

## Transformações e permanências na Praça da Sé

Gabriel Borghi Moreira Carvalho <sup>(1)</sup> y  
Ana Cecília Mattei de Arruda Campos<sup>(2)</sup>

---

**Resumo:** Este trabalho discute as transformações e permanências ocorridas na Praça da Sé localizada na cidade de São Paulo, Brasil, ao longo do século XX e XXI. A pesquisa estuda as diferentes fisionomias que a praça adquiriu e faz uma periodização historiográfica a fim de procurar entender os ideais urbanísticos responsáveis por suas configurações. A pesquisa busca identificar por meio de análises iconográficas e cartográficas os atributos físicos da praça que resistiram ao tempo e que reverberam nos usos e ocupações presentes, examinados a partir da avaliação pós-ocupação.

**Palavras-chave:** Praça da Sé - forma urbana – transformações – permanências - avaliação de uso e ocupação

[Resúmenes en inglés y español en la página 78]

---

<sup>(1)</sup> Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo (2017) pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Atualmente é mestrando em Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Estuda em seu mestrado o papel dos meios de transporte no desenho dos espaços livres públicos do centro histórico paulistano e tem como objeto de pesquisa as transformações e permanências ocorridas na Praça da Sé ocorridas ao longo do século XX e XXI. cursou Master I em Patrimônio e Paisagens Culturais (2014) na Universidade Jean Monnet, França (bolsista CAPES).

<sup>(2)</sup> Possui graduação, especialização e doutorado direto em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo. Atualmente é docente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas e docente colaboradora da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo. Na PUC Campinas, coordena o Curso de Especialização em Habitação de Interesse Social e ATHIS. Integra como pesquisadora o LAB-QUAPÁ da FAUUSP, assumindo a coordenação do laboratório em 2021. Está na Coordenação da Rede Nacional de Pesquisa QUAPÁ-SEL, assumindo a coordenação geral para os anos de 2025- 2027.

## Introdução

Este trabalho examina as transformações e permanências ocorridas na Praça da Sé, situada na cidade de São Paulo, Brasil, ao longo dos séculos XX e XXI. A pesquisa identifica as diferentes fisionomias que a praça adquiriu e realiza uma periodização historiográfica com o objetivo de compreender os ideais urbanísticos que influenciaram suas configurações. A praça e seu entorno são analisados em relação aos seus aspectos morfológicos e às possibilidades de uso e apropriação permitidas em cada período. A pesquisa também tem o objetivo de identificar, por meio de análises iconográficas e cartográficas, os atributos físicos da praça que resistiram ao tempo e que continuam a influenciar os usos e ocupações atuais. As atividades e dinâmicas espaciais presentes hoje na praça são analisadas a partir da avaliação pós-ocupação e traçam paralelos com o processo histórico estudado.

Para compreender a periodização proposta, este estudo baseia-se na evolução urbana descrita por Nestor Goulart Reis (2004) no livro “São Paulo: vila cidade metrópole”. O autor periodiza o desenvolvimento urbano de São Paulo e identifica a proclamação da República em 1889 como o momento histórico em que a cidade começa sua transição de cidade para metrópole. A evolução urbana paulistana é organizada em três períodos: de 1889 a 1930 como a metrópole do café, de 1930 a 1960 como a metrópole industrial, e de 1960 a 2004 (ano de publicação do livro) como um sistema metropolitano integrado. Este trabalho parte dessa periodização para analisar as transformações morfológicas ocorridas na Praça da Sé, apontando uma coincidência cronológica entre os períodos históricos que guiaram a evolução urbanística da cidade e configurações formais que a praça adquiriu. Entende-se que entre 1889 e 1930 o período classificado como metrópole do café foi pautado pela valorização dos espaços livres públicos em que grandes obras urbanas foram realizadas na cidade. Estes grandes projetos urbanos compreendem a Praça da Sé que passou por uma grande remodelação, sua configuração formal passou de largo para praça, teve suas dimensões ampliadas com a demolição de duas quadras e seu desenho urbano condicionado ao enobrecimento da catedral da Sé projetada em conjunto.

A pesquisa realiza um pequeno ajuste temporal no período definido entre 1930 e 1960 como metrópole industrial. Este intervalo cronológico é ampliado até 1970 uma vez que em 1971 as obras da estação Sé do metrô são iniciadas e a fisionomia da praça é consideravelmente alterada. Trata-se de um período marcado pela presença da indústria na cidade e por mudanças sócio-políticas e econômicas em que os espaços livres públicos são desvalorizados e ficam subordinados à eficiência dos fluxos dos meios de transporte. Neste momento a praça da Sé conserva sua estrutura formal macro, mas pequenas modificações no seu desenho urbano são feitas a fim de absorver a infraestrutura exigida pelos bondes, ônibus e carros.

Propõe-se olhar entre 1970 até os dias atuais para o que Nestor Goulart chama de sistema metropolitano integrado e nomeado na pesquisa como metrópole das redes. Trata-se de um momento histórico em que o urbanismo da cidade se volta a valorizar os espaços livres públicos por meio de um intenso processo de remembramento de quadras e ampliação dos espaços exclusivos ao pedestre. A implantação do metrô na cidade permite a criação

do sistema de calçada no centro histórico paulistano e, paralelamente, a Praça da Sé é reformulada e integrada à Praça Clóvis Beviláqua, resultado do projeto urbano de implantação da estação Sé do metrô.

Os atributos físicos da praça e as atividades humanas exercidas em cada período foram analisadas por meio de fotografias e mapas. A comparação desses documentos iconográficos e cartográficos também permitiram o apontamento das transformações morfológicas ocorridas e a identificação dos elementos paisagísticos que resistiram ao tempo. A partir dessa análise foi possível mapear o trecho da praça que foi menos alterado. Paralelamente foram realizadas visões seriais da praça que permitiram distinguir espacialidades diferentes que a compõem e setorizá-la. Além disso foi realizada uma avaliação pós ocupação (Alex, 2011) utilizando a setorização previamente definida.

### **Metrópole do café - 1889 a 1930**

Após a instituição da República em 1889, a elite dominante paulistana empenhou-se em transformar a aparência da cidade e introduzir novos hábitos e costumes sociais, com o objetivo de superar o passado colonial. No início do século XX, as cidades europeias serviram como modelo urbanístico a ser seguido (Toledo, 2004; Reis, 2004; Zola, 2007). A cidade, com sua herança colonial, apresentava um traçado irregular, construções modestas e poucas opções de lazer, o que exigiu grandes intervenções no tecido urbano e nas edificações. É evidente o protagonismo que o espaço público desempenhou no início da construção da metrópole enquanto local de convívio e interação social. A valorização das ruas e praças é observada nos projetos e planos urbanísticos do início do século.

Desde a sua estruturação no século XVI até o início do século XX, observa-se que a Praça da Sé, anteriormente chamada de Largo da Sé, manteve sua localização inalterada. No entanto, na década de 1910, o largo foi ampliado e passou a ser chamado de praça. Essa reformulação da Sé envolveu a demolição da Igreja Matriz e das três quadras que a separavam da Praça Dr. João Mendes (antigo Largo São Gonçalo). Em 1913, teve início a construção da Catedral da Sé, um projeto neogótico de Maximiliano Hehl. No projeto urbano da praça, percebe-se uma intenção na disposição geométrica para organizar a cidade, criando eixos visuais e estabelecendo uma relação monumental entre a praça e a nova catedral. O projeto executado demonstra uma organização formal hierárquica entre os edifícios e os espaços vazios, conforme descrito por Bartalini, como a praça monumental que “busca o prazer visual e cinestésico na harmonia das formas geométricas, concretizando a nova concepção de espaço e confirmando-se como o centro urbano, a expressão do poder, o lugar do espetáculo” (Bartalini, 1988, p.34).

Ao analisarmos a Figura 1, que apresenta a planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo de 1911, e o mapa topográfico do município de São Paulo de 1930, notamos que os trilhos dos bondes permaneceram inalterados após a reformulação da Praça da Sé. Notavelmente, os trilhos já delineavam a forma da nova praça antes mesmo de sua

implantação, indicando uma forte conexão prévia do Largo da Sé com a Praça Dr. João Mendes e o Largo Sete de Setembro.

Nas fotos da década de 1910 já é possível identificar os postes de iluminação elétrica no Largo da Sé, porém não existiam outros mobiliários públicos como lixeiras e banco e tampouco a presença de árvores. As atividades praticadas no largo são majoritariamente de fluxos, com exceção de alguns grupos de pessoas em pé conversando e de vendedores nas portas das lojas. A quantidade de pessoas e dos meios de transporte presentes no Largo da Sé assim como a variedade das atividades exercidas mudam drasticamente quando a Sé é reformulada.

No canto inferior direito da imagem, é visível o Largo da Sé antes da demolição da antiga Matriz da Sé. É possível notar na fotografia carroças estacionadas em frente à escadaria da igreja, um meio de transporte ainda bastante comum na época. A rua que faz esquina com a igreja matriz é a rua do Imperador, posteriormente renomeada como Marechal Deodoro e que foi absorvida pela atual Praça da Sé. À direita da imagem, os trilhos do bonde convergem para a rua Direita, e é possível avistar dois edifícios ecléticos de grande importância histórica no desenvolvimento do comércio da cidade: a Casa Baruel e a Casa Lebre. Ambos os prédios foram demolidos e não aparecem na planta Sara Brasil de 1930. O Palácio de Justiça inaugurado em 1933 e a Catedral da Sé inaugurada parcialmente em 1958, iniciaram sua construção na década de 1910 e o Palacete Santa Helena na década de 1920, estes prédios de importante valor simbólico para a cidade já são representados na planta Sara Brasil de 1930. O fato da praça sediar a nova catedral da cidade ainda em construção e, ter sido institucionalizada marco zero da cidade em 1934, fez com que a Sé ganhasse maior importância simbólica para a população, o que levou à renovação de muitos edifícios de seu entorno, dentre eles os edifícios acima mencionados, o que também ajuda a explicar o aumento expressivo de pessoas que passaram a ocupar a praça. Somado a isso é importante mencionar que a praça se tornou importante confluência intermodal de transportes em que os bondes, carros e bondes convergiam, o que também explica a grande quantidade de pessoas que por ali transitavam.

Na fotografia à direita da figura 2, podemos observar a Praça da Sé na década de 1940. É evidente a grande aglomeração de pessoas e o intenso tráfego de automóveis, ônibus e bondes. Também é notável a simultaneidade desses fluxos e a falta de separação adequada entre pedestres e veículos. Na mesma faixa por onde passam os bondes, circulam também os automóveis particulares e os ônibus. Não há faixas de pedestres nem canteiros que garantam um trânsito seguro para os pedestres. As vias são excessivamente largas, o que resulta na necessidade de compartilhamento do espaço entre veículos e pedestres. A cena retratada na imagem está em sintonia com o desenho da praça no Sara Brasil de 1930. A Praça da Sé está dividida em três partes distintas. O primeiro trecho, próximo à catedral, assim como o terceiro trecho da praça, são utilizados como estacionamento de veículos, enquanto o trecho intermediário, que separa esses dois espaços, possui um formato oblongo e abriga o ponto de ônibus principal.



**Figura 1.** No canto superior esquerdo observa-se a Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo publicada em 1911. Fonte: Museu paulista da USP. no canto superior direito observa-se o mapa topográfico do município de São Paulo executado pela empresa Sara Brasil S/A e publicado em 1930. Fonte: Geosampa.

No canto inferior esquerdo observa-se a planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo publicada em 1911 ampliada com indicação do ponto de vista em que a fotografia ao lado foi tirada. Fonte: Museu paulista da USP. No canto inferior direito observa-se o cartão postal do Largo da Sé antes da demolição da antiga Matriz da Sé. Fonte: Sampa histórica. Disponível em: <https://sambahistorica.wordpress.com/2013/08/07/largo-da-se/>. Consultado em: 12 de setembro de 2023.

Também é possível identificar na fotografia da figura 2 os postes de iluminação elétrica implantados pela *São Paulo Tramway, Light and Power Company* a partir de 1911, entretanto verifica-se a ausência de árvores, bancos e outros mobiliários urbanos, o que ajuda a explicar a quantidade massiva de pedestres transitando, mas poucas atividades de permanência. Dentre as escassas atividades de permanência observadas estão os vendedores ambulantes, comerciantes nas portas das lojas e pessoas nas filas do transporte público. Não são registrados qualquer uso voltado a lazer ou contemplação. Ou seja, os usos da Praça da Sé na década de 1930 e 1940 assim como os usos do antigo Largo da Sé continuavam sendo voltados ao comércio, serviços e aos deslocamentos e predominantemente atividades de fluxos e não de permanência.



**Figura 2.** À esquerda observa-se o Mapa topográfico do município de São Paulo executado pela empresa Sara Brasil S/A e publicado em 1930. Fonte: Geosampa. À direita observa-se fotografia da Praça da Sé na década de 1940. Fonte: Sampa histórica. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2017/nov/28/sao-paulo-1940s-in-pictures-hildegard-rosenthal-photojournalism#img-4>. Consultado em: 12 de setembro de 2023.

## **Metrópole industrial - 1930 a 1970**

O período abordado por esta seção é o da metrópole industrial em desenvolvimento na cidade de São Paulo. O surgimento do arranha-céu, símbolo da verticalização em andamento, e das grandes avenidas, representando a expansão da mancha urbana para além da colina histórica, são emblemáticos dos ideais urbanos que orientaram a construção da paisagem nesse período.

A economia agrária tradicional de São Paulo, centrada no café, entrou em colapso com a crise de 1929 (Reis, 2004). A partir da década de 1930, a cidade passou por um processo de industrialização, destacando-se a instalação da indústria automobilística na década

de 1950. A partir de 1930, os investimentos mais significativos foram concentrados na infraestrutura rodoviária com destaque para o Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia e Ulhôa Cintra, efetivamente implantado em 1938, quando Prestes Maia assumiu o cargo de prefeito (Reis, 2004). A infraestrutura viária ganha cada vez mais importância e a visão de cidade pautada nas capitais europeias vai se deslocando para o modelo de cidade norte-americana.



**Figura 3.** No canto superior esquerdo Levantamento Aerofotogramétrico executado pela VASP aerofotogrametria S/A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S/A publicado em 1954. Fonte: Geosampa. No canto superior direito foto aérea da Praça da Sé e Praça Clóvis Bevilácqua, década de 1960. Fonte: São Paulo in Foco. Disponível em: <http://i2.wp.com/www.saopauloinfoco.com.br/wp-content/uploads/2016/06/10389.jpg>. Consultado em: 15 de janeiro de 2022. Na parte inferior da montagem fotografia da Praça da Sé em 1952. Fonte: São Paulo Antiga. Disponível em: <https://twitter.com/SaoPauloAntiga/status/1273596165049720834/photo/1> Consultado em: 8 de setembro de 2023.

A eficiência dos fluxos emerge como preocupação central em relação aos espaços livres públicos da cidade, impactando o estilo de vida das pessoas e a forma como a população utiliza esses locais. Onde antes eram pontos de encontro, lazer e permanência, esses espaços tornam-se agora passagens e suporte para as grandes avenidas. Nesse contexto, a praça da Sé mantém sua estrutura formal macro, com os limites das quadras intactos, mas passa por pequenas modificações em seu desenho urbano para acomodar a infraestrutura necessária para bondes, ônibus e carros. Com o tempo, a Praça da Sé se transforma em terminal de bondes, ônibus e estacionamento de automóveis, até que sua estrutura física é alterada no início da década de 1970 com a construção do metrô.

Paralelamente ao projeto da Praça da Sé, a Praça Clóvis Beviláqua também foi concebida nos mesmos moldes, com a demolição de quarteirões na década de 1930, visando embelezar o Palácio de Justiça inaugurado em 1933. Ao analisarmos o mapa que compõe a figura 3, observamos que em 1954 a Praça Clóvis Beviláqua já estava implantada e interagiu com o Palácio de Justiça, assim como a Praça da Sé dialogava com a Catedral.

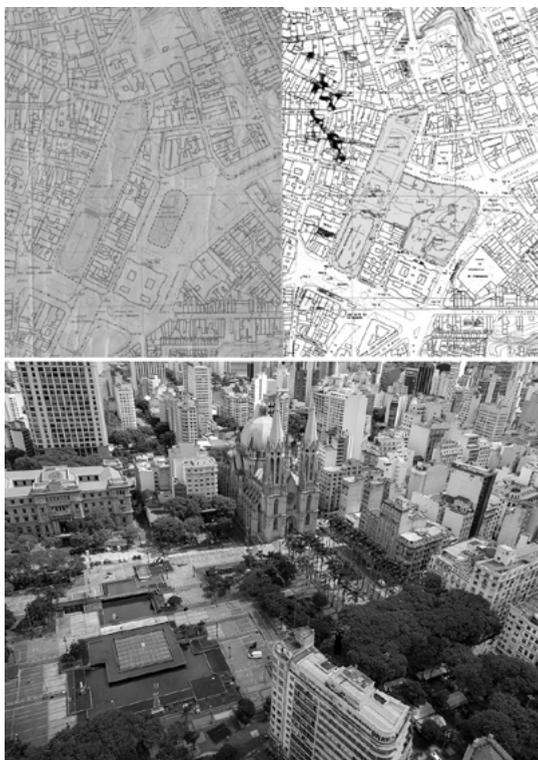
Ambas as praças tinham seus limites bem definidos naquele momento pela massa volumétrica dos prédios que as cercavam. Os trilhos dos bondes ainda eram visíveis na paisagem, mas alguns trechos foram reformulados para compartilhar espaço com ônibus e carros, que estavam se tornando mais numerosos. Segundo Milanesi, na década de 1940, a Sé se tornou “o maior terminal de transporte coletivo da cidade, com 14 pontos iniciais de bondes e 21 de ônibus” (2002, p.84). Gradualmente, as vias ao redor da Sé foram alargadas com a implantação do Plano de Avenidas, e a esplanada em frente à catedral teve seu desenho redesenhado. O local, que antes abrigava terminais de bonde, estacionamento de automóveis ao ar livre e pontos de ônibus, passou a abrigar apenas os pontos de ônibus.

O mapa e as fotografias que compõem a figura 3 mostram que o primeiro trecho da Praça, próximo à catedral, adquire um formato trapezoidal sutil, com bordas arredondadas, sendo ajardinado e com um novo desenho de piso, reduzindo de tamanho até o início da rua Benjamin Constant. Entre a rua Benjamin Constant e a rua Paranapiacaba encontram-se os pontos de ônibus. Já entre a rua Paranapiacaba e a rua Direita, os dois trechos mais distantes da catedral, são arborizados, possuem bancos e são utilizados pelas pessoas como local de permanência. É possível notar a praça com seus limites bem definidos por ruas largas, calçadas amplas e arborizadas. As construções altas e com gabaritos mais ou menos uniformes contribuem para uma perspectiva equilibrada do conjunto da praça e da catedral.

## **Metrópole das redes – 1970 a 2024**

O terceiro período de desenvolvimento da cidade de São Paulo abordado nesta seção é caracterizado pela expansão das redes de trens e ônibus na região metropolitana, bem como sua integração com o sistema metroviário. Neste período, também é evidente a retomada de políticas públicas e projetos urbanos que visam valorizar o pedestre e os espaços livres públicos no centro da cidade. O metrô assume um papel protagonista nas

transformações paisagísticas e é durante sua implantação que o sistema de calçadas no centro se torna viável (Sandrini, 2021).



**Figura 4.** No canto superior esquerdo observa-se o Levantamento Aerofotogramétrico executado pela VASP aerofotogrametria S/A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S/A publicado em 1954. Fonte: Geosampa. No canto superior direito observa-se o mapa produzido pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAN) publicado em 1974. Fonte: Geosampa. Na parte inferior da montagem na parte inferior da montagem Praça da Sé na década de 2020. Fonte: Google imagens. Consultado em: 25 de setembro de 2023. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Pra%C3%A7a\\_da\\_S%C3%A9\\_%28S%C3%A3o\\_Paulo%29](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pra%C3%A7a_da_S%C3%A9_%28S%C3%A3o_Paulo%29).

Com a migração das elites para novas áreas centrais, observa-se uma “popularização” do centro tradicional, associada à imagem de decadência. A implantação do metrô na década de 1970 contribuiu para a acessibilidade e democratização da área central. As vias de acesso viário ao centro perdem importância na configuração urbana, enquanto o sistema de transportes metropolitano (metrô, trens e ônibus) é articulado na região central. Essa

interligação dos diferentes modais de transporte ajuda a reafirmar a importância do pedestre no centro, contribuindo para o aumento do fluxo de pessoas.

Diversas ações foram realizadas no espaço urbano central para qualificá-lo, com foco em reverter os efeitos negativos do urbanismo rodoviário implantado na cidade. Entre essas iniciativas, destaca-se o programa de implantação de calçadas durante a gestão de Olavo Setúbal. Esse programa foi responsável pela transformação de 60 mil m<sup>2</sup> de vias no centro em espaços pedestres equipados com mobiliário urbano, vegetação e iluminação.

A implantação do metrô em São Paulo coincidiu com o período do “milagre econômico” brasileiro, no qual a cidade concentrava grande parte das decisões políticas durante a ditadura militar e atraía grandes fluxos de capital estrangeiro. O metrô representava o progresso e o avanço tecnológico, sendo uma oportunidade para o governo demonstrar seu poder político (Milanesi, 2002). Em 1966, foi criado o Grupo Executivo do Metrô (GEM) para viabilizar o projeto, que resultou em uma concorrência pública envolvendo 17 empresas internacionais. O consórcio vencedor foi a Hochtief-Montreal-Deconsult, e o estudo entregue em 1968 propunha um sistema radiocêntrico integrando a área central às ferrovias e aos ônibus. A primeira fase, quase totalmente subterrânea (66 km), abrangia um raio de 5 a 8 km do centro e seria implantada em dez anos (Milanesi, 2002, p.118).

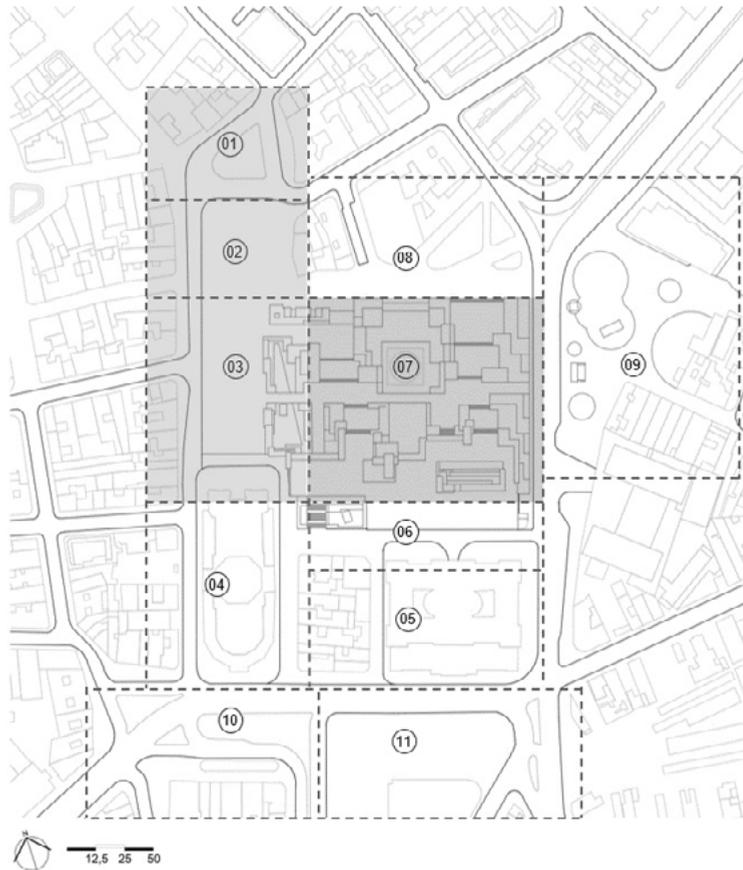
A Estação Sé do Metrô foi implantada em São Paulo entre 1971 e 1978 pela EMURB, tendo um grande impacto na configuração da Praça da Sé e da Praça Clóvis Beviláqua. A técnica de escavação a céu aberto empregada pelo metrô resultou na demolição do quarteirão que separava as duas praças e na destruição de prédios de grande valor simbólico para a cidade, como o Palacete Santa Helena. As obras do metrô também levaram à implosão do Edifício Mendes Caldeira em 1975, criando uma clareira de 52 mil metros quadrados entre os arranha-céus de São Paulo, uma área quase três vezes maior que a antiga Praça e exclusivamente reservada a pedestres (Sandeville, 2013, p. 113).

## **Relações entre morfologia, usos e dinâmicas socioespaciais contemporâneas**

Foi realizada a avaliação pós-ocupação na Praça da Sé com a finalidade de identificar os seus usos e dinâmicas socioespaciais e relacioná-los com os seus elementos paisagísticos. A análise da praça foi feita dividindo-a em onze setores. Essa divisão tem a finalidade de facilitar as análises em áreas menores e surgiu a partir de visões seriais (Cullen, 2010) realizadas na Praça da Sé em 2022 com o auxílio de registros fotográficos. A partir destas visões seriais foi possível perceber que a praça é composta por espacialidades muito diferentes, com características paisagísticas e dinâmicas espaciais específicas.

A aplicação desta avaliação revelou que o trecho mais frequentado da praça é o trecho cujo desenho urbano foi menos alterado e resistiu às transformações engendradas pela implantação da estação do metrô Sé. Tratam-se do setor 1 onde localizava-se o antigo Largo da Sé, e o setor 2 e 3, trechos de quadras que foram demolidas e incorporadas à praça em 1912 e cujas delimitações se mantiveram inalteradas mesmo após as reformas que o metrô Sé suscitou nos demais espaços da praça.

O setor 1, mais à norte da praça, preserva a mesma geometria triangular e localização onde situava-se o Largo da Sé antes de sua ampliação e conversão em praça em 1912. Delimitado por três vias de automóveis os seus vértices podem ser identificados pela confluência da rua Floriano Peixoto com o Largo do Pátio do Colégio a norte, pela confluência da rua Direita com a rua XV de Novembro a oeste e pelo encontro do Edifício da Caixa Econômica Federal com a rua Venceslau Brás a leste.



**Figura 5.** Setorialização da Praça da Sé. Em verde identificados os 3 setores mais frequentados da praça e com a maior variedade de perfis socioculturais e de atividades de fluxo e permanência acontecendo, em vermelho o setor da praça menos frequentado. Fonte: autoria própria.

Trata-se de um trecho que juntamente com o setor 2 logo abaixo, possuem uma ambiência muito diferente do restante da praça, muito vivo e movimentado, com um fluxo intenso de veículos e pedestres ao longo de diferentes horários do dia e dias da semana. Sua boa permeabilidade deve-se ao fato de guardar as características de largo que se mantém aberto às ruas que o delimitam, sem qualquer tipo de barreira física. Os usos das construções de seu entorno são comerciais ou de serviços com a predominância de lojas e acesso aos condomínios no pavimento térreo o que também contribui para a boa permeabilidade do local.

A presença de muitos postes de sinalização, iluminação, postes dos ônibus elétricos e infraestruturas obsoletas também prejudicam a acessibilidade da praça e causam poluição visual. Por outro lado, esse trecho é muito arborizado. Constituído por árvores altas e frondosas com copas grandes e largas que contribuem para a boa permeabilidade visual e ao mesmo tempo conforto térmico. Diferentes meios de transporte estão dispostos no perímetro do trecho mais a norte da praça: pontos de ônibus, ponto de taxi e ciclofaixa. Verifica-se um intenso movimento de pedestres nesse setor da praça principalmente em direção ao acesso norte do metrô. Dentre as permanências identificadas estão garis varrendo a praça, engraxates junto aos canteiros, pessoas em situação de rua em barracas acampando, pessoas pedindo esmolas, idosos conversando de pé, pessoas nos pontos de ônibus, vendedores na frente das lojas chamando os pedestres e pessoas sentadas em bancos dispostos junto de alguns canteiros de árvores.

O setor 2 da praça possui uma ambiência parecida com o trecho no extremo norte da praça, pode ser lido como uma continuidade do setor 1, ele é densamente arborizado, com espécies arbóreas altas e de copas largas. Trata-se de um setor com intenso fluxo de pedestres que caminham em direção ao acesso norte do metrô. Ele é delimitado a norte e a oeste por vias de automóveis e por ciclofaixas que contribuem uma boa permeabilidade. Está inserido dentro praça um conjunto de edifícios que contribuem para a sua vivacidade. No térreo dessa massa volumétrica encontram-se o prédio da guarda civil metropolitana, uma casa lotérica, lanchonetes, hotéis, um estacionamento e uma torre comercial.

Seus três vértices possuem largas faixas de pedestres e rebaixamento de guias com sinalização para pessoas com deficiência, mas que necessitam de reparos e padronização. Esse trecho da praça possui poucas diferenças topográficas com um leve caimento a norte podendo ser considerado praticamente plano o que contribui para uma boa acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Entretanto o piso possui muitas tampas de acesso de esgoto águas pluviais, eletricidade e comunicação, além de muitos remendos e buracos. Composto por mosaico português branco, o piso está muito deteriorado e sujo.

O setor 2 por sua vez é um trecho da praça muito mais amplo que o setor 1, com grandes dimensões e sem usos definidos, este setor possui elementos paisagísticos que ajudam o pedestre a se localizar, funcionando como marcos na paisagem: o monumento a São José de Anchieta, a torre do relógio junto ao acesso norte do metrô Sé, e o início do renque de palmeiras imperiais que demarcam o adro da catedral, considerado na pesquisa como o setor 3. Observa-se que por ser um trecho muito arborizado, possui grande potencial de ocupação com atividades de longa permanência, entretanto não existem bancos nesse

trecho da praça que contribua para a permanência de pessoas no local. As permanências identificadas no setor 2 são praticamente as mesmas do setor 1. Chama a atenção a presença massiva de policiais na frente do acesso norte do metrô, muitos compradores de ouro e também pessoas sob efeito de entorpecentes vagando sem rumo pela praça.

O setor 3 é o adro da catedral localizada no ponto mais alto do espaço. Além da declividade do piso outros elementos contribuem para a monumentalidade desse trecho da praça diferenciando-o por completo de todo o restante. O ponto mais baixo do adro está demarcado com três mastros de bandeiras do Brasil e da cidade e Estado de São Paulo. Logo em frente está disposta também no eixo central do adro a escultura em bronze do apóstolo São Paulo. O piso em granito possui uma paginação especial que conforma o desenho da rosa dos ventos e ao centro está localizado um totem que simboliza o marco zero da cidade. Nos dois lados do recinto foram distribuídos simetricamente dois renques de palmeiras imperiais e postes de luz da Light que acentuam a perspectiva da catedral e conferem monumentalidade. A massa construída de prédios e o leito viário a noroeste do adro contribui para a sua delimitação espacial e sua boa permeabilidade. Entretanto o lado nordeste do adro é delimitado por canteiros de vegetação escalonados que não conectam o adro ao outro lado da praça. Com o objetivo de melhorar a conexão da praça no sentido leste oeste a EMURB, atual SP urbanismo, demoliu em 2007 um pequeno trecho dos canteiros e implantou uma passarela. O adro está delimitado a norte e a sul por dois acessos ao metrô. A noroeste a ciclofaixa bidirecional está disposta em toda a sua extensão, na quadra a noroeste verifica-se também um ponto de ônibus. Os usos identificados no setor 3 são pessoas transitando, viaturas policiais, presença de muitos turistas em excursão, pessoas sentadas na escadaria da catedral, e uma fila de moradores de rua recebendo doações de voluntários.

A área mais impactada pela intervenção do metrô foi a Praça Clóvis Beviláqua e as quadras demolidas correspondentes ao setor 7. Esta região, menos utilizada da Praça da Sé, é formada por uma sucessão de patamares de concreto que vencem o desnível do terreno. O projeto visava conectar a cota mais alta ao sul da praça, onde está o Palácio de Justiça, com a cota mais baixa ao norte. No entanto, devido ao desnível e à extensão do terreno, não há uma clara permeabilidade visual entre as extremidades norte e sul da praça. O grande espelho d'água ao centro, embora escultural, também não contribui para a permeabilidade visual ou física.

Para melhorar a acessibilidade e o fluxo de pedestres nessa área, foram realizadas reformas na praça, concluídas em 2007, que incluíram a construção de duas passarelas metálicas, rebaixamento de canteiros e rampas para acessibilidade. Essas mudanças buscaram incentivar a circulação de pessoas através da ampliação do campo visual e das conexões físicas. No entanto, as grandes dimensões desse trecho da praça e os canteiros existentes ao redor dos fossos de ventilação e iluminação do metrô continuam a dificultar os fluxos e a permanência dos pedestres, devido à baixa permeabilidade visual e física.

Enquanto a arquitetura projetada desestimula a presença de pedestres nessa área da praça, as pessoas em situação de rua encontraram nesse espaço um local de abrigo. Sua concentração acaba contribuindo para a sensação de insegurança do lugar, somando-se aos outros aspectos paisagísticos mencionados anteriormente.

## Considerações finais

A aplicação da avaliação pós-ocupação revelou que o trecho mais frequentado da praça é o trecho cujo desenho urbano foi menos alterado e resistiu às transformações engendradas pela implantação da estação do metrô Sé. Um dos setores que compõem este trecho é justamente a área onde localizava-se o antigo Largo da Sé. Essas coincidências espaciais demonstram um reatamento direto entre as permanências físicas da praça e as atividades e dinâmicas espaciais do presente. Conclui-se que as persistências históricas do desenho urbano da Sé reverberam positivamente em seus usos e apropriações contemporâneas ao passo que as transformações causadas pela implantação da estação Sé do metrô trouxeram prejuízos à memória do lugar.

Ao examinarmos o resultado da forma urbana, percebemos que, apesar da demolição das quadras e edifícios que separavam a Praça da Sé da Praça Clóvis Beviláqua, não houve uma integração espacial coesa. Pelo contrário, a praça apresenta hoje diversos subespaços com qualidades paisagísticas distintas que, em maior ou menor grau, sofrem com problemas como segurança viária, qualidade das calçadas, segurança pública, amenidades urbanas, atratividade, fruição, conservação e limpeza, estética, permeabilidade e acessibilidade. É evidente que existe um potencial de urbanidade a ser resgatado por meio de intervenções urbanísticas que considerem a mobilidade a pé, o contexto histórico e as interações entre as pessoas e o ambiente urbano.

## Referências

- Alex, S. (2011). *Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público*. São Paulo: Senac.
- Bartalini, V. (1988). *Praças do Metrô: enredo, produção, cenário, atores* (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo). Recuperado de [www.teses.usp.br](http://www.teses.usp.br).
- Milanesi, R. (2002). *Praça da Sé: evolução urbana e espaço público* (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo). Recuperado de [www.teses.usp.br](http://www.teses.usp.br).
- Reis, N. G. (2004). *São Paulo: vila, cidade, metrópole*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo.
- Sandeville, E. (2013). A Arquitetura na Cidade. *Revista Paisagem e Ambiente*. <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/78137>
- Sandrini, R. T. (2021). *Ruas de pedestres como espaços públicos em centros urbanos: um estudo sobre o calçadão de São Paulo* (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie). Recuperado de <https://dspace.mackenzie.br/items/cee3b6de-9d28-44a2-91c8-db2a59523a70>.
- Toledo, B. L. (2004). *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Cosac & Naify.
- Zola, J. (2007). *Praça do Patriarca: a permanência dos espaços públicos centrais na cidade de São Paulo*. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo). Recuperado de [www.teses.usp.br](http://www.teses.usp.br).

---

**Resumen:** Este trabajo discute las transformaciones y permanencias ocurridas en la Plaza de la Sé, ubicada en la ciudad de São Paulo, Brasil, a lo largo del siglo XX y XXI. La investigación identifica las diferentes fisonomías que la plaza ha adquirido y realiza una periodización historiográfica con el fin de entender los ideales urbanísticos responsables de sus configuraciones. La investigación busca identificar, a través de análisis iconográficos y cartográficos, los atributos físicos de la plaza que han resistido al tiempo y que repercuten en los usos y ocupaciones actuales, analizados a partir de la evaluación post-ocupación.

**Palabras clave:** Praça da Sé - forma urbana - transformaciones - permanências - evaluación de uso y ocupación

**Abstract:** This work discusses the transformations and continuities that have occurred in Praça da Sé, located in the city of São Paulo, Brazil, throughout the 20th and 21st centuries. The research identifies the different appearances the square has acquired and creates a historiographical periodization to understand the urbanistic ideals responsible for its configurations. The research aims to identify, through iconographic and cartographic analyses, the physical attributes of the square that have withstood time and that resonate in present uses and occupations, analyzed through post-occupancy evaluation.

**Keywords:** Praça da Sé - urban form - transformations - continuities - evaluation of use and occupation

[Las traducciones de los abstracts fueron supervisadas por el autor de cada artículo.]

---