

# A cidade de São Paulo - Geografia e História

Baseado no livro A cidade de São Paulo - Caio Prado Júnior

**Carlos Paiva**  
Resumo e Ilustração

## Capítulo I - Fator Geográfico na Formação e Desenvolvimento da cidade de São Paulo

*“A região de São Paulo não oferece à primeira vista atrativos capazes de explicar a localização aí de um grande centro de mais de dois milhões de habitantes, que representa a segunda cidade do Brasil e a terceira da América do Sul. Parece que os fatores físicos e naturais não tiveram aqui influência alguma. Na qualidade das terras, é esta uma das regiões mais pobres do Estado. Os centros agrícolas de importância não se localizaram nas suas proximidades, e quem percorre os arredores da cidade impressiona-se com a vida primitiva que aí domina. Todas pequenas cidades ou vilas que a rodeiam não passam de povoados miseráveis e decadentes: São Miguel, Guarulhos, Barueri, Cotia, Mbói, Itapeverica, etc. É este um fenômeno curioso e quiçá único no mundo. Num raio de muitas dezenas de quilômetros, a região de São Paulo é uma das mais primitivas e miseráveis do Estado.”*

*Caio Prado Jr., A cidade de São Paulo, Fator Geográfico na Formação e Desenvolvimento da cidade de São Paulo, página 7*

**"As causas que determinaram a grandeza de São Paulo vem atuando desde o início da colonização"**. Na altura de São Paulo, e partindo de São Vicente, é que a colonização litorânea primeiro ascende ao planalto e penetra o interior. Vários fatores geográficos concorrem para essa ascensão ao planalto:

- No Litoral temos: Faixa costeira estreita constituído principalmente de mangues insalubres imprestáveis a agricultura com altas temperaturas, médias de 24,7° (janeiro) e 18,6° C (julho).
- No Planalto (São Paulo) temos: Terras altas e saudáveis a agricultura com **clima temperado, médias de 18,6° (janeiro) e 13,8° C (julho)**, a gosto dos colonos europeus e com farta mão de obra (tribos indígenas).

"Porque São Paulo? De todos os pontos desta barreira que é a Serra do Mar e que separa o litoral do planalto, é justamente este caminho de percurso da serra em território paulista, que oferece maior facilidade de acesso". Diversos fatores definiram a escolha do caminho de penetração ao interior:

- Ao Norte, região de São Sebastião, Ubatuba, Parati temos a Serra do Mar como uma muralha continua com o mínimo de 900 m de altura com cumes variando de 1500 a 2000 metros.
- Ao Sul, região de Ribeira de Iguape e seus afluentes, a Serra do Mar torna-se escalonada em degraus sucessivos. A zona de serra se alarga até 100 km com densa cobertura florestal.
- Na região de Santos, a serra tem altura de cerca de 800 m e segue-se ao abrupto para o interior terreno plano de fácil percurso.

"Escolhido o caminho de penetração do planalto, a colonização se detém na altura de São Paulo, e aí se estabelece dando lugar ao centro colonial que culminaria na formação e desenvolvimento da atual cidade". Explica-se a escolha pela existência aí de uma imensa clareira natural (Campos de Piratininga) distante apenas 30 km do alto da serra. A floresta sempre foi, nas primeiras fases do povoamento de um território, inimiga do homem. **"O lugar escolhido por estes primeiros colonos fora o ponto em que o Caminho do Mar desemboca no campo, isto é, na altura da atual Vila de Santo André"**.

"Quanto ao fato de ter cabido ao sítio de São Paulo a primazia sobre todos os demais, ele se deve, em grande parte, a fatores de ordem física". O deslocamento do núcleo jesuítico ao planalto paulista pode ser atribuída a fatores geográficos:

- A posição estratégica esplendida do sítio de São Paulo, alto de uma colina, permitia defesa contra ataques do gentio, ao contrário de Santo André que se erguia na orla da mata, sem defesa natural alguma.
- A falta de proximidade de um rio pesou consideravelmente nos destinos de Santo André pois, impediam que os moradores se socorressem do peixe para sua alimentação e dificultava a criação do gado.

Por fim, a ascendência dos jesuítas na administração e na política da colônia levaram os mesmos a terem ganho de causa sobre os mamelucos de Santo André (João Ramalho). Em 1560, Mem de Sá, terceiro governador geral, quando da sua visita a Piratininga, se decide por São Paulo, transferindo a vila e mandando evacuar Santo André.

"Uma vez fixado em São Paulo o ponto inicial de partida do povoamento e colonização do planalto, procuremos as causas que determinaram o **desenvolvimento da vila** e a preeminência que sempre manteve sobre as demais capitânias". Diversos fatores contribuíram para este desenvolvimento:

- Situação geográfica privilegiada, centro natural do sistema hidrográfico da região. Embora estes rios não sejam muito favoráveis a navegação, representam a melhor e mais utilizada via de comunicação.

**Carlos Eduardo de Paiva Cardoso – [paivacardoso@yahoo.com.br](mailto:paivacardoso@yahoo.com.br)**

Engenheiro Eletrônico e Mestre em Transportes pela Escola Politécnica da USP/SP - Doutor em Serviço Social pela PUC/SP  
Analista de Sistema e de Planejamento de Transporte - CET/SP  
Membro do Conselho Editorial - Revista da ANTP

- São Paulo torna-se o ponto intermediário no intenso intercâmbio entre o planalto e o litoral. São Paulo e Santos se completam exercendo economicamente as funções de centro natural do planalto e porto marítimo.

**Em princípios do século XVIII inicia-se uma nova fase da história Paulista** e da colonização do planalto. Toda atividade da colônia é canalizada para o extrativismo das minas; a agricultura decai enormemente. **São Paulo entra numa fase prolongada de estagnação, não só interrompe sua expansão colonizadora, mas se despovoava.** Esta fase extrativista só termina, em fins do século XVIII com o esgotamento das minas.

Inicia-se, nos **princípios do século XIX, um período de reorganização econômica**, com o **retorno à feição agrícola da colônia.** A colonização do território paulista se intensifica para oeste tendo como base econômica dois produtos, açúcar e café, cabendo a cada um deles 50% das exportações (2º quartel do século XIX). Em todo este processo São Paulo mantém sua posição de centro do planalto.

A produção de açúcar desenvolve-se a noroeste da capital, região de Campinas, Piracicaba, Capivari, Itu, Mogi Mirim, enquanto a produção de café inicialmente localizada em São Sebastião, Vila Bela, Ubatuba e Vale do Paraíba utilizando-se dos portos do Rio de Janeiro e São Sebastião. Mesmo assim, **em 1835 o porto de Santos corresponde a 71% das exportações do país.**

Em fins do império o café tende a monopolizar a economia, o litoral é abandonado para o cultivo e o vale do Paraíba perde sua importância; as terras férteis do oeste do São Paulo se constituem as novas zonas cafeeiras, a capital paulista ameaçada em sua hegemonia recupera sua posição de centro econômico.

O sistema ferroviário molda-se e de São Paulo irradia-se as novas vias de comunicação (utilizam os mesmos caminhos de penetração fluvial e terrestre das capitânicas). O vale do Paraíba e regiões externas ao estado como o triângulo mineiro e o norte do Paraná tornam-se economicamente tributárias a capital paulista. A facilidade de comunicação com o interior do estado atrai para a capital as camadas abastadas desta população.

"Um último fator, e este conseqüência dos já citados veio a completar esta obra de consolidação da hegemonia paulistana: é a localização das indústrias. Com o progresso do estado surgem as grandes indústrias, e é na capital que de preferência elas se localizam. **Em 1933, a indústria da capital possuía 61% do capital total investido na indústria do Estado e a mesma proporção do número de operários**". O consumo de matéria prima importada, a comunicação fácil com os mercados consumidores além de certa facilidade de obtenção da energia necessária (força hidráulica em abundância) são os fatores para este desenvolvimento.

## **Capítulo II - Contribuição para a Geografia Urbana da cidade de São Paulo Estrutura interna da cidade**

*"Em resumo, São Paulo compõe-se hoje de um núcleo central que ocupa o maciço cercado pelas várzeas do Tietê, do Tamanduateí e do Pinheiros e de uma auréola de bairros que se instalaram numa parte destas várzeas, e transpondo-as, vão alagar-se pelas elevações da outra margem. Bairros que nasceram, em sua grande maioria, ao acaso, sem plano de conjunto; frutos da especulação de terrenos em "lotes e prestações" – o maior veio de ouro que se descobriu nesta São Paulo de Piratininga do século XX. Desenvolveram-se muitas vezes, o mais das vezes mesmo, não porque o local escolhido fosse o melhor ou respondesse mais as necessidades imediatas da cidade, mas simplesmente porque eram vendidos com facilidades maiores de pagamentos ou acompanhados de propaganda mais intensa ou mais hábil. As terras que cercavam São Paulo quando se deu o surto atual, que começa nos últimos anos do século passado (séc. XIX) estavam praticamente abandonadas. Os especuladores de terrenos, adquirindo-os a preço baixo (ou a preço nenhum pelo tão difundido sistema do "grilo", que é a ocupação pura e simples sem título algum), não tiveram mais que traçar as ruas, às vezes no papel apenas, e passa-los aos compradores que o crescimento considerável e vertiginoso da cidade fornecia em abundância. ...."*

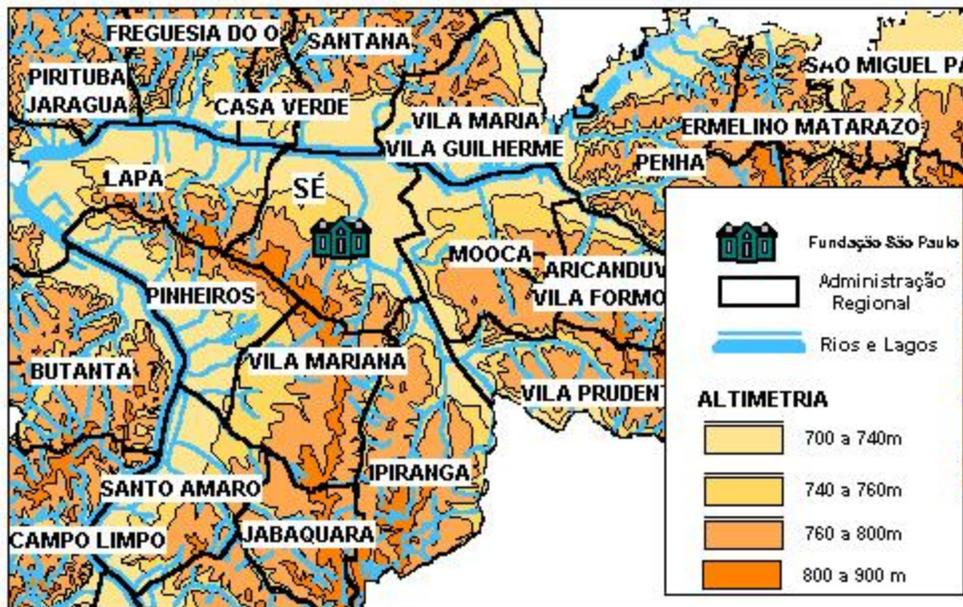
Caio Prado Jr., A cidade de São Paulo, Contribuição para a Geografia Urbana da cidade de São Paulo, Estrutura interna da cidade, página 74.

### **O Maciço**

O Tietê e seus dois afluentes da margem esquerda o Tamanduateí e o Pinheiros isolam um pequeno maciço de forma alongada na direção leste – oeste que atingem em alguns pontos 820 m, isto é pouco mais de 100 m acima do nível das baixadas que o limitam. Cercado de várzeas, que o isolam, o maciço paulistano liga-se por sua extremidade leste com as demais elevações deste relevo de colinas.

**Carlos Eduardo de Paiva Cardoso – [paivacardoso@yahoo.com.br](mailto:paivacardoso@yahoo.com.br)**

Engenheiro Eletrônico e Mestre em Transportes pela Escola Politécnica da USP/SP - Doutor em Serviço Social pela PUC/SP  
Analista de Sistema e de Planejamento de Transporte - CET/SP  
Membro do Conselho Editorial - Revista da ANTP



Município de São Paulo: Relevo, Hidrografia e Administrações Regionais

No espigão mestre do maciço paulistano figuram as seguintes vias públicas: Rua Domingos de Moraes, Avenida Paulista, Avenida Dr. Arnaldo, Alto do Sumaré e prolonga-se até o alto da Vila Pompéia, onde o terreno descamba a procura da confluência do Pinheiros e do Tietê.

## Surgimento da Cidade

A vertente mais importante deste espigão em relação à cidade é que olha para o norte, descendo para o Tietê, nela se acha o setor mais antigo e o núcleo central da cidade. Nesta vertente dois riachos: Anhangabaú (afluente do Tamanduateí) e Pacaembu (afluente do Tietê) cavaram vales profundos formando um promontório<sup>1</sup> e dividindo a cidade em compartimentos que obrigaram nos seus pontos mais importantes a construção de viadutos: viaduto Santa Ifigênia, do Chá, Major Quedinho, Martinho Prado e Maria Paula.

A cidade (pequeno arraial de jesuítas, índios, mamelucos e alguns brancos) nasceu justamente neste promontório devido às vantagens estratégicas na defesa do gentio, chamado de colina central, que pode ser reproduzido pelo atual Triângulo como são conhecidas as três ruas principais: Quinze de Novembro, São Bento e Direita.

## Ocupação do Maciço

O crescimento da cidade se fez inicialmente, de preferência e quase que exclusivamente no interior do maciço principal da cidade. As planícies que o cercavam, salvo ao longo das estradas que as atravessavam para leste e para norte, ficaram desertas (motivo: várzeas)

A cidade irradiou-se como era natural pelas antigas estradas (as antigas vias de comunicação em regra situadas nos altos). Os principais eixos de crescimento da cidade foram:

- Desceu para o Tietê seguindo as elevações que ficam no ângulo formado pelas várzeas do Tamanduateí (Ruas Brigadeiro Tobias e Florência de Abreu)
- Para o Tamanduateí, atravessando-o e seguindo além, sempre para leste, foi margeando a estrada que levava as cidades e povoações do Vale do Paraíba.

<sup>1</sup> Promontório: cabo formado de rochas elevadas.

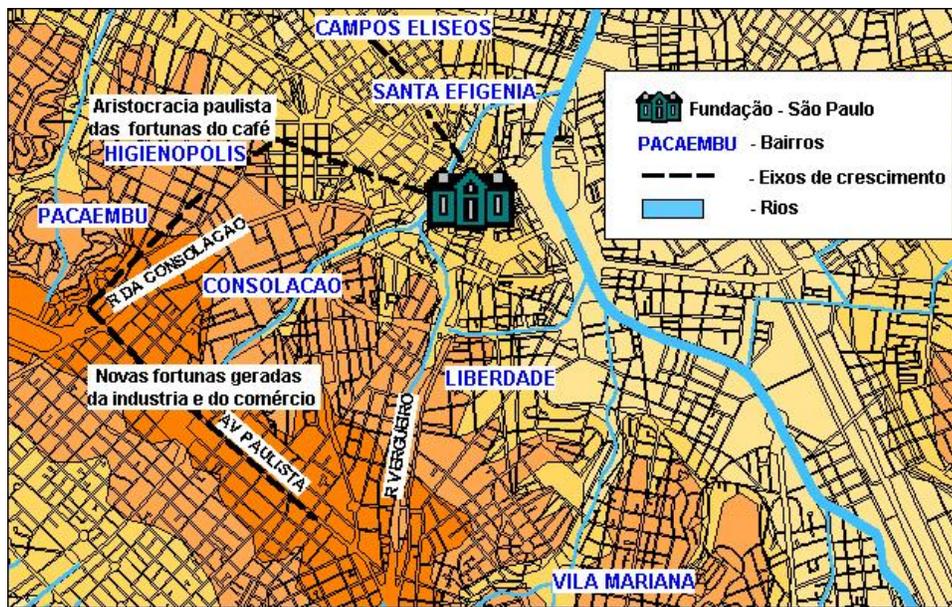
Cabo: extremidade; ponta de terra.



“O centro comercial ficou na colina onde nasceu a cidade, mas espremido no espaço acanhado que lhe reservaram os barrancos que o cercam de três lados, vai-se se alargando pelas elevações fronteiras do outro lado daqueles barrancos, graças à facilidade de acesso que lhe proporcionaram os viadutos já referidos – o primeiro dos quais, o do Chá, foi inaugurado em 1892”

Por volta de 1880, não comportando o centro comercial as residências burguesas e médias, formam-se os primeiros bairros propriamente residenciais que se fixam nas alturas do maciço:

- Localizam-se, a princípio, contíguos ao centro para o lado do Tietê, bairro de Santa Ifigênia, com suas residências aristocráticas, prolongando-se então pelos Campos Elíseos.
- Para o outro lado da cidade, em direção aos pontos mais elevados do maciço aparecem inicialmente chácaras que aos poucos vão sendo substituídos por verdadeiros bairros urbanos compactos. É o caso da Rua da Consolação, Av. Liberdade e Rua Vergueiro e o bairro da Vila Mariana.
- Em princípios do século XX os bairros residenciais têm decisivo crescimento pelo franco do maciço; é a vez de Higienópolis que será o bairro da aristocracia paulista das fortunas do café e subindo sempre, as residências alcançam o alto do espigão (Avenida Paulista) onde se instalam as novas fortunas geradas da indústria e do comércio (nova fase da economia paulista), quase todas em mãos de imigrantes enriquecidos.
- O povoamento do setor oeste do maciço, para lá da margem esquerda do Vale do Pacaembu termina a ocupação integral do maciço principal da cidade, deixando, contudo atrás de si muitos claros; os vales abruptos do Anahngabaú e do Pacaembu que só muito recentemente, com a abertura de avenidas que percorrem o fundo daqueles vales (Nove de Julho, Pacaembu) começaram a se urbanizar integrando-os na vida do grande centro.



Ocupação dos Bairros do Maciço

## Ocupação das Planícies e Várzeas.

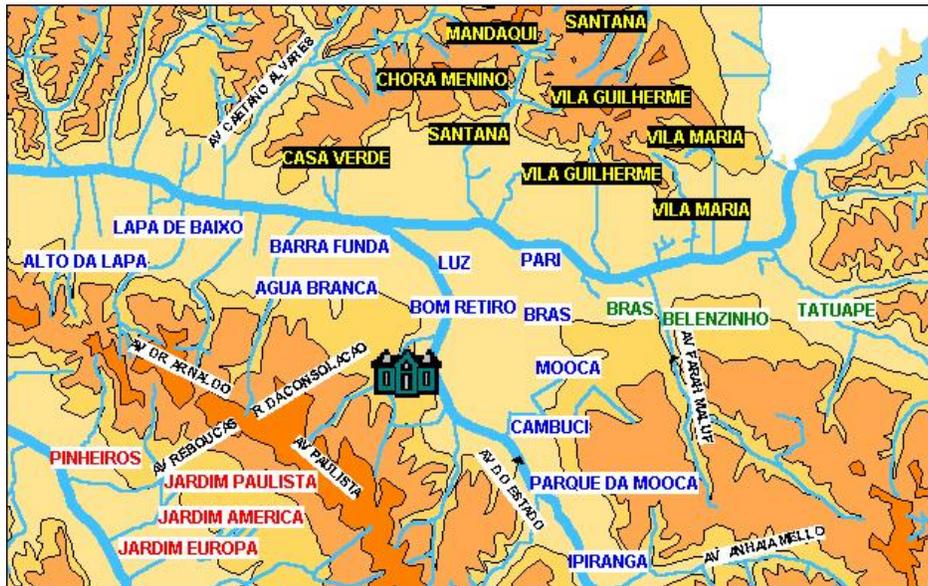
As estradas de ferro, mais recentes, não acompanhando as antigas vias de comunicação em regra situadas nos altos, instalaram-se nas baixadas (terreno mais fácil) o que levou a ocupação dessas planícies.

A primeira linha, Paulo Railway (Santos – Jundiaí), ligando o interior mais importante ao porto de Santos atravessa São Paulo beirando o maciço da cidade sem penetrar descreve um arco de círculo começando pela baixada do Tamandateí, segue depois da confluência deste com o Tietê pela baixada deste, até fora da cidade. Nesta linha inicial entroncam-se a Central do Brasil que acompanha as margens do Tietê, rio acima e a Sorocabana, rio a baixo.

Ao longo das ferrovias fixam-se as indústrias e seu acompanhamento necessário que são os bairros operários, bordando assim com uma aureola as faces sul e leste do maciço paulistano: Ipiranga, Cambuci, Mooca, Brás, Pari, Luz, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa.

Carlos Eduardo de Paiva Cardoso – [paivacardoso@yahoo.com.br](mailto:paivacardoso@yahoo.com.br)

Engenheiro Eletrônico e Mestre em Transportes pela Escola Politécnica da USP/SP - Doutor em Serviço Social pela PUC/SP  
Analista de Sistema e de Planejamento de Transporte - CET/SP  
Membro do Conselho Editorial - Revista da ANTP



**Ocupação dos Bairros de Várzea**

“Da Avenida Paulista, pelas escarpas abruptas que demandam a várzea do Pinheiros descem novos bairros. E a própria várzea começa a ser ocupada; já não como foi o caso de suas irmãs do Tietê e do Tamanduateí, por populações operárias, mas pela mesma burguesia de Higienópolis e da Avenida Paulista. Inaugura-se tal ocupação por esta obra-prima de urbanismo que é o Jardim América, iniciado em 1910.” Este e outros jardins que virão (Jardim Paulista, Jardim Europa) serão o espaço mais pitoresco de São Paulo com vegetação profusa e construções isoladas em meio de grandes parques.

Pinheiros, em meio aos Jardins, se transforma em um bairro de população operária. O fato de ser um núcleo já povoado quando a cidade o alcança e a proximidade maior do rio Pinheiros, cuja margens são um foco permanente de mosquitos, o tornaram menos atraente, deixando-o por isso as categorias mais modesta da população.

A determinação industrial e o povoamento operário, que borda o maciço central e acompanha as linhas de estrada de ferro, se mantém nas baixadas do Tamanduateí e do Tietê. “A várzea do Tamanduateí, mais estreita que a outra, foi cedo urbanizada com a canalização do rio, o que regularizou o escoamento das águas, estancando as cheias periódicas e tornando habitáveis as suas margens. Acompanham-nas hoje parques e avenidas ajardinadas (Independência, Estado, Parque D. Pedro II, Cantareira, em vias de conclusão); e a cidade, estendeu para as elevações do outro lado da baixada, adensando-se aí uma população considerável que em bairros sucessivos leva hoje a cidade até as proximidades do município de São Caetano”.

A urbanização da baixada do Tietê, uma parte, a mais importante, envolvendo a Estrada de Ferro Central do Brasil, integrou-se a cidade formando os bairros do Brás, Oriente, Belenzinho, prolongando-se até a Penha. Na várzea propriamente, onde o Tietê na época das chuvas a água transborda largamente e se espalha em alguns pontos sobre um a dois quilômetros de largura a ocupação torna-se impossível sem a canalização do rio, por isso a cidade interrompe-se aí para recomeçar nos altos que beiram a margem direita. Uma linha de bairros sucessivos os acompanha, desde o antigo povoado de Nossa Senhora da Expectação do Ó, mais antigo arraial do planalto paulista, hoje Freguesia do Ó, seguindo-se Casa Verde, Chora-Menino, Mandaqui, Santana, Vila Guilherme, Vila Maria, etc. A várzea é ocupada também por operários (terrenos de baixo custo) apenas em pequenas faixas que a atravessam perpendicularmente acompanhando as vias de comunicação: Avenida Santa Marina, Estrada do Limão, Avenida Rudge, Rua Voluntários da Pátria, Avenida Guilherme Cotching, Estrada de Ferro da Cantareira e umas poucas outras.

**Carlos Eduardo de Paiva Cardoso – [paivacardoso@yahoo.com.br](mailto:paivacardoso@yahoo.com.br)**

Engenheiro Eletrônico e Mestre em Transportes pela Escola Politécnica da USP/SP - Doutor em Serviço Social pela PUC/SP  
 Analista de Sistema e de Planejamento de Transporte - CET/SP  
 Membro do Conselho Editorial - Revista da ANTP

## Biografia – Caio Prado Jr.

Caio Prado Júnior (1907-1990) é um dos principais representantes do pensamento marxista na historiografia brasileira. Nascido em no seio de uma tradicional família da cidade de São Paulo, tornou-se advogado após formar-se pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco em 1928. Apesar disso, dedicou a maior parte de sua vida ao estudo da sociedade brasileira, transformando-se em historiador pelo conjunto da sua obra e pesquisa. Seu interesse extrapolou a história, fazendo-se um estudioso da geografia e das ciências sociais como um todo. Segundo ele:

*"História e Geografia são duas coisas que, infelizmente, sempre foram desleixadas no Brasil, sobretudo a Geografia. Geografia é fundamental. Geografia não é dizer que tem um rio de tantos quilômetros de comprimento. Geografia é compreender as condições naturais, humanas da vida, as relações, a distribuição, a maneira de viver. É uma coisa muito ampla". (grifo Carlos Paiva)*

A preocupação com o descaso constante com os conteúdos das Ciências Humanas e a tentativa de divulgar idéias inovadoras levou Caio Prado a fundar, em 1944, a Gráfica Urupês junto com o escritor e também advogado de formação, Monteiro Lobato. O historiador também participou da fundação da Associação dos Geógrafos do Brasil e da Editora Brasiliense, que muito contribuiu para a divulgação de vários trabalhos de intelectuais brasileiros através da Revista Brasiliense.

Caio Prado introduziu uma nova forma de analisar e compreender a sociedade brasileira refutando uma série de mitos que permeavam a historiografia brasileira como a passividade do povo brasileiro. Na sua primeira obra **A Evolução Política do Brasil publicada em 1933, ele revolucionou a nossa historiografia ao propor uma análise da história da sociedade brasileira a partir da reflexão sobre a atuação das classes sociais nos acontecimentos políticos do país.** Sob esse ponto de vista, algumas revoltas regenciais passaram a ser concebidas, pelo historiador, como movimentos organizados pelas camadas populares na tentativa de adquirirem melhorias nas condições de vida. Por outro lado, o movimento da independência analisado sob a mesma ótica passou a ser concebido como um arranjo político da elite brasileira desejosa em manter a estrutura agrário-escravocrata do período colonial, bem como a instituição de um regime monárquico na tentativa de impedir a participação política da camada popular.

**Carlos Eduardo de Paiva Cardoso – [paivacardoso@yahoo.com.br](mailto:paivacardoso@yahoo.com.br)**

Engenheiro Eletrônico e Mestre em Transportes pela Escola Politécnica da USP/SP - Doutor em Serviço Social pela PUC/SP  
Analista de Sistema e de Planejamento de Transporte - CET/SP  
Membro do Conselho Editorial - Revista da ANTP