



Praça da Sé: papel dos meios de transporte nas transformações e permanências ocorridas ao longo do século XX e XXI

Praça da Sé: the role of transportation in the transformations and continuities throughout the 20th and 21st centuries

Praça da Sé: el papel de los medios de transporte en las transformaciones y permanencias ocurridas a lo largo del siglo XX y XXI

Gabriel Moreira Carvalho

Mestrando, USP, Brasil
gabriel.m_carvalho@usp.br



RESUMO

Este trabalho examina o papel, impacto e influências dos meios de transporte nas transformações e permanências da Praça da Sé, situada na cidade de São Paulo, Brasil, ao longo dos séculos XX e XXI. A pesquisa analisa as diferentes fisionomias adquiridas pela praça, estabelecendo uma periodização historiográfica para compreender os meios de transporte predominantes em cada época, bem como os ideais urbanísticos que moldaram suas configurações. Utilizando análises iconográficas e cartográficas, o estudo busca identificar os atributos físicos da praça que resistiram ao tempo e que impactam na sua qualidade de vida urbana atual. Foram constatadas relações diretas entre os aspectos físicos do ambiente urbano construído e as atividades humanas nele realizadas.

PALAVRAS-CHAVE: Praça da Sé. Morfologia urbana. Mobilidade urbana.

SUMMARY

This paper examines the role, impact, and influences of transportation on the transformations and continuities of Praça da Sé, located in São Paulo, Brazil, throughout the 20th and 21st centuries. The research analyzes the different appearances the square has acquired, establishing a historiographical periodization to understand the predominant means of transportation in each era, as well as the urban planning ideals that shaped its configurations. By using iconographic and cartographic analyses, the study seeks to identify the physical attributes of the square that have endured over time and impact its current urban life quality. Direct relationships were found between the physical aspects of the built urban environment and the human activities carried out within it.

KEYWORDS: Praça da Sé. Urban morphology. Urban mobility.

RESUMEN

Este trabajo examina el papel, el impacto y las influencias de los medios de transporte en las transformaciones y permanencias de la Praça da Sé, ubicada en São Paulo, Brasil, a lo largo de los siglos XX y XXI. La investigación analiza las diferentes apariencias que ha adquirido la plaza, estableciendo una periodización historiográfica para comprender los medios de transporte predominantes en cada época, así como los ideales urbanísticos que moldearon sus configuraciones. Utilizando análisis iconográficos y cartográficos, el estudio busca identificar los atributos físicos de la plaza que han perdurado a lo largo del tiempo y que impactan su calidad de vida urbana actual. Se encontraron relaciones directas entre los aspectos físicos del entorno urbano construido y las actividades humanas que se realizan en él.

PALABRAS CLAVE: Praça da Sé. Morfología urbana. Movilidad urbana.



1 INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa as relações e efeitos que os meios de transporte urbano tiveram na constituição morfológica da Praça da Sé, localizada na cidade de São Paulo, Brasil, ao longo do século XX e XXI, e seus rebatimentos na qualidade de vida urbana da praça atualmente.

Observa-se que a Praça da Sé passou por mudanças significativas ao longo dos séculos XX e XXI devido aos meios de transporte, adquirindo três aparências distintas que refletem os paradigmas da mobilidade urbana que moldaram o sistema de transporte da cidade e os períodos de evolução urbana definidos por Nestor Goulart Reis (2004).

Este estudo examina a concepção da cidade, os ideais urbanísticos e os meios de transporte predominantes em cada período, analisando as três configurações espaciais que a Sé adquiriu. Identifica os elementos físicos da praça que resistiram ao tempo e conduz uma análise sobre a qualidade de vida urbana atual.

2 OBJETIVOS

O trabalho tem como objetivo principal realizar um balanço crítico sobre as influências, papel e impacto dos meios de mobilidade urbana na constituição da Praça da Sé. Possui como objetivos específicos realizar uma periodização histórica do desenvolvimento urbano do centro velho de São Paulo buscando entender a concepção de cidade, ideais urbanísticos e meios de transporte predominantes de cada período, analisar as três configurações morfológicas adquiridas pela Praça da Sé, identificar as transformações e permanências ocorridas e refletir sobre a qualidade de vida urbana da praça atualmente.

3 METODOLOGIA / MÉTODO DE ANÁLISE

Este trabalho realiza uma periodização historiográfica com base na evolução urbana descrita por Nestor Goulart Reis (2004) em seu livro "São Paulo: vila cidade metrópole". O autor divide o desenvolvimento urbano de São Paulo em períodos e identifica na Proclamação da República em 1889 o momento em que a cidade começa sua transição de cidade para metrópole. Nestor Goulart divide entre 1889 e 1930 a metrópole do café, entre 1930 e 1960 a metrópole industrial, e entre 1960 e 2004 (ano em que o livro foi editado) em sistema metropolitano integrado. Este estudo adota essa classificação temporal ao examinar o papel da mobilidade na estruturação da forma urbana.

Há uma coincidência temporal entre a classificação de Nestor Goulart e os paradigmas da mobilidade urbana que moldaram o sistema de transportes da cidade. Entre 1889 e 1930, o sistema de transporte por trilhos foi predominante, sendo um agente importante de transformação na paisagem urbana.

Entre 1930 e 1970, os veículos motorizados, como carros e ônibus, tornam-se protagonistas da transformação urbana. Esta era do automóvel é marcada pelo urbanismo funcionalista, onde os espaços livres são planejados para a circulação de veículos. Neste período,



há uma coexistência entre veículos motorizados, trens e bondes, aumentando as opções de mobilidade urbana.

Em 1968, é elaborado o primeiro projeto para o metrô, coincidindo com o fim da operação da última linha de bonde na cidade. Essa transição da década de 1960 para 1970 é o único ajuste temporal realizado pela pesquisa em relação à periodização de Nestor Goulart. Considera-se que a década de 1970 é mais apropriada para iniciar a terceira parte da pesquisa.

Propõe-se examinar o período de 1970 até os dias atuais, correspondendo ao que Nestor Goulart chama de sistema metropolitano integrado, e que esta dissertação denomina como metrópole das redes. Neste período, São Paulo expande seu sistema de transporte urbano metropolitano, incluindo metrô e trens. Enquanto os bondes são desativados, ônibus, trens e metrô conectam a cidade aos municípios vizinhos de forma mais integrada. Paralelamente, são implantados calçadões, alterando a mobilidade do pedestre e sua interação com os espaços públicos centrais.

Para identificar as relações entre o sistema de transporte e os espaços públicos, é realizada uma análise comparativa entre mapas e fotografias. O período de 1889 a 1930 é analisado através da Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo, publicada em 1911, e pelo Mapa topográfico do município de São Paulo, executado pela empresa Sara Brasil S/A e publicado em 1930. O período de 1930 a 1970 é examinado através do Levantamento Aerofotogramétrico, realizado pela VASP aerofotogrametria S/A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S/A e publicado em 1954, e pelo mapa produzido pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAN), publicado em 1974. O período entre 1970 até os dias atuais é investigado por meio do mapa digital da cidade de 2004.

3 RESULTADOS

3.1 Bondes e trens na construção da metrópole do café entre 1889 e 1930

Após a instauração da República em 1889, a elite dominante de São Paulo empenhou-se em reformular a cidade e introduzir novos hábitos e costumes sociais para transcender o legado colonial. No início do século XX, as cidades europeias serviram de modelo urbanístico (TOLEDO, 2004; REIS, 2004; ZOLA, 2007).

Até o final do século XIX, a mobilidade pedestre e a tração animal predominavam, influenciando a largura das ruas, a altura das construções e a extensão da malha urbana, que permanecia restrita à colina histórica (ZOLA, 2007). Com sua herança colonial, a cidade apresentava um traçado irregular, construções modestas e escassas opções de lazer, demandando intervenções significativas no tecido urbano e nas edificações. É notável o papel central que o espaço público desempenhou no início da formação da metrópole, sendo considerado um local de convívio e interação social. A valorização das ruas e praças é evidente nos projetos e planos urbanísticos dos primeiros anos do século.

Os trilhos dos trens estavam localizados nos arredores da cidade, conectando São Paulo às suas cidades vizinhas e desempenhando um papel crucial no abastecimento da região, o que os tornava catalisadores do desenvolvimento econômico (STEFANI, 2007). Por outro lado,



os bondes entraram na trama urbana, ampliando a rede ferroviária para dentro da cidade e se integrando de forma mais profunda à vida cotidiana dos habitantes de São Paulo (PORTELA, 2006).

Antes da introdução das linhas de ônibus e da popularização dos automóveis, a cidade cresceu de forma mais lenta e compacta, dependente da infraestrutura que os trilhos dos trens e bondes exigiam. A desativação da última linha de bonde coincidiu com a inauguração do primeiro trecho do metrô, transferindo os trilhos da superfície para o subterrâneo, proporcionando maior velocidade. No entanto, essa mudança alterou a relação das pessoas com os espaços livres, redesenhando os espaços públicos e modificando a paisagem urbana.

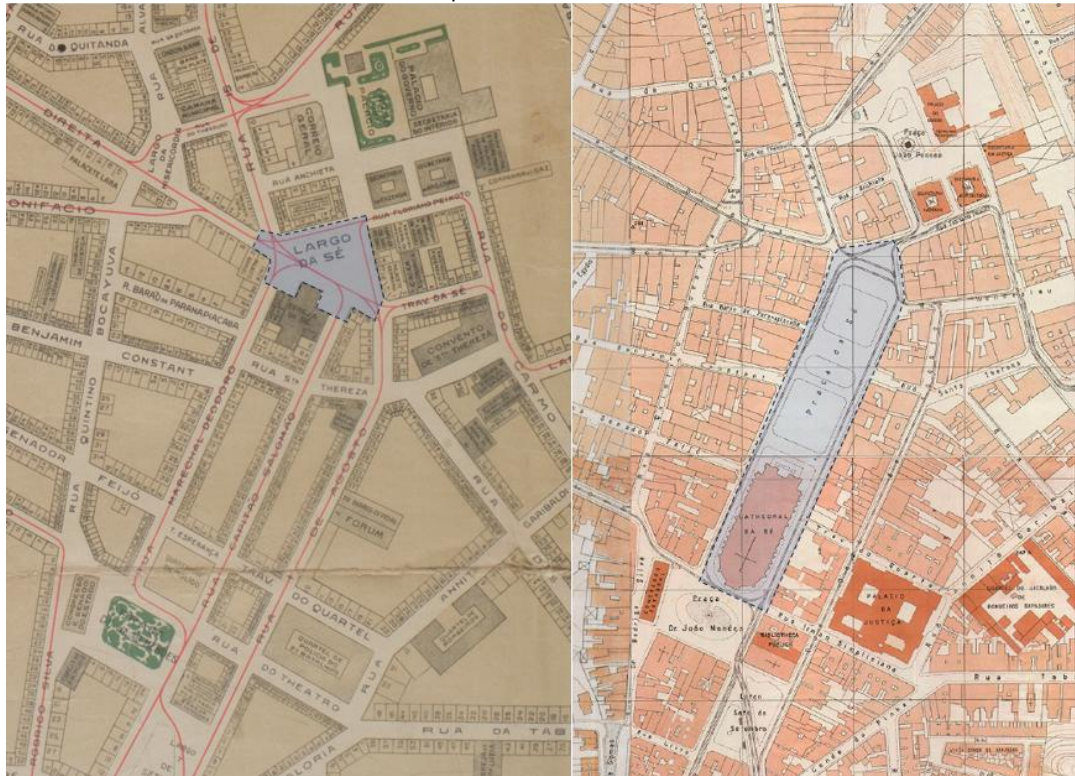
Desde a estruturação da cidade em meados do século XVI até o início do século XX, a Praça da Sé, então chamada de Largo da Sé, manteve sua localização original. Entretanto, na década de 1910, o largo foi ampliado e passou a ser denominado praça. Essa reformulação implicou na demolição da Igreja Matriz e das três quadras que a separavam da Praça Dr. João Mendes (antigo Largo São Gonçalo).

Em 1913, iniciou-se a construção da Catedral da Sé, um projeto neogótico de Maximiliano Hehl. No projeto urbano da praça, nota-se uma intenção clara de organizar a cidade através de um traçado geométrico, criando eixos visuais e estabelecendo uma monumentalidade entre a praça e a nova catedral. O projeto executado apresentou uma organização formal e hierárquica entre os edifícios e os espaços abertos, muito bem descrita por Bartalini como a praça monumental que, "buscando o prazer visual e cinestésico na harmonia das formas geométricas, concretiza a nova concepção de espaço e se confirma como o centro urbano, a expressão do poder, o lugar do espetáculo" (1988, p.34).

Ao analisar a Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo de 1911 e o Mapa topográfico do município de São Paulo de 1930, percebe-se que os trilhos dos bondes não foram alterados pela reformulação da Sé. Curiosamente, os trilhos dos bondes já delineavam a forma da nova Praça da Sé antes mesmo de sua implantação, revelando a forte conexão que o Largo da Sé já tinha com a Praça Dr. João Mendes.

Na figura 1 abaixo, observa-se o Largo da Sé antes da demolição da antiga Matriz da Sé. É possível identificar, no canto esquerdo da fotografia, carroças estacionadas em frente à escadaria da igreja, um meio de transporte ainda muito comum na época. A rua que faz esquina com a igreja matriz é a Rua do Imperador, posteriormente renomeada para Marechal Deodoro e que foi absorvida pela atual Praça da Sé. No lado direito da imagem, os trilhos do bonde convergem para a Rua Direita, sendo possível identificar dois edifícios ecléticos de grande importância histórica no desenvolvimento do comércio da cidade, a Casa Baruel e a Casa Lebre, ambos posteriormente demolidos.

Figura 1 - À esquerda observa-se a planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo publicada em 1911 e à direita observa-se o Mapa topográfico do município de São Paulo executado pela empresa Sara Brasil S/A e publicado em 1930



Fonte: Museu paulista da Universidade de São Paulo, 2023; Geosampa, 2024.

Figura 2 - À esquerda observa-se a planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo publicada em 1911, e à direita observa-se cartão postal do Largo da Sé antes da demolição da antiga Matriz da Sé

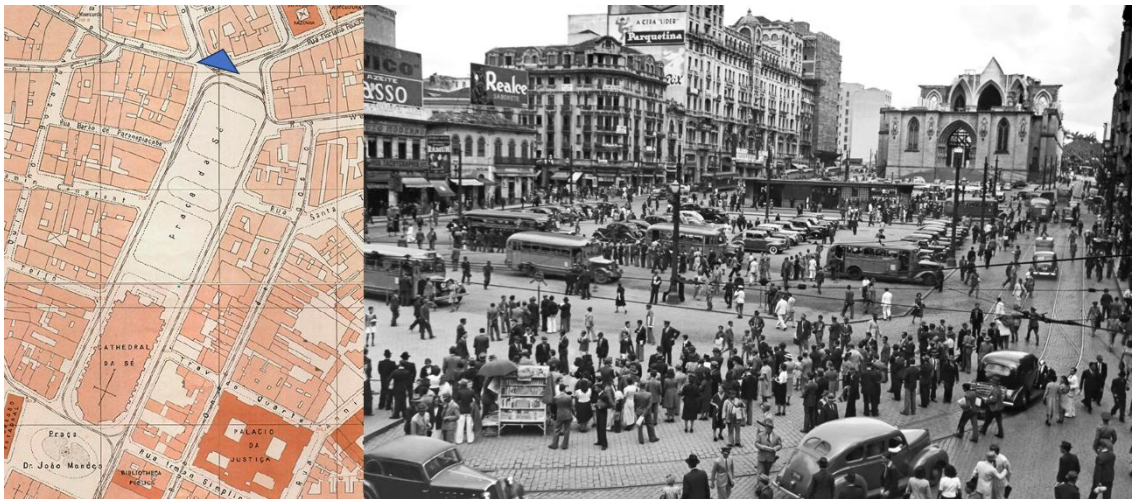




Fonte: Museu paulista da Universidade de São Paulo, 2023; Sampa histórica. Disponível em:
<<https://sambahistorica.wordpress.com/2013/08/07/largo-da-se/>>. Acesso em: 12 set. 2023.

Na figura 3 abaixo, observa-se a Praça da Sé na década de 1940. Nota-se uma grande aglomeração de pessoas e um intenso fluxo de automóveis, ônibus e bondes. É interessante observar a simultaneidade dos fluxos e a pouca separação entre pedestres e meios de transporte. No mesmo local onde transitam os bondes, circulam também automóveis particulares e ônibus. Não se veem faixas de pedestres ou canteiros que proporcionem um fluxo seguro para os pedestres. As vias são excessivamente largas, resultando no compartilhamento do espaço entre veículos e transeuntes. A imagem dialoga com o desenho de Sara Brasil de 1930. A Praça da Sé está dividida em três partes: o primeiro trecho, próximo à catedral, e o terceiro trecho da praça servem como estacionamento de veículos, enquanto o trecho intermediário, de formato oblongo, abriga o principal ponto de ônibus.

Figura 3 - À esquerda observa-se o Mapa topográfico do município de São Paulo executado pela empresa Sara Brasil S/A e publicado em 1930 e à direita observa-se fotografia da Praça da Sé na década de 1940



Fonte: Geosampa, 2024; Sampa histórica. Disponível em:
<<https://www.theguardian.com/cities/gallery/2017/nov/28/sao-paulo-1940s-in-pictures-hildegard-rosenthal-photojournalism#img-4>>. Acesso em: 12 set. 2023.

3.2 Ônibus e carros na construção da MetrÓpole Industrial entre 1930 e 1970

O período de desenvolvimento da cidade de São Paulo que esta seção aborda é a metrópole industrial. Os símbolos proeminentes desse período incluem o surgimento dos arranha-céus, representando a verticalização em andamento, e as amplas avenidas, que refletem a expansão da área urbana para além da colina histórica. O foco dos estudos nesta seção recai sobre os meios de transporte terrestres, especificamente ônibus e automóveis. Analisa-se os impactos desses modais na paisagem urbana, considerando a eficiência dos fluxos, o alargamento das vias e a criação das grandes avenidas. Este foi um período de desenvolvimento urbano no qual as calçadas foram reduzidas em prol dos meios de transporte, resultando numa clara desvalorização do pedestre.



Embora a forma urbana da Sé não tenha sofrido grandes alterações físicas ao longo do período estudado, seu papel como praça foi constantemente desafiado pela presença crescente de ônibus e carros. Originalmente concebida como um espaço de convívio e lazer, a Praça da Sé acabou se tornando um terminal de transporte público e estacionamento de automóveis, até que sua estrutura física foi alterada no final da década de 1960 com a introdução do metrô.

Nestor Goulart Reis (2004) delimita o período da metrópole industrial entre 1930 e 1960, enquanto este estudo amplia esse período até 1970, concentrando-se no desenvolvimento urbano sob a perspectiva da mobilidade urbana. O ponto de inflexão na mobilidade da cidade dentro do período estudado acontece em 1968 quando o metrô é implantado em São Paulo.

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 iniciou um processo de industrialização, destacando-se a instalação da indústria automobilística nos anos 1950. Desde 1930, os principais investimentos foram direcionados para a infraestrutura rodoviária.

Testemunhou-se o adensamento da área central com a verticalização e a consolidação da atividade industrial, resultando no aumento da expansão urbana para além dos limites anteriores. A infraestrutura viária tornou-se cada vez mais crucial, com a visão de uma cidade modelada pelas capitais europeias dando lugar ao modelo norte-americano. A eficiência dos fluxos de tráfego tornou-se a principal preocupação em relação aos espaços públicos da cidade, afetando o estilo de vida das pessoas e a forma como esses espaços eram utilizados. Locais antes destinados ao encontro, lazer e permanência transformaram-se em meros corredores para as grandes avenidas.

O Plano de Avenidas elaborado por Francisco Prestes Maia e Ulhôa Cintra em 1930 marcou a supremacia do automóvel sobre os espaços públicos, originando um novo tipo de praça: “o seu interior não acolhe mais os produtos e as pessoas, talvez um monumento; à sua volta não estão dispostos os edifícios do poder, mas veículos em movimento” (BARTALINI, 1988, p.36).

O Plano de Avenidas “foi indubitavelmente o mais decisivo plano urbanístico da cidade de São Paulo por todo o século XX” (FERRI, 2018, p.68) e “seccionou a praça ajardinada e reduziu o espaço aberto em uma série de “ilhas de tráfego”, revelando o domínio do sistema viário sobre o espaço público.” (ALEX, 2011, p.234).

A ênfase na matriz rodoviária moldou a configuração da metrópole. “A busca pela eficiência de seu funcionamento em detrimento de seus espaços públicos caracterizou um período de grandes obras que estruturaram o sistema metropolitano sob investimentos municipais, estaduais e federais até meados da década de 1970” (CORONA apud ZOLA, 2007, p. 27).

Desde a implementação do Plano de Avenidas, as intervenções na cidade não visavam mais uma uniformidade estética, como no período anterior. Em vez disso, buscavam mitigar as consequências do rápido crescimento urbano e atender à crescente demanda por transporte. Embora outras áreas urbanas recebessem alguma atenção, a circulação metropolitana era o foco das políticas públicas. É fundamental destacar a relação direta entre o processo de verticalização de São Paulo, a expansão urbana e o domínio dos automóveis como principal meio

de mobilidade desde os anos 1930. Essa ligação se deve à liberdade e flexibilidade que os automóveis conferiam ao mercado imobiliário, permitindo a urbanização sem a necessidade de um planejamento prévio (HERENU, 2014).

Conclui-se que a valorização do transporte rodoviário, tanto coletivo quanto individual, incentivou um urbanismo carente de infraestrutura e com baixa densidade. O Plano de Avenidas, com seu sistema viário radial, polarizou o núcleo central e impulsionou a expansão em direção às áreas periféricas (FERRI, 2018).

Em paralelo ao projeto da Praça da Sé, a Praça Clóvis Beviláqua também foi concebida nos mesmos moldes, resultando na demolição de quarteirões durante a década de 1930, com o objetivo de valorizar o Palácio de Justiça já existente. Ao examinarmos o mapa apresentado na figura 4, podemos notar que, até 1954, a Praça Clóvis Beviláqua já estava estabelecida, criando uma conexão visual com o Palácio de Justiça, de maneira similar à relação entre a Praça da Sé e a Catedral.

Figura 4 - À esquerda observa-se o Levantamento Aerofotogramétrico executado pela VASP aerofotogrametria S/A e Serviços Aerofogramétricos Cruzeiro do Sul S/A publicado em 1954, à direita fotografia da Praça da Sé em 1952



Fonte: Geosampa, 2024; São Paulo Antiga. Disponível em:
<<https://twitter.com/SaoPauloAntiga/status/1273596165049720834/photo/1>>. Acesso em: 8 mar. 2023.

Nesse momento, ambas as praças têm seus contornos bem delineados pela densidade de edifícios que as circundam. Embora os trilhos dos bondes ainda sejam visíveis na paisagem, alguns trechos foram adaptados para acomodar ônibus e carros, que estão se tornando cada vez mais comuns. Segundo Milanesi, na década de 1940, a Praça da Sé se transformou no "maior terminal de transporte coletivo da cidade, com 14 pontos iniciais de bondes e 21 de ônibus" (MILANESI, 2002, p.84).

Ao longo do tempo, as vias ao redor da Sé foram expandidas com a implementação do Plano de Avenidas, e a área em frente à catedral passou por uma reformulação. O espaço que antes abrigava terminais de bonde, estacionamento ao ar livre e pontos de ônibus, agora é ocupado apenas pelos pontos de ônibus.

A fotografia de 1952 da Praça da Sé, localizada no lado direito da figura 4, revela uma alteração sutil no primeiro trecho da praça adjacente à catedral, que adquire uma forma trapezoidal com bordas arredondadas, sendo ajardinado e com um novo padrão de pavimentação, reduzindo em tamanho até o início da Rua Benjamin Constant. Entre esta rua e

a Rua Paranapiacaba estão localizados os pontos de ônibus. Já entre a Rua Paranapiacaba e a Rua Direita, encontram-se os dois trechos mais afastados da catedral, arborizados e com bancos, sendo aproveitados pelas pessoas como áreas de permanência. Nessa imagem, é possível perceber a praça delineada por ruas largas, calçadas espaçosas e arborizadas. As edificações altas, com uma altura relativamente uniforme, contribuem para uma perspectiva equilibrada do conjunto da praça e da catedral. Também se observa o Palacete Santa Helena à esquerda e grandes letreiros publicitários, representativos da verticalização e do consumo em massa, símbolos do processo de modernização em curso.

Figura 5 - Em sentido horário: Praça da Sé, 1947; foto aérea da Praça da Sé e Praça Clóvis Bevilácqua, década de 1960; Praça Clóvis Bevilácqua, década de 1950



Fonte: Praça da Sé 1947. Disponível em: <<https://pracadase.wordpress.com/fotos-pos-monografia>>. Acesso em: 15 jan. 2022; Praça da Sé década 1960. Disponível em: <http://i2.wp.com/www.saopauloinfoco.com.br/wp-content/uploads/2016/06/10389.jpg>. Acesso em: 15 jan. 2022. Praça Clóvis Bevilácqua década de 1960. Disponível em: <<https://jornalempresasenegocios.com.br/colunistas/geraldo-nunes/fotos-do-palacio-da-justica-revelam-o-comeco-e-fim-da-praca-clovis>>. Acesso em: 15 jan. 2022.

3.3 Transporte metroviário e o sistema de calçadas na construção da metrópole das redes a partir de 1970

O terceiro período de desenvolvimento urbano abordado nesta seção foca na expansão das redes de trens e ônibus na região metropolitana de São Paulo, integrando-se ao sistema metroviário. O termo "rede", utilizado para descrever a metrópole a partir de 1970 até os dias atuais, refere-se às conexões estabelecidas entre os diversos modais que compõem o sistema metropolitano integrado (REIS, 2004).

Neste contexto, também é perceptível a retomada de políticas públicas e projetos urbanos voltados para valorizar o pedestre e os espaços públicos no centro da cidade. O metrô emerge como o principal meio de transporte, com impactos significativos na paisagem urbana



deste período. É durante essa fase que a implementação de calçadões no centro torna-se viável (SANDRINI, 2021).

O resgate do pedestre e a criação dos calçadões no centro coincidem com a mudança demográfica e social que ocorre na cidade, caracterizada pela migração das elites para novas áreas centrais. Esse movimento é associado à ideia de decadência do centro tradicional. A introdução do metrô na década de 1970 contribui para democratizar o acesso à área central.

À medida que o sistema de transporte metropolitano é ampliado na área central, as vias de acesso viário perdem relevância no desenho urbano. A interligação dos diversos meios de transporte, como metrô, trens e ônibus, favorece a circulação de pedestres no centro e aumenta o fluxo de pessoas.

Diante desse cenário, são implementadas diversas ações para revitalizar o espaço urbano central, visando reverter os efeitos negativos do urbanismo rodoviarista adotado anteriormente. Um exemplo marcante é o programa de implantação de calçadões, realizado durante a gestão de Olavo Setúbal. Esse programa, conduzido pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), resultou na transformação de 60 mil m² de vias no centro em espaços pedestres, equipados com mobiliário urbano, vegetação e iluminação.

A criação dos calçadões, ocorrida entre 1976 e 1978, teve como objetivo solucionar os conflitos entre veículos e pedestres e revitalizar tanto o Centro Velho quanto o Centro Novo de São Paulo, que sofriam com o esvaziamento populacional das elites em busca de outras áreas centrais da cidade (LEME; VENTURA, 2000). Essa iniciativa foi impulsionada, em parte, pela introdução do transporte de alta capacidade, como o metrô, que possibilitou repensar a acessibilidade na área central, convertendo vias antes destinadas a automóveis em espaços exclusivos para pedestres (SANDRINI, 2021).

Durante a fase do milagre econômico brasileiro, a introdução do metrô em São Paulo coincidiu com um período em que a cidade concentrava grande parte das decisões políticas da ditadura militar e atraía consideráveis fluxos de capital estrangeiro. O metrô simbolizava o progresso e a inovação tecnológica, oferecendo à ditadura uma oportunidade de demonstrar seu poder político (MILANESI, 2002).

Em 1966, o Grupo Executivo do Metrô (GEM) foi estabelecido para viabilizar o projeto na cidade, realizando uma concorrência pública envolvendo 17 empresas internacionais. O consórcio vencedor, Hochtief-Montreal-Deconsult, entregou um estudo em 1968 que propunha um sistema radiocêntrico integrando a área central às ferrovias e aos ônibus. A primeira fase, quase inteiramente subterrânea (66km), deveria abranger um raio de 5 a 8km do centro e ser implementada em dez anos (MILANESI, 2002, p.118).

A Companhia do Metropolitano adotou critérios como demanda de passageiros, estrutura radiocêntrica do sistema viário, acessibilidade ao centro, utilização de vias com mais faixas e terrenos disponíveis, redução de custos de desapropriação e boas condições de solo para a implantação das linhas. A primeira pesquisa de origem/destino foi realizada em 1967 (MILANESI, 2002).

As obras do metrô começaram em 14 de dezembro de 1968, com a execução da linha Norte-Sul concluída e operacionalizada em 1975, compreendendo 16,7km e 19 estações. No mesmo período, iniciaram-se as obras da linha Leste-Oeste e a estação Sé foi inaugurada em



1978, servindo como ponto de conexão entre as linhas Norte-Sul e Leste-Oeste em 1979 (MILANESI, 2002).

A implantação do metrô não foi parte de uma política integrada de transporte coletivo, priorizando obras de execução mais fácil, embora ainda impactantes nas áreas das estações. Em São Paulo, o metrô é uma exceção, não formando um sistema abrangente, e suas estações adquirem uma importância aumentada, refletindo-se na paisagem como elementos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos (BARTALINI, 1988).

As estações do metrô estimularam projetos de requalificação urbanística nas praças onde foram construídas e ao seu redor, estabelecendo uma relação íntima entre estação e praça. Esse binômio pode ser interpretado como uma expressão de centralidade na cidade (BARTALINI, 1988).

A Estação Sé do Metrô foi construída em São Paulo entre 1971 e 1978 pela EMURB, tendo um impacto significativo na configuração da Praça da Sé e da Praça Clóvis Beviláqua. A técnica de escavação utilizada, a vala a céu aberto, resultou na demolição do quarteirão que separava as duas praças, além de provocar a queda de edifícios de alto valor simbólico para a cidade, como o Palacete Santa Helena. As obras do metrô também levaram à implosão do Edifício Mendes Caldeira em 1975, resultando em “uma clareira de 52 mil metros quadrados entre os arranha céus de São Paulo. Uma área quase três vezes mais ampla que a antiga Praça e exclusivamente reservada a pedestres” (SANDEVILLE, 2013, p. 113).

A estação do metrô Sé foi integrada à paisagem como um símbolo modernizador e de poder da ação do Estado. Quando a nova Praça da Sé foi concebida, a estrutura do metrô já estava em andamento, com as lajes de cobertura da estação lançadas e seus acessos, respiradouros e iluminação zenital definidos. Assim, a infraestrutura metroviária acabou por influenciar diretamente o projeto arquitetônico.

Figura 6 - À esquerda observa-se o Levantamento Aerofotogramétrico executado pela VASP aerofotogrametria S/A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S/A publicado em 1954, à direita observa-se o mapa produzido pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAN) publicado em 1974



Fonte: Geosampa, 2024.

Ao examinarmos a configuração urbana resultante, notamos que, apesar da remoção das quadras e edifícios que separavam a Praça da Sé e a Praça Clóvis Bevilácqua, ainda persiste uma separação física e simbólica entre esses dois espaços públicos. O adro da Catedral da Sé foi preservado, mantendo-se como um espaço aberto e simetricamente definido, exibindo uma monumentalidade que se dissipa à medida que se aproxima do pátio do colégio. Ao norte da praça e em toda a área adjacente à malha viária, o mobiliário urbano está disperso e se mistura às árvores, carecendo de uma organização formal clara. O adro da Sé, juntamente com as áreas de interseção com o leito viário e de acesso ao metrô, constitui a parte mais dinâmica da praça, onde se observa uma profusão de pessoas envolvidas em diversas atividades.

Por outro lado, a intervenção mais evidente do metrô ocorreu na área da Praça Clóvis Bevilácqua e das quadras demolidas. Essa região é a menos frequentada da Praça da Sé, predominantemente ocupada por moradores de rua, menores infratores e usuários de drogas. A estrutura monumental construída pelo metrô consiste em uma série de patamares de concreto que superam o desnível do terreno, conectados por escadas e delineados por jardineiras que protegem os respiradouros e a iluminação do metrô, formando diversas áreas de estar com bancos de concreto e esculturas.

O projeto visa a conexão entre a parte mais elevada ao sul da praça, onde se encontra o Palácio de Justiça, e a parte mais baixa ao norte. No entanto, devido ao desnível do terreno e à sua grande extensão, não há uma permeabilidade visual entre as extremidades norte e sul da praça. O grande espelho d'água central, embora seja um elemento escultural, não contribui para o fluxo de pessoas de norte a sul da praça. Em suma, as dimensões vastas e a falta de



permeabilidade visual da praça desencorajam as pessoas a atravessá-la, contribuindo para uma sensação de insegurança.

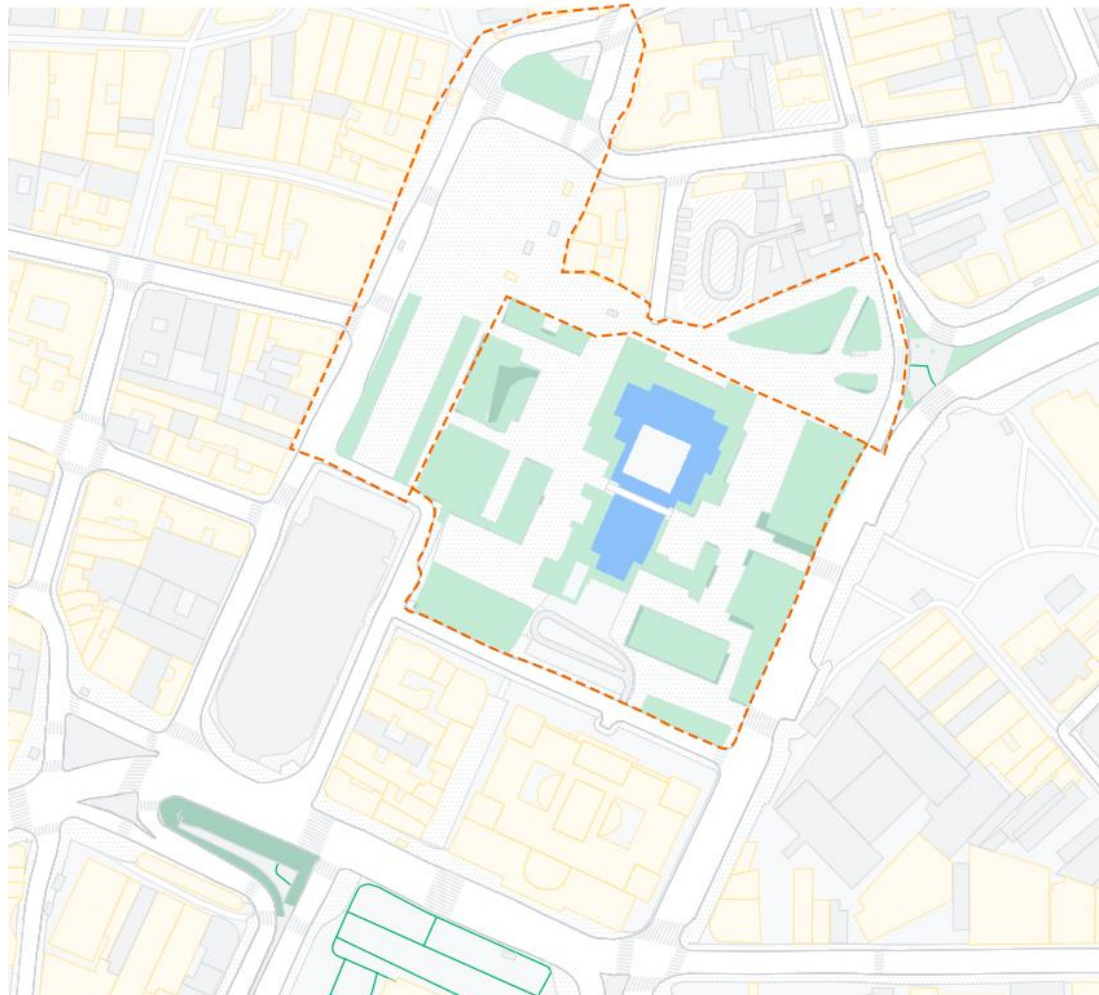
A falta de coesão da praça é atribuída por Benedito Lima de Toledo ao fato de ser um espaço totalmente subordinado à estação de metrô, que impôs muitas interferências e limitações às soluções arquitetônicas. Segundo ele, "primeiro arrasaram a área e depois fizeram o projeto... falta à praça unidade, coesão, escala humana – ela apresenta grandeza sem monumentalidade" (TOLEDO APUD MILANESI, 2001, p.156).

Conclui-se que a grande escala por si só não confere monumentalidade; pelo contrário, a monumentalidade pode se perder na escala exagerada. O que realmente confere monumentalidade a um lugar são os significados a ele atribuídos, as relações afetivas que as pessoas mantêm com ele e sua resistência física ao longo do tempo. "A condição primordial do monumento é o aspecto não imediato, eterno, a memória. O monumento cria um lugar, um ponto de encontro, algo duradouro, que persiste além do movimento da cidade" (SANDEVILLE, 2013, p. 108).

A paisagem projetada de acordo com os desejos do Estado reflete uma relação hierárquica entre os planejadores da cidade e seus habitantes. As decisões de projeto baseadas na ideia de progresso muitas vezes não dialogam com os interesses e necessidades reais da comunidade. O caminho para a compreensão e empatia está "naquilo que as pessoas fazem com os objetos" (INGOLD, 2012, p. 26).

A prática profissional dos arquitetos urbanistas na concepção de equipamentos e espaços de uso público envolve o desafio de atender demandas funcionais, programáticas e técnicas, além de considerar o contexto social e cultural existente. Caso contrário, esses espaços são reinterpretados e apropriados pelas pessoas que os utilizam, muitas vezes alterando o projeto originalmente idealizado. Constata-se que a praça resiste aos desígnios do projeto graças à vida urbana que transborda do subterrâneo metropolitano diariamente.

Figura 7 - Planta da Praça da Sé. Verifica-se que mesmo com a unificação da Praça da Sé com a Praça Clóvis Bevilácqua ainda é possível perceber barreiras físicas e simbólicas entre esses dois espaços. As barreiras físicas são verificadas pelo projeto do metrô cuja intervenção paisagística teve maior impacto na área da Praça Clóvis Bevilácqua, e as barreiras simbólicas são verificadas na diferença de apropriação das pessoas na praça



Fonte: Google Maps, 2024, modificada pelo autor.

4 CONCLUSÃO

Os projetos de infraestrutura de transporte representam oportunidades para projetar a paisagem de maneira sistemática e coesa com o contexto urbano. A Praça da Sé, assim como outros espaços públicos no centro histórico de São Paulo, revela em sua relação com os meios de transporte tanto deficiências quanto potencialidades a serem exploradas.

Uma análise histórica revela que a infraestrutura de transportes gradualmente se tornou protagonista na praça, influenciando seus usos, delimitando atividades e alterando os sentidos associados ao local. Há um potencial de requalificação urbana a ser alcançado por meio da "ampliação da diversidade de usos, integração de funções urbanas e revisão das relações da cidade com o automóvel" (MEYER, 2002).

Benedito Lima de Toledo observa que São Paulo foi reconstruída três vezes em um século, mantendo pouco de seu passado. É crucial examinar as transformações físicas da Praça



da Sé e compreender as motivações históricas por trás delas, influenciadas por decisões políticas baseadas em urbanismo funcionalista e rodoviarista.

Apesar do dilaceramento de seu patrimônio arquitetônico, a vida urbana persiste na Praça da Sé, evidenciando o potencial metropolitano que ela abriga, especialmente por ser a maior estação de metrô da América Latina. Milhares de pessoas circulam diariamente pelo subsolo e poderiam contribuir significativamente para a vitalidade desse espaço quando emergem à superfície.

Essas reflexões visam transcender a mera funcionalidade urbana e imaginam um "ambiente humanamente válido, através da expressão estética do espaço urbano" (LAMAS, 2004, p.26). Isso só é alcançável por meio da intervenção adequada da arquitetura na produção do ambiente urbano, com o objetivo primordial de criar espaços humanizados.

Os espaços urbanos não são apenas configurações físicas, mas sim manifestações da vida urbana ao longo do tempo, definindo os significados desses lugares. Refletir sobre o passado, entender o presente e projetar o futuro é essencial para construir uma cidade mais humana, onde as decisões de projeto priorizem as pessoas e a vida que pulsa em nossas ruas e praças.

5 REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

ALEX, Sun. **Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo: Senac, 2011.

BARTALINI, Vladimir. **Praças do metrô: enredo, produção, cenário, atores**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1988.

FERRI, Denis. **O terminal de ônibus urbano e a estrutura da cidade: análise da formação tipológica dos terminais e seu papel na estruturação da cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2018.

FRANCO, Fernando de Mello. **A construção do caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paul**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005.

HERENU, Pablo. **Sentidos do Anhangabaú**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.

INGOLD Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v. 18, n. 37, p. 25-44, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ha/a/JRMDwSmzv4Cm9m9fTbLSBMs/?lang=pt>> Acesso em: 18 mar. 2023.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

LEME, M. B.; VENTURA, D. V. B. **O calçadão em questão: 20 anos de experiência do calçadão paulistano**. São Paulo: Belas Artes, 2000.

MEYER, Regina P. **Pensando a urbanidade**. Vitruvius, [S.l.], 2002. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/01.001/3261>> Acesso em: 15 jan. 2023.



Edição em Português e Inglês / *Edition in Portuguese and English* - Vol. 12, N. 38, 2024

MILANESI, Renata. **Praça da Sé: evolução urbana e espaço público.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002.

PORTELA, F. **Bonde saudoso paulistano.** São Paulo: Terceiro nome, 2006.

REIS, Nestor Goulart. **São Paulo: vila, cidade, metrópole.** São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2004.

SANDEVILLE, Euler. A Arquitetura na Cidade. Revista Paisagem e Ambiente, [S.l.], v. 31, p. 17-32, 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/78137>> Acesso em: 20 jun. 2023.

SANDRINI, R. T. **Ruas de pedestres como espaços públicos em centros urbanos:** um estudo sobre o calçamento de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2021.

STEFANI, C. R. B. **O sistema ferroviário paulista:** um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007

TOLEDO, Benedito Lima. **São Paulo: três cidades em um século.** São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

ZOLA, Jordana. **Praça do Patriarca:** a permanência dos espaços públicos centrais na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007