
NOTAS

1. A Micro-História é uma abordagem historiográfica que se concentra no estudo detalhado de eventos, pessoas, comunidades ou fenômenos específicos, em vez de abranger grandes períodos ou temas históricos amplos. Ela busca revelar a complexidade e a riqueza das experiências individuais e cotidianas, muitas vezes negligenciadas pelas narrativas tradicionais.

2. Gilles Deleuze utiliza a topologia para desenvolver conceitos como o de "dobra" e "rizoma", que exploram como o pensamento e a realidade são estruturados de maneira fluida, múltipla e conectada. A topologia em Deleuze é essencial para entender como os conceitos se movem, se transformam e se relacionam em campos de intensidades.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, G. **O uso dos corpos**. Trad. Selvino J. Assmann. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRANDÃO, Helena H. N. **Introdução à análise do discurso**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

DELEUZE, G. O que as crianças dizem. *In*: DELEUZE, G. **Crítica e clínica**. Trad. Peter Pál Pelbart. São Paulo: Editora 34, 1997, p 78-85.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**, vol. 1. Trad. Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. São Paulo: Editora 34, 1995. (Coleção TRANS)

GUATTARI, F.; ROLNIK, Suely. **Micropolítica: cartografias do desejo**. Petrópolis: Vozes, 1986.

JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva: escritos situacionistas**. Trad. Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2003.

VAINFAS, R. **Micro-história: Os protagonistas anônimos da história**. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

SOBRE A AUTORA

Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade. Busca no escopo da pesquisa transdisciplinar compor aproximações entre desenho, palavra e performance, tangenciando as problemáticas de gênero em contextos urbanos. Em 2023, realizou a pesquisa experimental Corpo, Memória e Cidade, uma proposta de leitura sobre o centro de São Paulo a partir de territorialidades, afetos e subjetividades transvestigêneres.

pedade12maria@gmail.com

ARTIGO

Atlas da expansão à metrópole: evolução da mancha urbana de São Paulo

Nara Albiero

Orientador: Prof. Ms. Pedro Vada (Escola da Cidade)

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2023.

Este artigo buscou delinear a morfologia da cidade de São Paulo a partir de suas sucessões econômicas, de seu fundamento até a constituição da metrópole. Nesta sequência, pontua-se as intersecções possíveis entre a evolução da mancha urbana, as especificidades geográficas do sítio paulistano e os fatores de cada ciclo produtivo vigente por meio da investigação gráfica destes desdobramentos.

Palavras-chave: São Paulo; metrópole; morfologia.

Atlas of metropolitan expansion: the evolution of São Paulo's urban spread

This paper seeks to delineate the morphological development of São Paulo through its economic cycles, from its foundational period to the formation of the metropolis, emphasizing the intersections between the evolution of the urban footprint, the geographical peculiarities of the São Paulo site, and the factors influencing each productive cycle through a graphic investigation of these developments. The discussion is developed through diagrams that facilitate the categorization of the stages that spans from the establishment of Vila de Piratininga, in the 16th century, to the legal constitution of the metropolis, the 1960s and the 1970s. The outcome is a comprehensive visual atlas depicting the urban footprint of the São Paulo Metropolitan Region, centered on the city of São Paulo.

Keywords: São Paulo; metropolis; morphology.

A discussão se desenvolve em diagramas que auxiliam a categorização de etapas e que abarcam o período entre a fundação da Vila de Piratininga, no século XVI, até a constituição legal da metrópole nas décadas de 1960 e 1970. O resultado é a consolidação de um pequeno atlas visual da mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo a partir de seu centro, a cidade de São Paulo.

Atlas de la expansión metropolitana: evolución de la mancha urbana de São Paulo.

Este artículo buscó delinear la morfología de la ciudad de São Paulo a través de sus sucesiones económicas, desde sus orígenes hasta la formación de la metrópoli, destacando las intersecciones posibles entre la evolución de la mancha urbana, las peculiaridades geográficas del sitio paulistano y los factores de cada ciclo produtivo vigente por medio de un análisis gráfico de estos desarrollos y la discusión se presenta mediante diagramas que auxilian la categorización de estas etapas y que abarcan desde la fundación de la Vila de Piratininga en el siglo XVI hasta la constitución legal de la metrópoli en las décadas de 1960 y 1970. El resultado es la consolidación de un pequeño atlas visual de la mancha urbana de la Región Metropolitana de São Paulo, a partir de su centro, la ciudad de São Paulo.

Palabras clave: São Paulo; metrópolis; morfología.

1. GEOGRAFIA, PRODUÇÃO E FORMA

São Paulo é uma cidade tipicamente americana (Monbeig, 2004, p.66). Lógicas próprias a novas cidades do novo mundo podem ser verificadas no crescimento da principal metrópole da América do Sul: sua expansão é indeterminada mas, principalmente, sustentada. Indeterminada pelo ritmo do seu crescimento, inconstante, e a extensão que alcança, sempre em concomitância com seu sítio geográfico; e sustentada, pois foi o foco de subvenções do capital externo, mesmo em épocas de inexpressividade econômica e urbana (Santos, 1990, p.13). Aliada a estas condições, a primeira cidade fundada no interior do país (Morse, 1954) se beneficiou do planalto paulista como um entreposto de comunicação entre estes interiores e o mundo de fora.

O sítio geográfico sempre pautou as escolhas de ocupação humana na cultura urbana (Monbeig, 2004, p.16), mas no caso de São Paulo, determinou as fases de sua expansão. Sua ocupação original, circunscrita à colina entre o rio Tamanduateí e o córrego Anhangabaú, se manteve por pelo menos dois séculos centralizada neste ponto elevado de convergência de caminhos. A mancha da sua ocupação se alastrou para além das barreiras físicas, limitantes por tantos anos, e a cidade de São Paulo viu sua ocupação se tornar homogênea e alcançar o status de metrópole.

A condição econômica foi um eixo elementar das etapas morfológicas durante essa evolução. A posição de destaque produtivo e econômico que São Paulo alcançou entre as cidades brasileiras e latino-americanas é influenciada e influencia a sua forma cambiante. O trabalho desenvolvido a seguir esforça-se para revelar, pois, as intersecções entre três parâmetros: seu sítio geográfico, suas etapas produtivas e sua forma.

Assim, propõe-se que a forma alcançada pela metrópole não deve ser vista em sua sequência histórica apenas pela expansão da mancha urbana, cronológica e óbvia, como uma mancha de óleo que se alastra. Mas por seus modos ou força de esgarçar limites, elencando quais obstáculos físicos, econômicos e sociais a ocupação transpassa. Nesta proposição, os vazios e os caminhos adquirem protagonismo.

Apesar da posição geográfica isolada, o primeiro assentamento jesuíta não era isolado em si. Uma rede de caminhos radiocêntricos o conectava a outros núcleos populacionais, urbanos ou de aldeamentos (Ackel; Campos, 2002). Eles estruturaram o poder articulador de São Paulo, o primeiro impulsionador da expressividade da cidade no quadro urbano brasileiro. São Paulo era o ponto focal de convergência para outros interiores do país, sendo o palco de um fluxo constante de mercadorias e pessoas. Essa condição estruturou suas demandas organizacionais e, principalmente, seus modos de vida, panorama que guia a ideia de que São Paulo já nasceu metropolitana (Meyer *et al.*, 2004).

Richard Morse, historiador estadunidense, identifica cinco grandes artérias que convergiam da cidade de São Paulo para as regiões adjacentes, além do caminho para Santos, que foram elementares para a sua estruturação metropolitana (Morse, 1954). Meyer *et al.* (2004, p. 37), sobre estes vetores, indica que a "estrutura centrífuga encontrou na cidade de São Paulo, ao longo de todo o século XX, um núcleo onde atuavam forças urbanas centrípetas." É esta condição que o geógrafo Pierre Monbeig (2004) atribui ao valor da sua posição geográfica: São Paulo administrativamente pôde alçar patamares de importância principalmente pela sua localização estratégica. E estes interesses administrativos na posição geográfica da cidade fundamentaram as bases para a relevância econômica que atingiu, por criarem um cenário favorável de investimentos.

Internamente, estas artérias conformaram alguns dos vetores de ocupação da população paulistana que se consolidava. No entanto, os vetores de ocupação não acompanhavam os vetores de deslocamento para além dos limites naturais existentes, como várzeas ou colinas. Por muitas décadas, a ocupação da cidade de São Paulo se caracterizou por uma grande desarticulação espacial interna, em descompasso com a sua articulação com os agentes externos. Nesse sentido, a mancha do seu território, pulverizada de vazios, não foi uniforme até a sucessão de alguns esforços infraestruturais de mudança da paisagem natural, como a retificação dos rios. Mesmo em seu centro original, a

construção de uma ponte para transposição de um primeiro (e crucial) marco limitante na sua ocupação, o do Anhangabaú, significou a expansão do centro e o aumento da diversidade de usos nele. A expansão e consolidação do centro, por consequência, ratificou a sua periferia, e a cidade passou a operar a partir de setorizações.

Além disso, deve-se atentar sempre ao quadro demográfico da cidade. A relação de poder entre grupos étnicos – em um primeiro momento, entre portugueses e a população indígena nativa – contribuiu à sua maneira para as formas de expansão da ocupação paulistana. A disputa por terra não cessa nesta evolução, se transfigurando em um catálogo diverso de *lobbies* e grilagem urbana, como as várzeas loteadas, no primeiro caso, e as grandes chácaras procedentes de terras expropriadas de indígenas, no segundo.

São estas algumas colocações que serão elencadas para reformular o paradigma da expansão paulistana. Se superamos a imagem do crescimento da cidade como apenas cumulativo no espaço e atribuímos camadas às direções que cresce, tem-se um contexto da especificidade de cada constituição urbana. Ainda, a diferenciação entre as especificidades de estruturação das cidades americanas em detrimento das europeias, como mostram os teóricos estrangeiros que se ocuparam de estudar São Paulo, nos afasta ainda mais da imagem usual deste crescimento concêntrico, atribuída indistintamente ao caso de qualquer cidade em sua evolução histórica.

No entanto, se outrora São Paulo crescia ao modo de uma cidade americana – expandindo-se subsidiada pelo capital externo dentro de limites naturais, em ritmo descompassado entre os séculos –, o status de metrópole a insere no modo de produção global, com uma organização espacial que atende a um padrão específico de expansão compartilhado entre as metrópoles, em contato com as demandas da economia mundializada. Por fim, o resultado revela uma cidade que enfrenta a dualidade de ser simultaneamente modernizada e precária, com um padrão de urbanização comprometido com a reestruturação produtiva de acordo com as demandas econômicas, compartilhando espaço com remanescentes precários do *boom* da expansão (Meyer *et al.*, 2004).

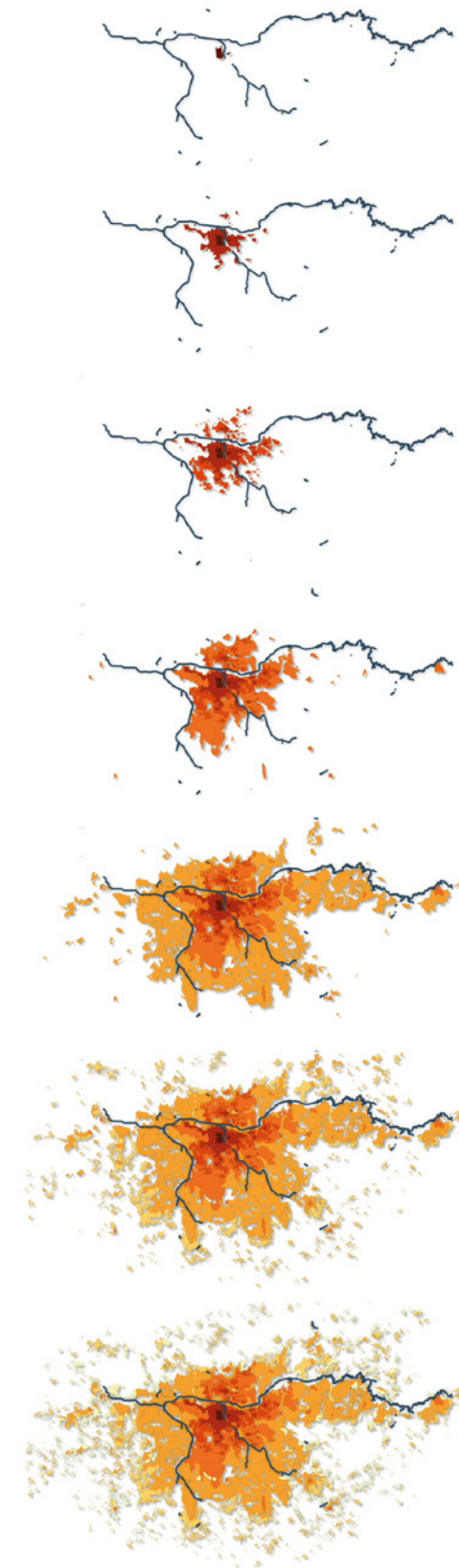
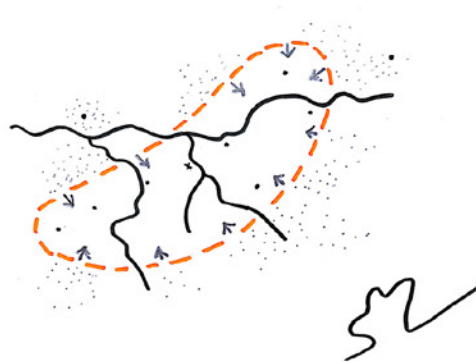


FIG. 1: Expansão da área urbana da Região Metropolitana de São Paulo de 1881 a 2002. Fonte: Elaborado pela autora com base em Emplasa, 2023.

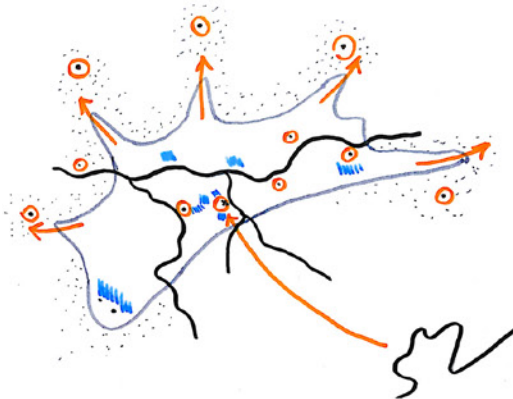
FIG. 2:**Circunscrição (1554-1600)**

O pequeno colégio jesuíta instalado na colina era o ponto focal do raio de circunscrição de aldeamentos, que, por sua vez, eram englobados de fora para dentro à medida em que conseguiam ser incorporados à conduta jesuíta. Os aldeamentos limítrofes eram considerados povos do sertão, sendo o sertão justamente o exógeno à circunscrição jesuíta. O movimento de ocupação é mais centrípeto: as aglomerações tendem ao centro, ao colégio. A transferência da população de Santo André da Borda do Campo para São Paulo de Piratininga, em 1560 demonstra a força de atração e aglutinação dentro de um novo raio de influência do colégio. Os aldeamentos também eram reorganizados em agrupamentos dentro deste raio a fim de manter o controle sobre os nativos. Até o fim do século XVI, a presença indígena conformava os contornos básicos de São Paulo (Monteiro, 2004, p.40). O processo de conquista total da Vila de Piratininga completou-se em 1590, com o controle da última insurreição dos indígenas paulistanos (Monteiro, 2004).

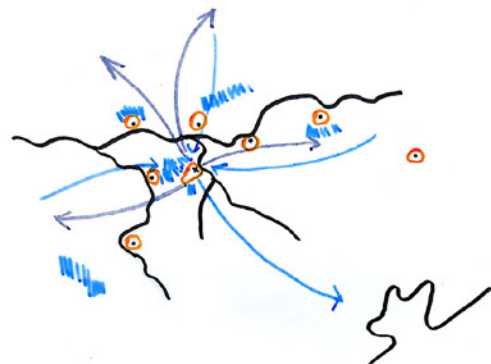
produção ocupação deslocamento

**Vetores para fora (1600-1711)**

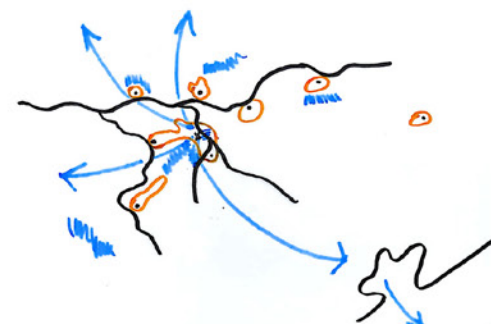
Em sua condição de "boca do sertão", São Paulo se manteve como ponto focal de influência, agora como sede do bandeirantismo, o agente da expansão que se irradia por vetores para fora, conformando tentáculos de novas absorções no perímetro. É sob a égide da atuação bandeirante que São Paulo se tornou cidade, em 1711, quase setenta anos após a expulsão da Ordem dos Jesuítas. Com os deslocamentos dos bandeirantes nas invasões de terras e subordinação de mais indígenas, a expansão de São Paulo também se dá como capilarização da sua relevância entre as províncias maiores. O diagrama expõe a espacialização de terras produtivas para consumo próprio da cidade, que já se consolidavam em regiões mais afastadas da ocupação residencial. Expõe, ainda, a estruturação dos principais aldeamentos que receberam a leva de população da reorganização fundiária feita após a dissipação das insurreições indígenas, Pinheiros e São Miguel, que são transformadas em unidades fixas de nativos e mamelucos.

**Ocupações-satélite (1711-1808)**

Após o fim das bandeiras, em 1783, São Paulo demonstrava uma estagnação urbana em relação à sua relevância administrativa, apresentando baixa densidade e parca infraestrutura. A ocupação principal ainda se mantinha apenas na colina do Tamanduateí, com regiões satélites desarticuladas ao redor. Neste momento, o comércio paulistano foi despertado por comerciantes viajantes que levavam produtos das pequenas lavouras ou têxteis e importavam outros, como animais e manufaturas, em um raio que abrange os principais caminhos desde então estabelecidos: Rio de Janeiro, a região das Minas, Jundiá e Campinas, Itu e Sorocaba. O conhecimento destes caminhos pelos paulistanos foi herdado dos bandeirantes, logo os transmutando em eixos de comércio.

**Quebra de limites (1808-1872)**

Nas primeiras décadas do século XIX, o centro original enfim extrapolava os três vértices limitantes, conformando uma ocupação um pouco mais contínua, principalmente no sentido dos caminhos principais. A cidade como um todo apresentava melhor infraestrutura, com pontes de transposição das várzeas, pavimentação e iluminação. Este momento marca também o início das benfeitorias, tanto pela transferência da capital nacional para o Rio de Janeiro, cuja área de influência abarcava São Paulo, quanto pela abertura dos portos brasileiros às nações amigas na quebra da exclusividade com a Metrópole. A vida comercial de São Paulo demonstrava maior estruturação, abastecendo províncias da região e do Brasil, e exportando consideravelmente para Portugal. Seu movimento externo é de comunicação direta com as províncias maiores, já demarcando a cidade como um centro de um organismo maior.

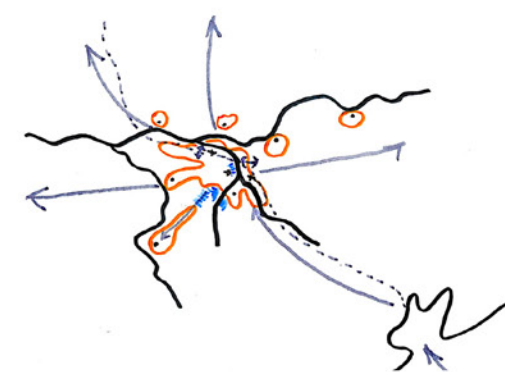


Fonte: elaborado pela autora, 2023.

FIG. 3:**As bases para a metrópole (1872-1900)**

O fim do século XIX é decisivo para São Paulo, que entre 1872 e 1900, teve um salto populacional de 821% (Monbeig, 2004, p.15). A cifra é antecedida por um surto agrícola do início do cultivo das terras paulistas para monoculturas algodoeiras, cana e, posteriormente, café, além do início da operação da São Paulo Railway em 1867. Internamente, a época marca o início das operações dos bondes, que surgem como uma solução de deslocamento entre os bairros. Mesmo as linhas ferroviárias passaram a ter peso no deslocamento intraurbano da população. Desenvolve-se em São Paulo um novo mercado para a estrutura cafeeira que se densifica no interior: o recebimento e a triagem de imigrantes europeus como mão-de-obra, tendo como foco a Hospedaria dos Imigrantes, na Mooca. Ainda, com a presença da ferrovia, surgiu uma frente de ocupação mais consolidada a oeste do centro que, por sua vez, motiva o atravessamento do Anhangabaú com a obra do Viaduto do Chá. A retificação do Tamanduateí e o tratamento da várzea do Carmo reforçam a comunicação leste oeste.

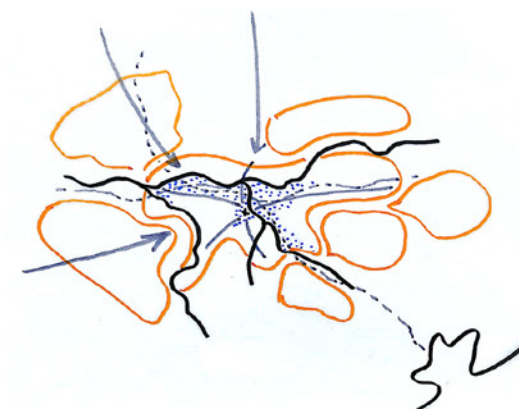
produção ocupação deslocamento

**Densificação e expansão paulatina (1900-1927)**

A passagem para o século XX apresenta um marco elementar da transição da fase colonial à moderna na evolução urbana de São Paulo, a inauguração dos bondes elétricos. A eletricidade e o germe de uma atividade industrial são, segundo Monbeig (2004, p.59), as condicionantes de um impulso definitivo à urbanização de São Paulo, que passou a crescer e absorver territórios mais consistentemente. Observa-se a consolidação dos principais bairros que apresentavam ocupação no século anterior, e o entroncamento dos rios Tietê e Pinheiros ainda se mantêm como um limite à aglomeração urbana. Das ferrovias passam a se estruturar distritos industriais, que inclusive alcançam outras cidades, como São Caetano, a partir da Mooca e Vila Prudente. São Paulo apresenta neste momento um desenvolvimento policêntrico, que também promove aglomerações nos distritos ao redor, e estabelece uma primeira imagem de ocupações uniformes no território.

**Indefinição do objeto consolidado (1927-1975)**

A consolidação metropolitana de São Paulo está intrinsecamente ligada à industrialização, que se fortaleceu na primeira metade do século XX. A sequência dos acontecimentos mundiais, entre crises econômicas e guerras, impulsionou um êxodo rural massivo no contexto brasileiro e, que representou para São Paulo um aumento de 129% da sua população entre 1920 e 1940. É neste contexto que se instala um padrão periférico de crescimento, como consequência da incapacidade de assimilação da população migrante. A demanda das novas periferias se evidencia na disparidade entre o aumento da população nos trechos agora ditos urbanos e suburbanos, sendo maiores nestes últimos. A agora metrópole alcança uma mancha de ocupação cujos vetores não são mais previsíveis, e que apresenta uma grande complexidade de dinâmicas no seu interstício, caracterizada ainda pela abstração entre as fronteiras dos municípios lindeiros.



Fonte: elaborado pela autora, 2023.

A evolução da urbanização paulistana demonstra, portanto, os valores atribuídos à sua posição geográfica pelos seus agentes, cujos embates com seu sítio natural interno e as particularidades herdadas da condição de colônia no contexto brasileiro ainda são atuais. Diferentemente das cidades costeiras, como Rio de Janeiro ou Salvador, em que porto e cidade ocupam o mesmo espaço, São Paulo teve como trunfo, quando do declínio das atividades açucareiras, a sua urbanidade independente desta produção. Esta condição estruturou as bases para o desenvolvimento de uma produção própria, que por sua vez, estruturou a metrópole, a convertendo cada vez mais em chamariz de pessoas e capital. É esta a base fundamental da evolução morfológica descrita neste trabalho.

2. A BOCA DO SERTÃO

Tanto em seus fins quanto em sua localização, a fundação de São Paulo difere do padrão das primeiras cidades brasileiras. Sua fundação religiosa e secular (Monbeig, 2004, p.23) procede da intenção dos jesuítas da praia de São Vicente de catequisar os povos do planalto, sendo que, para além da Serra do Mar, alguns poucos portugueses e mamelucos já ocupavam o reduto denominado Santo André da Borda do Campo. Os limites da então Capitania de São Vicente eram habitados majoritariamente por povos Tupiniquins – entre outros grupos da etnia Tupi –, cujas maiores aldeias no planalto paulista se tornaram os principais aldeamentos de ação dos jesuítas (Oliveira *et al.*, 2022). Os aldeamentos eram povoamentos organizados pela colonização, adensando as populações das inúmeras aldeias em um grande reduto. O modo de operação jesuíta se valia da reorganização fundiária das populações a fim de redesenhar as relações do planalto e criar uma reserva de mão de obra para a Coroa (Monbeig, 2004, p.31).

A escolha da colina próxima ao delta de encontro entre os rios Tietê e Anhangabaú, em detrimento do local já ocupado por alguns portugueses, Santo André da Borda do Campo, se dá principalmente pela presença dos rios e pela topografia. Os fatores combinam a provisão de peixes para alimentação e um

bom canal de comunicação, através dos rios, com uma localização estratégica para defesa devido à topografia (Prado, 1998, p.8-19). Ademais, todo o planalto paulista representava uma boa opção de posicionamento aos colonos por seu clima mais temperado do que a costa mas, sobretudo, o centro escolhido pelos jesuítas era um grande descampado de qualquer floresta mais densa, facilitando sua ocupação (Prado, 1998, p.8-19). Por este motivo, o Campo de Piratininga reunia muitas aldeias da população nativa, as quais foram progressivamente absorvidas e reordenadas.

Nesse sentido, Monbeig (2004, p.26) afirma que a catequese “situa-se na origem não apenas da fundação de São Paulo, mas também de sua função urbana [...]. As aldeias dos jesuítas foram estabelecendo uma rede suburbana, habilitando modestamente o burgo paulista ao exercício de uma função regional”. Ainda segundo o mesmo autor, esta nova vila já reunia em 1573, menos de vinte anos após sua fundação, 120 lares habitados por brancos (Monbeig, 2004, p.25). A constituição progressiva de uma vila e a incorporação da população nativa não se sucedeu de forma inteiramente pacífica, processo marcado por contínuas insurreições indígenas. Os ataques ocorriam principalmente pela população considerada do sertão, aqueles indígenas fora do raio de apropriação jesuíta.

Os dois maiores aldeamentos constituídos, o de São Miguel e Pinheiros, conformavam aproximadamente os vértices a leste e a oeste deste perímetro de apropriação, acompanhados de Santo Amaro, M'boy e Itapeperica, no sentido sudoeste, e de Guarulhos e Barueri na face norte do Tietê. Os indígenas do aldeamento de Pinheiros, insatisfeitos com a sujeição, ordenaram o levante de 1590, ao qual se atribui o fim do processo de conquista total de Vila de Piratininga, uma vez controlada a revolta (Monteiro, 2004, p.40).

A força de atração da nova vila se confirmou com a extinção de Santo André da Borda do Campo, sendo a sua população obrigada a se transferir para os limites de São Paulo em 1560, seguida do estabelecimento de um pelourinho, marca de poder da Coroa, em frente ao Colégio dos Jesuítas. Manuel Monteiro (2004, p.40) afirma que a quase total destruição

dos povos indígenas no planalto entre conflitos e contágios até o final do século XVI, além do fim dos Tupi enquanto povo independente nos limites de São Paulo, se vincula a uma maior estruturação administrativa da vila. Os sobreviventes, no planalto e ao longo do interior, conformaram, por sua vez, os contornos básicos de São Paulo com o início da atuação dos bandeirantes.

A primeira metade do século XVI foi marcada pela disputa entre bandeirantes e a Ordem dos Jesuítas, principalmente acerca do aprisionamento de indígenas e as suas terras. O bandeirantismo, a princípio, foi um movimento espontâneo de conquista de novas terras, sem vínculos diretos com a Coroa. No entanto, a monarquia portuguesa enxergou no movimento um meio de aumentar seu poderio e expandir o limite da colônia para além da marca do Tratado de Tordesilhas, além de conflitar com os interesses da Ordem, que passou a operar com alguma autonomia, à dissabor da Coroa (Monbeig, 2004, p.30).

A penetração no interior, ao modo que inauguram os bandeirantes, ainda era pouco frequente, apesar da escalada da Serra do Mar ter sido considerada fácil. Nesse sentido, o valor da posição geográfica de São Paulo ainda não tinha sido aferido na mesma amplitude com que os bandeirantes demonstraram, com a instituição dos diversos caminhos de comunicação com o interior.

O alcance bandeirante foi responsável por alastrar a capitania de São Paulo (em seus diversos nomes ao longo do século) até os limites do Mato Grosso de hoje. Apesar de ser o epicentro dos caminhos e da administração de um limite tão grande, São Paulo ainda era um burgo insignificante para o peso que tinha: em 1711, fora elevada a cidade e, em 1745, recebeu o estabelecimento de um bispado, duas condições de importância para o quadro urbano da colônia (Monbeig, 2004). “Uma cabeça bem pequena para um corpo gigantesco”, segundo Monbeig (2004, p.31). A identidade paulista já se demonstrava

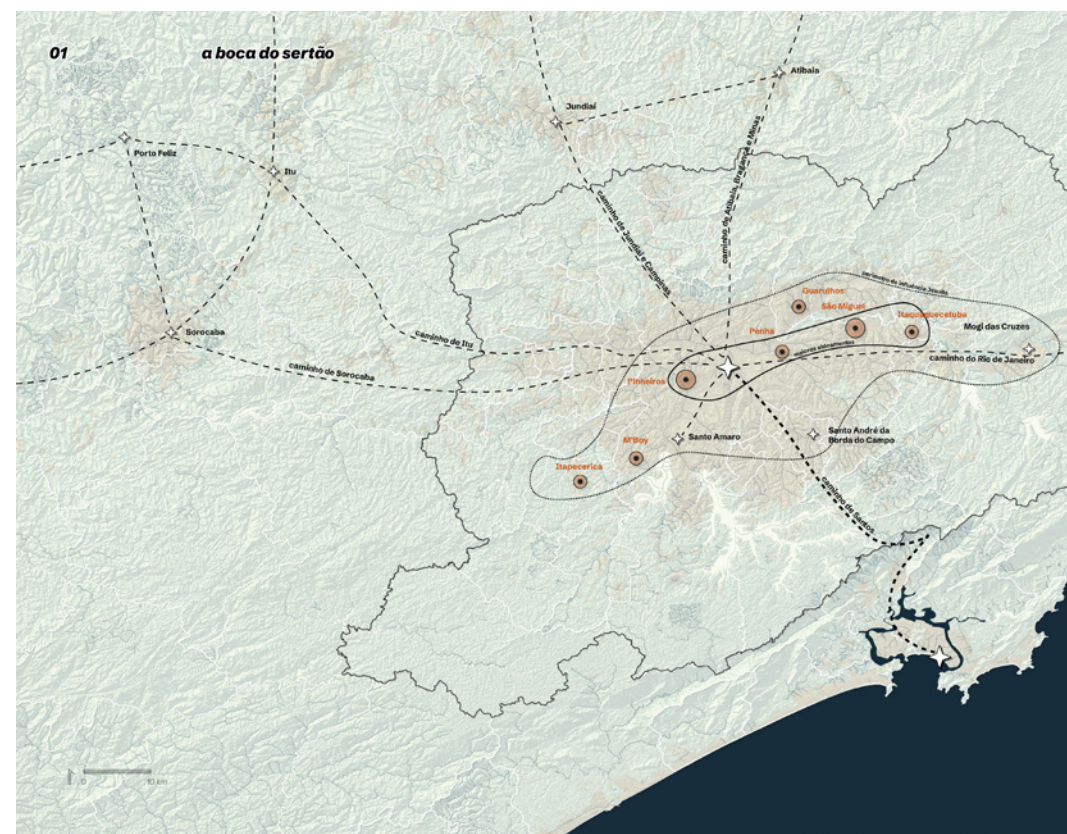


FIG. 4: Aldeamentos, caminhos e aglomerações portuguesas: elementos balizadores dos limites de São Paulo nos séculos XVII e XVIII. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

bastante consolidada, e reconhecia a cidade de São Paulo como seu centro. No entanto, a relevância econômica da cidade até então se dava apenas como um cruzamento de caminhos entre regiões mais lucrativas, como eram as Minas, ou um último reduto populacional antes de sertões desabitados por explorar. Seu saldo interno era bastante empobrecido, assim como se verificava nas regiões por onde os bandeirantes passavam, com a dizimação de povos indígenas e esgotamento de recursos (Monbeig, 2004, p.31).

3. OS VEIOS DE OURO URBANOS

Entre ser elevada a cidade, em 1711, até o começo do século XIX, São Paulo era um cenário estagnado entre as capitais mais prósperas do país. Seu território principal ainda se mantinha no interflúvio Tamanduateí-Anhangabaú, mesmo com o afluxo populacional do litoral para o planalto (Prado, 1998, p. 10). A inércia da capital acompanha o momento do fim das bandeiras, em 1783, e suas condições geográficas ou circunstâncias políticas ainda não haviam dado um impulso definitivo em sua urbanização. Em seu quadro demográfico constam 534 domicílios habitados por 2.026 pessoas e, empobrecida, sua atividade econômica se pautava em escambo de mercadorias (Monbeig, 2004, p.32). Neste contexto, para além do centro, as ocupações principais agora se organizavam nos entornos dos maiores aldeamentos, agora já sem a presença expressiva de indígenas, e por vezes seguiam as indicações dos caminhos bandeirantes (Monbeig, 2004, p.35). O território abarcado pelo raio de influência jesuíta era agora uma extensão desarticulada com o centro, com a perda da sua função regional secular, se configurando em um ponto central com algumas ocupações satélite.

O conhecimento dos caminhos herdados do bandeirantismo pôde induzir o germe do comércio à longa distância de forma mais estruturada no fim do século XVIII. A partir deles, se tornou possível alcançar o Rio de Janeiro e a região das Minas tanto a fim de comprar insumos quanto de revender a produção de pequenas lavouras e algumas manufaturas. Já no início do século XIX, são aferidos alguns balanços de exportação de

mercadorias paulistas, saindo de Santos para Portugal, demonstrando o destaque que o território atingia no contexto nacional (Monbeig, 2004, p.34).

Na segunda década do século XIX, tem-se um cenário um pouco mais vivaz da comunidade paulistana e sua vida urbana. Saint-Hilaire, em sua visita documentada a São Paulo em 1819, retratou uma vida comercial profusa nas ruas do centro, cujos comerciantes inclusive abasteciam as províncias próximas e mantinha um fluxo constante de atividade (Monbeig, 2004, p.34). O início da organização da vida comercial se verifica, por exemplo, na criação de um banco na cidade. Com os relatos de Saint-Hilaire vê-se um panorama da cidade que estava por superar seu declínio e empobrecimento nas décadas anteriores.

O início do cultivo das terras paulistas, com o cultivo de cana e algodão, também a partir da segunda década do século XIX, se refletiu em São Paulo ao criar um centro comercial e de sociabilidade para estes novos e abastados senhores de engenho, condição que se intensificou posteriormente com a cultura do café (com outras particularidades). Ainda, a proximidade da nova sede da corte portuguesa, no Rio de Janeiro, induz à cidade a uma ligação comercial e social com a Europa. Na sua paisagem, pontes de alvenaria surgem como modos de atravessamento das várzeas, mas estas seguem desabitadas. É neste panorama social que a aglomeração central da cidade extravasa alguns dos limites iniciais, principalmente no seu sentido sul e oeste.

A segunda metade do século XIX abarca muitas das mudanças infraestruturais decisivas para a hegemonia paulistana alcançada nas décadas seguintes. Entre elas, o início da operação da São Paulo Railway, em 1867, com a linha Santos-Jundiaí, que impactou progressivamente a sua morfologia junto às linhas Sorocabana e Central do Brasil, iniciadas nos anos seguintes. Em 1872, começou a operar a primeira linha de bonde, por tração animal, que impulsionou a conexão entre as ocupações desarticuladas do território. Para Monbeig (2004), o ano de 1872 representa um marco no padrão de urbanização da capital, que ainda não tinha rompido totalmente com sua origem colonial e secular apesar dos avanços econômicos e

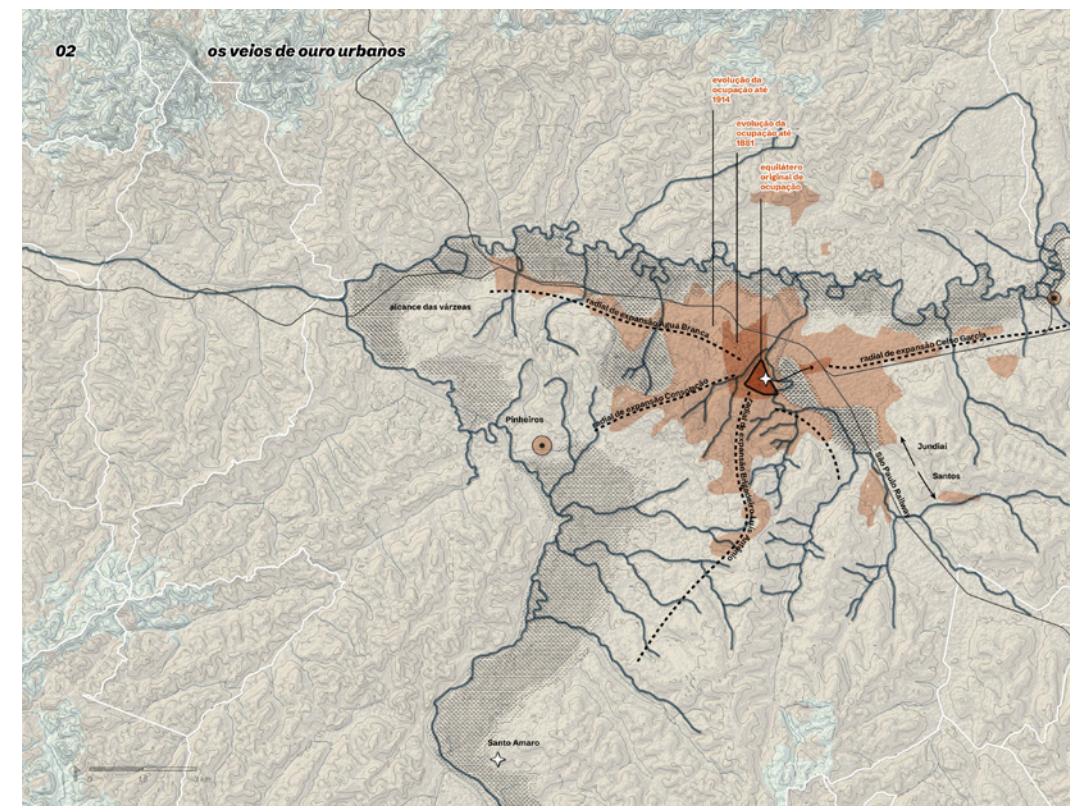


FIG. 4: Caminhos intraurbanos e sucessão de ocupação no período de consolidação da São Paulo urbana. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

infraestruturais. É o ano em que ocorre o primeiro censo oficial do Brasil, do qual se pode ter um lastro mais preciso do crescimento vertiginoso da cidade nas décadas seguintes: de 26.040 para 239.820 habitantes em 1900, correspondendo a uma taxa de crescimento anual de 9,6%.

Com a densificação da produção cafeeira no quadro econômico paulista, São Paulo reunia tanto a sua elite quanto a sua rota de exportação. O surto cafeeiro, entre 1871 e 1886, promoveu o incremento de receita interna em 300% (Singer, 2004, p.170). Os grandes fazendeiros viram a necessidade de ligar o comércio à lavoura, mantendo grandes estadas na cidade, que se tornaram cada vez mais permanentes (Monbeig, 2004, p.42) e se associam à mudança das necessidades sociais dessa nova classe. Paul Singer (2004, p.162) afirma que "o primeiro efeito direto da expansão cafeeira sobre São Paulo foi ampliar sua função de entreposto comercial", função que antecede o apogeu cafeeiro, mas é aprofundada neste período. Ainda

segundo o autor, a vinda dos fazendeiros também explica, em parte, o aumento populacional visto a partir de 1872, o que se revela no território paulistano com novas ocupações em bairros nobres, que se transmutaram ao longo do tempo, como Campos Elíseos e Higienópolis.

Sob a denominação de capital dos fazendeiros, o território de São Paulo incorpora um novo processo de aumento dos seus limites: os loteamentos. Caio Prado Jr. (1998, p.74) os associa à atividade especulativa que se inaugura como um verdadeiro "veio de ouro" que se descobriu em São Paulo, em "bairros que nasceram, em sua grande maioria, ao acaso, sem plano de conjunto; frutos da especulação de terrenos em 'lotes e prestações'" cujas localidades não correspondiam a demandas de crescimento da cidade, mas tinham pagamentos mais facilitados ou melhores propagandas e muitas vezes advinham da grilagem do cinturão desocupado até então.

A ascensão do quadro do café também inaugura o mercado de imigrantes como mão de obra livre no estado de São Paulo,

cuja chegada e distribuição se organizou na Hospedaria dos Imigrantes, na Mooca. Assim, São Paulo desempenhava para a economia cafeeira o papel de abastecimento de insumos e instrumentos, com o seu comércio local, e mão de obra, com a vinda dos imigrantes. São, portanto, três pilares que lançaram as bases para a primazia que São Paulo alcançou no século seguinte, e que dão fim a um processo disputado por grupos de interesse de outras cidades, como Campinas. Com o cruzamento das ferrovias em seu centro, São Paulo aglutina um eixo estruturador das produções do interior, provê insumos e mão de obra, e se torna o centro dos investimentos dos barões, que incutem mudanças no seu território.

4. E OS SENTIDOS DA METRÓPOLE

As mudanças perpetradas no território paulistano pela economia cafeeira se traduzem de forma mais clara na passagem para o século xx. A entrada do capital, que se tornou possível com a expressividade do mercado paulista nas exportações do café, possibilitou o investimento em infraestrutura, que interfere no cenário propício para o desenvolvimento da indústria (Monbeig, 2004). Entre estas mudanças, com a chegada da Light & Power, a eletricidade estruturou a provisão de energia tanto para a atividade industrial quanto para a população que crescia. Ainda, a crise do café que se instalou em 1929 antecipa as bases da substituição das produções em detrimento de uma única cultura comercial no país (Monbeig, 2004, p.68), processo ao qual, segundo Singer (2004), se atribui uma miríade de fatores da economia nacional.

O contexto geopolítico internacional do século xx interfere no quadro demográfico e produtivo na cidade de forma a também impulsionar a sua industrialização. A Primeira Guerra Mundial, ao dificultar a importação de bens de consumo, estimulou a criação de uma indústria de substituição, possível com a política de créditos aprofundada ainda durante a República Velha (Singer, 2004, p.179-180). Seguida de um período abastado para o café, fruto de incentivos induzidos para uma prosperidade artificial (Monbeig, 2004, p.71), a Segunda Guerra reforçou a necessidade da provisão dos bens de consumo de forma interna e

ainda promoveu um êxodo rural intenso das lavouras paulistas, pela queda progressiva do preço do café e da produção agrícola como um todo (Monbeig, 2004, p.70). Este quadro, para Monbeig (2004), é responsável por alternar o fluxo do mercado de trabalho instaurado em São Paulo no século anterior: antes uma distribuidora da mão de obra, agora a cidade drena os recursos humanos da lavoura.

Com o aporte de uma nova leva populacional, São Paulo possui, em 1915, 51 estabelecimentos industriais e, em 1920, sua produção representa 31,5% da produção nacional, superando a do Rio de Janeiro, a maior até então (Singer, 2004, p.181-183). As benesses do café, no entanto, não são suficientes para explicar a expansão da industrialização em São Paulo em relação às outras regiões. Um dos seus grandes privilégios volta ao seu valor geográfico, segundo Singer (2004), que "torna tributária de São Paulo uma ampla área do país, que ultrapassa as fronteiras do atual estado", ampliando a janela do seu mercado em relação ao distrito federal.

Internamente, o início da operação dos bondes elétricos em 1900, também pela Light & Power, marca para Monbeig (2004, p.59) o início do florescimento da cidade como metrópole. A transposição das várzeas se faz de modo mais intenso e alguns bairros crescem no sentido de importantes radiais internas que se estruturavam neste momento: a Avenida São João, no sentido oeste, a Avenida Celso Garcia, no sentido leste, e a Avenida Brigadeiro Luís Antônio.

Monbeig (2004) ainda se detém na descrição das ocupações que acompanham as ferrovias que cruzam a cidade, no interstício entre estas linhas e as linhas rodoviárias. Completa-se em 1915 a urbanização da várzea do Tamanduateí, que leva a uma maior conexão com o bairro do Brás, cuja atividade fabril, embora pequena, já se estruturava em torno da estação de trem. A Penha é absorvida no espaço urbano e, seguindo o caminho em direção ao Rio de Janeiro, a influência da urbanização de São Paulo já se nota até Mogi das Cruzes. O que antes era um ponto extremo da cidade, o bairro do Ipiranga, agora se conecta com o centro em um vetor único e, no lado oposto do Tamanduateí, a ocupação até a Vila Prudente já alcança o município de São Caetano e Santo André. Também ao sul, o

caminho até Santo Amaro se adensava no sentido da Avenida Brigadeiro Luís Antônio e Rua da Liberdade. Ao norte, a ocupação seguia limitada pela Serra da Cantareira, se alastrando apenas no sentido Jundiaí, enquanto na face oposta do Tietê, a confluência com o rio Pinheiros segue sendo uma barreira ao alastramento da ocupação nesse sentido.

Para além dos sentidos que a metrópole avança, é importante demarcar as fases que estruturam o seu surgimento. Se, em um primeiro momento, o território colonial é interposto por uma malha de caminhos articuladores que aproximam núcleos urbanos, a malha ferroviária solidifica esta articulação e dá as condições mecânicas (Meyer et al., 2004, p.37) do transporte da produção agrícola para Santos, que se desenvolve, enfim, na malha rodoviária, um novo vértice do ordenamento da urbanização. Os últimos dois desdobramentos "são modelos de organização física que respondem de forma direta a interesses econômicos instalados

no território metropolitano de São Paulo" (Meyer et al., 2004, p.37).

No decorrer do século XX, São Paulo se consolida como o polo centralizador da industrialização do Brasil, corroborada sempre por incentivos nacionais, como o Plano de Metas de Kubitschek, na década de 1950, que concentrou investimentos no território da Grande São Paulo (Meyer et al., 2004, p.36). A constituição industrial do território, ademais, sempre esteve atrelada à imagem de Grande São Paulo, prescindindo das fronteiras como limite (Singer, 2004, p.195). O novo ciclo produtivo, com seus impactos migratórios, contribui para a constituição de um padrão periférico de expansão, que já não se atrela exclusivamente ao crescimento orientado pelas condições naturais. Ainda, o território metropolitano como resultante dessa expansão largamente conurbadora é alimentado pelo fluxo migratório, e sua área considerada suburbana passa a se adensar em maiores taxas do que os trechos urbanos (Meyer et al., 2004, p.41). A aglomeração

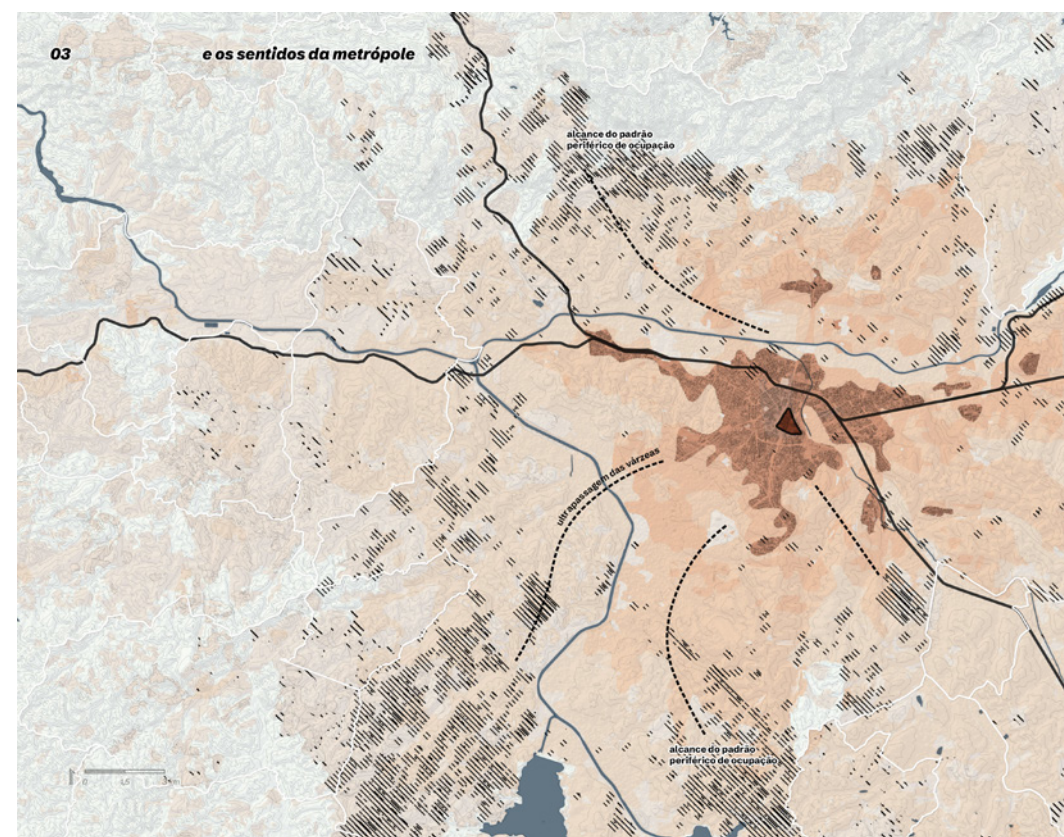


FIG. 5: Forma metropolitana de esgarçamento de limites e ocupações informais. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

paulistana, como é denominada no estudo coordenado pelo Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (Sagmacs), finalizado em 1958, que compreende São Paulo e seus municípios limítrofes, é institucionalizada como metrópole em 1967 no âmbito estadual, e em 1973 no âmbito federal com a lei que instituiu sua região metropolitana.

Todos os caminhos de estruturação da metrópole em um país subdesenvolvido ordenam a constituição urbana a uma modernidade incompleta (Santos, 1990, p.13), em sua capacidade de mecanização do espaço geográfico que criam as condições de uma expansão sustentada (Santos, 1990, p.13). Meyer (2001) afirma que o advento da metrópole no quadro urbano global moderno é a expressão do modo de produção da sociedade, e não sua consequência, oferecendo as condições territoriais para o desenvolvimento dos seus quadros sociais e econômicos. Assim, o advento da condição metropolitana não foi um fenômeno espontâneo, ou que surgiu somente da conurbação de um território que abarcou cada vez mais habitantes. A metrópole deve ser entendida a partir dos incentivos que concentrou preliminarmente, que resultam em um processo cumulativo condicionante tanto para o alastramento da ocupação quanto para a sua estruturação em um foco econômico e político.

5. A PERSISTÊNCIA DA TRANSPOSIÇÃO

Em São Paulo, a instituição da metrópole não se desatrela do seu território. O processo cumulativo que a lastreia expõe a importância do seu sítio nos estímulos perpetrados para o seu alcance, demonstrando o esforço contínuo de seus agentes em estabelecer as suas bases. Nunca arbitrários, os movimentos e avanços no território são condicionados por interesse em um quadro maior especulado, que desaguam na retroalimentação constante de oferta e demanda de recursos, principalmente humanos. Caio Prado Jr. (1998, p.8) bem explicita que, a priori, São Paulo não ofereceu atrativos capazes de explicar a sua proeminência urbana, mas que seus privilégios se desenvolveram apesar dessas condições

“numa persistência digna de nota”.

Nesse sentido, a sua localização propícia para a malha que articula alcances no interior brasileiro demonstra sua primeira capacidade em esgarçar limites, que se revela também internamente, na sua dinâmica intraurbana, na possibilidade de transpassar as suas barreiras e expandir seu perímetro.

Assim, se no período colonial São Paulo crescia como cresciam as cidades além das costas litorâneas no novo continente, sempre no bojo de algum ciclo produtivo e acompanhando suas flutuações, São Paulo inaugura, com a crise do café e sua subsequente industrialização, a resiliência induzida – ou injetada, artificial – de uma cidade que já nasceu metropolitana. Ou seja, seu crescimento se distancia dos resultados puramente econômicos e se solidifica de forma autônoma. O resultado no território se verifica no padrão periférico de seu crescimento, subordinado à condição da metrópole de absorver cada vez mais habitantes sem necessariamente ter todas as bases materiais para tal. É nesta chave que podemos repensar a imagem da evolução da mancha urbana de São Paulo como um alastramento genérico de conurbação de territórios. A forma final da metrópole é o resultado de suas especificidades geográficas e da sua inserção na economia mundializada, que atrai população a despeito da sua incapacidade de abarcá-la, alastrando território de forma ostensiva.

REFERÊNCIAS

- ACKEL, Luiz; CAMPOS, Candido M. Antecedentes: a modernização de São Paulo. In: CAMPOS, C. M.; SOMEKH, N. (Org.). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A. – EMLASA. **Mapa Cartográfico Temático Terrestre Básico da Expansão da Área Urbanizada**, 2017. Disponível em: <http://www.metadados.idesp.sp.gov.br/catalogo/srv/por/catalog.search#/metadata/1e274507-0b-74-4379-85b1-e48d2d191fc1>.
- GEOFABRIK. **OpenStreetMap Data Extracts**, 2022. Disponível em: <http://download.geofabrik.de/>.
- IBGE. **Aglomerados subnormais**, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html>.
- IBGE. **Áreas Urbanizadas**, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-geograficas/15789-areas-urbanizadas.html>.

IBGE. **Malha Municipal**, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>.

LANGENBUCH, Juergen R. **A estruturação da Grande São Paulo**: um estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

MEYER, Regina Maria P. **Atributos da metrópole moderna**. In: Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados). **São Paulo em Perspectiva**, n. 4, vol. 14. São Paulo, 2001.

MEYER, Regina Maria P.; GROSTEIN, Marta D.; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo: Metrópole**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da cidade de São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (Org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p.14-115.

MONTEIRO, John Manuel. Dos Campos de Piratininga ao Morro da Saudade: a presença indígena na história de São Paulo. In: PORTA, Paula (Org.). **História da Cidade de São Paulo**, v. 1: a cidade colonial. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

MORSE, R. M. **De comunidade a metrópole**: biografia de São Paulo (Trad. Maria Aparecida Madeira Keberg). São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo – Serviço de Comemorações Culturais, 1954.

PRADO JR., Caio. **A cidade de São Paulo**: geografia e história. São Paulo: Brasiliense, 1998.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.

SEHAB/HABITASAMPA. **Loteamento Irregular**, 2016.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SINGER, Paul. São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (Org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p. 146-217.

SMT/CPTM. **Linhas de trem da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM)**, 2021.

SOBRE A AUTORA

Nara Albiero é arquiteta e urbanista graduada pela Escola da Cidade em 2023. Este artigo é resultado do Trabalho de Curso realizado na mesma instituição com orientação de Pedro Vada.

naralbiero@gmail.com

Centro atravessado: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo

Dominique Crizane Moraes Aires

Orientação: Prof. Ms. Dr. Marcos Virgílio da Silva (Centro Universitário Belas Artes de São Paulo)

Pesquisa: Iniciação Científica, Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2022.

Este trabalho consiste em um mapeamento das modificações geradas pela construção da ligação Leste-Oeste, que atravessa o centro de São Paulo, passando por toda a extensão do Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complexo Viário Evaristo Comolatti, até desembocar na Avenida Alcântara Machado. Com base em artigos, matérias de jornais, decretos e leis que remontam ao desenvolvimento da cidade, assim como a compreensão dos conceitos de lugar e memória, pretende-se abordar antecedentes de intervenções de cunho

rodoviarista na cidade de São Paulo à luz do processo de consolidação das regiões afetadas e suas transformações a partir da construção da ligação. O objetivo é dimensionar, por meio de sobreposições cartográficas, o impacto das demolições e desapropriações, refletindo sobre uma "memória coletiva" afetada e transformada com o processo de implantação dessas vias elevadas. Por fim, apresenta-se um mapeamento que estima a quantidade das demolições ocorridas para que seja possível visualizar as áreas onde os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste foram mais intensos.

Palavras-chave: rodoviarismo; mapeamento; memória.

Crossed center: mapping and inquiries about the impacts of the construction of the East-West Link in the city of São Paulo

This paper consists of mapping the changes brought about the construction of the East-West route that crosses downtown São Paulo (the entire length of Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Viaduto Evaristo Comolatti until it ends at Avenida Alcântara Machado). Based on papers, newspaper articles, decrees, and laws that date back to the development of the city, as well as understanding the concepts of space and memory, the aim is to understand the road interventions in the city of São Paulo, its consolidation process and transformation of regions that were affected. The objective is to dimension the impact of demolitions and expropriations, reflecting on a "collective memory" affected and transformed by the process of implementation of these elevated roads. Finally, we present a mapping to quantify the demolitions and visualize the areas where the impacts of the East-West Link construction were more intense.

Keywords: elevated highways; mapping; memory.

Centro atravessado: mapeo e indagaciones sobre los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste en el municipio de São Paulo

Este trabajo consiste en realizar un mapeo de las modificaciones generadas por la construcción de la conexión Este-Oeste que atraviesa el centro de São Paulo pasando por toda la extensión del Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complejo Viário Evaristo Comolatti, hasta desembocar en la Avenida Alcântara Machado. Con base en artículos, reportajes de periódicos, decretos y leyes que remontan el desarrollo de la ciudad, así como en la comprensión de conceptos sobre lugar y memoria, se pretende abordar antecedentes de intervenciones de carácter vial en la ciudad de São Paulo, a la luz del proceso de consolidación de las regiones afectadas y sus transformaciones a partir de la construcción de la conexión. El objetivo es dimensionar, a través de superposiciones cartográficas, el impacto de las demoliciones y expropiaciones, reflexionando sobre una "memoria colectiva" afectada y transformada con el proceso de implantación de estas vias elevadas. Finalmente, se presentará un mapeo que estime la cantidad de demoliciones ocurridas para que sea posible visualizar las áreas donde los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste fueron más intensos.

Palabras clave: vial; mapeo; memoria.