

### **3. ANÁLISE DAS FACES DA PRAÇA DA SÉ**

Este capítulo do trabalho foi elaborado a partir das definições sobre praça, estabelecidas anteriormente, utilizadas pelos diversos autores mencionados no Capítulo I. Além disso, levou-se em conta os fatos históricos ocorridos desde o surgimento da Igreja da Sé, até sua demolição em 1933 - quando surge efetivamente a área de estudo desse trabalho - até sua mais recente reforma inaugurada em 1999, como também as imagens que ilustram esses fatos, presentes no Capítulo II. O cruzamento dessas informações deu o embasamento necessário para que uma análise fosse feita em cada face da Praça da Sé.

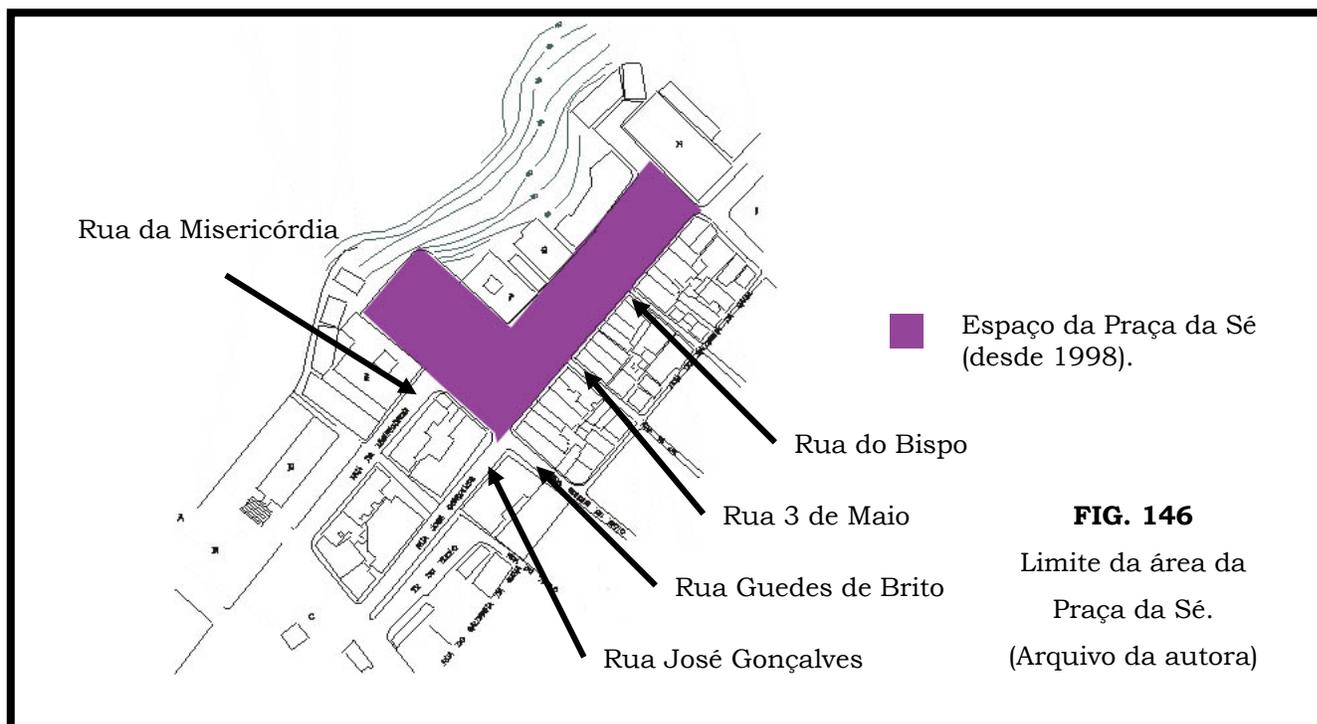
Para analisar cada período destacado no capítulo anterior, os reunimos em três blocos, a partir da similaridade entre as atividades desenvolvidas na área de estudo. No primeiro ainda existem a Igreja da Sé e os quarteirões da Rua do Colégio; no segundo, reunimos os períodos em que a praça serve como terminal de bonde e/ou de ônibus; e no terceiro abordamos as tentativas de tornar a Praça da Sé realmente uma praça.

Cada face tem como base para a análise um mapa da área da Praça da Sé, com o desenho do seu traçado, suas principais edificações e a indicação do tráfego desenvolvido.

Antes, porém, é relevante citar alguns aspectos da praça que permanecem, independentemente do período estudado ou da função exercida pela praça. Em todas as *faces* adquiridas pela Praça da Sé, a mesma sempre foi um espaço caracterizado pelos prédios à sua volta, com algumas mudanças em suas fachadas - como foi o caso do Cine Excelsior - e numa versão mais radical, o edifício da "Mascara Negra". Deve-se também destacar a construção do edifício Themis que aumenta o gabarito da praça, os recuos das fachadas e as galerias criadas para absorver o comércio local. As ruas que desembocam na praça são as mesmas, ora abertas para o tráfego, ora servindo apenas de passagem para os pedestres.

A figura 146 nos mostra o espaço da atual Praça da Sé delimitada pelos seus prédios e ruas durante todo o período estudado (1933-1999), estabelecendo assim seu desenho, sua forma.

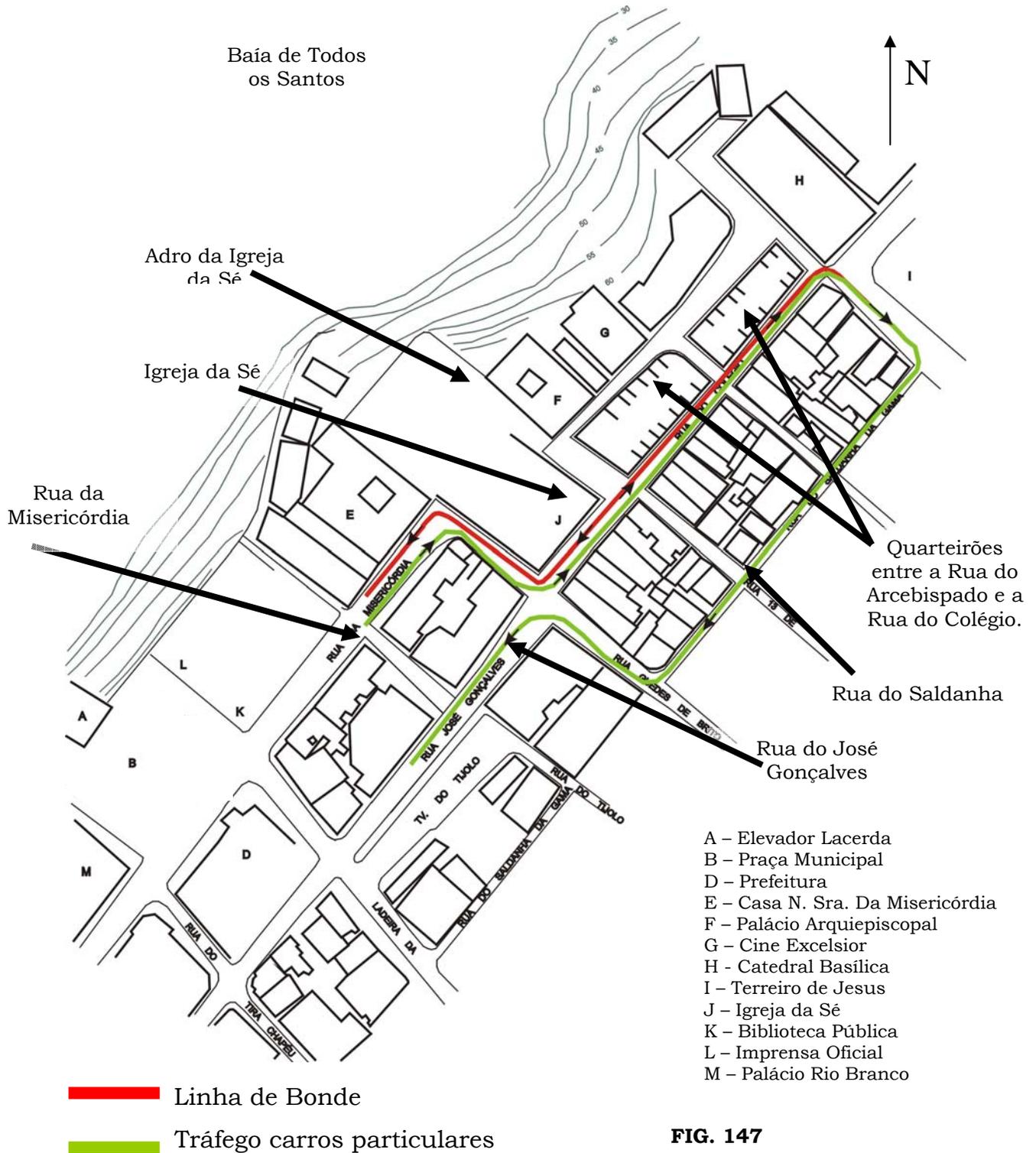
Não poderíamos deixar de mencionar, que determinadas alterações feitas no traçado viário da cidade sempre causaram impactos diretos na área da praça. Esse relato será facilmente percebido no decorrer deste capítulo.



### **3.1. A IGREJA DA SÉ E OS QUARTEIRÕES DA RUA DO COLÉGIO**

A planta do traçado da primeira face da área da Sé apresentada a seguir é fruto da compilação dos dados, das imagens e de plantas da época (início do século até 1933). Nela são demonstrados: o espaço da antiga Igreja da Sé e os quarteirões da Rua do Colégio, como também as suas vias de acesso e circulação dos bondes e carros particulares (FIG.147).

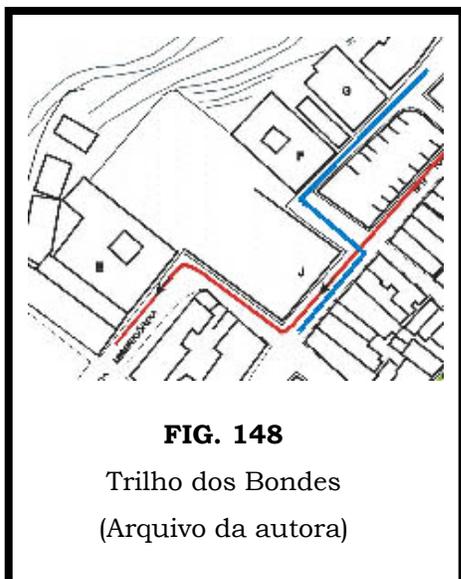
A SÉ E SUA PRIMEIRA FACE



**FIG. 147**  
(Arquivo da autora)

Nesta época ainda não existia a Praça da Sé. Nota-se, com base na figura 147, uma área fechada pela fachada de seus edifícios, com uma nítida tendência à regularidade em seu traçado, quebrada apenas pela presença da Igreja da Sé. Lembrando que a cidade do Salvador foi colônia de Portugal, e que a Freguesia da Sé começou a ser edificada em meados do século XVI, pode-se então, justificar a tendência pelas praças geometricamente regulares. Foi o que aconteceu com a Praça do Terreiro de Jesus: uma praça que reúne diversos prédios religiosos; e com a Praça Municipal: uma praça cívica, em função de seus prédios públicos. É justamente entre essas duas praças que se localiza nosso objeto de estudo.

Até o final do século XIX, quando começam a surgir nas ruas da cidade alguns veículos sobre rodas, essa área permaneceu assim, com suas ruas estreitas, sua igreja e seus quarteirões.



No início do século XX, os bondes chegam até o Terreiro de Jesus, passando pela Rua do Colégio. A cidade cresce e as linhas independentes de ida e volta dos bondes não podem ser criadas por causa da falta de espaço na rua, além da impossibilidade de se colocar uma linha passando pela Rua do Arcebisado, com ângulos tão fechados. Os bondes não poderiam fazer uma curva tão fechada ao redor da Igreja da Sé, como mostra o traçado azul da figura 148. Os bondes seguem pela Rua do

Colégio até a Praça do Terreiro de Jesus, sempre sobre o mesmo trilho (traçado vermelho) para o trajeto de mão e contra mão. O problema da falta de espaço para a ampliação das linhas de bondes no centro da cidade se agrava com a chegada dos automóveis, tornando ainda mais congestionada esta região e dificultando a circulação dos pedestres. O que não se pode deixar de lembrar, é que por trás dessa justificativa, se esconde o verdadeiro motivo para a demolição da Igreja: a

modernização da cidade, onde o velho deveria ser substituído pelo novo, independente do seu valor histórico.

Tanto os carros particulares quanto os bondes sobem a Rua da Misericórdia, passam pela Rua do Colégio, retornando pela Rua do Saldanha, até chegar à Rua José Gonçalves. Esse é o primeiro traçado de veículos dado à Sé (FIG.147).

Como não existe ainda, nosso objeto de estudo, a praça, nossa análise mostra que o problema dos transportes coletivos nesta época passa a ser o ponto de partida, para que fossem pensadas modificações para a área. Modificações que fazem parte da análise da segunda face da Praça da Sé.

### **3.2. A PRAÇA DA SÉ COMO TERMINAL DE BONDE E DE ÔNIBUS**

A necessidade da cidade que cresce e se moderniza, fez com que a parte antiga fosse adaptada para a nova função. A alta densidade no centro antigo da cidade é logo percebida pela falta de espaço; conseqüentemente, as pessoas mais abastadas vão à busca de lugares menos densos, expandindo os limites da urbe. Na tentativa de tornar Salvador uma cidade moderna (limpa, fluída e bela), novas vias foram criadas, ou, como era comum, vias já existentes foram alargadas, sacrificando parte das edificações antigas. Fato esse que se registrou em diversas capitais brasileiras, como por exemplo, as cidades do Rio de Janeiro, Recife e São Paulo.

No caso de Salvador, para que a cidade se modernizasse, além de alargar ou abrir novas ruas, era necessário um espaço central que funcionasse como terminal para os *transportes*, inicialmente para os bondes, depois para os ônibus. Neste processo - como já dito anteriormente - são demolidos a Igreja da Sé (1933) e dois quarteirões da Rua do Colégio (1938).

O espaço aberto no núcleo antigo da cidade vai servir para penetração no Centro das linhas de bonde e para implantação do *Terminal de Bonde*, na Sé.

Neste momento, este local foi considerado o mais apropriado para a implantação de um terminal de bonde. Um espaço que, além de ser o centro da cidade, concentra em seu entorno acessos a diferentes pontos da cidade: ao norte, passando pelo Terreiro de Jesus, vamos em direção ao Carmo; pode-se chegar à Cidade Baixa pelo plano inclinado dos Gonçalves, ou descer o Elevador Lacerda; para o lado sul da cidade, basta seguir pela Rua Chile ou Rua José Gonçalves, esta ainda nos leva para a Baixa dos Sapateiros.

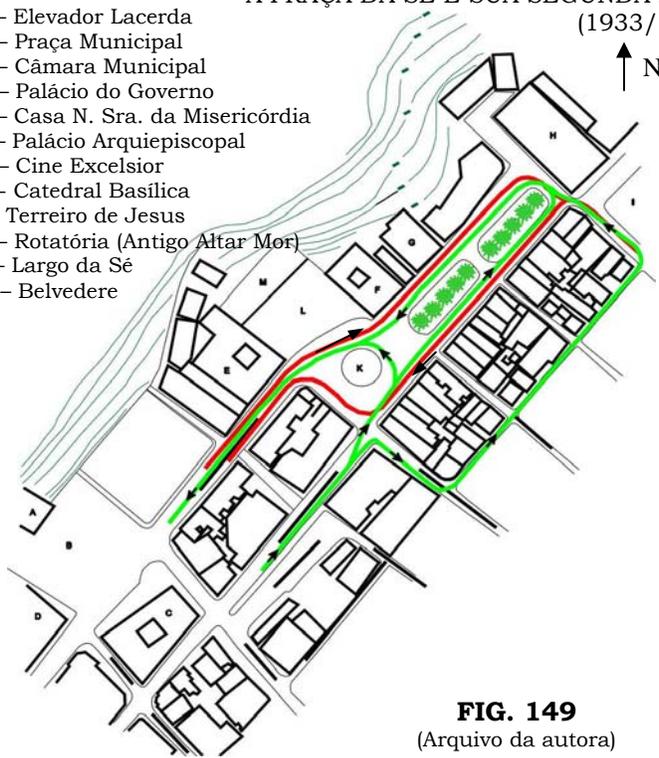
As figuras 149 a 152 reúnem períodos diversos da Sé, sendo analisadas em conjunto, pois o espaço – a Praça da Sé - funciona como *terminal para os transportes urbanos* da cidade, embora com diferentes faces ou configurações.

O traçado viário na área da Praça da Sé permanece o mesmo, onde podemos aqui comparar os canteiros centrais e as próprias baias de ônibus, como sendo uma espécie de rótula destacada como *rotunda* por Kostof (1992), onde os veículos urbanos ou particulares deveriam contornar. Dentro das classificações quanto ao uso da praça feita pelo autor, poderíamos, então, incluir a Praça da Sé como uma *Praça de Tráfego*. Por outro lado, acrescentamos à sua classificação, quanto ao uso das praças, a *Zona Temporal* - espaço utilizado por um tempo delimitado em função dos horários de chegada e saída dos bondes/ônibus - já definida anteriormente. Os canteiros criados no centro da praça servem como parada para ônibus e carros. A população utilizava esses canteiros, não como local de lazer, mas como uma calçada para atravessar a praça com certa segurança.

Analisando o traçado da praça, percebe-se que foram criados dois eixos direcionais, destacados pelo arquiteto Assis Reis em seu projeto para a sétima face da Praça da Sé. Uma direcional para a Catedral Basílica e outra em direção à Baía de Todos os Santos (FIG. 153).

A PRAÇA DA SÉ E SUA SEGUNDA FACE  
(1933/1957)

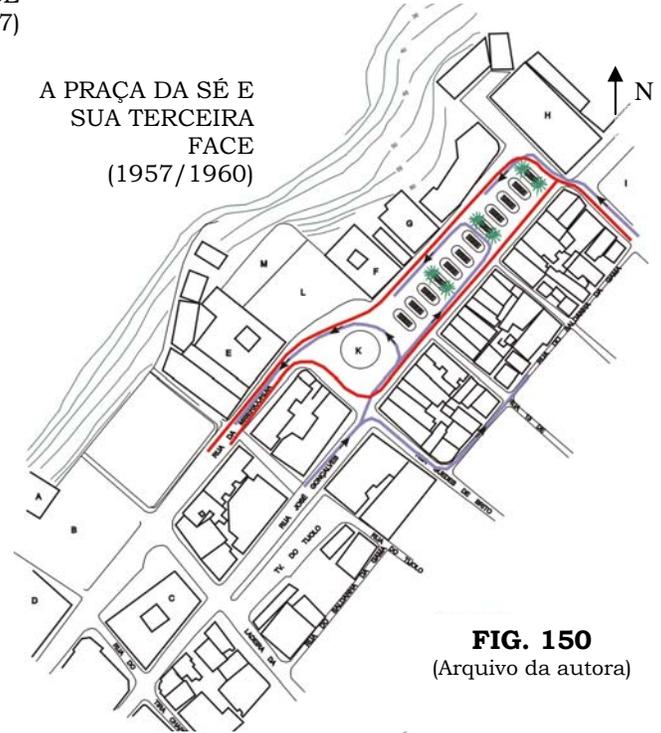
- A - Elevador Lacerda
- B - Praça Municipal
- C - Câmara Municipal
- D - Palácio do Governo
- E - Casa N. Sra. da Misericórdia
- F - Palácio Arquiepiscopal
- G - Cine Excelsior
- H - Catedral Basílica
- I - Terreiro de Jesus
- K - Rotatória (Antigo Altar Mor)
- L - Largo da Sé
- M - Belvedere



**FIG. 149**  
(Arquivo da autora)

- █ Linhas de Bonde chegando até o Terreiro de Jesus
- █ Tráfego carros particulares e de ônibus. Ambos faziam paradas nas laterais dos canteiros centrais.

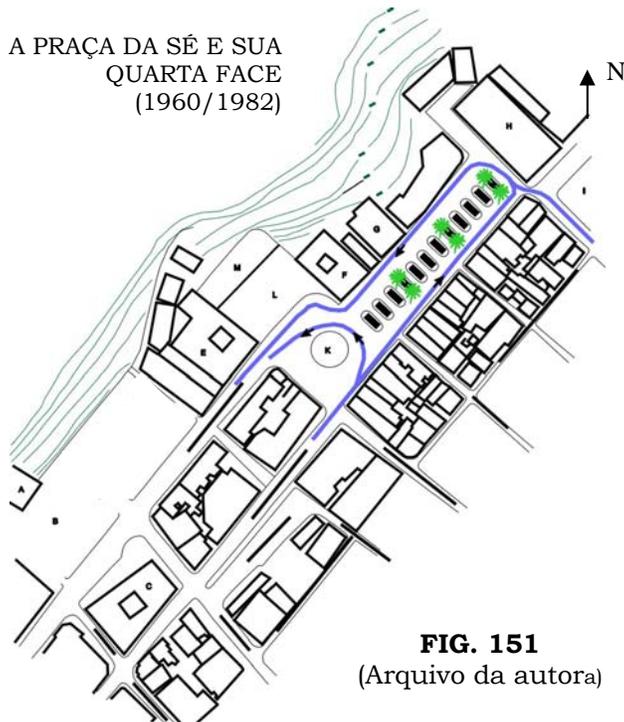
A PRAÇA DA SÉ E SUA TERCEIRA FACE  
(1957/1960)



**FIG. 150**  
(Arquivo da autora)

- █ Linhas de bonde chegando até o Terreiro de Jesus.
- █ Tráfego para carros particulares e de ônibus.

A PRAÇA DA SÉ E SUA QUARTA FACE  
(1960/1982)

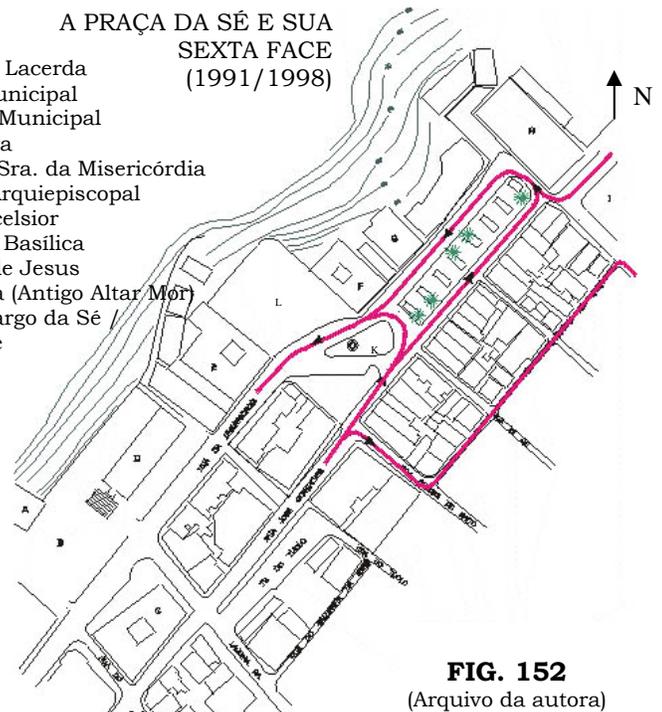


**FIG. 151**  
(Arquivo da autora)

- █ Tráfego para carros particulares e ônibus.

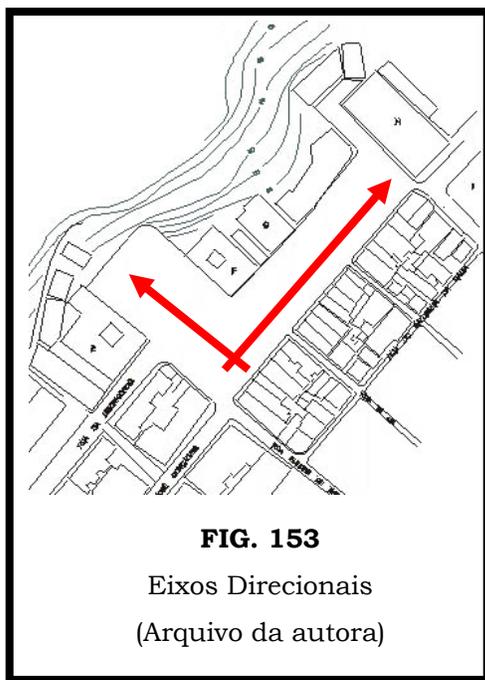
A PRAÇA DA SÉ E SUA SEXTA FACE  
(1991/1998)

- A - Elevador Lacerda
- B - Praça Municipal
- C - Câmara Municipal
- D - Prefeitura
- E - Casa N. Sra. da Misericórdia
- F - Palácio Arquiepiscopal
- G - Cine Excelsior
- H - Catedral Basílica
- I - Terreiro de Jesus
- K - Rotatória (Antigo Altar Mor)
- L - Antigo Largo da Sé / Belvedere



**FIG. 152**  
(Arquivo da autora)

- █ Percurso de ônibus coletivos, de turismo, carros particulares e de cargas.



Um traçado tendendo à regularidade, e que nos remete ao que Sitte chamou de *conjunto das praças* ou *núcleo bipartido*, de acordo com Morris.

Essa característica de núcleo bipartido, percebe-se muito claramente na sua concepção, onde em seu eixo maior se concentra o terminal de ônibus e no eixo menor, em dois níveis: o Largo da Sé e posteriormente, o Belvedere. Essa praça menor deveria concentrar as pessoas, que seriam atraídas pela presença de equipamentos de lazer e cultura. A praça se

tornaria uma *praça lúdica*, onde a população também pudesse desfrutar da bela vista da baía.

A apropriação desse *conjunto de praças* - a *zona temporal* e a *praça lúdica* (pág.28) - pela população é outro ponto importante da nossa análise, já que a história da cidade e os fatos relatados nos jornais da época mostram que a *zona temporal* exerceu sua função, pois a população precisava se deslocar, e era esta praça o local de concentração dos transportes coletivos da urbe. As pessoas a ocuparam para se locomover. Com relação à *praça lúdica*, podemos dizer que esta passou por dois momentos. Não podemos definir uma data limite entre esses momentos, mas consideramos o primeiro, a partir da inauguração (início dos anos 40) até meado dos anos 50, quando começa o segundo momento.

Nesse primeiro momento, a população baiana ocupou a *praça lúdica*; talvez pela novidade que representava, ou simplesmente por ser um dos símbolos da modernidade que chegava a Salvador, com alguns atrativos de lazer. Mas foi um período curto de nossa história.

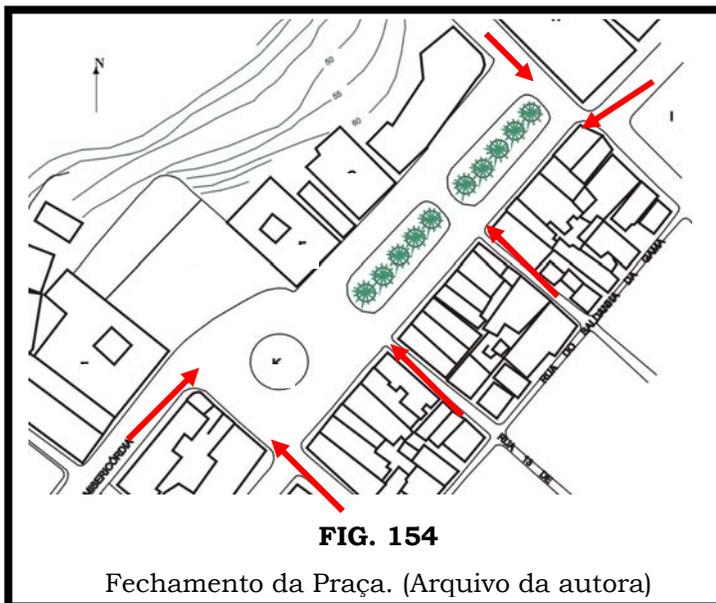
O segundo momento da *praça lúdica* acontece paralelamente ao crescimento econômico e conseqüentemente, o crescimento urbano da cidade. Os

bondes que circulavam não conseguiam suprir a demanda de uma população que aumentava. Cresce o número de lotações particulares, que, com a concessão do Governo Municipal, utilizam essa praça como local de parada. E a população deixa de utilizá-la como espaço de lazer. A necessidade de locomoção dentro da cidade faz com que haja uma união do conjunto das praças, em torno de uma função única: a de zona temporal.

O transporte coletivo, fosse ele público ou privado, passa a dominar o cenário da praça e, com a chegada dos ônibus (1956), passa a ser uma área confusa e congestionada. O que nos remete a uma análise quanto à circulação dos veículos e das pessoas.

Tomando como base à figura 149 (pág.174), nota-se que a nova linha de bondes aí instalada, passa pela antiga Rua do Arcebispo, retornando pela linha que já existia na antiga Rua do Colégio. É importante perceber que apenas os bondes continuam indo e vindo pela Rua da Misericórdia, sempre na contramão dos demais veículos. Os carros particulares, as lotações e alguns ônibus subiam a Rua José Gonçalves, podendo chegar até a Praça da Sé ou seguir para o Terreiro de Jesus pela Rua do Saldanha. É fácil perceber que a população gradativamente perdia seu espaço numa área dominada pelos transportes.

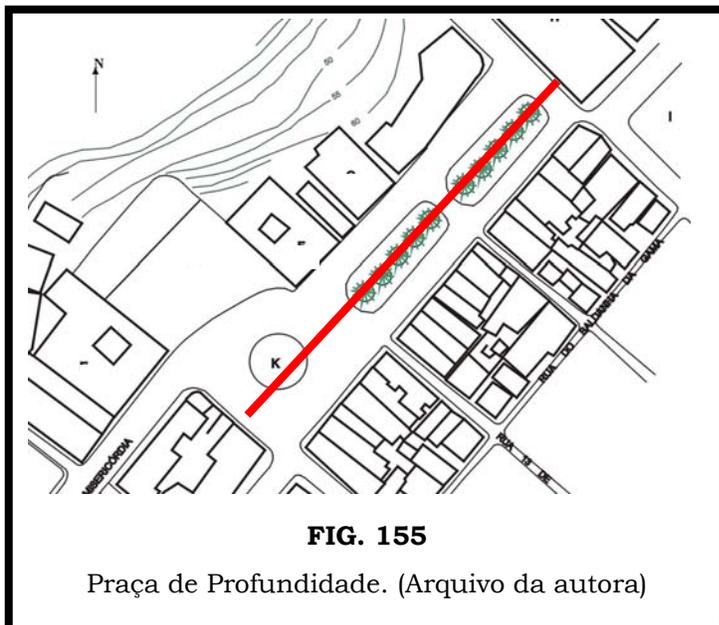
Alguns comentários ainda devem ser feitos sobre a praça como fechamento desta análise. Percebe-se na figura ao lado (FIG.154), sem o traçado do sistema de transporte de bondes e carros,



que esta é uma praça fechada pelos edifícios que a contornam, tendo uma única abertura: a do Largo da Sé. As ruas (setas vermelhas) que contornam a praça reforçam a característica de centro de convergência, já que todas levam à praça.

Seus equipamentos - os canteiros e a rotatória com o busto do Bispo serviam apenas como elementos reguladores de trânsito. Tanto os canteiros, quanto o Busto são dispostos, ocupando o eixo da direcional maior, em direção à Catedral Basílica.

Se considerarmos a lateral da Catedral Basílica como o principal monumento no eixo dessa direcional, a classificamos como uma praça de profundidade



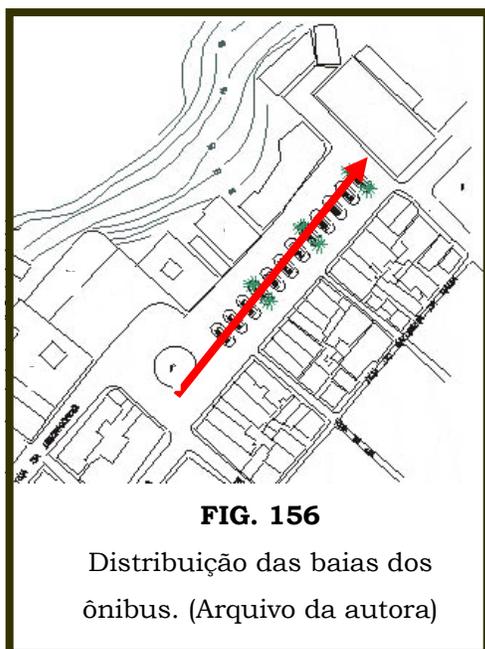
(FIG.155), com relação à altura da lateral da catedral. Mesmo não sendo esta lateral a fachada principal da igreja, deve-se perceber que é exatamente ela que domina a paisagem da Praça da Sé, sendo um forte elemento para quem está na praça.

Na análise, não apenas dessa segunda face (1933 a 1957) como das demais,

destacamos que uma *zona temporal* é a que se destaca. Como foi definida, não tem a característica de manter por muito tempo as pessoas no local - algo inerente aos transportes está associado ao espaço na sua apropriação e uso. Assim, a população deveria permanecer ali apenas o tempo suficiente à espera do transporte coletivo.

Nos períodos seguintes: o da terceira face (1957 a 1960), o da quarta face (1960 a 1982), e o da sexta face (1991 a 1998), a Praça da Sé mantém as mesmas características já mencionadas, o que nos fez agrupá-las em uma única análise.

Ao observar as imagens dos traçados correspondentes aos períodos (FIG.150-152, p.174), muito pouco mudou em termos de estrutura física da Praça da Sé. Os canteiros centrais, agora são baias para ônibus. A mudança está na retirada dos canteiros centrais que informalmente já eram utilizados como estacionamento (FIG. 100-101, p.123), e que são transformados em baias para parada dos ônibus (FIG. 108, p.129), numa tentativa de organizar o tráfego nessa área.



**FIG. 156**

Distribuição das baias dos ônibus. (Arquivo da autora)

Ao lado, o desenho nos mostra que as baias construídas mantêm o eixo longitudinal como base para a sua distribuição (FIG.156).

Neste momento, a Praça da Sé retorna à condição de um núcleo bipartido, mantendo-se a *zona temporal* no eixo em direção à Catedral, sendo reordenada a circulação de bondes e ônibus, proporcionando aos pedestres um pouco mais de conforto. E no seu eixo em direção à baía – a partir das melhorias feitas no largo e no Belvedere - a população retorna a

ocupá-la como uma *praça lúdica*, reunindo-se para o lazer, não apenas durante a semana, mas também nos finais de semana.

As linhas de bonde (FIG.150, p.174) continuam percorrendo seus trilhos como na face anterior. O trajeto desenvolvido pelos bondes, ônibus e veículos particulares ainda é o mesmo. Digamos que nesta etapa a ocupação do local se deu de uma forma mais ordenada, mantendo em si as mesmas características da face anterior.

A quarta face (1960 a 1982), como mencionada anteriormente, é a mais longa e também, segundo jornais da época, o período mais crítico já vivido pela Praça da Sé (FIG.157, p.174). As mudanças ocorridas na cidade (descentralização

das atividades e dos transportes urbanos; criação de novos e mais bem equipados terminais de ônibus, e da primeira rodoviária; expansão do tecido urbano da cidade, provocado pela infra-estrutura viária decorrente da implantação de núcleos industriais fora da cidade do Salvador) tiveram reflexos importantes na área central da cidade. A transferência de funções administrativas para o CAB talvez tenha sido o golpe final desse período, pois demonstra o desinteresse, por parte do Governo Estadual, em manter no centro antigo da cidade suas funções primordiais.

Fazendo um paralelo entre o traçado da face anterior (FIG.150, p.174) com o traçado atual, percebemos que a diferença está apenas na remoção dos trilhos por onde passavam os bondes; uma vez que já não mais circulavam nas ruas da cidade (FIG.151, p.174). Nesse momento o terminal é apenas dos ônibus, cujas baias já existiam. O tráfego continua fazendo o mesmo trajeto da terceira face, tanto para ônibus, quanto para os veículos particulares, contornando toda a praça ao redor dos seus canteiros centrais.

É uma praça que mantém o *núcleo bipartido* até meados nos anos 60, exercendo sua função de *Zona Temporal* em seu eixo maior, e em seu eixo menor - na área do Belvedere - continua sendo uma *Praça Lúdica*, cedendo parte do seu espaço para uma parada de ônibus da linha circular (FIG.119, p.142).

Por causa da descentralização dos transportes urbanos na cidade, o prestígio desse conjunto de praças não foi mais o mesmo, uma vez que, é retirado do terminal de ônibus da Praça da Sé, a maior parte das suas linhas. As que restaram ficaram abandonadas, o mesmo acontecendo no espaço do Belvedere, que por causa da parada da linha circular bem na entrada da praça, a população deixa de utilizá-la como praça lúdica, apesar de o espaço existir.

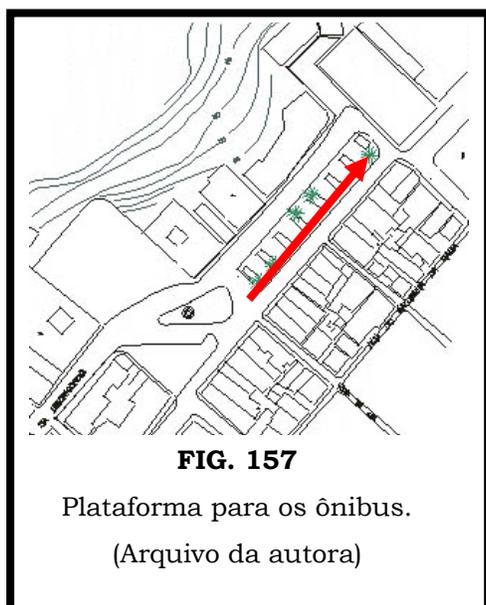
No início dos anos 70, o Governo Municipal passa a ocupar um dos prédios na praça mais antiga da cidade - a Praça Municipal, talvez esse fato tenha feito com que o governo percebesse que a Praça da Sé não poderia continuar sendo degradada. Mas, uma melhoria só foi efetivamente feita em 1977, na área destinada ao terminal de ônibus, onde treze novas plataformas foram instaladas,

dando melhores condições aos que ainda se utilizavam das linhas de ônibus deste terminal. (FIG.120, p.142)

Ressalta-se que a partir desse momento a função de *Zona Temporal* começa a ser descaracterizada. Os transportes coletivos encontram na cidade outras opções de terminais descentralizados, não mais necessitando ir até a Praça da Sé.

Os anos 80 é, para a Praça da Sé e para a população que dela se apropriava, um período de transição. Para a praça, porque tanto no trecho do terminal de ônibus quanto no espaço do Belvedere, a função aí desempenhada parece estar fora do lugar, fora do tempo. Paralelamente, a população passa por mudanças de hábitos, buscando atrativos que não existiam na praça. A partir de 1975, com a inauguração do *shopping center* Iguatemi, outras centralidades foram surgindo, oferecendo condições mais seguras de compras, já que se tratavam de locais fechados; além disso, ofereciam a possibilidade de reunir, em um único lugar, opções de compra e lazer.

Entre a quarta face e a sexta, a Praça da Sé passa por uma tentativa de ser realmente uma *praça* - fato que será objeto de análise do próximo bloco. Desta forma, damos um salto para a sexta face, quando esta retorna a ter seu terminal de ônibus.



No início dos anos 90 o espaço físico da Praça da Sé encontra-se mais uma vez decadente, onde o que deveria ser uma *praça lúdica* passava a ser simplesmente uma *zona de passagem*, comentada na face anterior.

O Governo Municipal da época, atendendo aos pedidos dos comerciantes locais, interfere mais uma vez no traçado da praça, retirando parte do seu calçadão, para instalar novamente um terminal de ônibus.

O traçado da Praça da Sé retorna aos antigos desenhos demonstrados na terceira e quarta face, com distribuição de plataformas para ônibus ao longo da sua direcional maior, como mostra a figura 157. A parada de ônibus na frente do Belvedere foi retirada, passando a funcionar no próprio terminal da Praça da Sé, que, além da linha circular Campo Grande / Sé já existente, passa a oferecer outras opções, como as linhas para Barra, Graça e Iguatemi.

Mantendo-se o núcleo bipartido, a Praça da Sé retorna à função de *Zona Temporal* (p.28) em seu eixo maior e na área do Belvedere - um local abandonado - sem função definida. Situação esta que muda por volta de 1997, quando passa a abrigar em cubículos metálicos os comerciantes da Rua do Saldanha, que se encontra em reforma pelo programa de recuperação e revitalização do Centro Histórico. Neste momento reforça a função de *Praça de Mercado*, uma vez que as pessoas se dirigiam até este local, não mais para apreciar a vista da Baía de Todos os Santos, mas sim à procura de algum serviço ou mercadoria. É relevante destacar que o comércio sempre existiu nos arredores da Praça da Sé, mas é notório que sua importância está ligada à existência do terminal de transportes urbanos na praça. A necessidade fez com que os comerciantes locais se reunissem e exigissem o retorno do terminal.

Os veículos voltam a circular por volta de toda a praça. Ressaltamos que os carros de pequeno porte podiam seguir pela Rua do Saldanha e ruas do Centro Histórico, sendo limitada a área da Praça da Sé para os ônibus coletivos (FIG.152, p.174).

É um período curto, porém, de efetiva ocupação por parte da população. Já em 1997, um projeto para uma nova Praça da Sé começa a ser esboçado.

### **3.3. A PRAÇA NA SÉ**

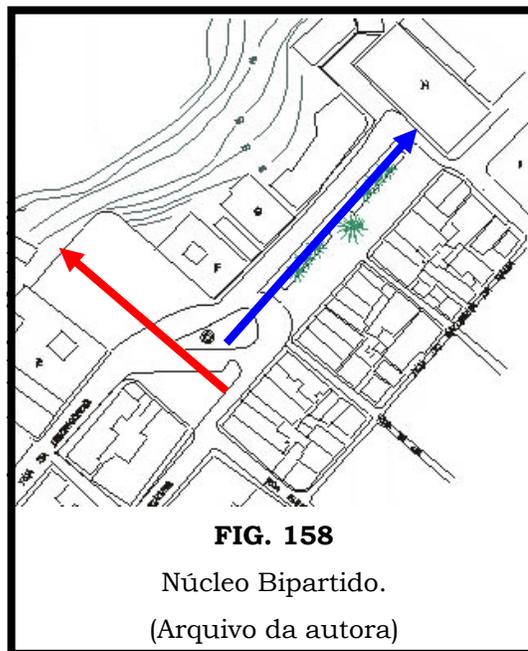
Nesta etapa do trabalho, reunimos os dois períodos em que a Praça da Sé ganha um traçado, deixando de funcionar como terminal para os transportes

coletivos da cidade. Estamos falando da quinta face (1982 – 1991) e da sétima face (a partir de 1998).

No início dos anos 80, as plataformas de ônibus que existiam na Praça da Sé foram tomadas por vendedores diversos, mendigos e prostitutas. A população não tinha segurança ao esperar pelos ônibus. O Belvedere encontrava-se completamente abandonado, servindo de estacionamento rotativo, explorado pela Prefeitura, sendo mais tarde privatizado, servindo de estacionamento para Assembléia Legislativa, no período em que esta ocupava o prédio da Associação Baiana de Imprensa.

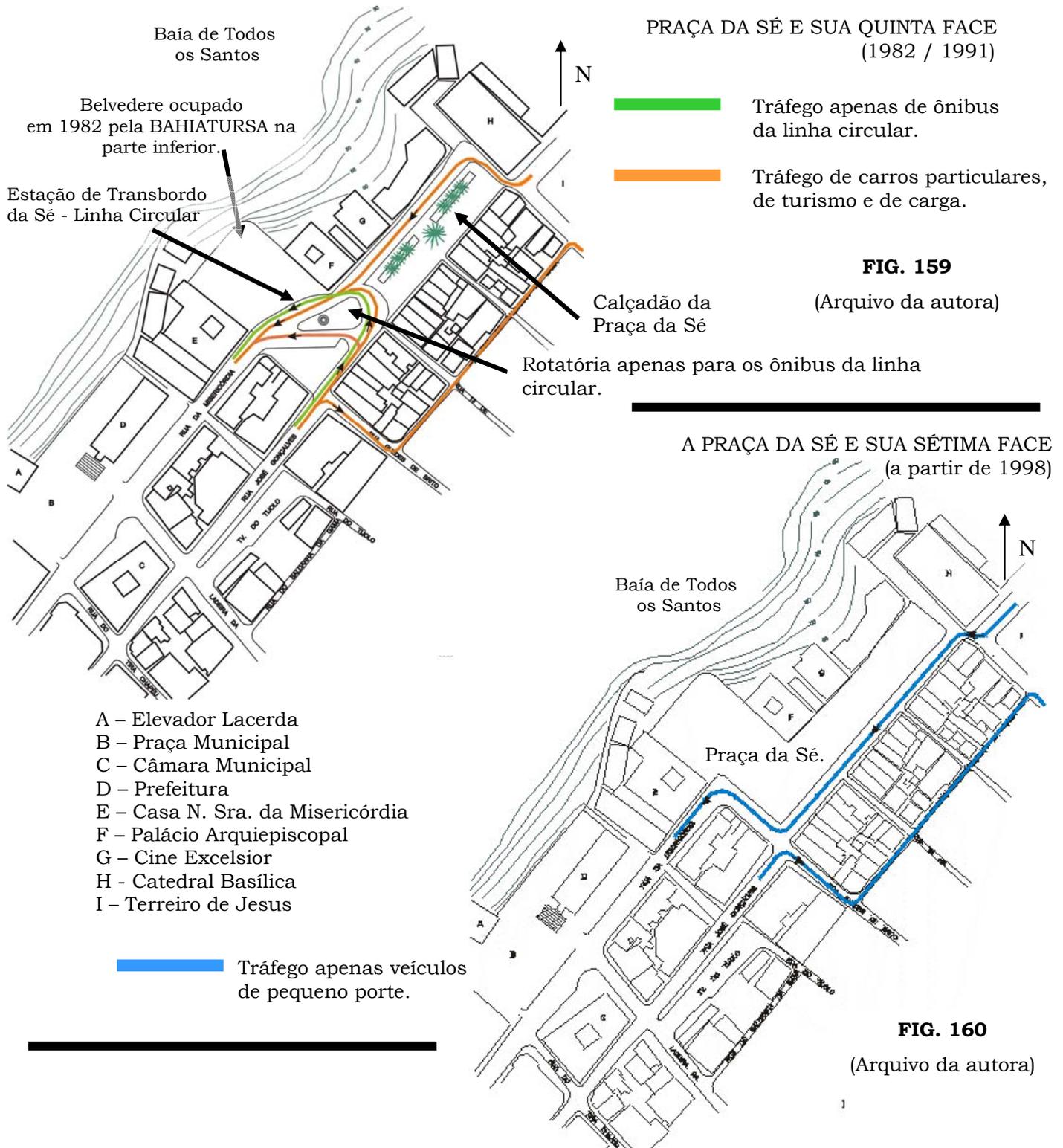
Era evidente que a Praça da Sé precisava de uma reestruturação, não somente em sua estrutura física, mas também na redefinição de sua função, por causa do programa de Revitalização do Centro Histórico do Governo Estadual e Municipal, e do surgimento dos novos modelos de lazer - os shopping centers.

Com base na figura ao lado (FIG.158), percebemos que os limites da praça foram mantidos, porém com um traçado diverso daquele apresentado desde a sua segunda face. Apesar da diversidade em seu traçado, a Praça da Sé continuou com seu núcleo bipartido: são duas praças e duas funções. A construção de um grande calçadão em seu *eixo maior*, além de limitar o tráfego de veículos no local, indica que, a partir daquele momento, ela deveria ser uma *praça lúdica*. O *eixo menor* tem em sua frente (como na face



anterior) uma Estação de Transbordo para Linha Campo Grande / Sé; no lado para a baía permanece o Belvedere, sendo utilizado na parte inferior pela BAHIA TURSA, por uma biblioteca de cultura baiana e uma lojinha de artigos da Bahia, e na parte superior funcionavam algumas repartições e uma sorveteria.

Definir uma função para essa área me parece impossível, mas arrisco dizer que é uma praça com função mista: *Praça de Mercado*, por serem oferecidos serviços à população; e *Zona Temporal*, em função da estação de transbordo em sua frente.



É fácil perceber que este novo traçado, mesmo sem o terminal de parada, mais uma vez privilegia o sistema viário, que deveria ser reduzido no centro. Para isso são utilizados calçadões, jardins e a rotatória que, em conjunto, reordenam o tráfego na Praça da Sé.

A figura 159 mostra o caminho permitido para a circulação apenas dos veículos particulares, ônibus de turismo e veículos de cargas. São obrigados a subir pela Rua do Saldanha, contornar o Terreiro de Jesus para chegar até a Praça da Sé. Os ônibus da linha circular retornavam a rotatória, local onde foi colocado o Busto do Bispo D. Pero Fernandes Sardinha.

Ainda em projeto, este novo traçado não foi bem aceito pelos comerciantes locais, pois se fecha justamente a rua na frente das lojas, dificultando a reposição das mercadorias. Também reclamavam da retirada da praça do terminal de ônibus, pois eram as pessoas que esperavam o transporte que dava vida ao local.

Os equipamentos instalados no calçadão, juntamente com o jardim, funcionam como espaço de lazer reservado ao encontro, ao bate papo, ao descanso. Mas apenas existir um espaço não basta. Uma população habituada a utilizar este espaço como terminal de ônibus, não passaria de um dia para o outro a utilizá-lo como praça lúdica, de lazer. Era necessário que houvesse algum incentivo por parte do Governo Municipal, que atraísse a população. Com o passar do tempo, sem ter havido uma efetiva ocupação da praça, esta caiu mais uma vez em decadência. Se durante o dia algumas pessoas ainda sentavam nos bancos do seu calçadão durante a noite o local ficava entregue a travestis, vadios e prostitutas.

Com o espaço do Belvedere não foi diferente. A BAHIAATURSA que já não mais funcionava neste espaço, cede a parte superior para um bar e em seu inferior funciona o Clube de Terceira Idade, promovido pelo Governo do Estado.

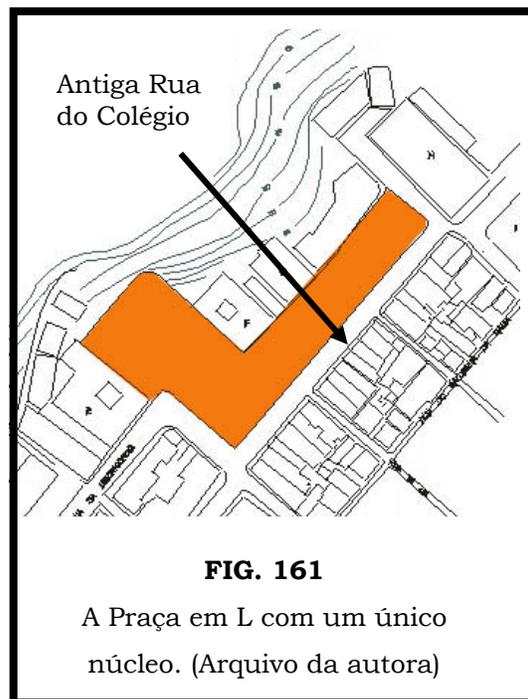
A Praça da Sé como local de lazer não funcionou. Nesta análise consideramos que ela passou a ser uma *Zona de Passagem*, um elo para diferentes pontos da cidade.

Nesta face, é muito fácil perceber que a localização da Praça da Sé no contexto urbano da cidade tem relação direta com a função aí exercida. A tentativa de transformá-la em área de lazer não foi bem sucedida. Em primeiro lugar, porque a idéia da praça surge apenas como instrumento controlador do tráfego na área; em segundo, porque é necessário um incentivo do governo Municipal, durante algum tempo, para que as pessoas encontrem na praça, atrativos, que as façam mudar de hábitos e se apropriarem do local.

No período seguinte (1991-1998) já analisado, a praça volta a ter seu terminal de ônibus, e só em 1998 surge uma proposta para uma nova tentativa de tornar a Praça da Sé em uma verdadeira praça.

É importante destacar que esta análise vai se deter principalmente no seu traçado, a relação com seus equipamentos e a circulação de veículos nesta área. Quanto à ocupação, podemos apenas fazer algumas suposições com relação ao que vem acontecendo no local. O fato de ser uma face ainda muito recente - três anos de existência - dificulta uma definição real quanto à sua ocupação. No final da face anterior, citamos a existência de um projeto de reforma da praça dentro do programa de revitalização do centro histórico da

cidade. O projeto traz pela primeira vez à Praça da Sé um traçado único. Melhor dizendo, a concepção do projeto faz com que a praça não mais tenha um núcleo bipartido como nas faces anteriores; desta vez temos um único núcleo (FIG.161), integrando a praça com o antigo Largo da Sé e o Belvedere.



Uma praça com traçado regular em forma de “L”, com pisos em níveis diversificados (FIG.162), deixando aberta para circulação de veículos a antiga Rua



**FIG. 162**

A Praça com níveis diversos. (Arquivo: arquiteto Assis Reis)

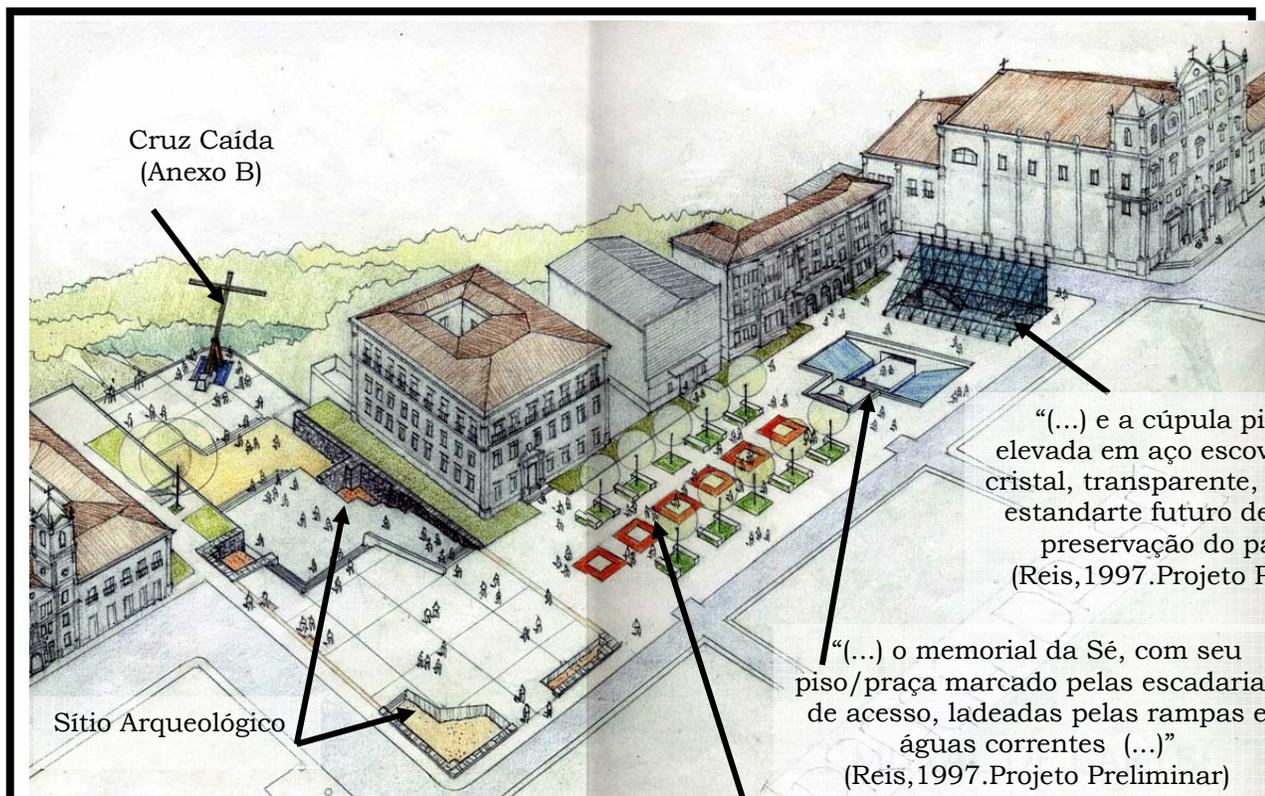
do Colégio (FIG.161), na frente das lojas, o que de certo modo agradou aos comerciantes locais.

Foi aberto na região um espaço entre a Rua da Ajuda e Rua Chile, para que fossem transferidas as linhas de ônibus que circulavam até a Praça da Sé. Esta passa a ter seu tráfego exclusivo para circulação de veículos leves e de passeio,

que continuam subindo pela Rua do Saldanha, contornando o Terreiro de Jesus, retornando pela antiga Rua do Colégio em direção à Rua da Misericórdia (FIG.160, p.185).

O projeto original (FIG.163-164) para a Praça da Sé em sua sétima face sofreu algumas alterações, até chegar em sua versão final (FIG.172). A primeira modificação nesse projeto - por exigência do IPHAN - foi a retirada do espaço reservado ao Memorial da Sé (FIG.165-168), justificado pela existência dos alicerces do Colégio dos Jesuítas, encontrados nas escavações aí realizadas. O Memorial da Sé seria o espaço destinado a contar, não apenas a história da Igreja da Sé demolida em 1933, como também da cidade do Salvador. É interessante mostrar algumas figuras do projeto original com a primeira modificação até sua versão final. Alguns comentários são do próprio arquiteto Assis Reis.

*Eu sofri com a perda, pelo significado da proposta, nem tanto pelo desenho em si. (Palavras do arquiteto Assis Reis sobre a primeira modificação em seu projeto original, 09/07/2002)*



**FIG. 163**

Projeto da restauração da Praça da Sé.  
Arquiteto Assis Reis (Perspectiva do Projeto Original). Vista Superior (ver FIG.141).  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

“(…) alameda com árvores dispostas em grandes canteiros dotados de bancos e iluminação adequada, costurado por um desenho de piso que permite criar um relevante ambiente de convivência coletiva”. (Reis, 1997. Projeto Preliminar)

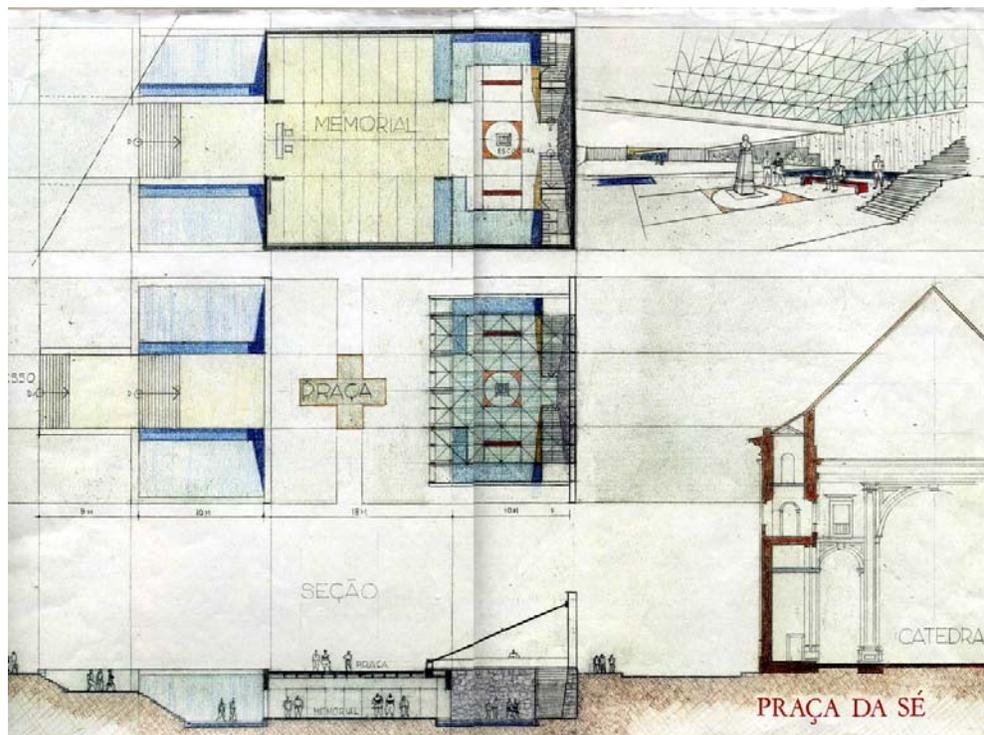


**FIG. 164**

Vista aérea com adaptação da implantação do Projeto da restauração da Praça da Sé.  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

**FIG. 165**

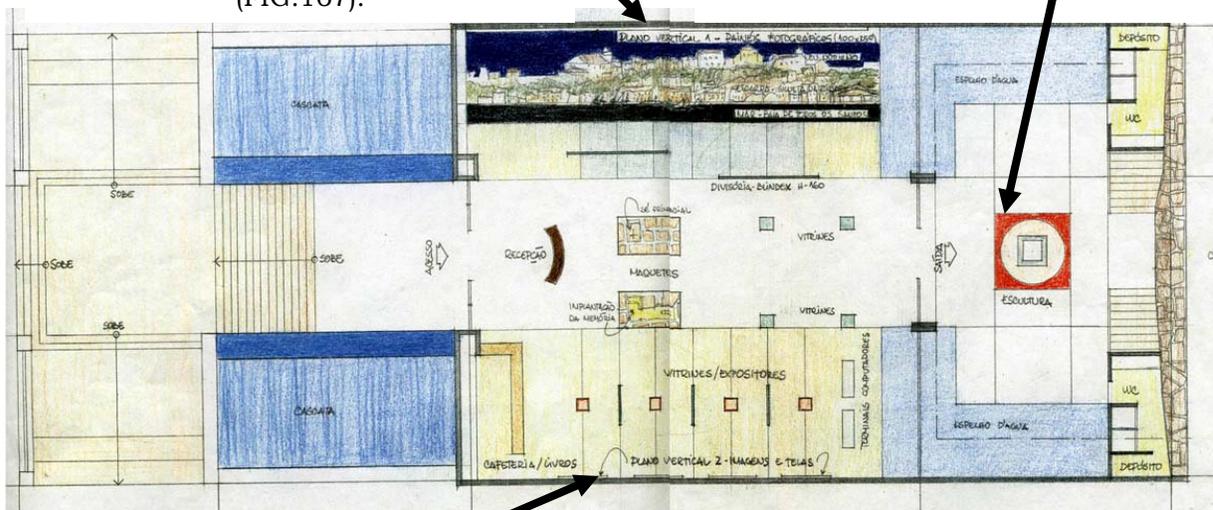
Memorial da Sé.  
Detalhes do projeto original. Arquiteto Assis Reis.  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



Plano Vertical 1

Painel do artista plástico Caribe, retratando a saga da demolição da Sé (FIG.167).

Pátio Cristalino sob cúpula transparente.  
Busto do Bispo Dom Fernandes Sardinha.



Plano Vertical 2

Painel do arquiteto Gilberbet Chaves, a história da arquitetura do templo em suas três fases, a de palha, a do século XVII e a do século XIX (FIG.168).

**FIG. 166**

Memorial da Sé. Planta Baixa.  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



**FIG. 167**

Painel de Caribe. (Anexo C)  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

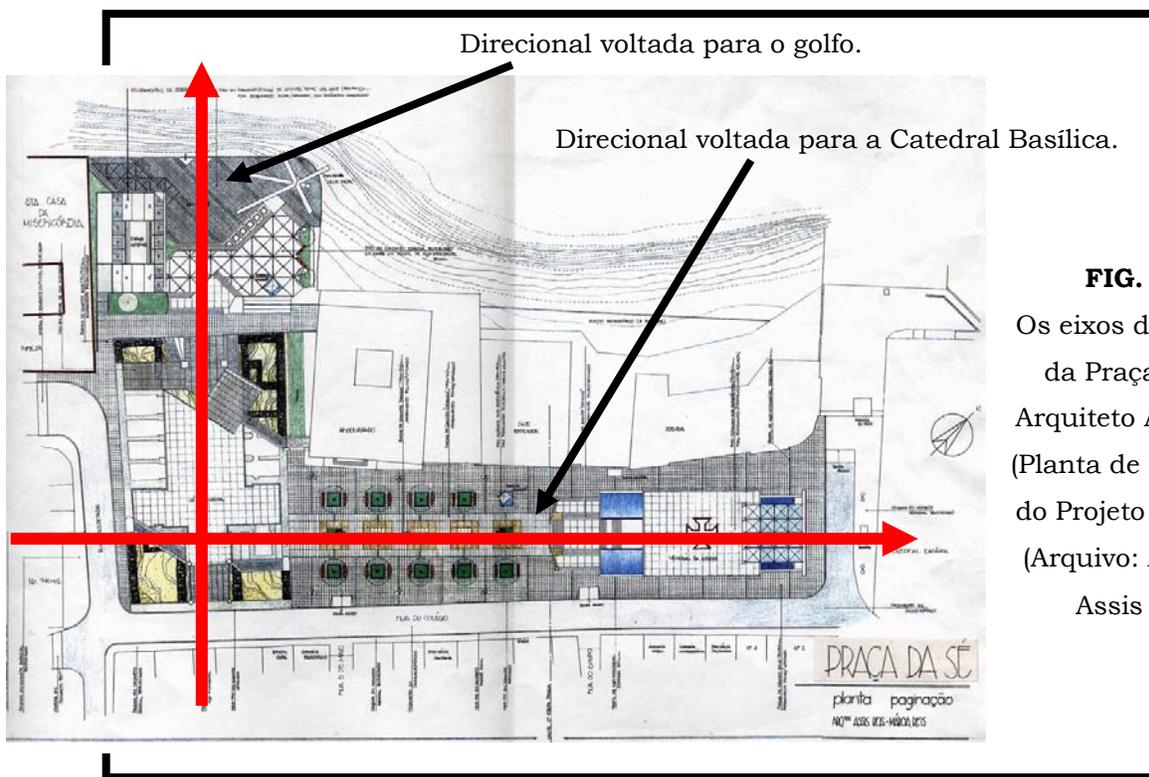
**FIG. 168**

Painel de Gilberbet. (Anexo D)  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

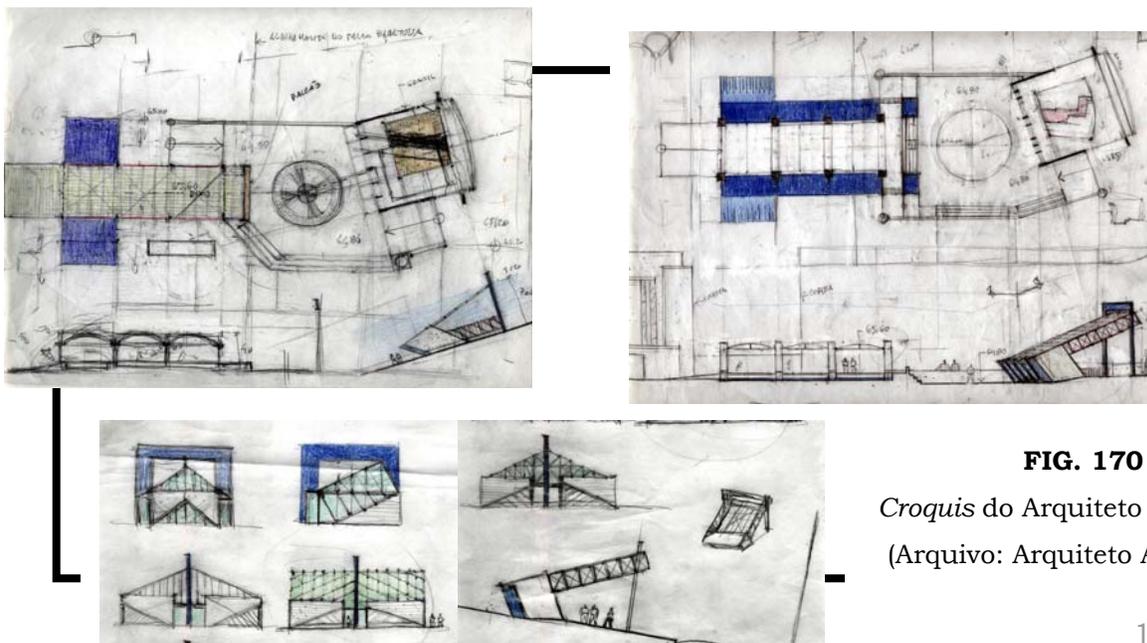


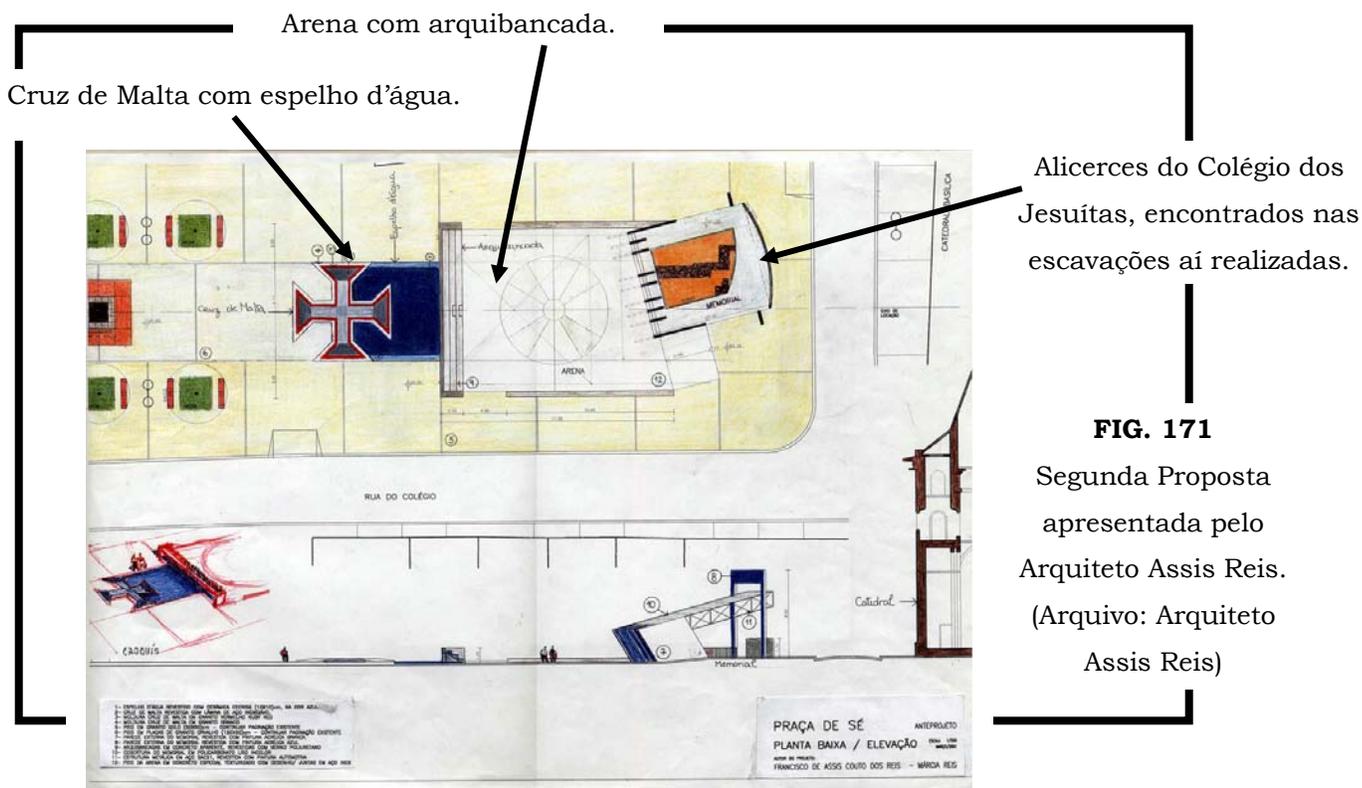
Dois direcionais importantes compõem o espaço desta praça 'sagrada'. Uma, voltada para o golfo, local da Igreja da Sé demolida, onde se pensa empreender uma pequena ação arqueológica para revelar os limites do seu corpo e parte dos seus alicerces. A escavação (...) possibilitará a formação de pequenas praças – espaços para múltiplas manifestações culturais, em níveis diferenciados, articuladas por escadarias, re-produzindo a relação igreja-adro, para finalmente localizar-se, na extremidade desse conjunto, uma monumental cruz 'caída', marco simbólico da derrubada da Sé Primacial. No lado oposto um pequeno restaurante para atendimento ao público. (...)

A outra direcional desloca-se velozmente até chocar-se com a lateral da Catedral Basílica, conduzindo o olhar do observador pelo espaço longilíneo herdado da demolição dos antigos quarteirões ali existentes (FIG.169). (Reis, 1997. Projeto Preliminar)



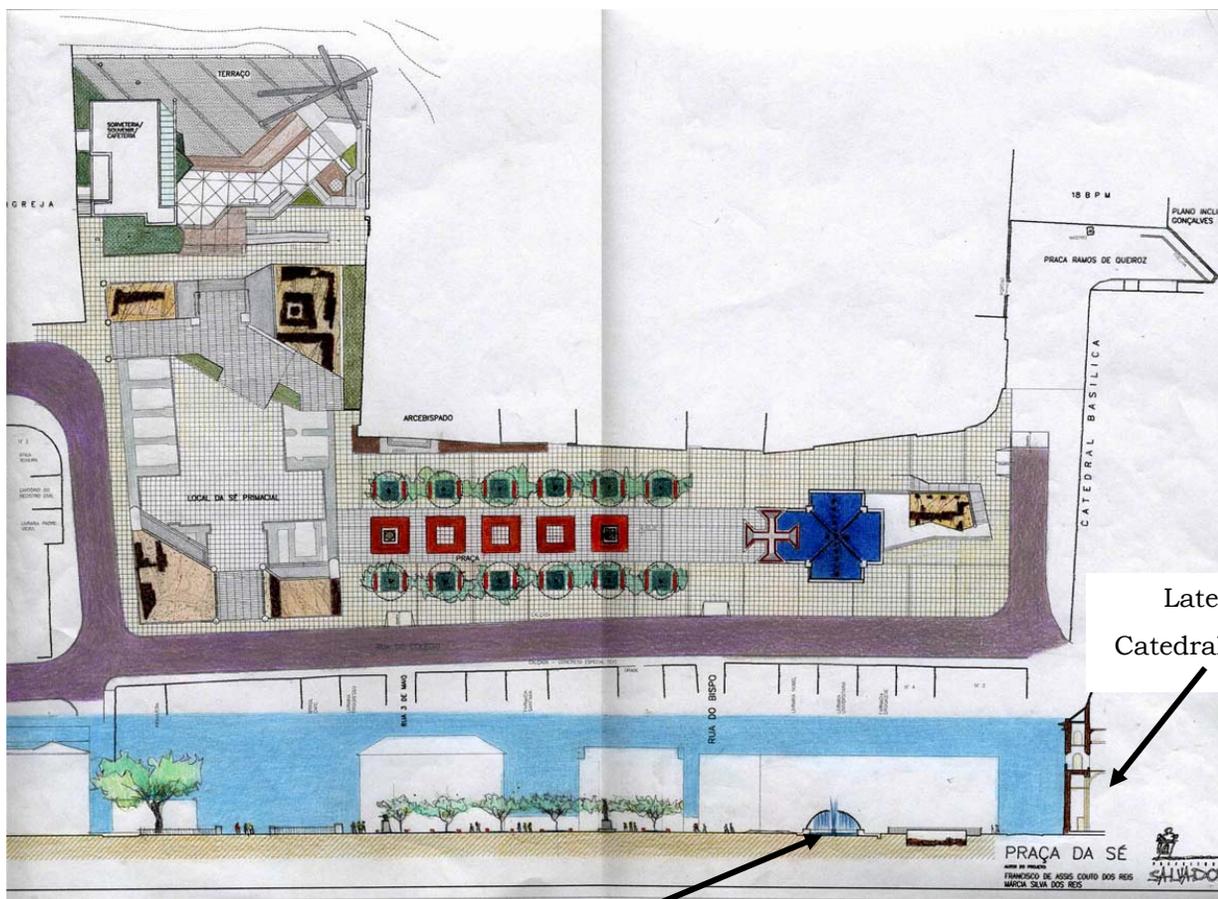
As imagens abaixo mostram os *croquis* de estudo do Arquiteto Assis Reis, para a primeira modificação a ser feita no projeto original da Praça da Sé (FIG.170). Daí surge a segunda versão, na qual uma arena para shows e apresentações diversas ocuparia o local do Memorial da Sé (FIG.171).





A terceira proposta apresentada pelo arquiteto pode ser considerada como a proposta final, na qual não existia a arena, e sim uma fonte luminosa, cuja água sairia de dois arcos que se cruzam a 3,50m de altura (FIG.172). Segundo Assis Reis, desta vez o IPHAN alegou que a altura dos arcos impediria a visão da lateral da Catedral Basílica, fazendo com que algo ainda fosse modificado no projeto da Praça da Sé. Trocam-se então os arcos da fonte, por uma *fonte cibernética*, e assim a praça foi concluída no ano de 2002.

Não podemos deixar de mencionar que este programa de revitalização do governo tem uma grande ligação com a ampliação das atividades turísticas na cidade. Como resultado, a própria idealização do projeto foi pensada, para que algo a mais fosse oferecido aos pedestres, sendo eles turistas ou não. Esses atrativos a mais no projeto são destacados na figura 173.



Lateral da Catedral Basílica.

Vale destacar nesta imagem a altura dos arcos para a fonte proposto pelo arquiteto, com relação a lateral da Catedral Basílica.

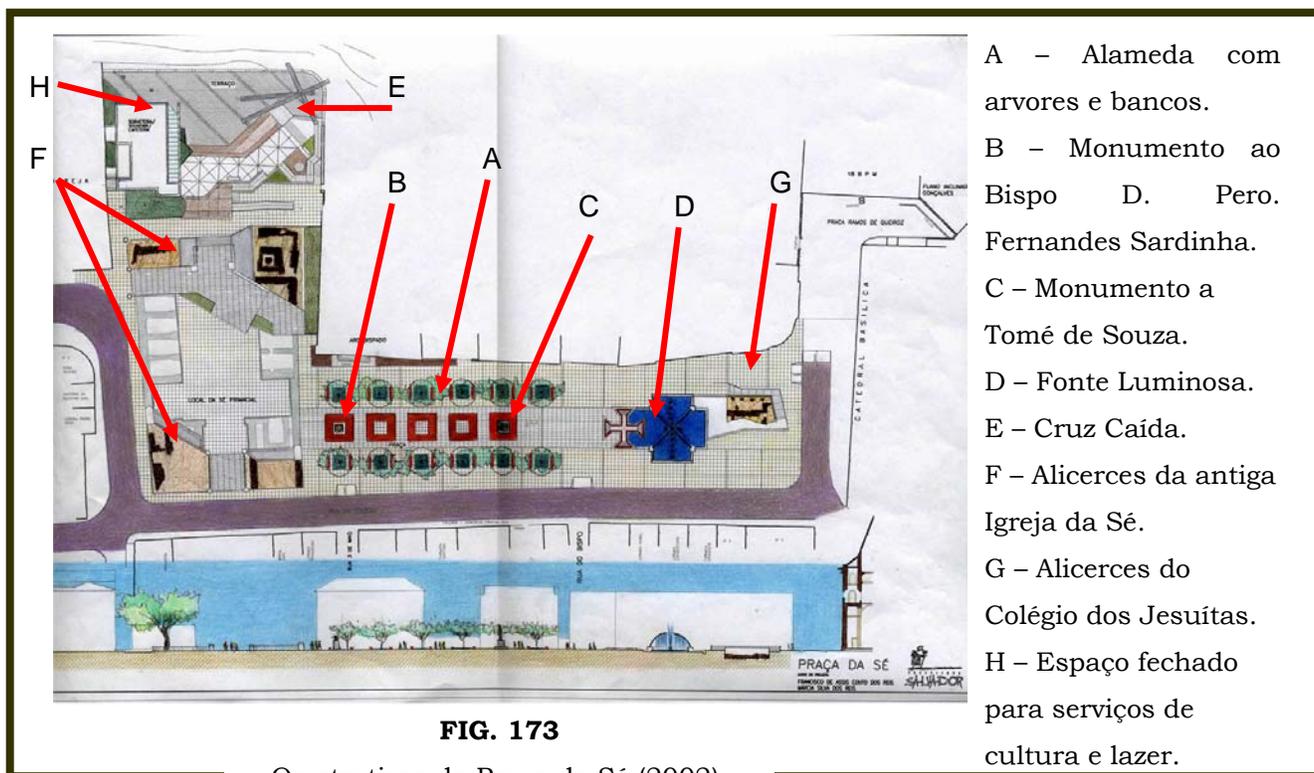
FIG. 172

Projeto Final da Praça da Sé. Arquiteto Assis Reis.  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

Observando a figura 173, em seu maior eixo, na direção da lateral da Catedral Basílica, encontramos - como o próprio arquiteto Assis Reis denomina - uma *alameda* (A) com árvores e bancos, oferecendo condições para que a população passe a frequentar a praça.

Os monumentos ao Bispo (B) e o criado (não nesta face) em homenagem a Tomé de Souza (C) foram dispostos no centro do eixo longitudinal da praça. Ainda neste eixo, é criada uma fonte luminosa musicada<sup>15</sup> (D).

<sup>15</sup> Conhecida como *Fonte Cibernética*, sendo controlada por um computador.



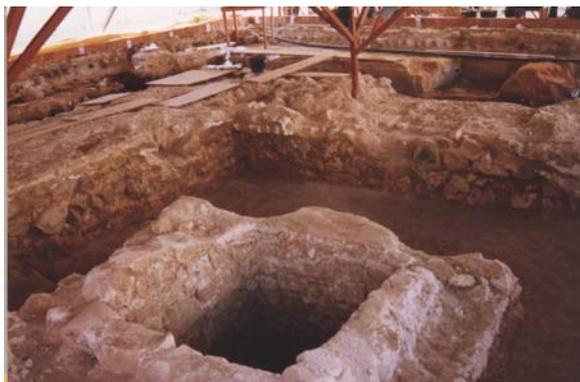
**FIG. 173**

Os atrativos da Praça da Sé (2002).

(Arquivo: arquiteto Assis Reis)

Este desenho da praça confere a ela um certo dinamismo, se analisarmos os diferentes níveis criados até chegar ao local do antigo Belvedere, agora com a Cruz Caída (E) do artista plástico Mário Cravo. Neste mesmo nível encontramos um espaço aberto, reservado para ser utilizado por uma Baiana de Acarajé, e um espaço fechado (H) sob concessão a Casa da Misericórdia, com o Museu da Baiana e a comercialização de lembranças da Bahia (já em funcionamento), e outro para uma lanchonete e/ou sorveteria (ainda sem funcionar).

Outro fator que atrai a curiosidade dos transeuntes são as aberturas deixadas em alguns pontos da praça - fruto das escavações feitas no período de sua reforma - e que mostram os alicerces da antiga Igreja da Sé (F) e do Colégio dos Jesuítas (G), segundo dados do IPHAN (FIG.174-175).



**FIG. 174**

Alicerces da Antiga Igreja da Sé.  
(Arquivo: arquiteto Assis Reis)



**FIG. 175**

Esqueletos encontrados nas escavações.  
(Arquivo: arquiteto Assis Reis)

Desde que sua primeira etapa foi concluída, em 1999, os Governos Estadual e Municipal vêm promovendo programações culturais, para que a população da cidade ocupe o espaço da nova Praça da Sé. Mas sua ocupação não acontecerá da noite para o dia, principalmente se lembrarmos do seu passado quando da tentativa de fazer dela uma praça, fracassou.

Remetendo-nos ao passado, vemos que a praça foi um espaço aberto em 1933 para ser uma zona temporal (pág.28) – uma área para terminal dos transportes urbanos, permanecendo assim até 1982, quando esta se transforma em uma zona de passagem. No período compreendido entre 1991 e 1998 ela retorna à sua condição de zona temporal (1991 a 1998) - uma *praça* vista pela população durante anos, como um espaço de chegada e saída dos transportes coletivos. Por este motivo os programas de revitalização são extremamente importantes, para incentivar a ocupação da praça.

Após a finalização das obras, em setembro de 2002, a segunda etapa da Praça da Sé pôde ser inaugurada (FIG.176). Pode-se perceber que não apenas turistas têm ocupado a praça; os próprios baianos já se programam e começam a fazer passeios pelo local. Símbolos como a Cruz Caída (FIG.177) e a Fonte Luminosa (FIG.178-179) atraem a atenção das pessoas, fazendo com que elas

parem e permaneçam por algum tempo. Seja durante o dia ou à noite a praça tem sido sempre frequentada. É possível admitir que a população - depois da novidade da era dos shoppings - esteja reaprendendo a ocupar uma praça lúdica (classificação dada à atual Praça da Sé), a partir da recuperação das praças e parques na cidade.

O que podemos observar é que, ao contrário do que aconteceu em sua quinta face (1982), a população tem estado na praça; seja pela novidade, pelas programações aí desenvolvidas, ou pela concepção do projeto e escolha dos equipamentos para a praça. Prever o que acontecerá com a praça com o passar do tempo, é uma tarefa impossível. Talvez a frequência diminua, e passe a ser ocupada apenas em datas festivas como Natal, Reveillon, São João. Por outro lado, a característica turística dada à praça pode sustentar uma apropriação durante todo o ano. Uma coisa é certa: desta vez o Governo se preocupou em promover programas culturais e de lazer na Praça da Sé, dando o tempo necessário para que a população possa se adaptar e, quem sabe, efetivamente, ocupar este espaço como uma PRAÇA, com função de *Praça*.



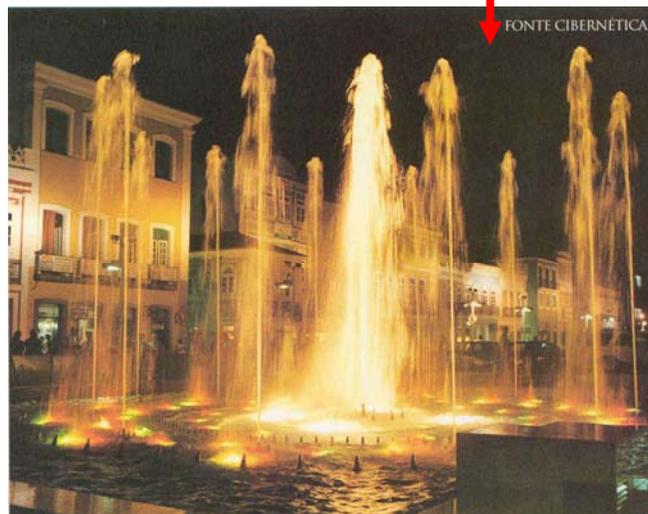
**FIG. 176**

Vista Noturna da Praça da Sé, 2002. (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



**FIG. 177**

Cruz Caída. (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



**FIG. 178**

Fonte Luminosa. (Arquivo: Arquiteto Assis Reis)



**FIG. 179**

Fonte Luminosa.  
(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao longo da história, a praça, como elemento do espaço urbano, exerceu funções diversas. Desde a Idade Média até o século XVIII, as praças, mesmo com diferentes concepções, exerceram a função de concentrar pessoas para um fim específico – praça do mercado, praça da igreja, praça da prefeitura, praça cívica. Nas praças medievais, sua grandiosidade, de acordo com Sitte (1992), está na espontaneidade quanto à disposição dos seus objetos; o que não acontece com as praças renascentistas, pois seus objetos são sempre dispostos em seu centro, valorizando, segundo Morris (1992, p.177) a *permanência e a imobilidade das coisas*, enquanto que nas praças barrocas, destacam-se o movimento e a direção.

A partir do século XIX, a existência das praças não mais está vinculada a uma função, são espaços livres podendo servir para qualquer fim. Praças que se voltam para a praticidade e funcionalidade da cidade moderna. Delfante (1997) identifica quatro importantes períodos no século XX – (a) o anterior a Primeira Guerra, (b) o entre guerras, (c) o posterior a Segunda Guerra e o (d) atual. Caracterizados pela (a) implantação das cidades-jardim e das cidades-industriais; (b) de novos arranjos espaciais – quadras, blocos e edifícios em torres, abandonando-se os quarteirões, ruas e praças; (c) pelo uso indiscriminado de elementos antigos; (d) pelo resgate da rua, do quarteirão e da praça como resposta aos problemas contemporâneos em torno da forma urbana. As praças do século XX são espaços isolados do tecido urbano, sem ocupação, servindo como arranjos urbanos.

Cunha (2001) não considera os espaços vazios contemporâneos como praça, ressaltando como fator para o desaparecimento destas, a lógica capitalista que associa o espaço útil ao de espaço rentável, o que torna as praças em espaços inúteis; e por fim os avanços na tecnologia de comunicação interpessoal, transmitindo conhecimento, trocando idéias e informando. Funções, raramente encontradas nestes espaços vazios chamados de praças. Segundo Kostof (1992), os espaços públicos contemporâneos ganham novas interpretações, permitindo

que praças sejam abertas em espaços fechados, privados, mantendo-se os propósitos das antigas praças – de reuniam, de encontros, de lazer. Hoje, nos shoppings são encontrados recintos específicos para o lazer, para alimentação, para compras, para serviços e transmissão de conhecimentos, muitas vezes chamados de *praças*.

No estudo sobre a Praça da Sé, uma praça do século XX (1933 / 1999), ressaltamos a influência da vida moderna na estruturação da cidade, onde, especificamente neste local, a importância dos meios de transportes foi vital para o desenvolvimento da urbe e como este interferiu e ainda interfere, diretamente no traçado dado à cidade.

A partir do momento em que a cidade do Salvador se expande, impossibilitando que os pedestres percorram grandes distâncias a pé, são ampliadas as oferta para transportes coletivos, concomitantemente, as vias de circulação da urbe se tornam confusas, congestionadas e perigosas. Reorganizar o sistema viário passa a ser inevitável. A cidade passa por reformas urbanas tipo *urbanismo demolidor*, onde ruas devem ser alargadas e alinhadas, cujo traçado deve favorecer a implantação das linhas para circulação dos bondes, meio de transporte em expansão nas primeiras décadas do século XX, surgindo a necessidade de se construir um terminal para os bondes.

É no espaço aberto no centro urbano, com a demolição da Igreja da Sé e dos dois quarteirões da Rua do Colégio, que surge o espaço da Praça da Sé. Um espaço criado para atender as necessidades da cidade que cresce, se desenvolve, e por este motivo deve oferecer uma rápida e eficiente mobilidade. Mobilidade que diz respeito à organização do sistema viário e conseqüentemente a melhoria dos serviços de transportes urbanos coletivos.

A partir deste momento, a *praça* passa por diversas transformações, conseqüência direta das mudanças no sistema viário. Sua localização central, sendo elo entre importantes pontos da cidade, fez com que durante a maior parte do tempo, seu espaço fosse utilizado como terminal de bondes e ônibus, sendo

chamada por nós de *Zona Temporal*<sup>16</sup>. A população permanecia no local o tempo suficiente para espera do seu transporte. Algumas tentativas foram feitas no intuito de inserir, no local do adro da antiga igreja, espaços de lazer na *zona temporal*. Mesmo com sua bela vista para a Baía de Todos os Santos, não conseguiu manter por muito tempo a atenção da população, o interesse dos governantes, e tampouco a “concorrência” com o terminal.

A descentralização urbana iniciada nos anos 60, a transferência do centro administrativo para o CAB nos anos 70 e conseqüentemente a descentralização dos transportes urbanos coletivos a partir da construção do Terminal da França, Terminal da Barroquinha, Terminal do Aquidabã e o da Estação da Lapa, contribuíram, para o esvaziamento da *praça*, melhor dizendo, do seu terminal. É dada então a oportunidade deste espaço vir a ser efetivamente uma *praça lúdica*<sup>17</sup>, de lazer e encontros.

O insucesso dessa tentativa, em transformar o local em uma verdadeira praça se deve basicamente a uma forte característica adquirida pela praça durante todos esses anos, a de ser uma *Zona de Passagem*<sup>18</sup>. Mesmo com a existência dos terminais, sempre foi um elo entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta; entre o Comércio, o Mercado Modelo, o Plano Inclinado, o Elevador Lacerda, o Carmo, Terreiro de Jesus, Pelourinho, São Bento e Avenida Sete. A *praça lúdica* não durou muito, a população não encontrou atrativo, nem incentivo para que fosse ocupada como tal, fazendo com que apenas passassem pela praça em direção seguindo o seu destino. Como conseqüência, a praça volta a ter um espaço como *zona temporal*, com a volta do terminal de ônibus.

---

<sup>16</sup> Zona Temporal: praça utilizada como terminal para o transporte coletivo da cidade, cujo tempo de permanência depende do tempo de chegada e saída dos transportes.

<sup>17</sup> Praça Lúdica: aquela destinada à concentração de pessoas para o lazer, a diversão, a cultura.

<sup>18</sup> Zona de Passagem: praça que existe enquanto espaço público na malha urbana, por onde passam os transeuntes em direção ao seu destino final, onde não há permanência.

Dentro da proposta de revitalização do Centro Histórico, é em 1998, apresentado um projeto para a Praça da Sé. Um projeto que mesmo tendo sido concebido para trazer de volta ao local à *praça lúdica*, com novo traçado, equipamentos modernos e atrativos – fonte luminosa musicada, escavações arqueológicas, Cruz Caída e escadaria sonorizada, mantém a característica de ser uma *zona de passagem*. Será que a população da cidade se adaptará a seu novo traçado? Será que daqui a alguns anos não estará novamente abandonada? Será que sem os incentivos culturais dado pelo Governo Estadual e Municipal a Praça da Sé por si só sobreviverá?

Uma coisa é certa, a importância de se manter vivo o centro, sem seu esvaziamento fez com que fosse criado próximo deste local um terminal de ônibus para linhas circulares, visto que no traçado atual não poderia permanecer na praça. A figura 180 nos mostra a situação anterior da Praça da Sé, com seu calçadão, sua rotatória e seu terminal de ônibus. E a figura 181, a praça já com o traçado atual e com a criação no novo terminal de ônibus próximo à praça. Esse terminal foi construído pelo alargamento da Rua Vassoura a partir da demolição de parte de um quarteirão. Um traçado radical, pois destrói o traçado ortogonal do núcleo matriz da cidade, abrindo um grande vazio no meio de quarteirões antigos cedendo mais uma vez espaço para o sistema viário. Isso reforça a estreita ligação que tem essa área, com o os transportes da cidade do Salvador.

Se não fosse dessa maneira, será que a atual Praça da Sé teria chance de sobreviver?

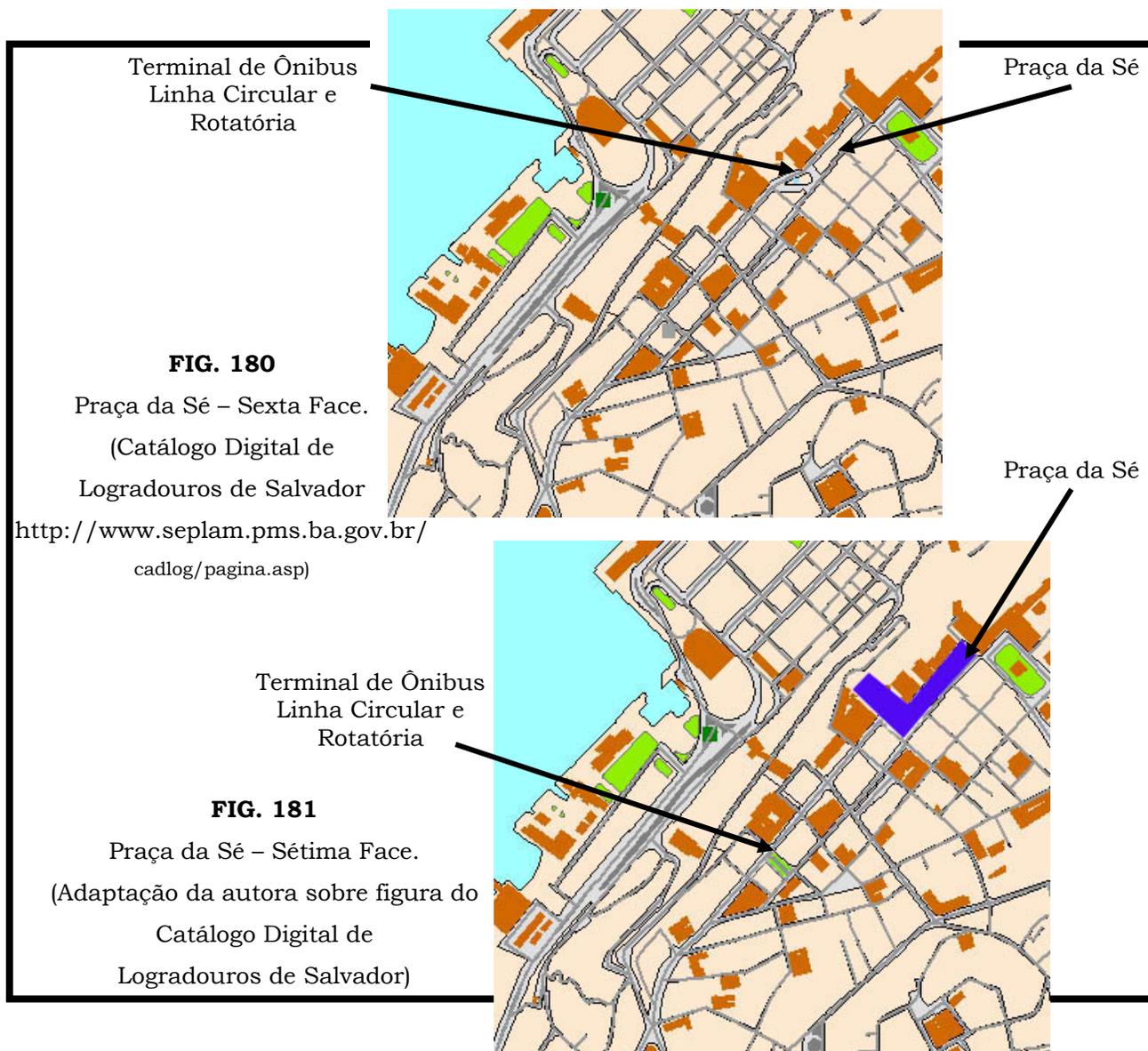
Mesmo com os incentivos artísticos culturais patrocinados pelos Governos Municipal e Estadual, mesmo com o crescimento do turismo na cidade, mesmo sabendo que a população da cidade não apenas passa por ela, mas permanece ali um tempo para admirá-la, ainda é cedo para saber qual será seu futuro.

Hoje, a Praça da Sé pode ser considerada como uma *praça lúdica*, uma praça de lazer, de encontros, de prazer.

Com o passar do tempo, quando deixar de ser uma novidade, a Praça da Sé será ainda lembrada? Ou restarão apenas as datas comemorativas – Natal, São

João, etc., e eventos patrocinados pelo governo ou empresas privadas como os desfiles de moda que tiveram como cenários a praça e seu conjunto arquitetônico. Não sendo pessimista, será que não surgirá um novo espaço na cidade levando consigo esses eventos?

Melhor acreditar que o centro antigo da cidade carrega em si todo *glamour* necessário para sua sobrevivência, e com isso a Praça da Sé terá com este novo traçado, mais uma chance de se firmar na cidade como *Praça Lúdica*.



## **5. BIBLIOGRAFIA**

### **5.1. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALVAREZ, José Maurício Saldanha. (1998) Na única praça dela: a Praça 15 de Novembro no período colonial. 1565-1790. In: Cidades Brasileiras – Políticas Urbanas e Dimensão Cultural, Projeto de cooperação CAPES / COFECUB, São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros Universidade de São Paulo. p.76-84.

ANDRADE, Antônio Luiz Morais de. (1992) Fragmentos de uma Leitura da Cidade, Dissertação do Mestrado, UFBA.

ARAUJO, Heloisa Oliveira de. (1992) Inventário da Legislação Urbanística de Salvador:1920-1966, As novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano. Universidade Federal da Bahia – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Salvador, Bahia. 478p.

AYMONINO, Carlo. (1984) O significado das cidades (Il significato della città – Roma: Laterza) Tradução Ana Rabaça – Lisboa: Presença. 243p.

BACON, Edmund N. (1995) Design of Cities – A superbly illustrated account of the development of urban form ancient Athens to modern Brasilia, London: Thames and Hudson. 336p.il.

BENÉVOLO, Leonardo. (1983) História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva. 729p.il.

BOCCANERA JUNIOR, Sílio. (1921) Bahia Histórica: Reminiscencias do Passado. Registro do Presente. Bahia: Tip. Bahiana de Cincinato Melchiades. 308p.

COLETTÂNEA de estudos. (1998) Universo Urbanístico Português 1415-1822, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa. 569p

COSTA, Ana de Lourdes R. da, (1989) EKABÓ! Trabalho escravo condições de moradia e reordenamento urbano em Salvador no século XIX, Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo na Área de Conservação e Restauro – FAUFBA. Salvador. 250p.

CUNHA, Luiz. (2001) A praça urbana na contemporaneidade. In: A Praça na Cidade Portuguesa, Colóquio Portugal-Brasil, Livros Horizonte, Lisboa p. 237-239.

DELFANTE, Charles. (1997) A Grande História da Cidade – da Mesopotâmia aos Estados Unidos, Lisboa: Instituto PIAGET. 446p.il.

DEL RIO, Vincente. (1990) Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento, São Paulo: Pini.197p.il.

DELSON, Roberta Marx. (1997) Novas Vilas para o Brasil-Colônia: planejamento espacial e social no século XVIII, Tradução Fernando de Vasconcelos Pinto – Brasília: Editora ALVA-CIORD Ltda.124p.

CERDÁ, Ildfonso. (1996) *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*. Compilación de Arturo Soria y Puig. Barcelona: Electra.

ERRO HISTÓRICO (2001) Destruição não impediu que a área virasse point da boêmia na velha Salvador, Jornal Correio da Bahia em 22 de setembro de 2001.

EVOLUÇÃO Física de Salvador 1549 a 1800, (1998) Fundação Gregório de Mattos, Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, Salvador: Edição Especial. 138p.il.

FRAGA, Francisco J. M., BAÑALES, José Luis O. (1998) Elementos de Composición Urbana, Quaderns d'Arquitectes, Barcelona: UPC. 117p.il.

FLEXOR, M<sup>a</sup> Helena Ochi, PARAGUASSU, Marcos, (2001) A Praça na Cidade Portuguesa, In: A Praça Municipal da Cidade do Salvador, Colóquio Portugal-Brasil, Livros Horizonte, Lisboa.p.103-119.

FRAGA, Francisco Javier Monclús, BAÑALES, José Luis Oyón. (1998) Elementos de Composición Urbana, Edicions UPC – Universitat Politècnica de Catalunya. 117p.il.

GOMES, Luis Miguel Martins. (2001) Geometria no traçado de praças, teoria versus prática, no tempo de pombal, In: A Praça na Cidade Portuguesa, Colóquio Portugal-Brasil, Livros Horizonte, Lisboa.252 p. il.

JOHNSON, JamesH. (1987) Geografia Urbana, elementos de geografia, Oikos-Tau, Barcelona. 279p.

LAMAS, José Maria R. G. (1989) Morfologia urbana e desenho da cidade, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 564p.

LIMA, Evelyn F. W. (2000) Arquitetura do Espetáculo: teatros e cinemas na formação da Praça Tiradentes e da Cinelândia, Rio de Janeiro: Editora URFJ. 392 p.il.

KOSTOF, Spiro. (1992) The city assemblend – The elements of urban form through history.London: Thames and Hudson.320p.il.

MAROCCI, Gina Veiga Pinheiro (2001) A arquitetura pombalina e a construção de novos padrões urbanísticos em Salvador, In: Anais do 4º Congresso de História da Bahia (Salvador 450 anos), Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia: Fundação Gregório de Matos. EGBA. 2 v. p. 551 - 561 p.

MARTINEZ, Socorro Targino. (1997) Bahia: signos da fé, Salvador / Barcelona: Fundação Casa de Jorge Amado / Bustamante, Editores, Coelba. 160p.il.

MARX, Murillo. (1980) Cidade Brasileira. São Paulo. Melhoramentos: Ed. da Universidade de São Paulo. 151p.il.

MORRIS, Anthony E J. (1992) Historia de la forma urbana – desde sus Orígenes hasta la Revolución Industrial, Barcelona: GG, Colección Arquitectura / Perspectivas. 477p.il.

McLEOD, Mary. (1990) Do pós modernismo ao deconstrutivismo: arquitetura e política na era Reagan, Tradução: Profª Anete Araújo – FAUFBa., cópia xerografada, In: Revista Assemblage, n. 13. p.23-59.

MONTEYS, Xavier. (1996) La gran máquina, La ciudad en Le Corbusier, Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña, Ediciones del Serbal, 317p.il.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. (2000) O Cenário da Vida Urbana – A definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX / XX. João Pessoa: CT / Editora Universitária / UFPB. 218p.il.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. (1986) Dez Freguesias da Cidade do Salvador- Aspectos Sociais e Urbanos do Século XIX. Salvador: FCEBA / EGBA. 202p.il.

PEIXOTO, Afrânio. (1980) Breviário da Bahia, Ministério da Educação e Cultura, Conselho Federal da Cultura, 3ª ed., Rio de Janeiro. 310 p.

PEREZ, Fernando da Rocha. (1999) Memória da Sé, Edições Macunaíma, Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do Estado. 255 p; il.

PINHEIRO, Eloísa Petti. (1999) As Influências na Reforma Urbana de Salvador a Princípios do Século XX, In: Cidades Brasileiras II - Políticas Urbanas e Dimensão Cultural, Projeto de Cooperação CAPES/COFECUB, Instituto de Estudos Brasileiros. p.115-124.

PINHEIRO, Eloísa Petti. (1998) Europa, Francia Y Bahia – La difusión y adaptación de los modelos urbanos europeos, Tese de Doutorado, Universidade Politécnica de Catalunya, Barcelona. 389p.

PIRENNE, Henri. (1989) As Cidades da Idade Média, Portugal: Coleção SABER, Publicações Europa – América. 182p.

PUIG, Arturo Soria y. Cerda – Las cinco bases de la teoría general de la urbanización. 447p.il.

ROSSI, Aldo. (1992) La arquitectura de la ciudad, Berceles: Editorial Gustavo Gili, S.A. 311p.il.

SAMPAIO, Antônio Heliódório Lima. (1999) Formas Urbanas: Cidade Real & Cidade Ideal, Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora / PPG / AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA. 432 p.:il.

SAMPAIO, Antônio Heliódório Lima. (2001) (Outras) Cartas de Atenas: cm textos originais, Salvador: Quarteto Editora / PPG / AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA. 126p.

SANTANA, Andréia. (2001) História / Mil faces da Sé, Reportagem para o Jornal Correio da Bahia em 22 de setembro de 2001.

SANTOS, Manuel Mesquita dos. (1933) A Sé Primacial do Brasil, Bahia: Cia e Editora da Bahia S.A..p.79.

SANTOS, Milton. (1958) O Centro da Cidade do Salvador, Tese de Doutorado, Strasbourg e UFBA, Progresso Editora. p.198.

SANTOS, Milton. (1993) O espaço do cidadão, 2ª ed., São Paulo: Nobel.p.142.

SANTOS NETO, Isaias de Carvalho. (1991) 1942 – Centralidade Urbana: espaço & lugar; esta questão na Cidade do Salvador. São Paulo: USP / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. 202p.il.

SANTOS, Paulo. (2001) Formação de Cidades no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 179 p.il.

SEPLAM. (1997) Sistema de Transporte Moderno – Praças do Centro Histórico, Corredor Campo Grande – Sé, Salvador.

SEPLAM. (1999) Polígono da Identidade Cultural – 450 anos da Fundação da Cidade do Salvador.

REBOUÇAS, Diógenes. (1979) Salvador da Bahia de Todos os Santos no Século XIX, Pintura Documental – Diógenes Rebouças, Notícias e Notas – Godofredo Filho, Salvador: ODEBRECHT.

SITTE, Camilo. (1992) A construção das Cidades segundo seus princípios artísticos. Tradução de Ricardo Ferreira Henrique, 4ª ed. (alemã 1909), São Paulo. 239 p.

SOUZA, Maria Luiza de. (1999) Desenvolvimento de Comunidade e participação. 6 ed. São Paulo: Cortez. 231 p.

TEIXEIRA, Cid. (2001) História Visual, Transportes Coletivos, Realização Correio da Bahia.

TEIXEIRA, Manuel C. Teixeira. (2001) A Praça na Cidade Portuguesa, Colóquio Portugal-Brasil, Livros Horizonte, Lisboa.252p.il.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (1985) Os transportes urbanos e a organização do espaço em Ottawa e Salvador – uma análise comparativa. 153p.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (2002) Salvador: suas transformações e permanências (1549-1999), Ilhéus: Editus. 456p.il.

VERÍSSIMO, Francisco Salvador, BITTAR, William Seba Mallmann, ALVAREZ, José Maurício. (2001) Vida Urbana: a evolução do cotidiano da cidade brasileira – Rio de Janeiro: Ediouro.230p.il.

### RELATÓRIO / MENSAGEM

RELATÓRIO (1938) do Engenheiro Civil José Americano da Costa – Prefeito do Município do Salvador, Exercícios de 1932 a 1935, Bahia, Livraria e Papelaria Catilina.

RELATÓRIO (1940) apresentado ao Exm. Sr. Dr. Landolfo Alves de Almeida (Interventor Federal no Estado) pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha (Prefeito), Período de 12 de abril de 1938 a 12 de abril de 1940. Prefeitura Municipal do Salvador, Imprensa Regina, Bahia.

RELATÓRIO (1942) apresentado ao Exm. Sr. Dr. Landolfo Alves de Almeida (Interventor Federal no Estado) pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha (Prefeito), Período de 12 abril de 1940 a 31 de dezembro de 1941. Prefeitura Municipal do Salvador, Indicador Baiano, Bahia. 141 p.

MENSAGEM (1957) apresentada pelo Exm. Sr. Dr. Hélio da Rocha, Prefeito do Município do Salvador à Câmara Municipal em 29 de março de 1957.

### INTERNET

EMTURSA: [http://www.emtursa.com.br/pca\\_se.html](http://www.emtursa.com.br/pca_se.html)

RIO DE JANEIRO: [http://www.geocities.com/rio\\_cidade/enceprqu.html](http://www.geocities.com/rio_cidade/enceprqu.html)

SALVADOR: Site Oficial da Prefeitura Municipal de Salvador:  
<http://www.pms.ba.gov.br/indexE1024.html>

SEPLAN: <http://www.seplam.pms.ba.gov.br/cadlog/pagina.asp>

## **6. ANEXOS**

### **6.1. ANEXO A**

6.1.1. Transcrição dos principais pontos da primeira proposta realizada pelo PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador), publicada no começo dos anos 80. (ver p.123) (SAMPAIO,1999,p.262 a 264)

“1º) plano urbano com ênfase no desenvolvimento físico-territorial, contemplando a estrutura urbana como sistema urbano-regional (...), privilegiando as variáveis de população e emprego na distribuição espacial dos fluxos e atividades;

2º) a base econômica regional é ancorada na estratégia e diretrizes metropolitanas instituídas pela CONDER (...);

3º) incorpora os conceitos de imagem e desenho da Cidade, apoiados nas teses do Kevin Lynch, como forma de valorização do patrimônio ambiental urbano, considerando as áreas de proteção à paisagem natural e construída;

4º) a proposta enfatiza o transporte de massa como um elemento estruturante do novo espaço e sugere um sistema articulado de vias primárias em “grelha”, de modo a descentralizar o terciário em novos subcentros, nos ‘nós’ mais importantes;

5º) tem a concepção voltada para conter a verticalização (...);

6º) 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;

7º) retorna o discurso dos grandes espaços verdes e abertos (...);

8º) consolida as zonas industriais ao longo da BR-324 (...);

9º) reformula a legislação urbanística básica, cuja gênese vinha do EPUCS, em três instrumentos básicos, sob forma de ante-projeto; a) ‘Lei do Processo de Planejamento e Participação Comunitária’; b) ‘Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano’; c) ‘Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo’.

6.1.2. Transcrição do *Objeto Imediato* contido no corpo do projeto TRANSCOL elaborado pelo GEIPOT / PMS nos anos 1977 / 78.

#### “4. Objeto Imediato

##### 4.1 Projeto de Remanejamento da Praça da Sé

O remanejamento da Sé surge como resultado da implementação do TRANSCOL, que recomenda a desativação do atual terminal localizado na Praça, substituindo-o por um simples terminal de circulares centrais.

Conforme o estudo preliminar da CIT (Comissão de Implantação do TRANSCOL), esta substituição se rebate espacialmente através da construção de um simples abrigo, composto de diversos módulos de concreto pré-moldados, localizados próximos ao Edifício Themis.

Conseqüentemente, amplas áreas remanescentes do espaço físico da praça serão reconquistadas para o uso de pedestres, para o lazer, o estar, o encontro, assumindo condições de humanização ambiental.

##### 4.2 Demais Condicionantes de Transformação da Praça da Sé

###### 4.2.1 Uso e Função da Praça

A Praça da Sé sempre foi o coração do Centro, ainda que, em vários momentos, tenha representado diferentes papéis para a vida e circulação deste Centro:

- até o século XIX, ela expressou, basicamente, o núcleo religioso, em conjunto com o Terreiro de Jesus;
- posteriormente, tornou-se ponto e terminal de bondes, sendo remodelada para esta função;
- por fim, constituiu-se em terminal para as principais linhas de ônibus, assumindo a feição ambiental que hoje apresenta.

Atualmente a Praça, é: terminal de transportes, local de vendedores ambulantes, centro religioso e, de certo modo, também turístico, além, evidentemente, de possuir numerosos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

#### 4.2.2. Os que usam a Praça como Lugar de Trabalho

Estes são, no geral, os comerciantes que se localizam no lado oposto ao da encosta, os prestadores de serviço e, fundamentalmente, toda a massa de vendedores ambulantes que se distribui irregularmente por toda a sua área.

#### 4.2.3. Consumidores e Usuários da Praça

Pela Praça da Sé passam diariamente milhares de pessoas. Chegam e partem de ônibus. Passam do Terreiro para a Rua da Misericórdia, Praça Municipal, Rua Chile e Ajuda, para o Saldanha, o Pelourinho, o São Francisco. Sobem e descem o Plano Inclinado.

Uma pequena parcela vai especificamente comprar algo que só exista na Praça: livros, discos, instrumentos e acessórios musicais, peças de reposição de relógios e equipamentos musicais. Outros se servem dos serviços existentes ou das atividades culturais, como o cinema. A Praça é, inclusive, ponto de encontro de músicos profissionais.

Mas a grande maioria é constituída pelos usuários do terminal de coletivos e, quando consome algo, serve-se apenas dos bares e lanchonetes existentes ou dos ambulantes, do comércio informal.

#### 4.2.4. Imagem Ambiental

A imagem ambiental da Praça mostra-se desorganizada, confusa, sem maior representatividade ou expressão compatível com a Área Central. Impõe-se, assim, adequá-la aos novos papéis e funções. Isso pode significar: regulamentação atualizada dos engenhos de propaganda, uma nova política de concessão de licenças de funcionamento para as atividades ambulantes, incentivo à alteração de fachadas, possibilidade de criação de fiação subterrânea, etc.

#### 4.2.5. Desenho Urbanístico

O desenho deverá ser compatível com o novo papel destinado à Praça. Não se trata de apenas colocar os caminhos de pedestres, as árvores, os locais de avanço dos bares sobre a calçada. Ter-se-á que modificar o próprio piso, sua disposição em planos e cortes, suas sugestões implícitas de caminho; o verde servindo não só como proteção,

mas como desenho no solo; as cores, os pequenos volumes de barracas e conjuntos eventuais, o mobiliário urbano, as indicações em letreiro, a iluminação, a vivência. Em suma, o desenho servindo para reforçar a imagem, o uso, o papel da Praça.

#### 4.2.6.As Posturas

Devem ser considerados: os métodos de varrição e de coletas de lixo, além do horário de limpeza; as condições de penetração (inclusive horário) dos veículos de carga; as condições e horário de carga e descarga de mercadorias; o horário de funcionamento do comércio, etc.

#### 4.2.7.As perspectivas

Certamente que os usuários do atual terminal de transporte, que eventualmente se utilizam dos bares, dos vendedores ambulantes, de certas lojas, diminuirão sua presença e seu consumo após a implantação do projeto. Os comerciantes e vendedores ambulantes serão, assim, os primeiros a serem afetados, e negativamente. Que poderão fazer em face à inevitável queda das vendas? Mudar-se para outro lugar, como por exemplo, o novo terminal da Lapa? Entrar em outro ramo de negócio? Ou procurar, em acordo com a Prefeitura, um novo ambiente para a Praça, que compense, através da seletividade, a perda de determinada parte da clientela até então existente?"<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Prefeitura Municipal de Salvador, Órgão Central de Planejamento – OCEPLAN Estudo e Processo de Organização Progressiva da Área Central Primeiro Trabalho : Praça da Sé Maio / 1981 (introdução).

## 6.2. ANEXO B

### ESTUDOS FEITOS PELO ARTISTA PLÁSTICO MÁRIO CRAVO PARA A CRUZ CAÍDA.



FIG.182

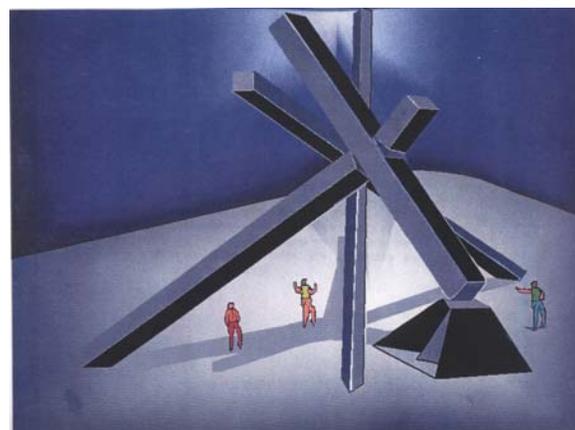


FIG.183

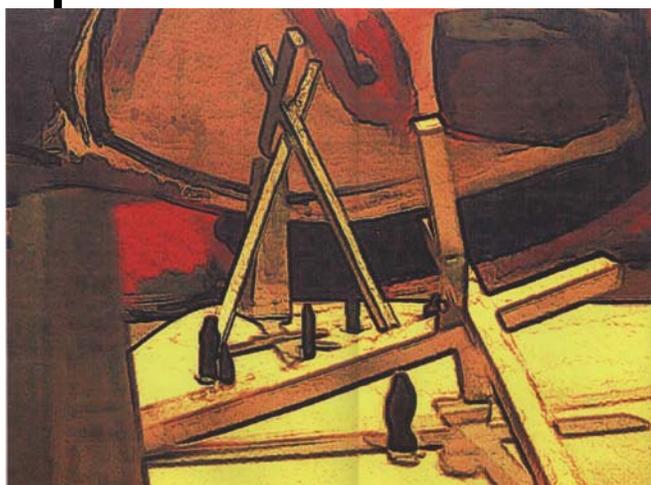


FIG.184



FIG.185

Idéias e a Propostas Final para a Cruz Caída.

(Arquivo: Arquiteto Assis Reis)

*“Da idéia:*

*Trata-se de uma cruz reclinada (caída) sobre um dos braços apoiada sobre duas vigas intercruzadas. A construção espacial com uma geometria piramidal simboliza o corpo da igreja que não caiu enquanto o espigão da cruz principal está fraturada e desloca-se para o alto. Esta seção que tende à linha de equilíbrio vertical sugere no seu aparente desmembramento do corpo físico, um movimento em direção à dimensão espiritual da fé cristã.*

*Salvador, 9 de abril de 1997*

*Mário Cravo”.*

### 6.3. ANEXO C

#### PAINEL DE DO ARTISTA PLÁSTICO CARIBÉ



FIG. 186 A

FIG. 186 B

FIG. 186 C

FIG. 186 D

**FIG. 186**  
(Arquivo do Arquiteto Assis Reis)



**FIG. 186 A**  
O Primeiro Bispo do Brasil e a construção da Igreja da Sé.

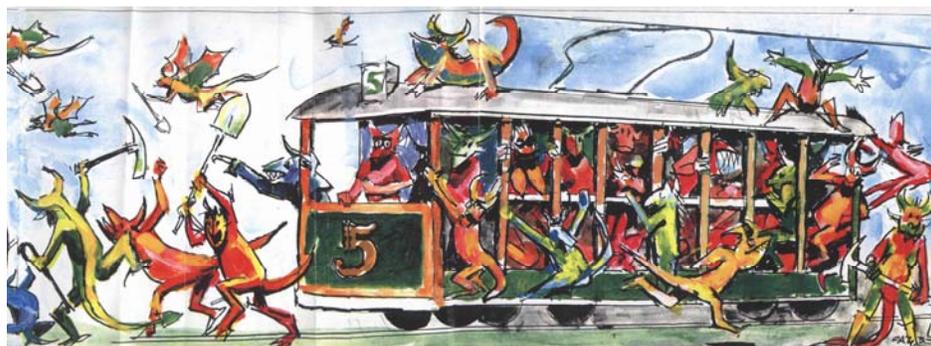


**FIG. 186 B**  
Demolição da Igreja da Sé.



**FIG. 186 C**  
Interessados e Interesses na Demolição da Igreja da Sé.

Os títulos das imagens foram dadas pela autora, com base em sua interpretação.



**FIG. 186 D**  
O BONDE – O grande vilão na história da Igreja da Sé.

## 6.4. ANEXO D

### PAINEL DE DO ARQUITETO GILBERBET CHAVES<sup>17</sup>



FIG. 187 A FIG. 187 B FIG. 187 C FIG. 187 D FIG. 187 E FIG. 187 F FIG. 187 G

FIG. 187

Construção da Igreja da Sé.



FIG. 187 A  
Alvorada / Cristianização

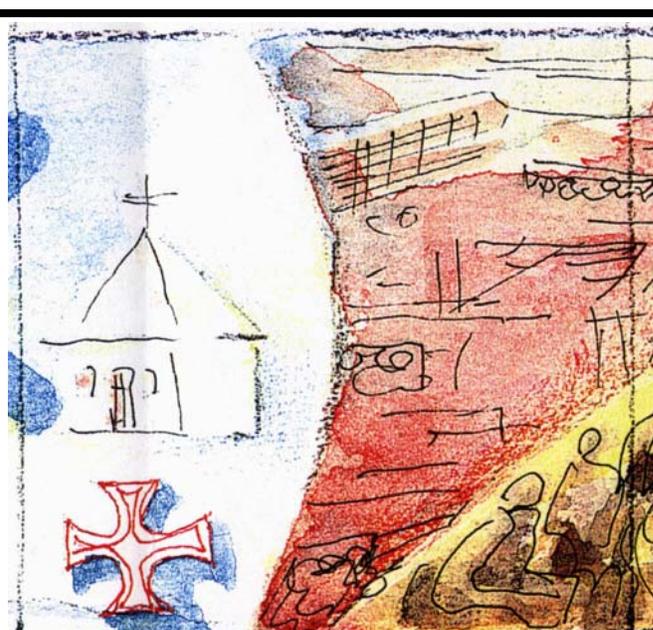
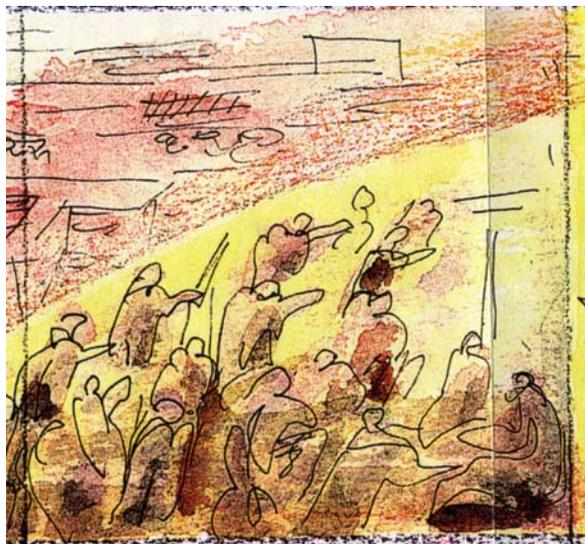


FIG. 187 B  
Primeira Sé / Colonização

<sup>17</sup> Legenda das imagens a partir da interpretação do próprio arquiteto Gilberbet Chaves.

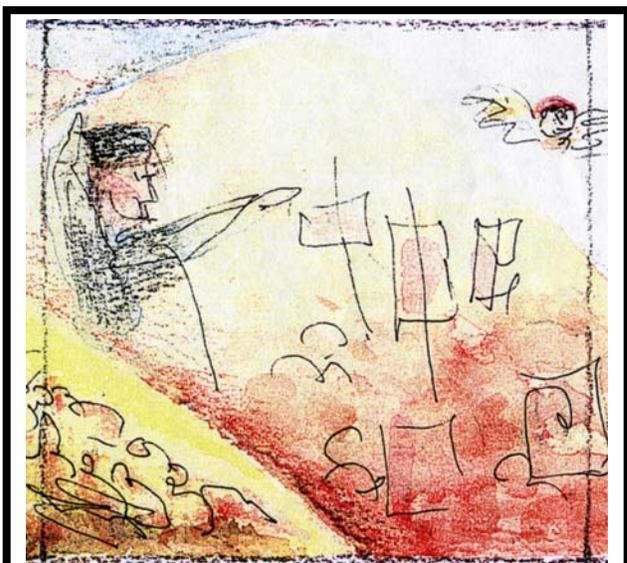


**FIG. 187 C**  
Construção / Negro Escravatura

**FIG. 187 D**  
Igreja da Sé Sol - Meridiano

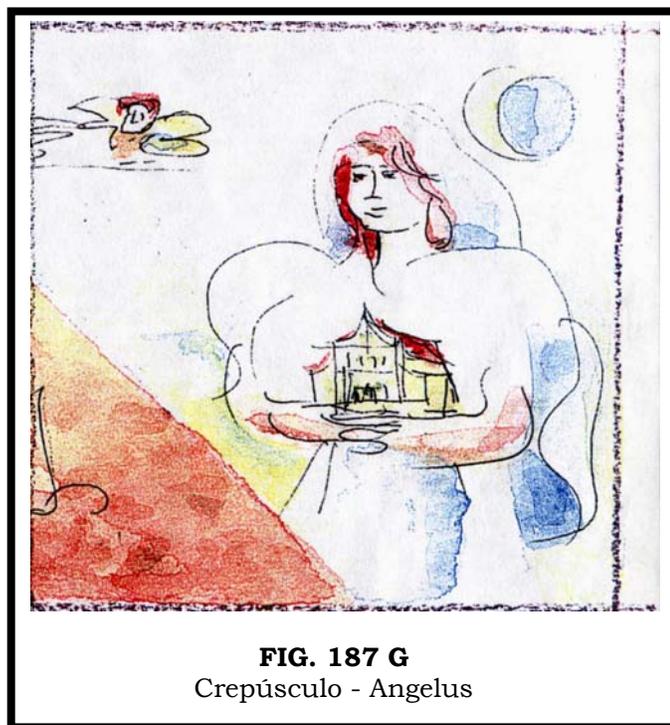


**FIG. 187 E**  
Guerra Holandesa Domínio / Destruição



**FIG. 187 F**

Sermão de Antônio Vieira. Ataque Indígena



**FIG. 187 G**

Crepúsculo - Angelus