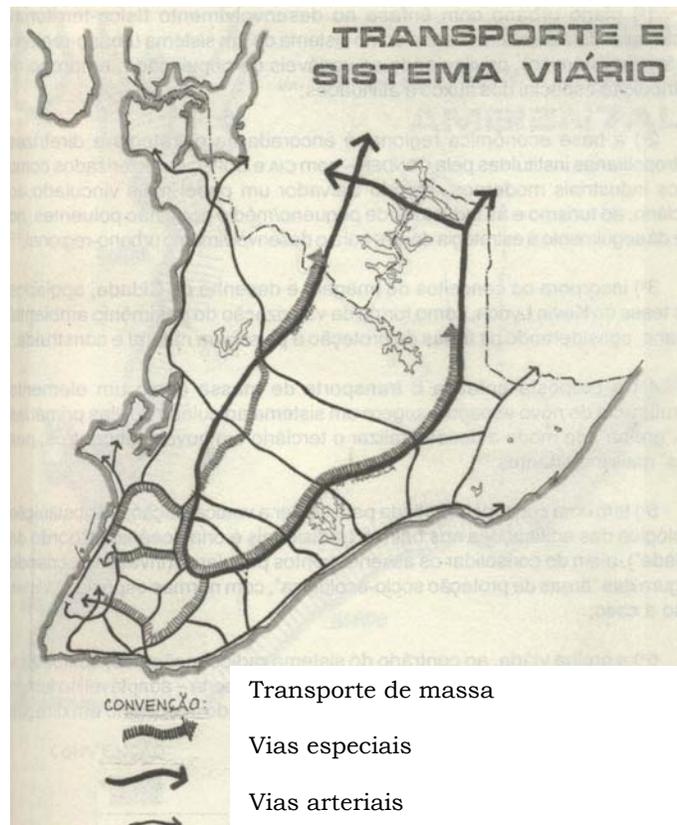
As figuras (FIG.114-116) mostram claramente que, tanto a expansão territorial quanto o traçado do sistema viário acompanham a mesma linha de pensamento, onde a expansão se dá para fora dos limites da cidade.

Essa proposta de expansão busca também a ocupação dos vazios no interior da área metropolitana, já que existe um sistema de transporte coletivo que os fazem circular, nada impede que essas áreas sejam ocupadas como zonas residenciais.



“Nucleação de atividades e transporte de massa”.
(Sampaio, 1999, p.259)

FIG.116
“Transporte e sistema viário básico”.
(Sampaio, 1999, p.261)



Em 1981, é realizado um *Estudo e Processo de Organização da Área Central de Salvador*, onde inúmeras transformações aconteceriam em função da implantação das medidas sugeridas pelo TRANSCOL, visando inclusive o remanejamento dos terminais centrais, como o da Praça da Sé. A proposta que previa a construção de pequenos terminais periféricos (Terminal da França, Aquidabã, Campo Grande e Lapa), foi elaborada por uma equipe da OCEPLAN, sendo distorcida ao ser construído na Lapa, um terminal de grandes proporções.

Transcrevemos os principais trechos desta proposta:

O projeto TRANSCOL foi elaborado pelo GEIPOT / PMS nos anos 1977 / 78. Entre outras propostas, este projeto recomendava o remanejamento das linhas de transportes coletivos, a relocação dos terminais e a racionalização e melhoria dos serviços de transporte urbano. O primeiro projeto a ser implantado, dentro desta linha, interfere diretamente no atual terminal da Sé. Sendo a Praça da Sé praticamente o “coração” do Centro da cidade, é óbvio que um projeto desta natureza causará profundas repercussões não só no uso e na ambiência da Praça, como em parte do Centro, na medida em que modificará hábitos diários de milhares de usuários do sistema de transportes coletivos. (OCEPLAN, 1981)

Este estudo ressaltou os seguintes papéis e estratégias de desenvolvimento para Área Central da cidade: alargamento da base econômica (mantendo as atividades informais que impulsionam a expansão do mercado regional, além de funcionar como atividades complementares e essenciais ao processo de acumulação); melhoria na ordenação física (apoio do Município e do Governo Estadual na realização de programas culturais e de lazer na área central da cidade, além de uma ação mais efetiva quanto à preservação do patrimônio, artístico e cultural de Salvador); valorização ambiental dos equipamentos e da imagem da Praça (a partir da regulamentação para locais de propaganda,

alteração de fachada, padronização dos equipamentos da praça). O *Objeto Imediato* deste documento encontra-se transcrito no Anexo - A.

A execução deste estudo vai ser o ponto de partida para a próxima intervenção realizada na área da Sé, como sendo a sua quinta versão.

IMAGENS DA PRAÇA DA SÉ DE 1960 ATÉ 1982

As imagens a seguir mostram a Praça da Sé sem os bondes e com o seu terminal de ônibus, na seqüência, já na década de 70, do século XX, a decadência da Praça cujos fatores já foram mencionados anteriormente, e finalizamos com a imagem de uma melhoria feita nos equipamentos do terminal de ônibus, pois já não atendia satisfatoriamente a população que dele se utilizava.

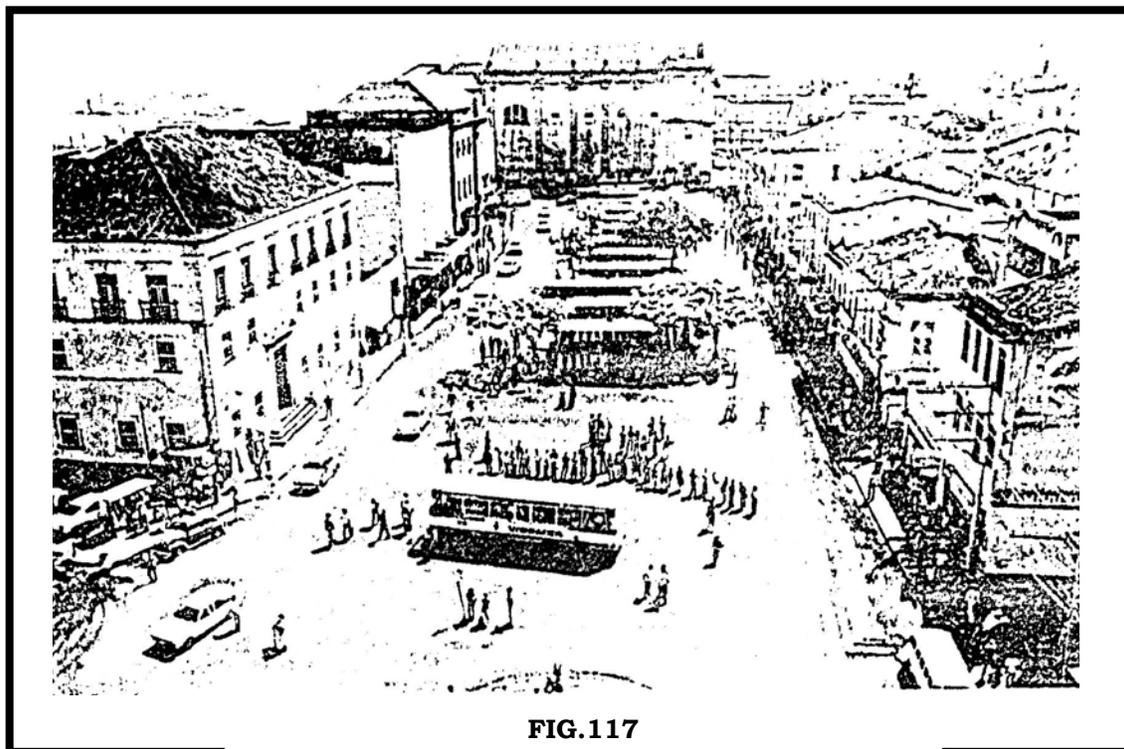


FIG.117

A Praça da Sé como Terminal de Ônibus. Os bondes deixam de circular na Sé e na cidade.

(SEPLAM, 1997, p.3)



FIG.118

O abandono da Sé (Janeiro de 1971).
Vista das baias de ônibus da Praça da Sé.
(Tribuna da Bahia, 03/05/1972)



FIG.119

O abandono da Sé (Maio de 1972).
Vista da parada dos ônibus da linha circular
na frente do antigo Largo da Sé.
(Tribuna da Bahia, 03/05/1972)

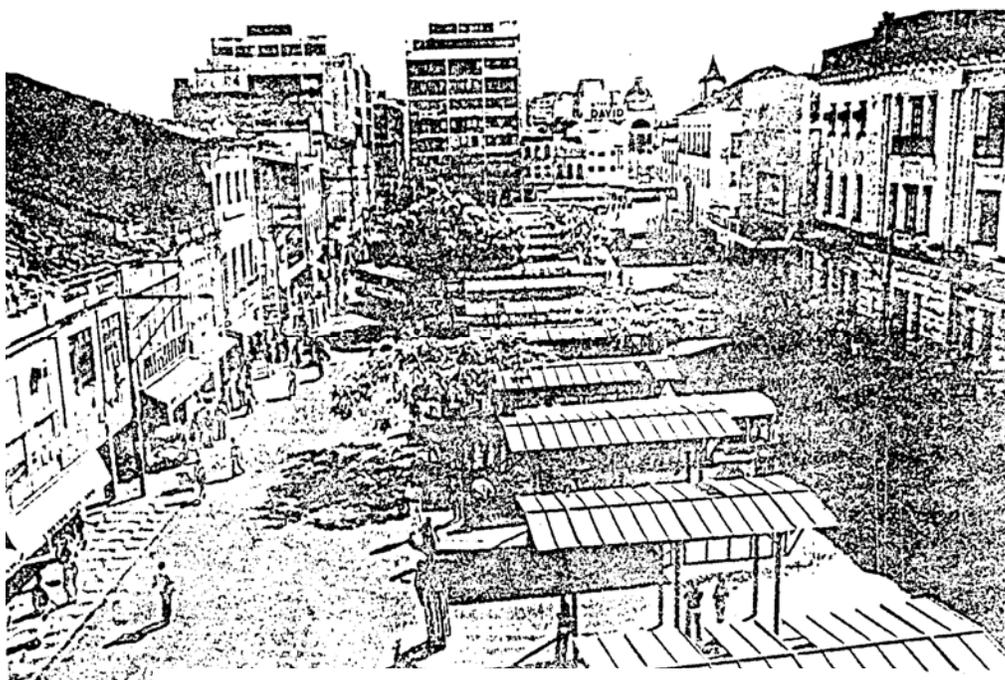


FIG.120

Reforma na Sé em 1977.
Treze novas plataformas para ônibus são construídas.
(SEPLAM, 1997, p.3)

DE 1982 ATÉ 1991 – QUINTA FACE DA SÉ

Com base nos levantamentos feitos em 1981, sobre os transportes, priorizando o transporte público de passageiro e o transporte de massa, a CONDER elabora, em 1982, outro documento, o PDM – Plano Metropolitano de Desenvolvimento. Ainda em 1982, é publicado pelo GEIPOT o Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU-1982, retomando os estudos, a longo prazo, do EUST, descrevendo o detalhamento efetuado para o ano de 1985. Das alternativas propostas, a escolhida propõe “sistema de corredores de transporte de massa partindo do Centro Administrativo (Av. Paralela) e da Brasilgás (BR-324), com duas penetrações na cidade alta (Rodoviária/Lapa¹³ e Rótula do Abacaxi/ Barroquinha) e uma terceira penetrando na Cidade Baixa (Retiro/Calçada/Terminal da França)”. (Vasconcelos, 1985, p.42) É dito que as etapas de implantação desses corredores, seguiram as proposições estabelecidas pelo EUST.

O Programa de Revitalização do Centro Histórico de Salvador, que prevê a retirada de grande número de ônibus e veículos particulares que circulam na área, teve cumprida mais uma de suas etapas, com a realização de concorrência pública para as obras de reforma da Praça da Sé e do Corredor Campo Grande – Sé. (Correio da Bahia, 18/06/1981, p.6)

Segundo o Programa de Transporte Coletivo de Salvador – TRANSCOL, após a realização dessas obras, em trabalho conjunto com a Estação de Transbordo da Lapa, o tráfego das áreas centrais de Salvador ficaria livre para a circulação dos pedestres. Fica permitido apenas o tráfego dos ônibus Campo Grande / Sé, ônibus de turismo e transportes de cargas.

¹³ Terminais periféricos da Cidade do Salvador: Terminal da França; Terminal da Barroquinha (1968); Aquidabã (projeto 1979); Estação da Lapa (1983). (Vasconcelos, 2002, p.328 e 346)

As obras do Corredor Campo Grande – Sé, em sua primeira etapa, incluem serviços na rua Chile, desde a Praça Thomé de Souza até a esquina onde se encontra o edifício Martins Catarino. A segunda etapa terá trabalhos desde o edifício Martins Catarino até a interseção da rua Chile com a Ajuda. A terceira etapa tem programadas obras no trecho entre a Praça Castro Alves e o Campo Grande. O tráfego somente será interrompido quando da realização da primeira fase. (Correio da Bahia, 18/06/1981, p.6)

No governo do Prefeito Dr. Renan Baleeiro (1981/83), não apenas a Sé passa por intervenções, mas várias partes da cidade, todas diretamente ligadas ao melhoramento do sistema viário da cidade. Neste período, acontece também o remodelamento e ampliação do já criado Terminal da França, na Cidade Baixa; e a inauguração da Estação da Lapa, no vale. Algumas dessas intervenções fazem parte do chamado Programa de Revitalização do Centro Histórico, que prevê a retirada do grande número de ônibus e veículos particulares nesta área, conseqüentemente, uma nova e grande reforma é realizada na Praça da Sé. Como reflexo imediato dessas ações, há o esvaziamento e empobrecimento dessa área, conseqüentemente o enfraquecimento do comércio nesta área. Retirando-se os ônibus da Praça da Sé, um grande número de pessoas não teria mais motivos para passar pela praça, sendo utilizada apenas pelas pessoas que moram ou trabalham perto desta área.

Os jornais da época registram:

De repente a cidade entrou, toda ela em obras. Passeios com bicôes, ruas fechadas por calçadas e calçadinhos (outrora era por degraus), outras reduzidas na largura, embora já estreitas fossem, uma estação de passageiros de ônibus nos fundos do Convento da Lapa, da qual milhares e milhares de passageiros serão transportados por escadas rolantes para vielas que dão acesso à Av. Joana Angélica e a Piedade. Enfim, uma azáfama de picaretas e calceteiros, que está deixando a população atordoada. (A Tarde, 16/07/1982, p.9)

Não importando qual fosse a melhoria que essas obras trariam para a população, pedestres e motoristas, encontravam-se insatisfeitos com os transtornos na cidade. O projeto previa um novo alinhamento para as vias de tráfego e não um estreitamento como era mencionado. O novo alinhamento permite que as faixas de tráfego tenham a mesma bitola em toda sua extensão, com a criação de passeios no que exceder.



De volta a Praça da Sé, agora, tendo seus limites definidos pelo projeto para parada de ônibus (FIG.121), esta, passa a oferecer à população da cidade um espaço para encontros diversos.

A praça recebe, a partir de concurso público, um desenho para seu calçadão e passeios. O ganhador deste concurso foi o artista plástico Juarez Paraíso, que inspirado

em detalhes do altar mor da extinta Igreja da Sé, criou a diagramação do grande calçadão da Sé. (FIG.122) O portal do Liceu de Artes, no Pelourinho, também serviu de inspiração para os desenhos dos passeios, também criados por ele. (FIG 123-124) É importante destacar que os equipamentos (bancos, postes de iluminação, etc.), posteriormente colocados na praça, não foram objeto desse concurso.

Os comerciantes da área da Praça da Sé manifestaram sua insatisfação com a mudança alegando que aconteceria, com aquela área, o mesmo que aconteceu com o Terreiro de Jesus, que estaria entregue a malandros, desocupados, prostitutas, e o que é pior, com um comércio enfraquecido.

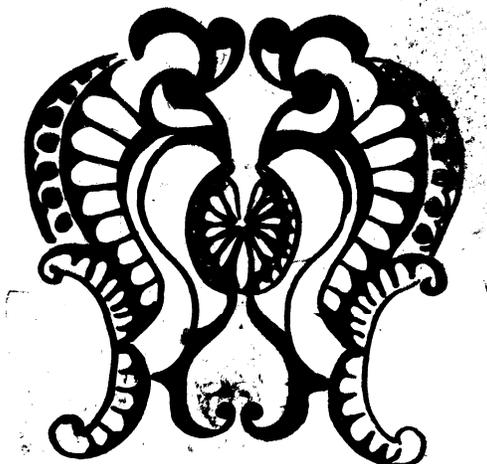


FIG.122

Desenho do artista plástico Juarez Paraíso, inspirado no altar mor da extinta Igreja da Sé.

(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)

FIG.123

Estilização do artista plástico Juarez Paraíso, inspirado Liceu de Arte.
(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)



FIG.124

Estilização do artista plástico Juarez Paraíso, inspirado Liceu de Arte.
Segundo o artista, “entrelaçado mais despojado”.
(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)

O espaço do Belvedere da Sé, que vinha sendo utilizado como estacionamento rotativo, explorado pela Prefeitura, seria desativado com a implantação do ponto de ônibus.

Com a conclusão das obras para a parada de ônibus e do calçadão na Praça da Sé, logo no ano de 1984, os jornais já publicavam o descontentamento

dos comerciantes que já não vinham satisfeitos, quando a praça ainda estava no projeto. Estes passaram a ter problemas com a descarga de suas mercadorias, pois os estabelecimentos voltados para a praça, não faziam fundos com a Rua Saldanha da Gama, o que forçava a usar o próprio calçadão para que a descarga fosse feita.

Um dos maiores problemas enfrentados pelos comerciantes estabelecidos em volta do calçadão da Praça da Sé é o acesso de veículos (...). Para chegar até a praça os automóveis têm de fazer um balão no Terreiro. (A Tarde, 28/01/1984, p.2)

Surge então uma proposta apresentada pelos comerciantes locais, de intervenção na praça, publicada pelo Jornal A Tarde (FIG.125). A proposta prevê a parada dos ônibus no fundo da praça, encostada na lateral da Catedral Basílica, o antigo Largo da Sé seria estacionamento. Neste traçado, os carros poderiam circular em toda a praça, facilitando o comércio. Vale ressaltar que na nota escrita no jornal, este não apenas publica a proposta como solicita aos técnicos da Prefeitura que a examinasse, e que esta proposta fosse *acolhida por eles*. (A Tarde, 28/01/1984, p.2)

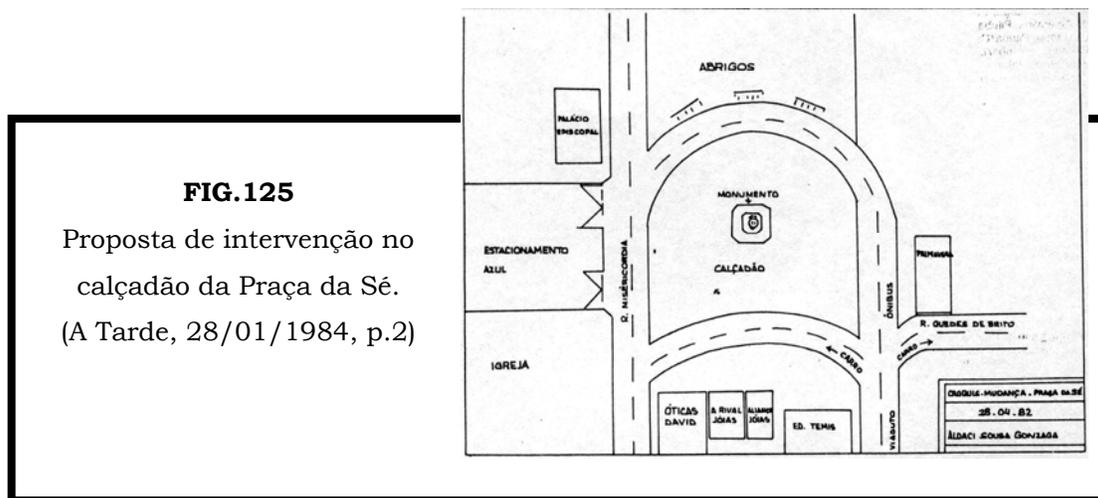


FIG.125

Proposta de intervenção no calçadão da Praça da Sé. (A Tarde, 28/01/1984, p.2)

Em maio de 1984, o Jornal Correio da Bahia, publica uma nota sobre o abandono do Belvedere da Sé, onde a BAHIATURSA, uma biblioteca de cultura baiana e uma lojinha de artigos da Bahia funcionavam precariamente. Sujeira, mau cheiro, etc. faziam parte da rotina do Belvedere. Antes, na sua parte superior, funcionavam repartições e uma sorveteria; restando apenas a lembrança. Tudo isso, segundo os comerciantes, é palco de favorecimento para a marginalidade na praça. (Correio da Bahia, 29/05/1984, p.6)

No ano seguinte, o mesmo jornal publicava a nota *Praça da Sé, onde de tudo pode acontecer*, onde diferentes grupos se encontram e acontecem desde shows folclóricos, propagandas e até assaltos. O cenário também era composto pelos aposentados, desempregados, vendedores ambulantes e de cafezinho. Muitos já diziam, que mesmo com toda movimentação, “a praça já não é a mesma de antigamente”. (Correio da Bahia, 24/01/1985, p.5)

Com a retirada dos terminais, as vendas nos estabelecimentos comerciais caíram 70 por cento e o número de freqüentadores diminuiu bastante (...) durante a noite acontecem muitos assaltos e são poucas as pessoas que se arriscam a ir até lá. (...) ‘O calçadão acabou com a praça que agora está transformada numa verdadeira maloca’ (...) os bancos que foram colocados são verdadeiros convites para os que ‘nada querem da vida. (Correio da Bahia, 24/01/1985, p.5)

Com relação aos estudos na área da expansão urbana e de transportes, estes continuam sendo desenvolvido e, em 1985, é publicada, pela CONDER, uma Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador 1985 – 2000 que definia, não apenas áreas de ocupação, a serem implantadas por etapas, como também áreas de proteção de mananciais, institucionais e de uma nova zona industrial. Com relação aos transportes sugeria a duplicação de vias com base nos estudos do PLANDURB, a criação de novas vias no sentido transversal (leste-oeste) em Salvador, Lauro de Freitas e Camaçari. Os corredores de transporte de

massa nas áreas adensadas, proposto neste documento, como no Plano Metropolitano de 1982, não constava da indicação nos mapas do local para sua implantação. (Vasconcelos, 1985, p.43-48)

Ainda em 1985, fez-se outro documento, Transportes de Massa de Salvador – Estudo Básico, elaborado pela CONDER, mas desta vez, contando com a parceria de diversos órgãos (estaduais e municipais). Neste estudo, é priorizado o transporte de massa, com alguns acréscimos com relação ao documento publicado pelo GEIPOT, em 1982. Vale ressaltar que as alternativas de tecnologia a serem empregadas para o transporte de massa, avançava passando por ônibus convencionais, articulados, elétricos, veículos sobre trilhos até chegar à tecnologia metroviária.

Enquanto esses estudos não se concretizam, a cidade, neste caso, a Praça da Sé, vai sofrendo as ações do tempo ou então, a falta das ações dos homens (os do poder). Vale destacar, neste período – 1986/1987 – a sede da Prefeitura da cidade do Salvador ganha uma construção nova, do arquiteto Lelé, localizada na Praça Municipal.

Em 1987, já se fala em *metamorfose* ao se tratar da Sé. *Metamorfose* esta que acontece ao cair da noite. “Aposentados, trabalhadores e turistas agitam o lugar enquanto a noite não chega” (Tribuna da Bahia, 20/06/1987, p.3), quando o lugar passa a ser perigoso, ocupado por travestis e vadios. Mas isso não acontecia apenas na Praça da Sé, é reflexo de toda área, como no Pelourinho e no Maciel.

Cercada de antigos casarões e centenárias igrejas, a Praça hoje conta com um pequeno comércio que sobrevive graças a sua tradição, (...). Com a transferência da sede do governo estadual para o Centro Administrativo e o surgimento dos atraentes shoppings centers em áreas consideradas como ‘nobres’ da cidade, o Centro Histórico perdeu a sua importância política e econômica, transformando a Praça da Sé em apenas ‘mais uma praça da cidade’, embora ali tenha acontecido fatos significativos da história do estado e do país. (Tribuna da Bahia, 20/06/1987, p.3)

A citação acima aborda outro grande fator para o distanciamento da população do centro antigo da cidade: os *shoppings centers*¹⁴, com uma concepção de lazer completamente diverso. Primeiro, por ser um local fechado, oferecendo segurança, o que comparado com a Praça da Sé, é ponto de extrema importância; segundo porque ali está um forte símbolo do capitalismo, tudo é exposto para induzir o cidadão a comprar. Na Praça da Sé, existe o comércio, mas pode-se apenas ir até o mirante para olhar a Baía de Todos os Santos, sem nada gastar. Mas são os *shoppings* que passam a encantar a população muito mais talvez pela novidade que representavam na cidade e pela influência externa dos EUA.

Neste mesmo período, o Belvedere da Sé, considerado agora como *uma praça ao lado da Sé*, tem quase toda sua área ocupada, na parte superior, por um bar concessão da BAHIATURSA e, na parte inferior, o Clube da Terceira Idade, uma instituição social do governo estadual. (Tribuna da Bahia, 04/09/1987, p.17) A maioria dos seus freqüentadores fala com saudosismo dos grandes tempos do Belvedere da Sé. (FIG.126)

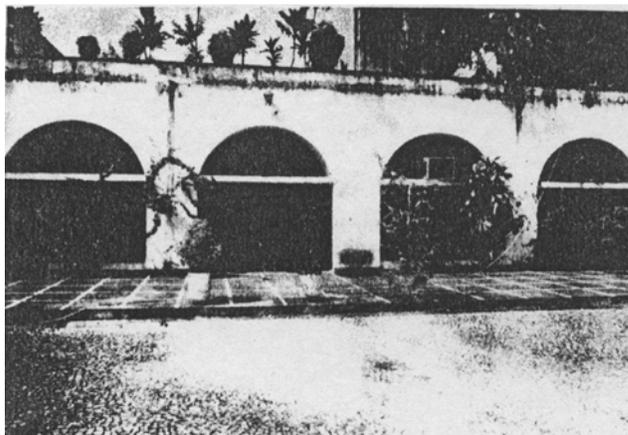


FIG.126

Belvedere abandonado. (1984)

Em 1984, funciona precariamente a BAHIATURSA, uma biblioteca de cultura baiana e uma lojinha de artigos da Bahia Sujeira e mau cheiro fazem parte da rotina do Belvedere.

(Correio da Bahia, 29/05/1984)

¹⁴ O primeiro *shopping center* construído na cidade de Salvador data de 1975, o Iguatemi; depois outros foram surgindo: Itaigara, em 1980; Boulevard 161, em 1982; Shopping Barra, em 1987. (Vasconcelos,2002,p.368-388) Hoje é fácil encontrar em quase todos os grandes bairros da cidade, pelo menos um shopping, mesmo que de pequeno porte.

A Praça da Sé, mesmo com toda controvérsia a respeito do seu calçamento e mesmo com toda pressão dos comerciantes locais, conseguiu permanecer com este traçado até o início dos anos 90, quando na gestão do Prefeito Fernando José, a praça cede mais uma vez, parte de sua área, para os transportes urbanos da cidade, fato que ganhou a simpatia dos comerciantes dali.

IMAGENS DA PRAÇA DA SÉ DE 1982 ATÉ 1991

A Praça da Sé, com seu calçamento é a seguir mostrada pelas imagens cedidas pelo próprio artista plástico Juarez Paraíso. São vistas da praça (FIG. 127-132), de seus passeios (FIG. 133), suas ruas fechadas (FIG. 134), e alguns detalhes da composição do piso (FIG. 135).

O artista plástico Juarez Paraíso declarou que a partir do modelo criado, como dito anteriormente, inspirado no altar mor da extinta Igreja da Sé, foi possível fazer diversas composições, para o calçamento da Praça da Sé. Os quais, segundo a Professora Márcia Magno - da Escola de Belas Artes da UFBA, após a conclusão do calçamento, a população que visitava, logo apelidava os desenhos de *dragão* (para o desenho central) e de *bordados* (para os desenhos dos passeios) (FIG. 129-130).

A figura 131 mostra a rotatória onde foi recolocado o busto de bronze do primeiro bispo do Brasil, Dom Pero Fernandes Sardinha. Local, que marca a posição do antigo altar mor da Igreja da Sé.

VISTAS DO CALÇADÃO DA PRAÇA DA SÉ



FIG.127

Reforma da Sé em 1982.
(Foto aérea)
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



VISÃO
DA PRAÇA DA SÉ

FIG.128

Reforma da Sé em 1982.
(Arquivo: Artista
Plástico Juarez Paraíso)



FIG.129

Vista do Calçadão da Sé. Ao fundo a Catedral Basílica.

(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)



FIG.130

Vista do Calçadão da Sé.
Detalhe do passeio, com o jardim
e seus bancos de concreto.
Ao fundo a Catedral Basílica.

(Arquivo: Artista Plástico Juarez
Paraíso)

Vista dos abrigos
pré-moldados duplos da
parada para ônibus
circulares.

Busto de Dom Pero
Fernandes Sardinha

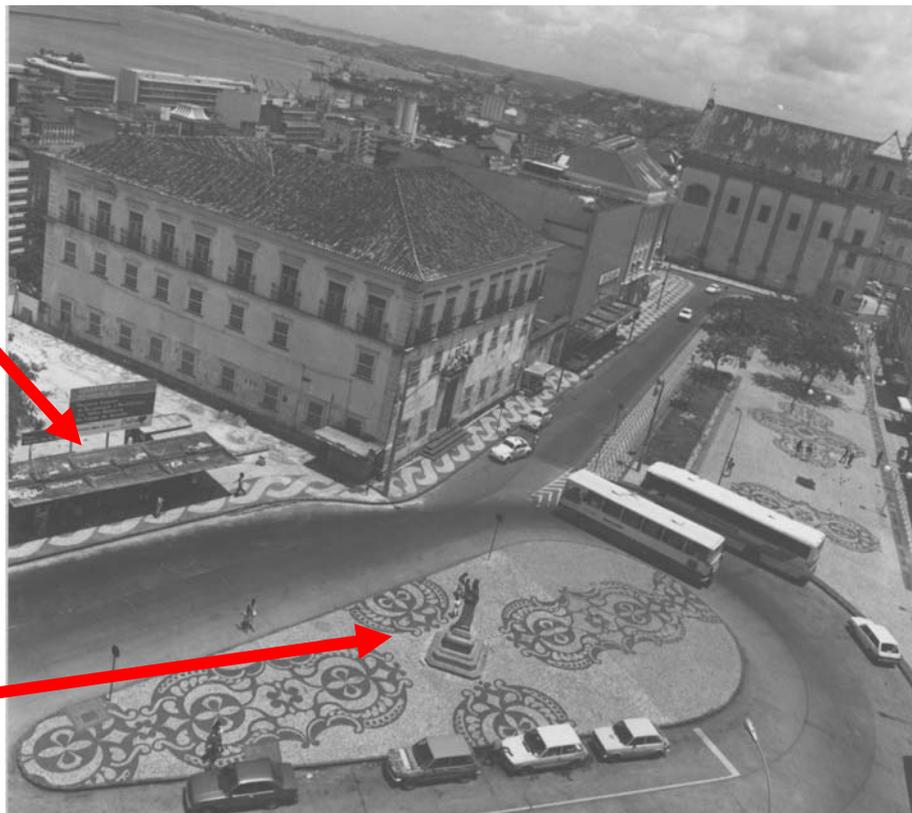


FIG.131

Vista do Calçada da Sé.
(Arquivo: Artista Plástico
Juarez Paraíso)

FIG.132

Rotatória com o Busto de
Dom Pero Sardinha.
(Arquivo: Artista Plástico
Juarez Paraíso)

OS PASSEIOS DA PRAÇA DA SÉ

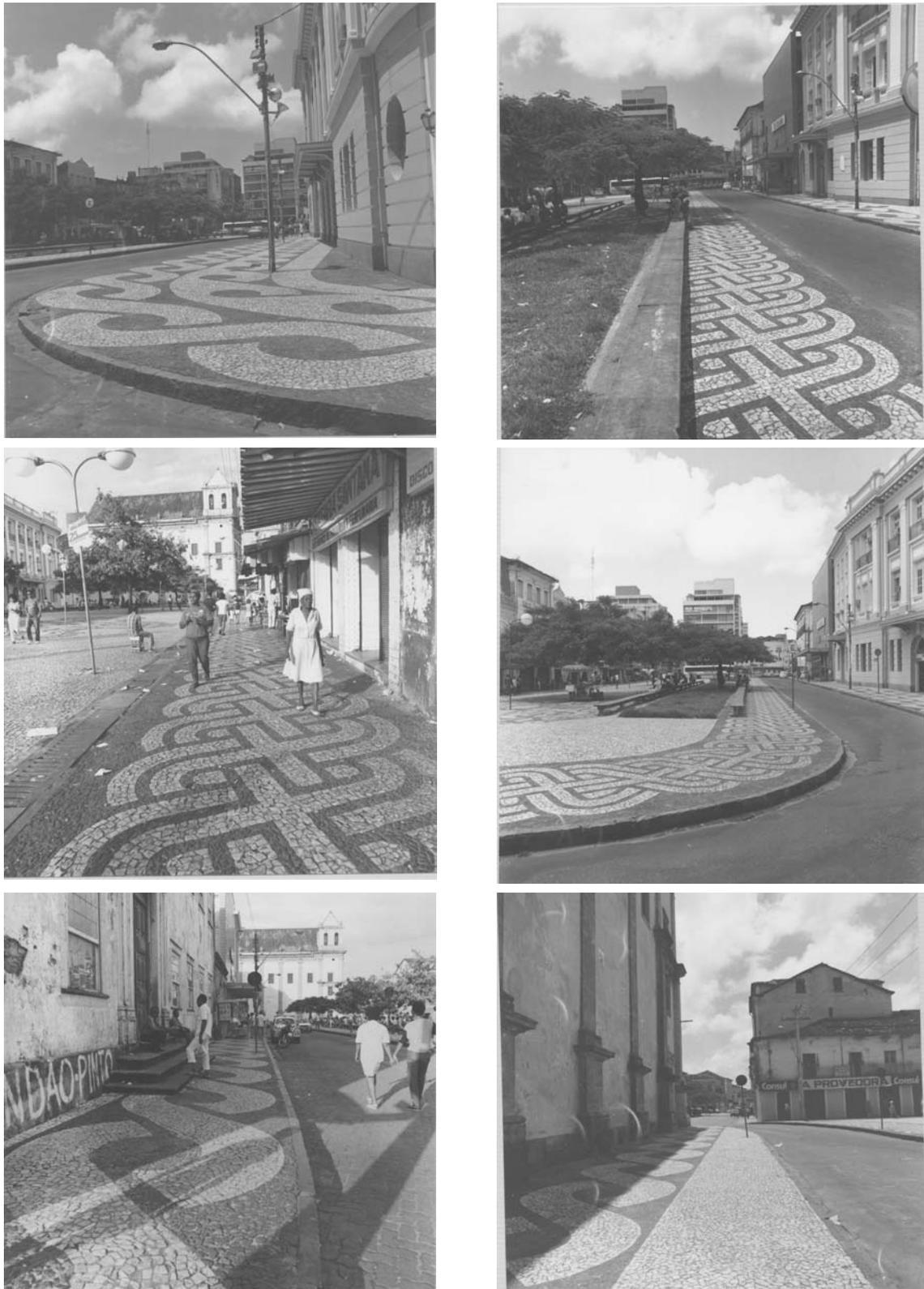


FIG.133

(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)

AS RUAS FECHADAS DA PRAÇA DA SÉ

As ruas do lado oposto ao Cine Excelsior foram fechadas, transformadas em calçadas para facilitar a circulação dos pedestres. Também ganharam desenhos criados pelo artista plástico Juarez Paraíso.



FIG.134

(Arquivo: Artista Plástico
Juarez Paraíso)

DETALHE DA COMPOSIÇÃO DO PISO



FIG.135

(Arquivo: Artista Plástico Juarez Paraíso)

DE 1991 ATÉ 1998 – SEXTA FACE DA SÉ

Nos anos 90, a cidade continua crescendo, segundo Sampaio, coube ao PLANDURB a elaboração do ante-projeto de Lei para o *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU*. (Sampaio, 1999, p.266) Este plano previa não apenas estacionamentos periféricos na área central, como a melhoria das ligações entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, como consequência deste último, temos o Plano Inclinado da Liberdade – Calçada, inaugurado em 1981. (Vasconcelos, 2002, p.363)

Dentro de uma estrutura urbana, onde novas funções e atrações surgiam na Cidade - shoppings centers, um constante espetáculo na cidade - a Sé precisava encontrar uma maneira de sobreviver. Os comerciantes locais reclamavam da queda nas vendas, do “vazio” em que se transformava o local ao cair da noite, favorecendo os assaltos e a marginalidade, alguns chegavam a dizer que a reforma tinha acabado com a *praça* e que os bancos de concreto do calçadão eram apenas convites aos que nada querem da vida.

Numa tentativa de reerguer o comércio local, na gestão do Prefeito Fernando José (1989/92), cedendo à pressão dos comerciantes, a área da Sé vai sofrer sua sexta intervenção. A Praça da Sé perde boa parte do seu calçadão para o retorno dos ônibus (FIG.136). O comércio local ganha novo fôlego, com o Terminal de ônibus aí instalado (FIG.137), pois, com ele, vem a esperança de que cresça o número de pedestres e turistas, aumentando as vendas nos estabelecimentos. Além do que, com a movimentação trazida pelo terminal, a Praça da Sé, que por um lado deixa de oferecer à população o espaço para o encontro, para o descanso - o espaço da *praça*; por outro, ganha a esperança de ver seu entorno estimulado.

Não demorou muito para que os problemas voltassem a surgir nessa área. Os jornais voltam a noticiar o seu abandono, “apesar do projeto de recuperação e revitalização de todo o Centro Histórico, que vem sendo executado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural (IPAC)”. (A Tarde, 04/11/1997, p.7)

A reforma do casario que contorna a área da Sé contrasta com seu abandono. Neste momento, não apenas a noite era sinal de perigo, estar na Sé durante o dia também se tornou uma aventura.

Mendigos, prostitutas e meninos de rua ocupam os bancos que há sob os abrigos. À noite eles servem como dormitório e durante o dia local de mendicância. (A Tarde, 04/11/1997, p.7)

Os canteiros passaram a funcionar como lixeiras, praticamente inexistente no local, os passeios de pedra portuguesa, com seus desenhos criados pelo artista Juarez Paraíso, com o tempo e sem conservação, estão cheios de buracos e com o meio-fio danificado. Já era impossível saber que ônibus parava em uma determinada baía, pois as placas indicativas haviam sido arrancadas, destruídas. Os assaltos passam a ser mais freqüentes.

Quem passava pela Sé e olhasse na direção do Belvedere, não mais conseguiria ver a bela vista da Baía de Todos os Santos, por estar escondida pelos diversos “cubículos metálicos, que abrigam diversas lojas, para ali transferidas para restauração dos imóveis da Rua do Saldanha e da própria Praça da Sé”. (A Tarde, 04/11/1997, p.7) Esses *cubículos metálicos* (FIG.138-139) serviram inicialmente para abrigar as lojas da rua do Saldanha, enquanto esta era reformada; e posteriormente, para as lojas instaladas no entorno da própria Praça da Sé, até a conclusão das obras.

IMAGENS DA PRAÇA DA SÉ DE 1991 ATÉ 1998

Uma praça que retorna a ter um terminal de ônibus na tentativa de salvar o comércio local. As figuras a seguir mostram a praça com seu terminal e o Belvedere, cedendo seu espaço para os comerciantes da Rua do Saldanha.



FIG. 136

Imagem da Sé em sua sexta versão.

Percebe-se a mudança no percurso desenvolvido pelos carros, que antes tinham que contornar a Praça do Terreiro de Jesus para chegar a Sé.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



FIG. 137

Vista Superior do novo Terminal de ônibus implantado na Sé. (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



FIG. 138

Cubículos Metálicos.
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



FIG. 139

O antigo Largo da Sé e seu Belvedere, sendo ocupado por lojas em *cubículos metálicos*.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

Observa-se, na imagem acima, que foram retirados os pontos e abrigos pré-moldados da Estação de Transbordo da Sé de 1982, para ônibus da linha circular.

A PARTIR DE 1998 – SÉTIMA E ATUAL FACE DA SÉ

Na segunda metade da década de 90, começa a ser implantada, na cidade, a política de “metropolização de Salvador”, pelo CONDER – SEPLANTEC (Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia) (Sampaio, 1999, p.270)

Com relação ao Plano de Transporte de Massa, é idealizado um metrô de superfície onde na área central da cidade sua penetração seria subterrânea, permitindo “articular três corredores de tráfego importantes: o da cidade-alta, o da cidade-baixa e o da Baixa dos Sapateiros”. (Sampaio, 1999, p.270) Esta proposta, idealizada em 1985, permite a penetração subterrânea no centro antigo da cidade, através da Estação da Praça Municipal (FIG.140) que segundo o autor, não implica em reformas urbanas, como as do *urbanismo demolidor*. Se este projeto fosse executado, o centro, como na maioria dos grandes centros urbanos, seria revitalizado com a chegada do metrô.

Com relação à concepção arquitetônica e sua implantação no espaço urbano da cidade, Sampaio diz que “na Bahia, arquitetura e urbanismo quase sempre expressam *vontades* em que a *inovação* se dá pela aparência formal e menos pelo conteúdo das coisas propostas”. (Sampaio, 1999, p.272) Isto mostra a distância existente entre o que foi pensado, planejado e o que é realmente realizado, o que realmente constitui a *cidade-real*.

A cidade, então, passa por diversas intervenções todas elas associadas à implantação de um novo tipo de transporte de massa, o metrô, e, conseqüentemente, da reestruturação das suas vias principais, é esperado que com o funcionamento do metrô, estas tornem o fluxo dos carros mais livres.

A meta é reduzir os congestionamentos, proporcionando mais conforto e segurança às viagens. Haverá, também, um grande incentivo à expansão imobiliária da cidade para espaços ainda não habitados, seguindo um planejamento, para evitar a ocupação desordenada e a falta de investimentos em infra-estrutura. (Site da Prefeitura de Salvador – Obras Especiais)

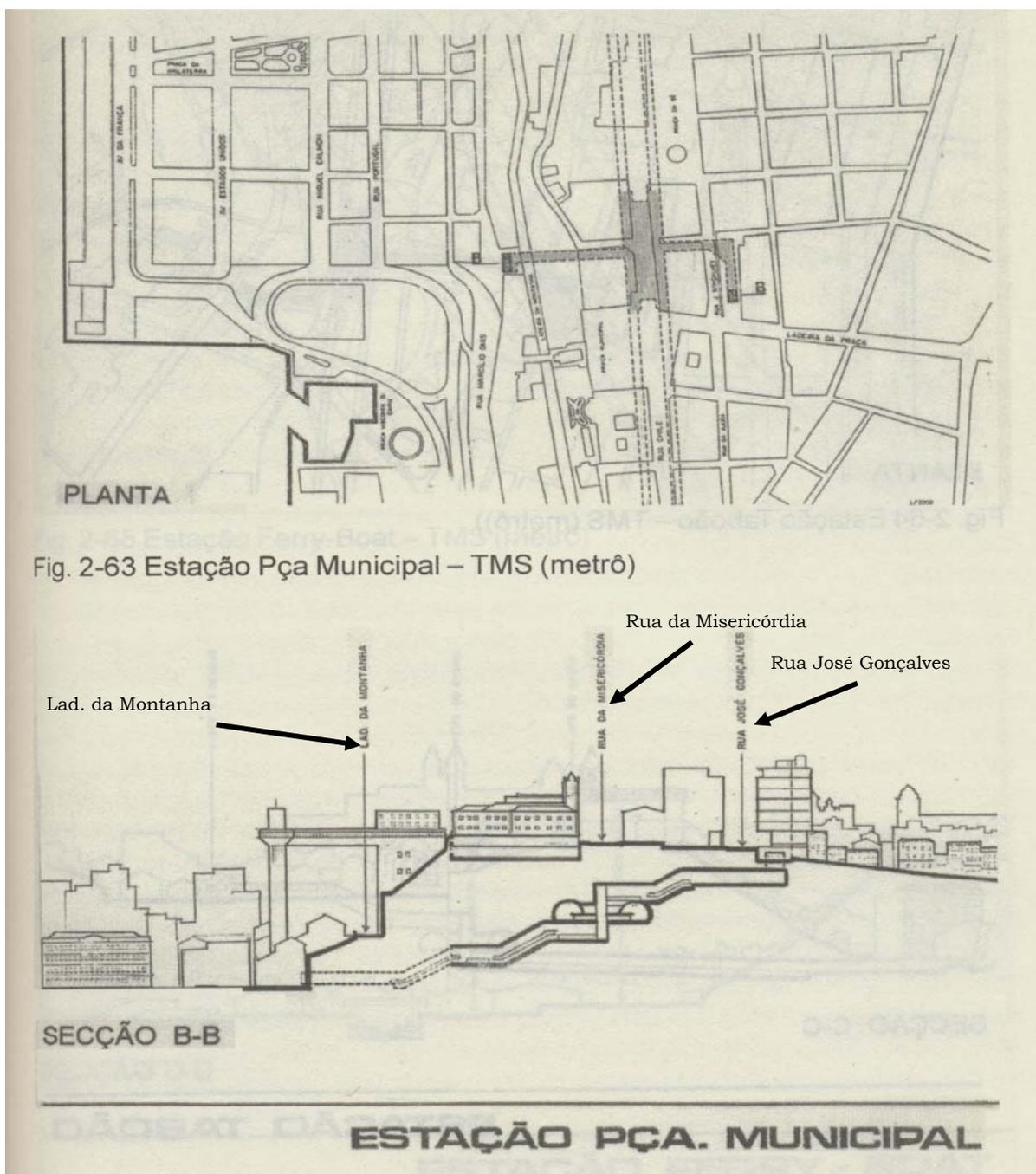


FIG. 140

Estação Praça Municipal. (Sampaio, 1999, p.273)

O plano para o metrô de Salvador, elaborado em 1985, cuja proposta prevê a implantação da estação no subsolo da Praça Municipal.

O projeto executado se contrapõe ao primeiro, prevalecendo neste, o aspecto econômico - o metrô abandona o centro, passando agora pelo subterrâneo da av. Joana Angélica. A implantação do metrô se dará em quatro etapas, sendo executada hoje, a primeira etapa, no trecho Lapa – Pirajá (11,9 km de extensão, sendo 1,4 km em túnel entre a Av. Bonocô e a Lapa, articulado com ônibus alimentadores até o trecho ferroviário Calçada - Paripe de 13,5 km). (FIG.141)

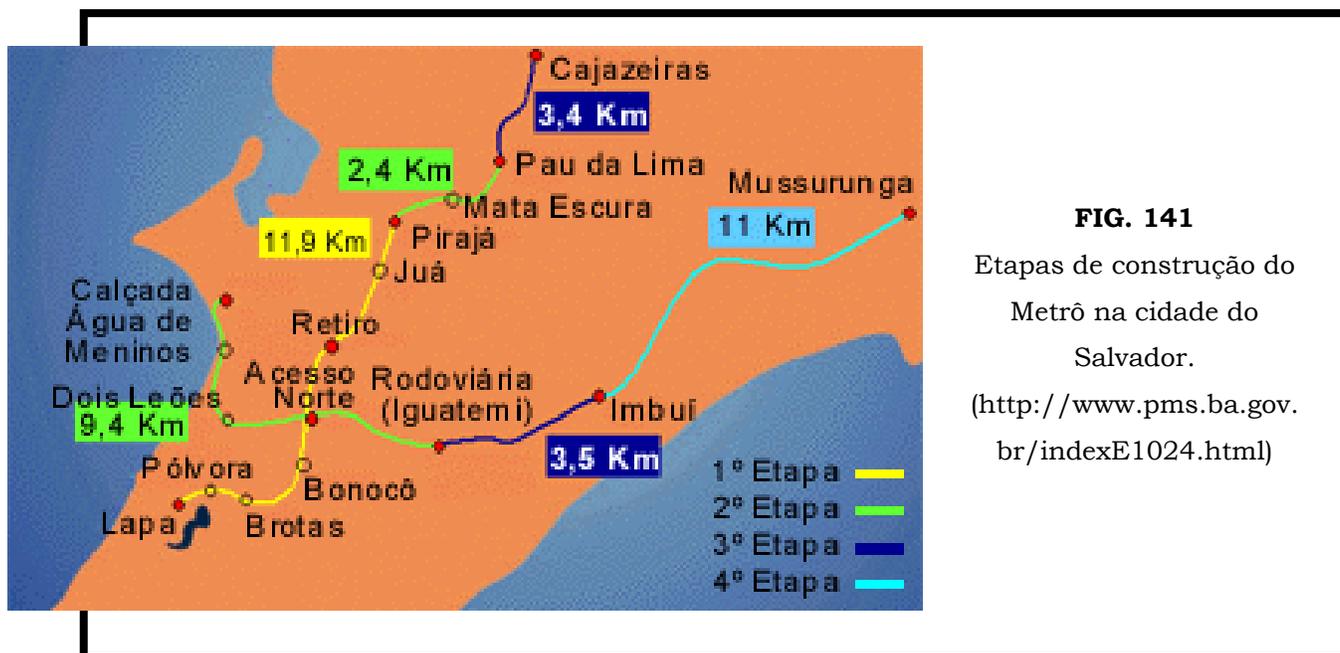


FIG. 141
Etapas de construção do Metrô na cidade do Salvador.
(<http://www.pms.ba.gov.br/indexE1024.html>)

Paralelamente à implantação do metrô, vêm sendo feitas diversas obras nas vias da cidade do Salvador, visando à melhoria e o descongestionamento do tráfego nos grandes eixos da cidade. Desde o final dos anos 90 foram executadas as obras de construção da Via Lapa – Rodoviária (1997), Av. Luis Eduardo Magalhães (2001) e a de ampliação da Av. Paralela (1998); e outras ainda estão sendo ou serão executadas como é o caso da construção da Av. 29 de Março (antiga Via Jaguaribe), construção de três viadutos (entre as Avenidas 29 de Março e Orlando Gomes, entre a Av. Pinto de Aguiar e a Av. São Rafael, e ainda entre a

Av. Luis Eduardo Magalhães ao bairro do Imbuí); de uma avenida unindo o Largo Dois Leões a Água de Meninos passando pela Estrada da Rainha; construção de duas estações de transbordo (CAB e Mussurunga); além das melhorias na Av. San Martin. (FIG.142)

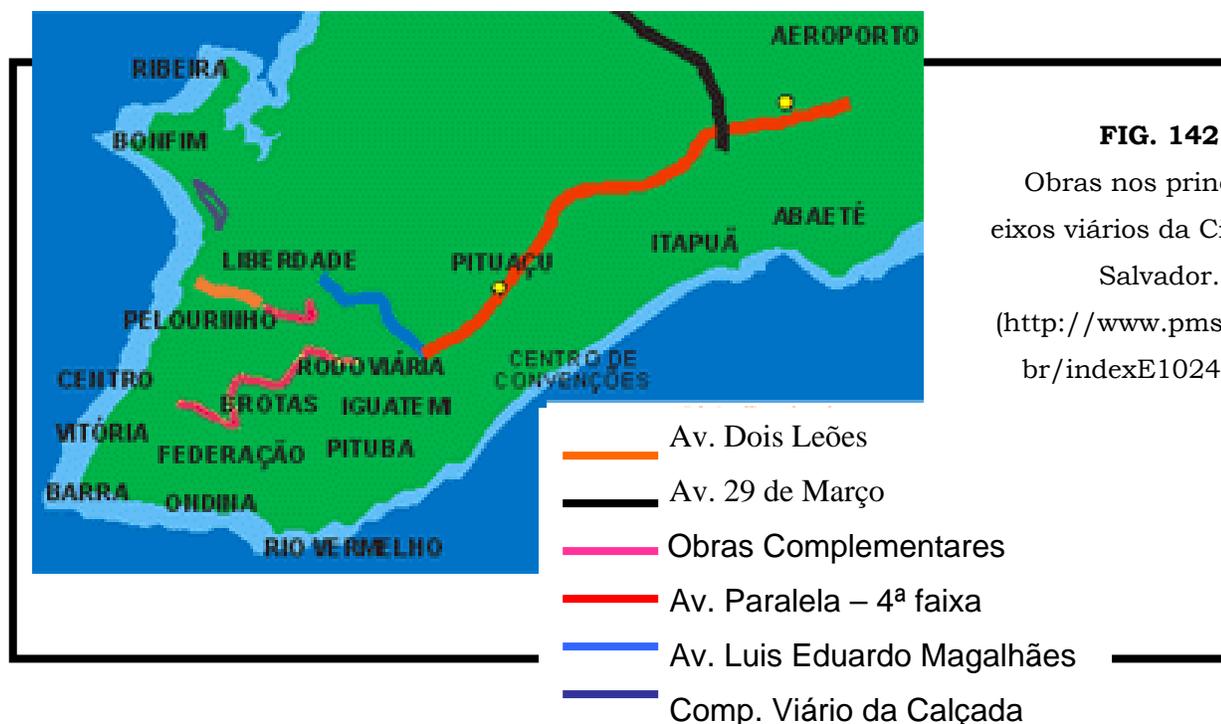
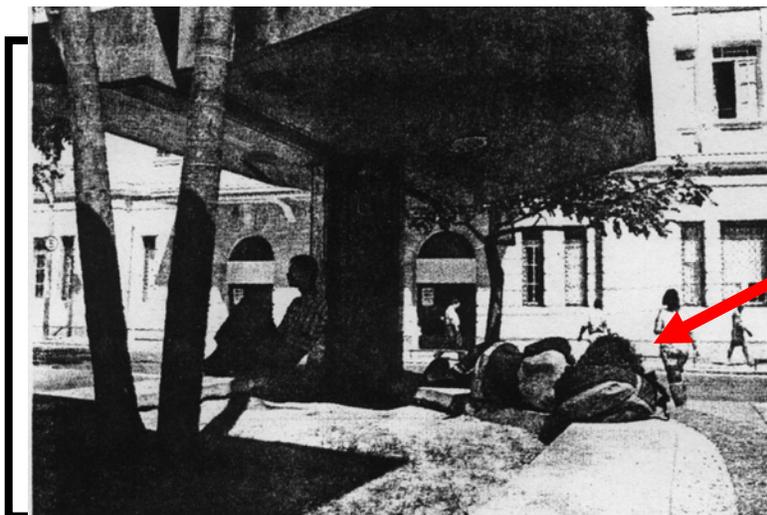


FIG. 142

Obras nos principais eixos viários da Cidade do Salvador.
(<http://www.pms.ba.gov.br/indexE1024.html>)

Neste mesmo período, é noticiado pelos jornais o estado de abandono da Praça da Sé, relato já mencionado no final da *sexta face da Sé*. A restauração do casario ao redor da praça contrasta com seu estado de abandono, onde seus abrigos de parada de ônibus serviam de alojamento para mendigos, prostitutas e meninos de rua; seu espaço estava marginalizado (FIG. 143), e o Belvedere da Sé continuava com seus cubículos metálicos enquanto a restauração do casario estava sendo feita (FIG. 144).



Os abrigos da Praça da Sé servem de alojamento para mendigos, prostitutas e meninos de rua.

FIG. 143

Praça da Sé, 1997.
(A Tarde, 04/11/97, p.7)



Lojas instaladas em cubículos metálicos, ocupando o espaço do antigo Largo da Sé e seu Belvedere.

FIG. 144

Belvedere da Sé, 1997.
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

Considerado o mais belo mirante da cidade, com vista total para a Baía de Todos os Santos, o Belvedere da Sé teve seus belos flamboyants encobertos pelos contêineres metálicos, em forma de lojas, que abrigam o comércio eletrônico até a finalização das obras na Rua Saldanha da Gama e na própria Sé. O resultado é que o aconchegante reduto foi transformado num elefante branco que afugenta turistas e nativos. (A Tarde, 13/07/1997, p.7)

Mesmo com as melhorias feitas na Praça da Sé, em parte do calçadão de pedra portuguesa, sua degradação é notável. Além do atual Belvedere, deixar de ser um mirante para a baía, a Praça da Sé, que há muito, não oferece condições para que a população a utilize como uma praça, também deixa de ser exclusivamente terminal de ônibus, pois os dois últimos abrigos, próximos à Catedral, passam a servir de estacionamento para carros da PM.

No dia 29 de julho de 1998, no IGHB (Instituto Geográfico e Histórico da Bahia), na gestão do Prefeito Antônio Imbassahy (1997/ até hoje) é apresentado o projeto de *restauração e revalorização da Praça da Sé*. (A Tarde, 04/11/1997) Restauração que seria concluída para os festejos dos 450 anos da fundação da Cidade do Salvador.

O projeto de 1997, realizado pelo arquiteto Assis Reis (FIG. 145) teve como essência do trabalho os seguintes aspectos: “recuperar a memória do passado; criar ambiência de convívio coletivo; materializar em grau contemporâneo todos os seus componentes; e destinar um espaço para a memória da Sé”. (Reis,1997, Estudo Preliminar)

Ressaltamos que o projeto apresentado a seguir sofreu, no decorrer de sua execução, diversas intervenções por parte do IPHAN, justificada pela descoberta de um sítio arqueológico no local. Intervenções que serão abordadas no Capítulo III desta dissertação.

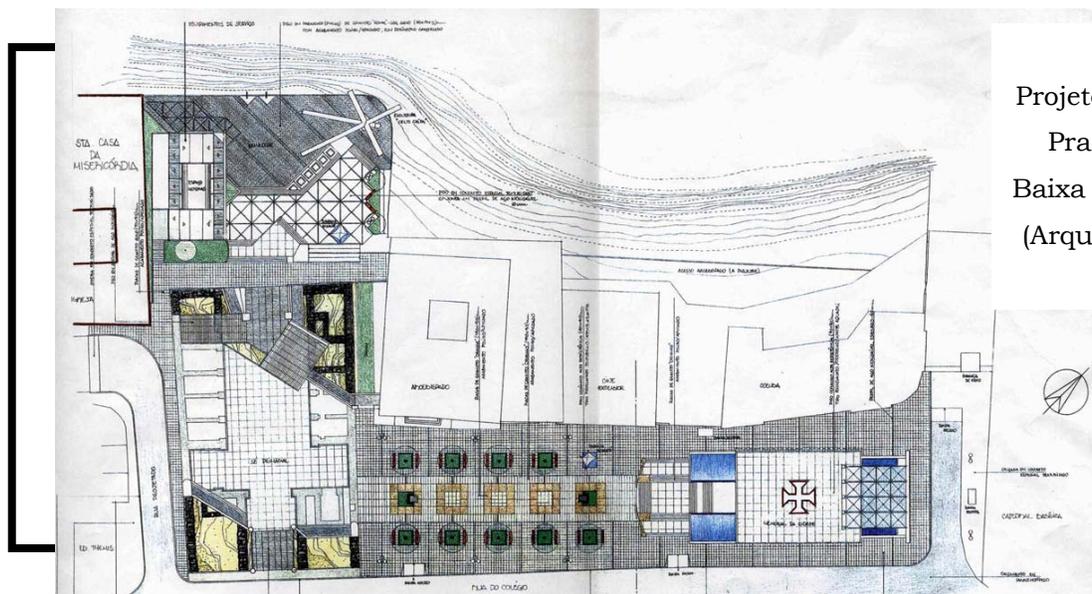


FIG. 145
Projeto da restauração da Praça da Sé. (Planta Baixa do Projeto Original). (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)