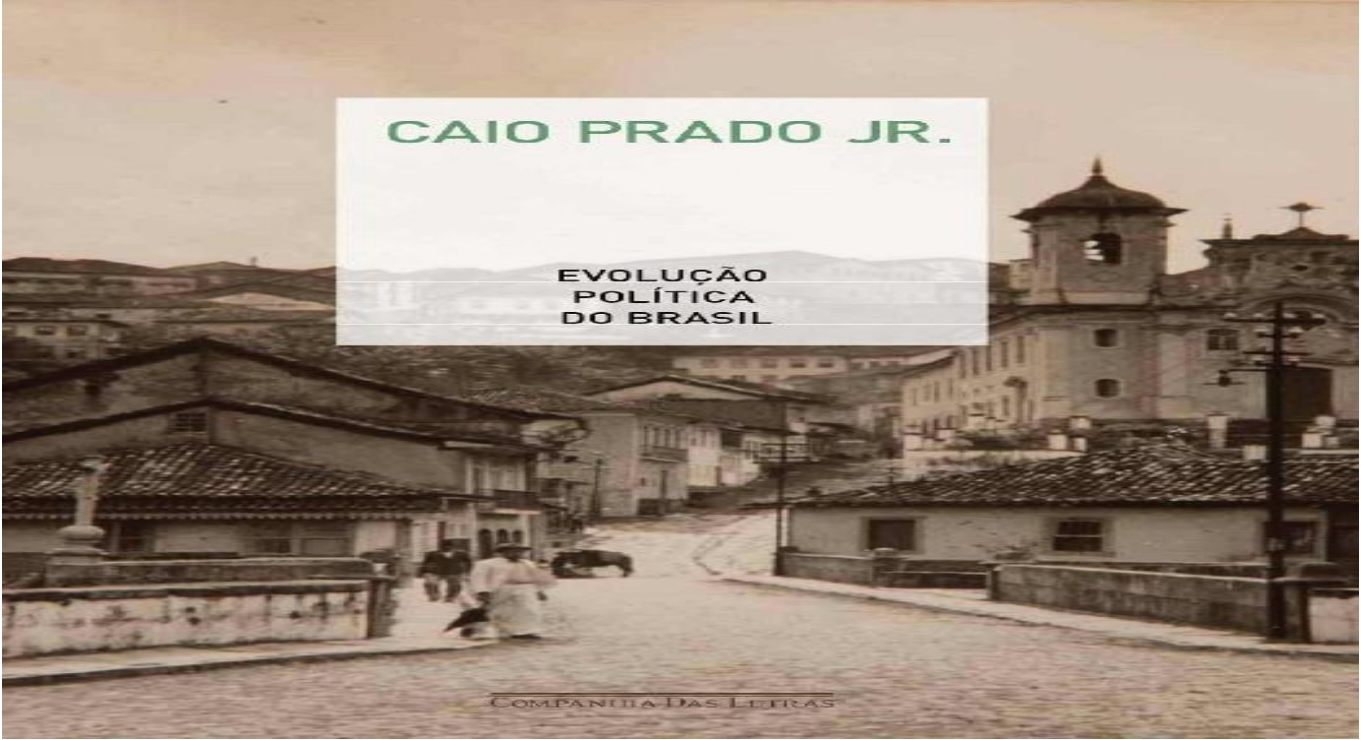




CAIO PRADO JR.

EVOLUÇÃO
POLÍTICA
DO BRASIL

COMPANHIA DAS LETRAS

CAIO PRADO JR.

EVOLUÇÃO
POLÍTICA
DO BRASIL

E OUTROS ESTUDOS

ENTREVISTA
ANTÔNIO CANDIDO

POSFÁCIO
PAULO HENRIQUE MARTINEZ

COMPANHIA DAS LETRAS

Sumário

evolução política do brasil

Prefácio da 1a edição

A colônia (i)
A colônia (ii)
A revolução
O Império

outros estudos [incluídos na edição de 1953]

a cidade de são paulo: geografia e história

O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo
Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo

estudos históricos

Formação dos limites meridionais do Brasil
Aires de Casal, o pai da geografia brasileira, e sua *Corografia brasílica*
O *Tamoio* e a política dos Andradas na Independência do Brasil
Roteiro para a historiografia do Segundo Reinado (1840-89)
Cipriano Barata (1764-1838)

estudos demográficos

Problemas de povoamento e a divisão da propriedade rural
A imigração brasileira no passado e no futuro

Entrevista — *Antonio Candido*
Posfácio — *Paulo Henrique Martinez*
Sobre o autor

outros estudos
[incluídos na edição de 1953]

A cidade de São Paulo:
geografia e história

O fator geográfico na formação e no 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 2 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 localizam nas suas proximidades, e quem percorre os arredores da cidade impressiona-se com a vida primitiva que aí domina. Todas as pequenas cidades ou vilas que a rodeiam não passam de povoados miseráveis e decadentes: São Miguel, Guarulhos, Barueri, Cotia, M'Boi, Itapeverica etc. É esse um fenômeno curioso e quicá único no mundo. Num raio de muitas dezenas de quilômetros, a região de São Paulo é uma das mais primitivas e miseráveis do Estado.

Contudo, apesar disso, o local de São Paulo é, sob vários aspectos, privilegiado. E é a isso que o maior centro do Estado deve sua situação e desenvolvimento.

i

As causas que determinaram a grandeza de São Paulo vêm atuando desde o início da colonização; e numa persistência digna de nota, se mantiveram até hoje apesar de todas as transformações econômicas, sociais e políticas por que atravessou nosso país nesses quatrocentos anos de sua existência.

Começemos pela análise do sítio escolhido. Da Bahia para o sul, cosido ao litoral, ergue-se a Serra do Mar que divide o território meridional do Brasil em duas seções distintas e bem caracterizadas: uma faixa costeira, mais ou menos estreita, constituída de terrenos baixos, pouco acima do nível do mar; e, separado dela pelo abrupto da serra, que cai quase a pique, o planalto interior. É na primeira dessas seções que a colonização primeiro se estabelece, em núcleos esparsos que se sucedem de norte a sul.

Na altura de São Paulo, isto é, na latitude de 24°, e partindo de São Vicente, é que a colonização litorânea primeiro ascende o planalto e penetra o interior. É a isso que São Paulo deve sua qualidade de primeiro centro do planalto, e foi esta a primeira causa de sua preeminência.

Vários fatores geográficos concorrem para essa precedência. Em primeiro lugar o estreitamento aí da faixa costeira. Enquanto ao norte, da Bahia até o Rio de Janeiro, o litoral forma uma larga planície, pelo contrário, a partir da extremidade oeste do Rio, e seguindo-se São Paulo, pode-se dizer que desaparece, de tão esguia que se torna. Na altura de São Vicente e Santos, o mar não dista da base da serra senão quinze quilômetros. E mesmo este acanhado espaço é em grande parte inaproveitável para o homem sem trabalhos preliminares vultosos. É que se constitui principalmente de terrenos baixos, mangues e pântanos imprestáveis para a agricultura, e além disto insalubres. Só modernamente, e à custa de grandes obras de drenagem, conseguiu-se livrar uma parte mínima do litoral das endemias aí reinantes. Trata-se portanto de uma zona hostil ao homem e que por isso tinha poucas probabilidades de assistir a um desenvolvimento considerável da colonização europeia.

O planalto, pelo contrário, apresenta ao povoamento condições naturais muito mais favoráveis. Constituído de terras altas e saudáveis, de um clima temperado e por isso muito mais ao gosto de colonos europeus, oferecia atrativos consideráveis. Enquanto no litoral (Santos) reina um clima tropical que se exprime pelas médias do mês mais quente (janeiro) e mais frio (julho) respectivamente pelas temperaturas 24,7°C e 18,6°C, no planalto (São Paulo) encontramos para as mesmas médias: 18,6°C e 13,8°C. Concorre outra circunstância, esta de natureza econômica, que impulsiona o povoamento do planalto. São as numerosas tribos indígenas aí estabelecidas e que apresentavam aos colonos um farto abastecimento de mão de obra. Como se sabe, é em larga escala ao braço do índio, antes da introdução do negro africano — e em São Vicente por muito tempo ainda —, que recorre inicialmente a colonização.

Tudo isto se combina para que a pressão colonizadora, em direção ao interior, se exerça com mais intensidade nesta parte do litoral brasileiro. A ocupação do planalto paulista se inicia e desenvolve muito cedo, ao contrário de outras regiões do país. O litoral é quase desprezado, e a não ser em São Vicente e raros outros pontos, ele é deixado ao abandono. Pelo contrário, o planalto prospera. Proibido inicialmente seu acesso pelo primeiro donatário Martim Afonso, a pressão é tão grande que ele é legalmente franqueado pouco depois, em 1544, por ordem de d. Ana Pimentel, mulher de Martim Afonso e sua procuradora para os negócios da capitania. Desde então o afluxo dos colonos se torna intenso, e um

momento houve em que se temeu mesmo o despovoamento completo do litoral. Fato este de que encontramos provas nas queixas das câmaras de São Vicente e Santos, que repetidamente pedem ao governador-geral providências contra este abandono que deixava suas vilas expostas aos ataques de índios e corsários.

Existe portanto, desde o início da colonização paulista, um nítido deslocamento de seu centro, do litoral, onde teve começo, para o planalto. Isto constitui o primeiro fator que vai influir na constituição e desenvolvimento, no planalto, do maior núcleo da capitania e de todo sul da colônia. E este seria São Paulo.

Por que São Paulo? De todos os pontos dessa barreira que é a Serra do Mar e que separa o litoral do planalto, é justamente este central, a meio caminho do percurso da serra em território paulista, que oferece maior facilidade de acesso. Para leste, apresenta-se a serra não só como um abrupto, formando uma muralha contínua de altitude mínima de novecentos metros, mas ainda como uma larga zona acidentada, de cumes que atingem 1500 e 2 mil metros, e que se estende até o Vale do Paraíba. As passagens são aí difíceis, e até hoje ainda apresentam embaraços consideráveis. Ninguém ignora o que são estes caminhos de Parati a Cunha, de Ubatuba a São Luiz do Paraitinga, de São Sebastião a Paraibuna: verdadeiros atalhos de alpinistas.¹ Para oeste, as condições não são melhores. Desaparece, é verdade, o abrupto da serra, que se escalonei aí em degraus sucessivos. Alguns rios importantes conseguem mesmo penetrar o interior, rompendo a barreira de montanhas: o Ribeira de Iguape e seus afluentes. Mas em compensação, a zona de serras se alarga consideravelmente, até cem quilômetros e mais, apresentando uma topografia particularmente acidentada e revestida de uma densa cobertura florestal. Quanto aos rios, eles não facilitam a passagem: é que não correm perpendiculares à costa, mas paralelos, seguindo uma direção estrutural orientada no sentido das dobras do terreno: nordeste e sudoeste. Não oferecem por isso passagens para o interior: seus vales formam seções paralelas ao litoral.

Entre essas partes leste e oeste da Serra do Mar, interpõe-se a região central, na altura de Santos e São Paulo. Aí a barreira montanhosa desce para oitocentos metros, formando uma seladura entre os cumes de ambos os lados. Além disso, segue-se, ao abrupto para o interior, não uma topografia acidentada, mas um peneplano de relevo senil onde se situam as nascentes do Tietê. O terreno acha-se aí entulhado pelo material de decomposição intensa das rochas cristalinas locais — efeito da temperatura e pluviosidade excessiva do lugar, superior a quatro metros — e que o mau escoamento não consegue drenar. Esse produto das rochas decompostas permanece assim *in loco*, formando planuras aluviais que se sucedem do alto da serra até as cercanias de São Paulo, interrompidas apenas por cumes cristalinos semi-imersos.

Comparado às demais passagens da serra, é este ponto ideal. Só um abrupto para vencer — e este mesmo inferior ao da serra de leste. Depois disso, um terreno plano de percurso fácil. Pode observá-lo sem dificuldade quem percorre a linha da Santos-Jundiaí, da estação do Alto da Serra a Santo André. Nenhuma obra de arte de vulto, nenhum túnel, nenhum corte notável foi necessário. Tais são os motivos que fazem desta passagem, já muito antes da vinda dos portugueses, um caminho predileto dos índios. A colonização europeia não fez mais que aproveitá-lo. E a sua preferência se justifica.

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 na floresta que revestia o território paulista: são os Campos de Piratininga. A falta de arborização neste sítio explica-se pela formação do terreno, constituído de depósitos flúviolacustres terciários argilosos que dão um solo pobre. Não se desenvolveu nele por isso nenhum tipo vegetativo de porte e denso, e a floresta natural que cobria os terrenos graníticos e cristalinos que se sucedem desde a Serra do Mar interrompe-se aí para dar lugar a um vasto descampado.

Este fato já há muito exercia considerável influência sobre a repartição do povoamento indígena. Os Campos de Piratininga eram muito conhecidos pelos índios antes da chegada dos portugueses, e abrigava numerosas tribos suas. Constituíam assim, por uma verdadeira destinação física, o papel de condensador demográfico.

Explica-se. A floresta sempre foi, nas primeiras fases do povoamento de um território, inimiga do homem. Particularmente a floresta tropical, que é a nossa, exuberante e impenetrável. O aproveitamento da terra depende aí de grandes e difíceis trabalhos preliminares de desbravamento e um combate sem tréguas contra o avanço da vegetação florestal. Os descampados oferecem, pelo contrário, a vantagem de um terreno limpo e já preparado para a instalação humana. O meio biológico da floresta tropical não é favorável ao homem, que por isso a evita. Não é sem razão que nas zonas tropicais a floresta aparece não raro como refúgio de populações inferiores, expulsas por outras mais fortes e superiores das regiões menos desfavorecidas. É o caso, entre outros, dos semangs, refugiados nas matas tropicais da Malásia, dos vedás, no Ceilão, dos puãs, em Bornéu, dos bambutis, no Congo. A não ser no caso particular em que é justamente o solo florestal que se procura, pelas suas condições naturais de fertilidade, os estabelecimentos humanos se dirigem de preferência para as regiões sem mata.²

Não só a clareira de Piratininga é a primeira zona de campo primitivo e original com que se depara ao

penetrar o planalto pelo caminho do mar, acima referido, mas ainda é em todo o planalto meridional brasileiro uma dessas zonas mais próximas do litoral.³ Ele dista do alto da serra, seguindo-se o caminho, apenas trinta quilômetros. Os colonos vicentinos tiveram assim a sorte de encontrar bem perto deles uma zona descampada do planalto, adrede preparada para nela se estabelecerem. Sorte igual não tiveram os colonos de outros pontos do litoral brasileiro. Esta talvez uma das causas, a par das outras assinaladas, que fizeram o povoamento do Brasil estacar alhures, por muito tempo, na faixa costeira. Minas é povoada por paulistas, chegados pelo interior, e não por colonos estabelecidos no litoral do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. Aí o povoamento se deteve na fralda da serra.

Todas essas circunstâncias se combinam para favorecer os Campos de Piratininga, e fazem convergir para eles a colonização do planalto. São eles, de fato, o primeiro ponto ocupado pelos portugueses. Já antes da expedição de Martim Afonso e portanto do início da colonização oficial do território paulista, tinham-se nele fixado vários europeus, dos quais o mais conhecido é o famoso João Ramalho. 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. Daí o nome de Borda do Campo dado à povoação, nome que conservou quando mais tarde, em 1553, foi por Tomé de Sousa, primeiro governador-geral do Brasil, erigido em vila. Santo André da Borda do Campo é a designação que teve. E todo povoamento ulterior do planalto teve sua origem, e a princípio se concentrou unicamente nesta planície despida de árvores.

Quanto ao fato de ter cabido ao sítio de São Paulo a primazia sobre todos os demais do Campo, ele também se deve, em grande parte, a fatores de ordem física. É certo que historicamente, por antiguidade, esse privilégio deveria caber a Santo André. Como vimos, é aí que se estabelecem os primeiros colonos europeus; e quando os jesuítas fundam seu colégio, núcleo primitivo de São Paulo, Santo André já gozava das prerrogativas de vila.

Não vamos aqui entrar nos pormenores da rivalidade entre os jesuítas de São Paulo e os mamelucos de Santo André em torno de qual dos dois núcleos haveria de prevalecer. Como se sabe, os jesuítas tiveram ganho de causa nas suas pretensões, e em 1560, Mem de Sá, terceiro governador-geral, quando da sua visita a Piratininga, se decide por São Paulo, transferindo para aí a qualidade de vila e mandando evacuar Santo André, que desaparece sem deixar vestígios.

Este deslocamento, que deu ao núcleo jesuítico a hegemonia do planalto paulista, pode ser atribuído a fatores geográficos? Os historiadores pouco se têm ocupado com a questão, e o ato do governador é em geral atribuído à ascendência jesuítica na administração e na política da colônia. O fato contudo é que, seja por influência exclusiva, seja combinada com outras causas, intervieram também, e poderosamente, fatores de ordem física. A superioridade do sítio de São Paulo é incontestável, e é provável mesmo que os jesuítas o tivessem escolhido exatamente por isso. Em primeiro lugar com relação à defesa contra as ameaças e ataques do gentio; circunstância importantíssima, primordial, nas condições da época e que não passaria por certo despercebida ao observador de então. A aldeia jesuítica possuía a este respeito uma posição estratégica esplêndida. Ocupava no alto de uma colina — onde hoje está o centro da cidade, precisamente o Largo do Palácio ou Pátio do Colégio — um sítio naturalmente defendido por escarpas abruptas e acessível por um lado apenas. Esta colina, alta de 25 a trinta metros acima da planície inferior, forma o espigão divisor das águas do Anhangabaú e do Tamanduateí, hoje canalizados;⁴ e dela se divisa um horizonte vastíssimo: a seu pé desdobra-se a planície unida e sem obstáculo algum de vulto que pudesse furtar à vista do observador a aproximação ou os movimentos do inimigo. Aliás a posição vantajosa de São Paulo havia de se confirmar repetidamente em todo o correr do agitado período das primeiras décadas de sua história.

Santo André, pelo contrário, erguia-se na orla da mata, sem defesa natural alguma e exposta por isso a ataques súbitos e imprevistos. E não foram poucos os contratempos que isso lhe valeu. Não fora o ato oficial de Mem de Sá, fazendo-a desaparecer do número de vilas do planalto, e certamente a hostilidade do gentio, mais cedo ou mais tarde, se incumbiria disto.

Ainda há outras circunstâncias naturais que desavantajavam a vila de João Ramalho. Fazia-se sentir nela a falta da proximidade de um rio. Esta falta impedia que os moradores se socorressem do peixe para sua alimentação e dificultava a criação de gado. Tal circunstância pesou consideravelmente nos destinos de Santo André. Os moradores se queixam, o problema é de difícil solução e nunca foi resolvido satisfatoriamente. As atas da Câmara no-lo revelam. Assim na vereação de 20 de setembro de 1557 encontramos a seguinte passagem:

Requereu o procurador do côselho aos ofysyaes em nome do povo como estavam em esta dyta vylla e moryão de fome e paçavão muyto mall e moryão ho guado e que se fossem dêtro do termo della de llôgo dallgũ ryo [...] e llogo na dyta camara requereo e dyse que não cosemtya em tall mas amtes se nyso se recresesem algumas mortes hou perdas de fazêda de aver o dyto povo dar cõta a quẽ de dyreito fose.

O texto é confuso, faltando um trecho importante, suprimido pela destruição parcial do documento. A alegação de dificuldades consideráveis é contudo positiva, e o sentido geral da passagem, embora difícil de precisar, parece conter uma sugestão de se deslocar o sítio da vila em direção de algum rio. Sugestão

esta aliás repelida pela Câmara, que preferiu responsabilizar o povo, isto é, a comunidade, pelos prejuízos futuros dos moradores em vidas ou bens patrimoniais. Solução esta, como se vê, que nada resolvia e apenas indicava a dificuldade do problema. Tudo isto aliás é confirmado claramente por uma carta do jesuíta Nóbrega, datada da Bahia e dirigida ao provincial da Ordem em Portugal:

Também me parece que se devia dizer a Martim Afonso e à Sua Alteza que se quer que aquela Capitania se não despovoe de todo, que deem liberdade aos homens para que os do Campo se juntem todos juntos do Rio de Piratininga, onde eles escolherem. E os do mar se ajuntem também todos juntos onde melhor for por estarem mais fortes, porque a causa de despovoarem é fazerem-nos viver na vila de Santo André a Borda do Campo, onde não tem mais que farinha e não se podem ajudar do peixe do rio, porque está três léguas daí, nem vivem em parte conveniente para suas criações e se os deixassem chegar ao rio tinham tudo e sossegariam.⁵

Este rio a que se refere o jesuíta só pode ser o Tietê, que corria nas proximidades do núcleo dos padres. E tudo leva a crer que Nóbrega interpretava o sentir geral dos moradores de Santo André. Tanto assim que a transferência ordenada por Mem de Sá não suscitou por parte deles oposição alguma de vulto, e tudo se passou na maior harmonia possível. O próprio João Ramalho, grande adversário dos jesuítas e da sua aldeia, parece que se conformou sem grande protesto com a decisão do governador-geral. Pouco depois destes sucessos, vemo-lo aceitar cargos na administração paulistana.

Deixando de lado portanto as circunstâncias históricas imediatas e particulares que determinaram a preferência por São Paulo, permanece o fato geral da superioridade física de sua localização como causa determinante principal da fixação nele do primeiro centro colonial do planalto paulista.

ii

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 da capitania.

Relativamente à colonização do planalto, São Paulo ocupava nele uma situação geográfica privilegiada. Em primeiro lugar por ser o centro natural do sistema hidrográfico da região. Sem o saberem, seus fundadores tinham-no estabelecido num ponto donde irradiam em quase todas as direções, ou pelo menos as principais, estas vias naturais de comunicação que são os cursos d'água.

O Tietê que o banha ou que pelo menos, no São Paulo primitivo, corria nas suas proximidades, e além disto, era ainda acessível pelo Tamanduateí, cujas águas, antes de modernamente canalizadas, banhavam o sopé do outeiro onde se erguia a vila, e eram perfeitamente navegáveis por pequenas embarcações,⁶ o Tietê forma como que o tronco daquele sistema. No seu curso superior, por um curioso acidente geográfico, quase se confunde com o alto Paraíba, que, correndo em direção oposta, constitui um verdadeiro prolongamento, para nordeste, do seu curso. Rio abaixo, depois de percorrer todo o território do Estado, cortando-o em direção noroeste, lança-se no Paraná, que pelos seus afluentes da margem direita abre as comunicações de Mato Grosso. E nesse extenso tronco articulam-se, formando como que os ramos do sistema, seus vários afluentes: na margem esquerda, pouco abaixo de São Paulo, o Pinheiros, o Cotia e seus tributários, que haviam de representar notável papel na primeira fase do povoamento; na margem direita, o Piracicaba, francamente navegável, sem obstáculo algum, até o salto do mesmo nome.

Essa situação de São Paulo relativamente ao sistema hidrográfico do planalto tem nos primeiros tempos da colonização uma importância considerável. Embora não se trate de rios muito favoráveis à navegação, ainda assim eles representam a melhor e mais utilizada via de comunicação. Não só para as grandes expedições de reconhecimento e exploração do interior, as entradas e bandeiras, mas também, e é isto o principal, para o intercâmbio das populações que se estabelecem no planalto. E é para gozar das vantagens destes caminhos naturais e de fácil acesso que o povoamento procura no início, de preferência e quase exclusivamente, a margem dos rios. Partindo de São Paulo, o povoamento do planalto começa por seguir duas direções, ambas pelo Tietê: uma rio acima, outra rio abaixo. É seguindo estas linhas que os colonos se vão estabelecendo e formando as primeiras povoações e vilas. Rio abaixo encontramos já muito cedo: Nossa Senhora da Expectação do Ó (hoje Freguesia do Ó) e Parnaíba, que em 1625 é constituída em vila. E pelas variantes do Pinheiros, seu afluente Jeribatiba (Rio Grande), do Cotia e afluente M'Boi Mirim, inúmeras povoações e aldeias de índios fundadas ou dirigidas pelos jesuítas: Pinheiros, M'Boi, Itapecerica, Ibirapuera (hoje Santo Amaro).

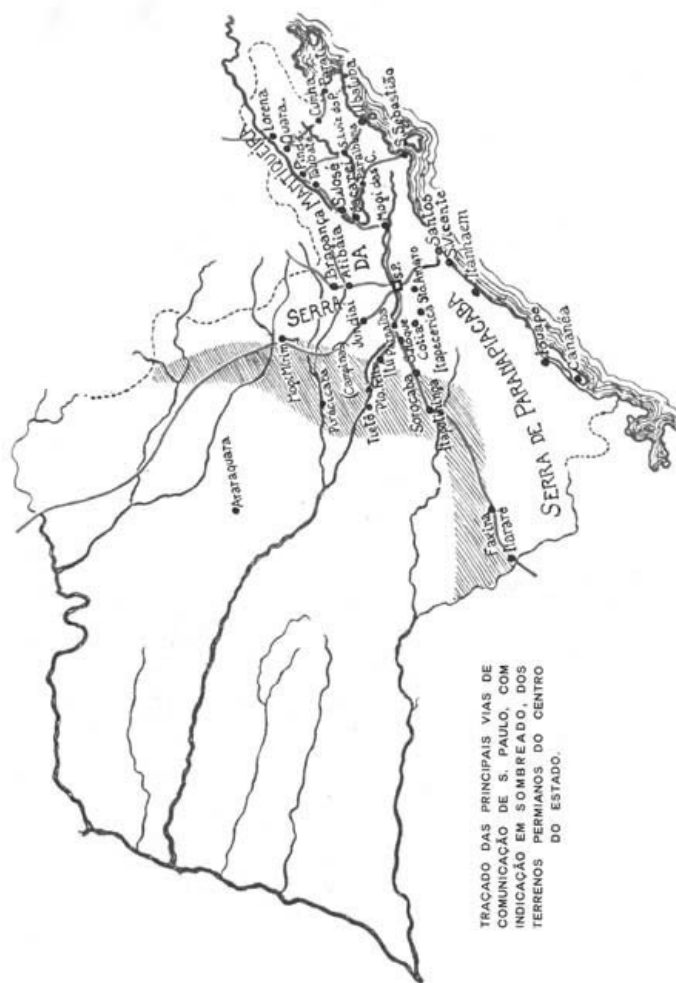
Tietê acima, a marcha é mais rápida. Antes do fim do século xvi encontramos no seu curso vários aldeamentos: Guarulhos, Itaquaquecetuba, São Miguel; a povoação, logo vila, de Mogi das Cruzes; e passando para o Vale do Paraíba, São José dos Campos. Este setor da capitania torna-se logo a sua região mais povoada. No século xvii ele se povoa densamente, concentrando-se no vale do rio a grande maioria das povoações e vilas da capitania: além da citada São José, e para não lembrar senão as vilas, mais Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena. Deve-se isto principalmente ao fato de ser o Vale do Paraíba não só a parte mais fértil do território então conhecido da capitania, como ainda o mais

importante roteiro das bandeiras que por aí passavam em demanda de Minas Gerais, sertão de São Francisco, Norte e Nordeste do país.

Em suma, são as margens dos rios as zonas inicialmente procuradas pelo povoamento do planalto paulista. E não só pelas vantagens assinaladas, como também por outras: maior fertilidade das terras, abundância de água e facilidade para a obtenção do peixe, gênero de grande importância na alimentação da época. Já tivemos ocasião de ver como estes dois últimos fatores influíram no abandono de Santo André da Borda do Campo, situado longe de qualquer rio importante. Até fins do século xvi não encontramos em todo o planalto paulista aglomerado algum afastado das margens dos citados rios. E mesmo um século depois, o número de vilas ou povoações nestas condições é diminuto. São Paulo portanto, como centro deste sistema hidrográfico ao longo do qual se desenvolve a colonização, vai forjando sua supremacia.

Há outra circunstância física que impele a colonização do planalto paulista por estas linhas de que São Paulo ocupa o centro natural. E essa circunstância havia de se manter e continuar sua ação em benefício da capital mesmo quando o povoamento se afasta afinal dos cursos d'água. Refiro-me ao relevo do território.

Quem observa o mapa de São Paulo nota que a Mantiqueira penetra na região de São Paulo, pelo norte, como uma cunha que termina, à vista da cidade, no morro do Jaraguá. De um e doutro lado dessa cunha abrem-se duas passagens fáceis, formadas por terrenos mais ou menos planos que contrastam nitidamente com a topografia acidentada e inacessível da serra; e, o que é mais, constituindo principalmente campos descobertos, não apresentam os obstáculos de florestas difíceis de penetrar. São estas passagens, para nordeste, o Vale do Paraíba, que às vantagens já assinaladas acrescenta mais esta. A partir de Jacareí ele se apresenta como uma planície quase unida e perfeita. Deve-se esta topografia à qualidade do terreno, formado de depósitos flúviolacustres argilosos, análogos aos da capital. Para o norte, a passagem é constituída pelos afloramentos de arenitos e xistos argilosos e cálcicos permianos, que se estendem do nordeste do Estado — Mococa e Casa Branca — até o sul — Itararé e Faxina —, descrevendo um vasto arco de círculo cuja face convexa passa nas proximidades de São Paulo, por Campinas e Itu. Estas rochas permianas dão um terreno mais ou menos plano e unido, que para oeste se sucede imediatamente ao abrupto da Mantiqueira (ao norte de São Paulo) e à topografia acidentada da serra de Paranapiacaba (ao sul). Tal passagem para o norte é alcançada, para quem parte de São Paulo, na altura de Campinas (vide mapa).



Os mesmos terrenos permianos oferecem outra passagem. Como vimos, eles se estendem em continuação para o sul, tomando na altura de Sarapuí e Itapetininga a direção oeste. É nessa parte meridional dos terrenos permianos que estão os campos de Sorocaba e Itapetininga, aproveitados para as comunicações com o Sul: Paraná e Rio Grande.

Essas três grandes passagens — para nordeste, pelo Vale do Paraíba; para o norte, por Campinas e Mogi Mirim, em direção a Minas e Goiás; para oeste e sul, por Sorocaba e Itapetininga, em direção às capitânicas meridionais da colônia — essas três grandes passagens determinadas pelo relevo do solo seriam os principais fatores que condicionariam a expansão colonizadora do planalto paulista. É que elas representam as únicas possíveis, tanto para o norte como para oeste e sul. Ladeando-as, na região norte, levanta-se a Mantiqueira, barreira contínua de cumes que ultrapassam 2 mil metros. Ao sul, é a serra de Paranapiacaba, que com sua topografia acidentada e difícil impede as passagens e o estabelecimento do homem. Este é assim impelido para as depressões que acompanham aqueles terrenos acidentados. É nelas por isso que se estabelece o povoamento, é nelas que se desenvolve a colonização. E todas as três convergem para São Paulo, que se constitui assim como nó deste sistema topográfico.

Há uma quarta zona do planalto que, embora pequena e de progresso mais lento, já começa a ser povoada na segunda metade do século xvii. É a região que hoje compreende Atibaia, Bragança e outras cidades vizinhas. Esta parte da capitania, metida em cheio na Mantiqueira, oferece contudo condições topográficas favoráveis. Os vales do alto Atibaia e Jaguari rasgam aí clareiras de terrenos menos acidentados em que foi possível desenvolver cedo a colonização. E esta região também, exatamente como as demais, converge para São Paulo.

Combinam-se de tal forma rede hidrográfica e relevo, ambos determinantes da expansão demográfica paulista, para darem a São Paulo a primazia de centro do povoamento do planalto.

Esta evolução da colonização do planalto paulista se reflete nitidamente na disposição das estradas. O mapa junto⁷ indica o traçado das principais em fins do século xviii. Para nordeste, pelo Vale do Paraíba, é a estrada que serve às já citadas vilas e povoações da faixa marginal daquele rio. Para sudoeste, é a estrada que leva aos campos de Sorocaba, Itapetininga e Guarapuava (no atual Estado do Paraná), e daí para as capitânicas meridionais, destacadas de São Paulo no século xviii. É por este caminho que São Paulo se abastecia de gado para o seu consumo e para reexportação; é por aí também que nos chegavam, e assim será até a introdução das ferrovias — e até hoje mesmo, embora em muito reduzida escala —, as tropas de burros, principal meio de transporte da província até época muito recente. Mesmo o Norte do país se supria, através de São Paulo, dos muare que vinham dos campos do Sul.

Para o norte, por Mogi, é o famoso caminho dos Guaiases, aberto já em fins do século xviii, e que levava às minas de Goiás através do Triângulo Mineiro. O outro caminho para o norte é a estrada de Atibaia e Bragança, de importância mais local, mas que assim mesmo servia de comunicação subsidiária com o sul de Minas.

Para oeste finalmente abre-se o caminho de Mato Grosso, de tão grande importância depois que naquela região se começa a lavrar o ouro. Estas comunicações com o Mato Grosso se fazem, como vimos, pelo Tietê. É da frequência destas viagens rio abaixo que surge o porto de Ararituaba, mais tarde Porto Feliz, ponto de embarque dos viajantes que de São Paulo até aí, evitando as grandes cachoeiras, faziam o caminho por terra. É ainda pelo Tietê e seu afluente, o Piracicaba, que se fazem as primeiras comunicações com os campos de Araraquara, cujo povoamento se inicia em fins do século xviii.

Como se vê, através de toda a história colonial da capitania, São Paulo ocupa o centro do sistema de comunicações do planalto. Todos os caminhos, fluviais ou terrestres, que cortam o território paulista vão dar nele e nele se articulam. O contato entre as diferentes regiões povoadas e colonizadas se faz necessariamente pela capital. O intercâmbio direto é impossível. “Entre essas artérias históricas”, escreve Teodoro Sampaio referindo-se às estradas acima citadas, “irradiantes, como os dedos de uma gigantesca mão espalmada sobre o território paulista, mediava o deserto, o verdadeiro sertão, ampliando-se sempre, e cada vez mais ignorado à proporção que as estradas se afastam, e todavia não mais conhecido nas próprias vizinhanças da capital, que era o centro verdadeiro deste sistema da viação interior.”⁸

Mas não é só esta posição central na grande encruzilhada do planalto que dá a São Paulo na era colonial a preeminência que sempre desfrutou. É ele, além disto, o ponto intermediário, a escala necessária das comunicações entre o planalto e o litoral. É pelo Caminho do Mar, a antiga trilha dos índios transformada em principal artéria da capitania, que se realiza quase todo o contato entre aquelas duas seções do território paulista.

A barreira imensa que a Serra do Mar ergue entre o planalto e o litoral torna singularmente difíceis, já o vimos, as comunicações entre estas regiões. É por isso que em todo correr da história paulista não encontramos serra acima senão muito poucos caminhos mais ou menos frequentados e que por isso ganham em importância na proporção em que rareiam. Eles aparecem apenas num ou noutro ponto mais acessível da serra. Até fins do século xviii, além do de Santos, não podemos citar mais de três: de São Sebastião a Jacareí, de Ubatuba a Taubaté, de Parati (Estado do Rio) a Cunha — este último chegou a ser bastante frequentado pelos viajantes que, vindos por via marítima, demandavam o sertão mineiro. É possível que além destes tivessem existido outros, embora não figurem nas cartas da época. E isto é

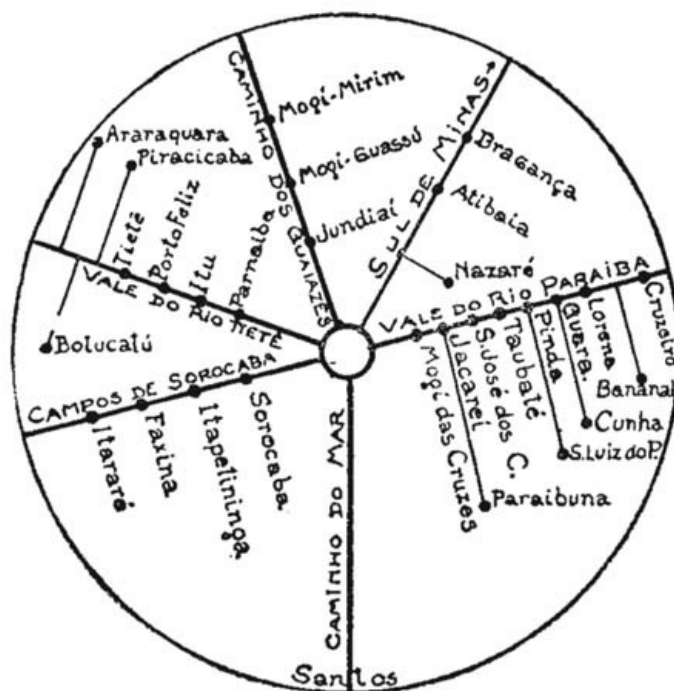
suficiente para mostrar que mereciam pouca atenção.

De todas estas estradas, a de Santos foi sempre, de longe, a mais importante. Não só por ser a mais acessível, como também porque liga os dois pontos, respectivamente do litoral e do planalto, mais povoados e importantes: a ilha de São Vicente e a região circunvizinha de São Paulo. Como já referimos, a colonização teve no litoral seu progresso entravado pelas dificuldades naturais da região. Concentrou-se principalmente na ilha de São Vicente — onde se fundam sucessivamente São Vicente (1532) e Santos (1543) —, com uma tênue irradiação ao longo da costa, em direção de Cananeia e São Sebastião. É Santos, além disto, o principal porto, pode-se dizer o único ponderável da capitania, e isto em grande parte devido às suas excepcionais qualidades, seu estuário profundo, abrigado e de fácil acesso. Por isso ele é o verdadeiro ponto de articulação da capitania com o mundo exterior.

A importância do Caminho do Mar é portanto considerável desde o início da colonização. Por ele transitam não só a exportação e importação do planalto, mas ainda os gêneros alimentares consumidos no litoral, todos eles produzidos no interior. O litoral fornecia o açúcar, gênero de exportação; mas é do planalto que lhe provinham os mantimentos: a carne, a farinha de mandioca, os cereais. Até o trigo era então produzido no planalto; exportava-se mesmo daí para outros pontos do país, e o que é mais interessante e verdadeiramente paradoxal, até para o rio da Prata. Não se prestava o litoral para tais culturas, e sua dependência do planalto neste terreno foi sempre completa. Numa vereação de 1564 da Câmara de São Paulo lê-se que no litoral *“se não podião dar hos mǎotimētos p^a sustentamēto das ditas villas (São Vicente e Santos) e ēgenhos e nē haverem pastos ē q̃ podese paser ho muito gadũ vacũ [...]”*.

Entre o planalto e o litoral, pelo Caminho do Mar, há portanto um intercâmbio intenso. São Paulo, como ponto intermediário, como escala necessária deste intercâmbio, auferia dele grandes proventos. Desde logo, há entre estes dois núcleos, São Paulo e Santos, uma ação recíproca permanente, e a importância de um se projeta fatalmente sobre o outro. Ambos se completam, e no sistema econômico da capitania satisfazem cada qual uma destas funções conexas e irreparavelmente ligadas: centro natural do planalto e porto marítimo. Não fosse a fatalidade da Serra do Mar, e estas duas funções caberiam a um só centro, que englobaria o que hoje constitui as duas cidades. A configuração geográfica do território apartou estas funções. O Caminho do Mar que as articula, restabelecendo a unidade que necessariamente as deve englobar, tira daí toda sua considerável importância. E o sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos torna-se o eixo, a base do organismo econômico da capitania.

Para terminar este capítulo, apresentamos o esquema abaixo que representa em seus contornos gerais os resultados atingidos pela colonização paulista em fins do século xviii. As linhas que irradiam de São Paulo indicam não só as artérias principais do sistema de viação da capitania, mas ainda os eixos em torno dos quais se condensa a população do planalto. Tal esquema explica suficientemente a importância relativa atingida por São Paulo na época de que tratamos, isto é, até as vésperas da emancipação política do país.



povoamento do atual território do Estado se limitara até então às regiões que passamos em revista: além do litoral, a zona da capital, e dispondo-se à sua volta, em estrela, algumas linhas de povoamento que penetram o interior. Em suma, a colonização progredira muito pouco nestes primeiros três séculos. É que já em fins dos Seiscentos a capitania atingira seu apogeu, para daí em diante decair rapidamente. A descoberta do ouro em Minas Gerais, pouco depois seguida pela de Goiás e Mato Grosso, representa a meta final do esforço tenaz dos paulistas durante quase dois séculos, votado ao reconhecimento de todo o território que havia de constituir o Brasil de hoje e à procura de metais preciosos. Realizado este fim, São Paulo encerra sua obra e entra numa fase de prolongada estagnação. Não só interrompe sua expansão colonizadora, mas se despoeva. Seus habitantes, atraídos pelas minas cujo território, antes abrangido pela capitania, vai sendo dela destacado sucessivamente, aos pedaços, no correr do século xviii, vão-se estabelecer nas novas capitanias criadas à sua custa.

Este fenômeno, aliás, embora mais pronunciado em São Paulo, e de efeitos mais profundos, é comum a todo o país. O século xviii é um período em que toda a atividade da colônia está canalizada para as minas; a agricultura decai enormemente, mesmo no Norte, onde florescera com tanta pujança no século anterior.

Esta fase de atividade extrativa que não dava margem para outras ocupações, ou dava-a em proporções muito pequenas, só se interrompe com o esgotamento, aliás prematuro, das minas. Isto mais ou menos pelos fins do século xviii. O Brasil então retoma a sua feição essencialmente agrícola. E assim, enquanto por seu turno as regiões mineradoras perdem seu esplendor do século xviii, as demais, São Paulo inclusive, entram num período de surto econômico, favorecido aliás pelas novas condições políticas do país depois da sua emancipação da metrópole portuguesa.

O início do século xix marca por conseguinte o abrir de um período de reorganização econômica. A colonização do território paulista, sua ocupação e exploração, estacionária e mesmo em regresso durante o período precedente, se intensifica não só nas zonas já penetradas, mas nas demais que restavam por desbravar. Este processo se perpetuou, manifestando-se até nossos dias nesta ininterrupta expansão para oeste que caracteriza a história contemporânea de São Paulo.

Em todo este movimento de expansão, a capital conserva sua posição central e portanto sua preeminência. A colonização se desenvolve principalmente para norte e oeste, tomando como ponto de partida os extremos já alcançados e que tinham São Paulo por centro. A base econômica desta expansão cabe inicialmente a dois produtos, o açúcar e o café, que no segundo quartel do século xix representam juntos, e em partes mais ou menos iguais, mais de 50% da produção total da província e a quase totalidade de sua exportação. Vejamos como se localizam estas lavouras e a posição que ocupam com relação a São Paulo.

A cultura da cana se concentra na região a noroeste da capital, região que lhe é naturalmente tributária. Os grandes municípios produtores são: Campinas, Piracicaba, Capivari, Porto Feliz, Itu e Mogi Mirim. É assim por São Paulo, em demanda de Santos, que se faz o escoamento da produção. A zona do açúcar é dominada por São Paulo.

Quanto ao café, ele escapou, a princípio, desta hegemonia paulistana. Seus grandes centros se localizam inicialmente no litoral: São Sebastião, Vila Bela e Ubatuba; e daí, galgando a Serra do Mar, ocupam o Vale do Paraíba. São Paulo conserva-se por isso à margem desta atividade, sendo o comércio do café feito diretamente pelos portos citados, ou pelo Rio de Janeiro. Toda esta zona da província, que imprópriamente se chamou Norte, tornou-se durante o Império — até hoje ainda há vestígios disto — tributária do Rio muito mais que de São Paulo. Economicamente faz parte do Rio; a ponto de se ter cogitado um momento em destacá-la de São Paulo para constituir com um trecho do território fluminense (Resende, Valença, Parati, São João do Príncipe e Ilha Grande) e de Minas Gerais (Campanha e Baependi) uma nova província.⁹

Mesmo assim contudo, a capital conserva sua primazia. No total do comércio exterior da província (Rs. 5604:277\$289 em 1835), o porto de Santos contribui com cerca de 71% (Rs. 3971:326\$254).¹⁰ São Paulo portanto se mantém, apesar de tudo, o centro principal da economia paulista. E essa situação cada vez mais se afirma. O desenvolvimento da cultura cafeeira, que logo havia de monopolizar a economia da província, não se processa nas zonas em que primeiro se localizou. O litoral é logo abandonado, e o Vale do Paraíba perde, em fins do Império, toda sua passada importância. São as férteis terras, primeiro do norte, depois do oeste, muito mais próprias ao seu cultivo, que vão constituir a zona de eleição do cafeeiro. E toda essa região, que é por sua situação tributária de São Paulo, tem nesta cidade seu centro natural. Assim a capital da província, ameaçada momentaneamente na sua hegemonia pela fixação primitiva da sua principal riqueza em zonas excêntricas a ela, recupera integralmente sua posição de centro econômico da província. O sistema ferroviário que então se constitui amolda-se, como é natural, a tal estrutura, e é de São Paulo que vão irradiar as novas vias de comunicação. Basta observar o mapa atual de São Paulo para se verificar que as estradas de ferro repetem, com pequenas variantes, os antigos caminhos de penetração, fluviais e terrestres, da capitania. Mesmo o Vale do Paraíba, momentaneamente orientado para o Rio de Janeiro e os portos do litoral leste (Ubatuba e São Sebastião), é novamente articulado à capital pela Central do Brasil. E aos poucos as estradas de ferro vão abrindo novas zonas, estendendo seus tentáculos para longe a fim de englobar no sistema econômico paulista um território

cada vez maior. Desprezam limites políticos e vão invadir outros Estados, articulando assim no organismo de São Paulo zonas exteriores consideráveis, como o Triângulo Mineiro e o norte do Paraná. E tudo isto, desenvolvendo regiões que por suas ligações naturais se tornam economicamente tributárias da capital, vai naturalmente se refletir no progresso e desenvolvimento desta.

As estradas de ferro ainda tiveram outro efeito considerável sobre São Paulo. Facilitando as comunicações, tornando-as mais rápidas, elas atraíram para a capital as camadas abastadas da população paulista, os fazendeiros, grandes proprietários, que antes habitavam ou as suas próprias fazendas, ou as cidades mais próximas a elas. Com as estradas de ferro puderam estes fazendeiros, ao mesmo tempo que se mantinham em contato estreito com suas propriedades, aproveitar a vida mais confortável de um grande centro. Inúmeras cidades do interior, hoje insignificantes vilas provincianas, já foram teatro em tempos idos de uma vida econômica e social mais intensa. A capital, favorecida pelo novo sistema de comunicações, absorveu esta vida.

Um último fator, e este consequência dos já citados, veio 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. É de fato em São Paulo que encontra maiores vantagens. Situa-se aí no centro do sistema econômico do Estado, numa posição que comanda simultaneamente todas as suas zonas; e ao mesmo tempo tem nas suas proximidades o porto de Santos. Tratando-se de uma indústria que consome, em grande parte, matéria-prima importada, a sua localização é determinada principalmente por estes dois fatores: comunicações fáceis com os mercados consumidores e proximidade do centro importador da matéria-prima e do aparelhamento industrial. Ambas estas condições se realizam na capital melhor que em outro ponto qualquer do Estado.

Nem lhe falta a energia necessária para propulsionar a indústria; o curso encachoeirado do Tietê, pouco abaixo dele, lhe fornece força hidráulica em abundância. E o formidável desnivelamento da Serra do Mar, também nas suas proximidades e que começa a ser aproveitado, garante para o futuro reservas quase ilimitadas.

O desenvolvimento atual de São Paulo é portanto facilmente explicável. Ele é função do progresso de toda esta parte, a mais rica do Brasil, de que a cidade é o centro econômico natural e necessário.

* Publicado em *Geografia* (órgão da Associação dos Geógrafos Brasileiros), nº 3, set. 1935.

1. Isto foi escrito antes da construção das rodovias que unem hoje Paraibuna a Caraguatatuba e São Luiz do Paraitinga a Ubatuba.
2. Esta regra não tem um caráter geral. Há mesmo casos em que se verifica exatamente o oposto. Na colonização do chamado Middle West americano, a floresta é desbravada e ocupada em primeiro lugar, enquanto as regiões das Great Prairies, ao lado, seguem-se depois, embora o solo apresente aí uma fertilidade quase única no mundo. Este fato se explica por duas causas: em primeiro lugar porque os colonos, habituados a julgar a fertilidade do solo pelo revestimento florestal, relação esta exata nas regiões donde provinham, Nova Inglaterra e Pensilvânia, evitaram os campos que supunham pouco aproveitáveis para a agricultura; em segundo lugar, a preferência pela mata foi devida à necessidade de materiais de construção, inexistentes nas Great Prairies.

3. A outra é no Paraná. Aí também, transposta a serra, deparam-se logo com os Campos de Curitiba; e por isso também, muito cedo, já em fins do século xvi, a colonização partida do litoral — Paranaguá — sobe a serra e ocupa o planalto.

4. Apesar de já muito transformado o local por obras posteriores, esta topografia ainda se revela de forma bem nítida. Salvo nos pontos onde se fizeram aterros vultosos — como na Ladeira do Carmo e outros —, as escarpas ainda lá estão, dando uma ideia bem nítida do que seria a colina, berço de São Paulo, nos primeiros anos de sua existência. Observe-se, entre outras, a rampa que fica por detrás do antigo Palácio do Governo, hoje Secretaria da Educação, e da Secretaria da Justiça, antiga Polícia Central.

5. Arquivo S. I. Roman., Bras. 15, ff. 43 v. — publicado na *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, ano i, v. ii.

6. Esta via pelo Tamanduateí sempre foi muito utilizada, e a atual ladeira Porto Geral lembra o tempo em que existia aí o porto onde se embarcava em São Paulo, via Tietê e as localidades de suas margens.

7. O traçado das estradas neste mapa foi organizado tendo por base o *Mapa corográfico da capitania de São Paulo*, de Antônio Roiz Montezinho (1791-92), que figura na *Coletânea de mapas da cartografia paulista antiga* (São Paulo, 1922), reunida por A. E. Taunay.

8. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, VI, p. 163. Hoje ainda é curioso notar como o povoamento de São Paulo se concentra em torno destes caminhos primitivos de penetração, deixando subsistir largos espaços intermediários quase desertos. Isto é particularmente sensível nos arredores da capital.

9. Melo Nogueira, *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, ano i, v. iii.

10. Marechal Daniel Pedro Müller, *Ensaio dum quadro estatístico da província de São Paulo, 1836*.

Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo

localização de são paulo

Não há quem não tenha observado o paradoxo de São Paulo: uma grande cidade moderna, considerável centro urbano cuja população ultrapassa hoje 2 milhões de habitantes, e situada numa região desfavorecida pela natureza e, do ponto de vista humano, das mais primitivas. Num raio de muitas dezenas de quilômetros, é um quase deserto que se estende em volta da cidade; deserto pontilhado apenas por estas pequenas vilas e miseráveis povoados que são Guarulhos, São Miguel, Barueri, Cotia, M'Boi, Itapeceira etc.; ou onde apenas se esboça uma vida que o poderoso influxo da própria aglomeração paulistana não podia deixar de provocar. A influência não vai aí de fora para dentro, mas em sentido contrário, da cidade para a região que a circunda; não pode portanto ser computado como fator do desenvolvimento de São Paulo.

As zonas florescentes do Estado, onde a ocupação humana se desenvolveu e prosperou, situam-se longe da capital. Em qualquer direção que parta o viajante, caminhará muito antes de atingir cidades ou núcleos importantes, regiões de um elevado nível humano. E antes de chegar aí, não verá outra coisa que uma paisagem agreste e despida de qualquer atrativo, onde o homem está ausente e a natureza é pobre e hostil. Para leste, viajará até Mogi das Cruzes, cinquenta quilômetros de estrada; para norte, até Atibaia, numa distância de quase setenta quilômetros; para noroeste, em demanda da região economicamente mais desenvolvida do Estado, nada encontrará antes de Jundiaí, para lá de um raio de cinquenta quilômetros. Se for para oeste, terá que esperar Sorocaba (cem quilômetros); e para o sul, até atingir o litoral e o porto paulista, que é Santos, são extensões quase desertas e miseráveis que atravessará numa distância além de setenta quilômetros.

Natureza agreste, pobreza das terras e relevo acidentado, estão aí os fatores que isolaram São Paulo neste largo círculo de desertos. A agricultura, única possibilidade econômica do Estado até meio século atrás, não se pôde fixar aí; passou rapidamente, e só nos primeiros tempos da colonização, indo depois localizar-se muito além, nas terras mais férteis do Vale do Paraíba, primeiro; do norte e oeste da província mais tarde; e aquela rápida passagem contribuiu apenas, com seus efeitos devastadores, para o empobrecimento maior ainda da região paulistana. Quanto a outras formas de atividade que poderiam dar vida a esta região, como a indústria manufatureira, elas ainda são muito recentes e não se desenvolveram suficientemente para fazer as vezes da agricultura e preencher o vácuo em torno da capital.

Não são portanto as riquezas da região onde se situa São Paulo, riquezas naturais inexistentes, que estão na base do desenvolvimento da cidade. É a outros fatores que São Paulo deve o seu progresso. Um sobretudo, que em última análise explica e condiciona os demais, e que é a posição relativa que a cidade ocupa no conjunto do sistema econômico, político e social de que é o centro geográfico natural e necessário. Sistema que abrange uma grande região e engloba não apenas o Estado de São Paulo, com os seus 9 milhões de habitantes e seu considerável desenvolvimento, mas ainda zonas importantes de Estados vizinhos que giram hoje na órbita paulista: o Triângulo Mineiro, o norte do Paraná, o sul de Mato Grosso; e mesmo, até certo ponto, o longínquo sul de Goiás.

Um tal fator vem de longe, pode-se dizer que do início da colonização paulista; não é fruto de uma política, de uma ação consciente e deliberada do homem. Surge natural e espontaneamente do concurso de certas circunstâncias físicas que predestinam a cidade de São Paulo àquele papel de centro deste setor do país. Já abordei em outro lugar o assunto sob um tal aspecto histórico.¹ Deixando aqui este lado da questão, destacarei apenas o papel de São Paulo nos dias que correm, e que não só faz dele o grande centro urbano que é, mas lhe garante para o futuro uma progressão que será sempre paralela à da zona e do sistema geográfico a que pertence. São Paulo não perderá nunca sua qualidade de grande centro deste planalto de que ocupa o bordo oriental e marítimo.

Quem observa a carta paulista, verificará desde logo que o povoamento, e com ele todos os fatos que acompanham o estabelecimento humano (aparelhamento econômico e urbano, vias de comunicação etc.), aparece nela nitidamente compartimentado. O território de São Paulo se povoou, e a sua estrutura geo-humana ainda reflete muito bem um tal fato, em faixas radiantes. Não se difundiu por contiguidade e por anéis concêntricos; nem as populações que o ocupam enxamearam por ele ao acaso de circunstâncias locais favoráveis. A distribuição do povoamento paulista se fez de acordo com uma regra geral que tem sido até hoje invariável, e que consiste numa progressão, a partir de um centro, que é justamente a região

ocupada pela capital, por linhas que penetram o interior em várias direções. Tais linhas representaram o papel de eixos em torno dos quais se agrupou a população; esta ficou assim distribuída em faixas mais ou menos largas que irradiam de um centro comum: precisamente a capital. Faixas tão nitidamente diferenciadas que se conservaram até hoje, apesar de todo progresso das comunicações, quase independentes entre si; entre elas medeiam ainda espaços vazios, às vezes perfeitos desertos humanos. São a configuração do território paulista e a ação de outros fatores naturais os grandes responsáveis por tão curiosa estrutura demográfica. E ela tem tamanha importância para a capital (a qual deriva daí a maior parte de sua importância e significação) que o assunto merece aqui uma análise mais atenta. Passemos pois em revista, embora sumariamente, aquelas faixas em que se distribui a população paulista.

A primeira, a mais antiga, tem o rumo nordeste e acompanha o Vale do Paraíba depois que deixa as margens do Tietê. Não insisto sobre as causas que determinaram a ocupação precoce daquele vale, porque seria invadir um domínio que pertence mais à história e que já desenvolvi em outra parte (artigo anterior). Interessa-nos aqui apenas observar que esta zona, alongando-se por mais de trezentos quilômetros, concentrando uma população relativamente densa e representando uma passagem importante, pois que por aí transitam as vias de comunicação terrestre que articulam o planalto paulista com a capital do país, esta zona forma rigorosamente um estreito corredor, trancado lateralmente, e cuja única saída natural é para a região onde está situada a capital de São Paulo. De um lado, ao sul, onde se estende o litoral, ergue-se a Serra do Mar, que lhe barra a passagem por elevações de grande altitude e um abrupto que, de mais de mil metros, cai a pique sobre o mar. Alguns caminhos, em demanda dos portos de Ubatuba, São Sebastião, Caraguatatuba e Parati (no Estado do Rio), conseguem romper esta barreira e comunicam o Vale do Paraíba diretamente com o mar. Mas são caminhos difíceis, e, embora antigos, só tiveram certa importância no tempo em que o Vale do Paraíba constituiu um centro de cultura cafeeira de grande vulto econômico, e que o transporte em cargueiros não encontrava nestes atalhos de montanha um obstáculo invencível. A locomoção mecânica de nossos dias, seja por estrada de ferro ou de rodagem, tornou estas vias inutilizáveis, a não ser a custo de obras vultosas que nem o litoral, nem as necessidades do Vale do Paraíba comportam ou exigiram até hoje. Existe, é verdade, um projeto de estrada de ferro que ligará diretamente estas zonas, entroncando-se na Central do Brasil e terminando em São Sebastião; e uma estrada de rodagem moderna, de data relativamente recente, comunica Paraiibuna com Caraguatatuba e São Sebastião. Mas tudo isto são por enquanto ensaios apenas. A Serra do Mar foi e continua sendo uma barreira que fecha, do lado do litoral, o Vale do Paraíba.

Do outro lado, as dificuldades não são menores. Está aí a Mantiqueira elevando-se a quase 2 mil metros e fechando, ainda mais que a Serra do Mar, as passagens; e apesar do fato de terem estas passagens uma grande significação histórica, pois por aí se fizeram as primeiras penetrações de Minas Gerais e do interior do Brasil, o que sobra delas é quase nada. A estrada de ferro Sul-Mineira atravessa a Mantiqueira por um túnel na altura de Cruzeiro, no Estado de São Paulo; é uma via difícil, e de pequena significação econômica. Quanto a estradas de rodagem dignas desse nome, a única que existe, ligando Caxambu (sul de Minas) com Queluz no Vale do Paraíba, e aproveitando a famosa e histórica garganta do Embaú, conta apenas com pouco mais de um decênio, e não é ainda, por enquanto, senão pouco mais que o caminho de turistas que do Rio e de São Paulo vão em demanda das estações de águas do sul de Minas.

Ao norte e ao sul, o Vale do Paraíba está portanto fechado; e mesmo do lado do Rio de Janeiro, onde se repete o abrupto da Serra do Mar, o corredor assim formado encontra tais obstáculos que, não fosse a circunstância de ser o Rio a capital do país e um grande porto (sem contar a necessidade de ligar São Paulo com ele por via terrestre), correria o risco de se transformar num simples beco, com sua única saída voltada para São Paulo. Aí sim, a passagem é aberta e franca. O vale do alto Paraíba, no cotovelo que forma o rio, quase toca o Tietê, que leva as comunicações até São Paulo pela ampla e fácil via que acompanha suas margens planas e unidas. São Paulo não podia pois deixar de ser, como é, chave desta primeira faixa do povoamento paulista.

A segunda, sempre partindo da capital, segue em direção norte. Aí o povoamento penetra em cheio na Mantiqueira, aproveitando a clareira de terrenos menos acidentados, acessíveis ao estabelecimento do homem, que nele rasgam os vales do alto Atibaia e Jaguari. Nestes vales concentrou-se o povoamento, dando origem a estas cidades que são Bragança, Atibaia, Piracaia e outras. Aí também o povoamento se dispôs numa faixa que, tanto para leste como para oeste (sobretudo na primeira destas direções), se interrompe para dar lugar a um vazio; e é para São Paulo, e não para os lados, dificilmente acessíveis, que converge a vida desta zona.

Finalmente no oeste do Estado, o povoamento se estabelece e hoje se distribui em várias faixas que irradiam em leque desta mesma região central onde está a cidade de São Paulo. Estas faixas acompanham os divisores das águas dos grandes rios afluentes do Paraná: Grande, Tietê, Aguapeí, Peixe, Paranapanema. O leito destes rios forma uma divisa natural destas zonas de povoamento. Rios imprestáveis para a navegação, sujeitos a enchentes volumosas e focos permanentes de anófeles que tornam a maleita aí endêmica, suas margens são evitadas pelo homem que se localiza de preferência nos terrenos altos que formam os espigões divisores. Há ainda um fator que determina tal preferência: é a qualidade do solo. A expansão paulista se fez para oeste, como é sabido, à custa da cultura do café; e são

por isso os solos favoráveis a esta cultura que, em última análise, condicionaram o povoamento e sua distribuição. Foi, a princípio, a partir de meados do século XIX, quando começa a arremetida para oeste, a famosa terra roxa que atraiu as fazendas de café. A terra roxa, como se sabe, é produto da decomposição de rochas basálticas resultantes de derramamentos vulcânicos (*traps*) posteriores ao Triássico e que afloram nos terrenos que constituem a chamada série de Botucatu. Ela se espalha, em manchas, de Campinas até o extremo norte do Estado, acompanhando essa formação triássica dos arenitos de Botucatu que constituem uma faixa dirigida de sul a norte.

Ocupadas as terras roxas, outras favoráveis à cultura cafeeira foram encontradas nos solos constituídos sobre a base dos arenitos da série de Bauru. A disposição destes arenitos, como se pode ver na carta geológica do Estado, acompanha os divisores dos grandes rios citados; são faixas grosseiramente paralelas e sucessivas, dirigidas de leste para oeste, e que se interpõem, de norte a sul, entre aqueles rios; mediando entre tais faixas, isto é, ocupando o vale de tais rios, uma formação mais antiga, triássica, os arenitos da série de Caiuá, que dão em regra solos pobres e pouco favoráveis à cultura do café. A natureza do solo, fator primordial numa expansão e fixação demográfica que se fez na base única de uma produção agrícola, combina-se assim com a disposição dos rios para compartimentar o oeste, reproduzindo o mesmo fato que, sobretudo o relevo, determinara no leste do Estado.

As vias de comunicação, como é natural, refletem tal circunstância no seu traçado. A rede de estradas de ferro paulistas, bem como a de rodagem, desenha-se na carta de São Paulo “como uma vasta mão espalmada”, para repetir a expressão feliz que Teodoro Sampaio empregou quando se referiu aos predecessores destas vias modernas na antiga capitania. Para nordeste, servindo o Vale do Paraíba, é a Central do Brasil; para a zona de Atibaia e Bragança, a Bragantina; para norte-noroeste, percorrendo a faixa que fica ao norte do Tietê, e onde se concentra a maior população e riqueza do Estado, as companhias Paulista e Mogiana; entre o Tietê e o Aguapeí, a noroeste do Brasil (designação esdrúxula e sem sentido real); entre este último rio e o do Peixe, a chamada Alta Paulista (que sendo um simples ramal sem nome próprio, recebeu esta denominação convencional para se diferenciar da estrada a que pertence, a Paulista); e finalmente, entre o Peixe e o Paranapanema, a Sorocabana. Estas estradas são quase independentes entre si, e não se articulam efetivamente senão na região central do Estado, onde está a capital. Além delas se separam cada vez mais, a ponto de nenhum ramal, a não ser excepcionalmente, permitir a passagem de uma para outra; fato este que reflete muito bem o caráter de faixas bem diferenciadas em que se distribui o povoamento que margeia as suas linhas respectivas.

O centro de irradiação desse leque de faixas, servidas cada qual por sua linha de estrada de ferro, bem como de rodagem, é a região da capital, que se torna assim o nó onde se articulam todas as vias de comunicação, e para onde se volta, portanto, toda a vida do Estado. Aliás a distribuição do povoamento e ocupação do solo paulista estão de fato tão subordinadas a uma tal disposição em faixas que acompanham as linhas ferroviárias radiantes de um centro comum que a nomenclatura das regiões em que se divide o Estado, caso talvez único, não encontrou nada melhor que empregar as denominações com que são conhecidas aquelas estradas; e temos assim as zonas da Central, da Bragantina, da Mogiana, da Paulista, da Noroeste, da Alta Paulista e da Sorocabana.

Esta situação privilegiada de São Paulo com relação ao povoamento do planalto paulista é completada pela sua proximidade do litoral, e sobretudo do porto principal, pode-se dizer mesmo único do Estado, que é Santos. Podemos aqui observar um contraste curioso entre o que se deu, neste terreno, em São Paulo e em outros setores do país. No Norte, como é por exemplo o caso de Recife e da Bahia, o porto é ao mesmo tempo o centro geográfico da região que lhe é tributária; aquelas cidades exercem simultaneamente uma dupla função, porto e centro distribuidor. Em São Paulo, uma tal dupla função foi cindida em suas partes componentes, cabendo a primeira a Santos e a segunda a São Paulo. E não podia ser de outra forma. A colonização paulista se expandiu no planalto, e não se concentrou no litoral, como se deu nos exemplos citados. Nem o litoral paulista se prestava para isto: o planalto, limitado pela Serra do Mar, aproxima-se aqui da costa até uma distância mínima, deixando apenas uma estreita língua de terras litorâneas, cuja pouca extensão ainda é agravada pela natureza ingrata do terreno, quase todo ocupado por mangues. Não havia lugar aí para um desenvolvimento apreciável da ocupação humana; circunstância aliás que se fez sentir desde o início da colonização. O litoral paulista foi sempre desprezado. A não ser num breve período, meados do século XIX, em que a cultura do café, e com ele a atividade humana decorrente de uma riqueza apreciável, animou alguns pontos dele, como São Sebastião e Ubatuba, o litoral vegetou sempre num quase abandono; e isto, no dia de hoje, é um fato notório e tão sentido que representa um problema que chega a ser alarmante, tal o estado de decadência física e moral a que chegou a escassa população que o ocupa.

Fixando-se de preferência no planalto, o povoamento tinha de procurar nele o seu centro, porque o separava do mar uma barreira imensa e transponível apenas em uns raros pontos mais acessíveis, mas nem por isso mais fáceis. O relevo do solo paulista estava portanto a impor este sistema de duas cidades conjugadas, dividindo entre si as funções de porto, ponto de articulação das comunicações com o exterior; e centro do povoamento, ponto fácil de convergência da vida deste planalto densamente habitado, em oposição a um litoral despovoado. O sistema São Paulo-Santos, entre muitos outros, foi o que predominou.

Estava longe de ser o único: ao longo de toda a Serra do Mar repete-se este mesmo fenômeno de cidades conjugadas, uma no litoral, servindo de porto; outra próxima a ela, mas no alto, porta para o interior do planalto. Além de São Paulo e Santos, temos os exemplos de Parati e Cunha (aquela no Estado do Rio, esta última cidade em São Paulo); Ubatuba e São Luiz do Paraitinga; São Sebastião e Paraibuna ou Salesópolis; também no Paraná temos um caso paralelo em Paranaguá e Curitiba; e em Santa Catarina, São Francisco e São Bento. Muitos destes sistemas (a designação é merecida, porque tais cidades formam em conjunto um verdadeiro sistema geográfico) têm hoje uma significação apenas histórica ou se reduzem a importância mínima. O de São Paulo-Santos, pelo contrário, valoriza-se continuamente. Concorrem para isto vários fatores, de que os geográficos são certamente os de maior relevo. De um lado São Paulo, pela posição privilegiada que ocupa no planalto, posição esta que analisei mais acima, concorre grandemente. Doutra Santos, que, com a sua barra profunda, larga e bem abrigada pela ilha fronteira de Santo Amaro, é não só o melhor senão o único porto natural deste setor da costa brasileira, como um dos melhores de todo o país. E a isto vem juntar-se a maior facilidade de comunicações através da montanha nesta altura da Serra do Mar. É de fato este ponto, a meio caminho do litoral em território paulista, o que mais se presta à passagem do homem. Para leste, apresenta-se a serra não só como um abrupto, formando uma muralha contínua de altitude mínima de novecentos metros, mas ainda como uma larga zona acidentada, de cumes que atingem 1500 a 2 mil metros, e que se estende até o Vale do Paraíba. Já me referi acima às dificuldades, aí, do acesso pelo mar. Para oeste as condições não são melhores. Desaparece, é verdade, o abrupto da serra que se escalona aí em degraus sucessivos. Alguns rios importantes conseguem mesmo penetrar o interior rompendo a barreira de montanhas: o Ribeira de Iguape e seus afluentes. Mas em compensação, a zona de serra se alarga consideravelmente, até cem quilômetros e mais, apresentando uma topografia particularmente acidentada com suas quebradas e asperezas de terreno sucedendo-se ininterruptamente até o limite ocidental do cristalino que atinge aí a sua largura máxima contínua em todo o território paulista. A Serra do Mar recebeu mesmo neste setor um nome local particular: serra de Paranapiacaba. Quanto aos rios, eles não facilitam a passagem porque, não correndo perpendicularmente à costa, mas paralelos a ela, com uma direção estrutural orientada no sentido das dobras do terreno, nordeste-sudoeste, cortam o interior com seus vales em seções paralelas ao litoral e que não servem por isso de passagem cômoda. E tal é a razão principal por que esta grande zona do Estado permaneceu até hoje num quase abandono, com sua escassa população de caboclos que se mantêm na base exclusiva de uma agricultura rudimentar e primitiva.

Entre estas partes leste e oeste da Serra do Mar, interpõe-se a região central, na altura de Santos e São Paulo. Aí a barreira montanhosa desce para oitocentos metros, e ao abrupto da serra segue-se para o interior uma topografia original. Os acidentes do terreno, ao contrário do que se dá para oeste e leste, foram aí em grande parte entulhados pelo material de decomposição intensa das rochas cristalinas locais — efeito da temperatura elevada e alta pluviosidade do lugar, superior a quatro metros — e que o mau escoamento não consegue drenar. Para leste, existe a drenagem ativa da bacia do alto Paraíba; para oeste, a do Ribeira de Iguape: daí o acidentado do terreno descoberto. No ponto que nos ocupa, é o Alto Tietê, correndo quase na mesma altitude que o Alto da Serra, que fixa o nível de base local e serve de escoadouro. Assim o produto das rochas decompostas permanece *in loco*, formando planuras aluviais que se sucedem desde o Alto da Serra até as cercanias de São Paulo, interrompidas apenas, mas esparsamente, por cumes cristalinos semi-imersos.

Comparada às demais passagens da serra, é este portanto um ponto ideal. Só um abrupto a vencer — e este mesmo sensivelmente inferior ao da serra de leste. Depois disto, um terreno plano de percurso fácil. Pode observá-lo sem dificuldade quem percorre a linha da Santos-Jundiaí, da estação do Alto da Serra até São Paulo. Nenhuma obra de arte de vulto, nenhum túnel, nenhum corte notável foi necessário. Os trilhos se insinuam entre os cumes cristalinos que emergem, achando sempre, mesmo sem se alongarem excessivamente, os terrenos unidos e planos que encerram aqueles cumes esparsos. Tais são os motivos que sempre fizeram desta passagem da serra, já desde muito antes da vinda dos europeus, um caminho predileto dos índios. A colonização portuguesa não fez mais que aproveitá-lo. E a sua preferência se justifica.

Nestas condições, para aquelas funções conjugadas a que me referi, de centro de comunicações e convergência da vida do planalto, de um lado; e doutro, porto marítimo, isto é, ponto de articulação das comunicações do planalto com o exterior, São Paulo e Santos apresentam incontestavelmente vantagens naturais consideráveis: todos os fatores geográficos se uniam aí para fazer do sistema, que, em conjunto, ambas as cidades formam a base fundamental da vida humana de toda esta imensa região que ocupa o planalto centro-sul do país.

Como se vê, a localização de São Paulo é, sob o ponto de vista geográfico, e com relação a toda esta região que abrange o Estado atual e setores importantes de Estados vizinhos, separados dele política e administrativamente, mas pertencentes ao mesmo sistema geográfico e econômico, admirável. Verdadeira chave e centro dela, São Paulo tinha de necessariamente gozar da preeminência marcada, que sempre a caracterizou, sobre as demais cidades da região; e assim foi no passado como ainda o é hoje. É certo que houve fases em que outras lhe disputaram tal primazia. Circunstâncias de momento, que pertencem hoje

inteiramente à história, fizeram com que tais cidades rivais de São Paulo passassem momentaneamente para um primeiro plano. Taubaté, Itu, mais recentemente Campinas, tiveram fulgores passageiros que ofuscaram quase a supremacia paulistana; sob certos aspectos pelo menos. Num balanço geral da história, contudo, encontraremos São Paulo sempre em primeiro lugar, e acompanhando *pari passu*, se não com avanço, o desenvolvimento da capitania, da província, do Estado. Chamou para si o comando e a direção de todos os setores da vida paulista, e já hoje ninguém poderá mais duvidar da sua liderança efetiva e total. Em consequência da sua posição de centro geográfico e econômico, foram-se concentrando nela aos poucos, com exclusão completa, pode-se dizer, das demais cidades paulistas, todas as funções de uma capital, no sentido integral da palavra: centro político e administrativo, social e cultural. São Paulo tornou-se incontestavelmente o centro único de toda a vida humana deste setor do território brasileiro, que se tornou hoje a parte mais importante do país. Não podia deixar de ser, portanto, a grande cidade que é. E a tudo aquilo veio juntar-se afinal um novo fator, de certo modo consequência já dos anteriores, e que foi a mola mestra deste considerável impulso da cidade nos últimos cinquenta anos; impulso que faria dela, já não com relação à região que ocupa, ou mesmo do país em conjunto, mas em termos absolutos, a grande metrópole de hoje. Isto foi obra da indústria, que nesta região, a mais desenvolvida e próspera do país, escolhe justamente a cidade de São Paulo por centro principal.

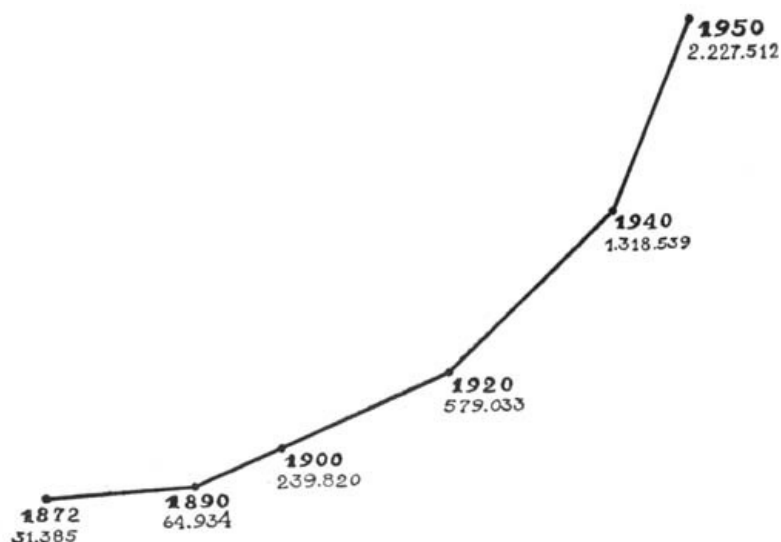
Nem podia ser de outra forma: a localização da indústria, ou pelo menos da sua parte mais importante, não podia fugir da capital. Aí ela se encontra não somente no centro das comunicações do seu mercado principal, que é justamente o Estado e regiões circunvizinhas, como ainda na proximidade de Santos, que para a indústria tem uma dupla função: é por mar que se escoam uma boa parte da sua produção em demanda de outros mercados nacionais; e é por via marítima que chega a maior parte da matéria-prima e dos produtos semiacabados que utiliza, bem como todo seu aparelhamento mecânico.

Nestas condições, só uma circunstância teria sido capaz de desvantajar São Paulo neste terreno da atividade industrial, e esta seria a deficiência da energia, problema sério num país que é pobre em combustíveis. A única fonte de energia aproveitável em larga escala no Brasil é a hidráulica, e o desenvolvimento industrial do país está, por enquanto pelo menos, na dependência quase exclusiva dela. O nosso carvão é pouco e de má qualidade; o petróleo ainda é um projeto. O combustível utilizado até hoje em escala apreciável entre nós foi a lenha das nossas matas, ou então, mais recentemente, o carvão importado. Fontes precárias, se não imprestáveis para uma indústria de vulto. Recorreu-se por isso à energia hidráulica; e aí, o país estava admiravelmente aparelhado. O seu solo acidentado, que tantos ônus apresentara e ainda apresenta ao desenvolvimento da penetração e da ocupação humana, conceder-lhe-ia ao menos esta vantagem que a era da eletricidade tornou aproveitável: energia hidráulica em abundância.

São Paulo não foi excluído deste favor da natureza. Se, na proximidade imediata da capital, os rios (em particular o Tietê, único de águas volumosas) têm um curso pouco acidentado, correndo em terreno plano e formando as várzeas imensas que representaram um papel tão grande, como veremos, na estrutura e configuração da cidade, o seu perfil muda radicalmente pouco adiante. Quando o Tietê sai destes terrenos argilosos onde se situa a capital (e que analisarei com mais vagar em outra parte deste trabalho) e rompe a barreira montanhosa um pouco para oeste, onde começa a ocorrência do cristalino, se interpõe à sua passagem; depois desta soleira de rochas resistentes que fixa o nível de base do seu curso superior e é o responsável pela senilidade daquele curso, o vale do Tietê se estreita, o rio torna-se um canal represado entre rochas duras e resistentes à erosão onde as águas se precipitam num curso quase torrencial por sobre corredeiras e cachoeiras ininterruptas. É este o aspecto do Tietê depois que se afasta de São Paulo; e aproveitando tal acidente geográfico, construíram-se as primeiras grandes usinas hidrelétricas do Estado: Parnaíba e Rasgão (Pirapora). O potencial aí obtido foi suficiente, durante muitos decênios, para satisfazer às necessidades da grande cidade industrial em que se tornava São Paulo.

Mas o futuro só se tornou garantido quando os olhos se voltaram para outro lado, para esta barreira imensa que se levanta tão próxima da capital, e que até então servira apenas para embaraçar as comunicações do planalto com o litoral; refiro-me à Serra do Mar. O desnivelamento aí, a prumo, e que se cifra em mais de oitocentos metros, resolveu cabalmente, e pode-se dizer que para sempre, o problema da energia de São Paulo. Porque ele se alia, para o efeito em questão, à abundância da água que fornece uma pluviosidade considerável, mais de quatro metros anuais no Alto da Serra. Encontrava-se assim, na vizinhança próxima de São Paulo — algumas dezenas de quilômetros apenas —, em condições de potencialidade e facilidade de aproveitamento excepcionais, uma fonte praticamente inesgotável de energia hidráulica. Captados os abundantes cursos d'água que regam aí o Alto da Serra, e formadas estas imensas represas que se estendem hoje daquele alto até Santo Amaro (sessenta quilômetros em sua maior extensão), conseguiu-se desviar as águas assim retidas da bacia do Tietê, a que pertenciam, para o mar, jogando-as serra abaixo de uma altura de mais de oitocentos metros.

Não houve, portanto, como certamente não haverá, obstáculo algum de vulto que se opusesse ao desenvolvimento da indústria paulistana. E o impulso que vai dar à cidade, que passa rapidamente a ser um grande centro manufatureiro, é considerável. Basta observar a curva do crescimento demográfico de São Paulo a partir de 1890, quando se inaugura justamente esta fase industrial: ela inflêta então fortemente para cima, indicando com nitidez o efeito que sobre ela teve a industrialização.



O papel da indústria paulistana na importância da cidade se exprime hoje pelo número dos trabalhadores nela empregados, e que sobe a quase 300 mil,² o que representa cerca de um quarto do total dos trabalhadores industriais do Brasil. Computando-se as famílias daqueles trabalhadores, verifica-se que pelo menos metade da população total paulistana é composta de pessoas que tiram diretamente da indústria seus meios de subsistência. É o suficiente, creio, para mostrar o que significa a indústria para a importância da cidade.

Se a indústria foi a mola mestra do desenvolvimento urbano de São Paulo na primeira metade do século xx em que a cidade passou para o rol dos grandes centros urbanos contemporâneos, é a imigração estrangeira que, fornecendo-lhe a maior parte do elemento humano, contribuiu sobretudo para aquele seu notável crescimento demográfico. Não existem dados que expressem o número de estrangeiros fixados em São Paulo no correr deste meio século de industrialização e imigração — que são os dois fatos máximos da vida da cidade naquele período. Mas podemos avaliar qual foi aquela contribuição pela nacionalidade dos seus habitantes. O recenseamento de 1940 apresenta os seguintes resultados:

Brasileiros 955173 72%

Estrangeiros 371088 28%

1326261

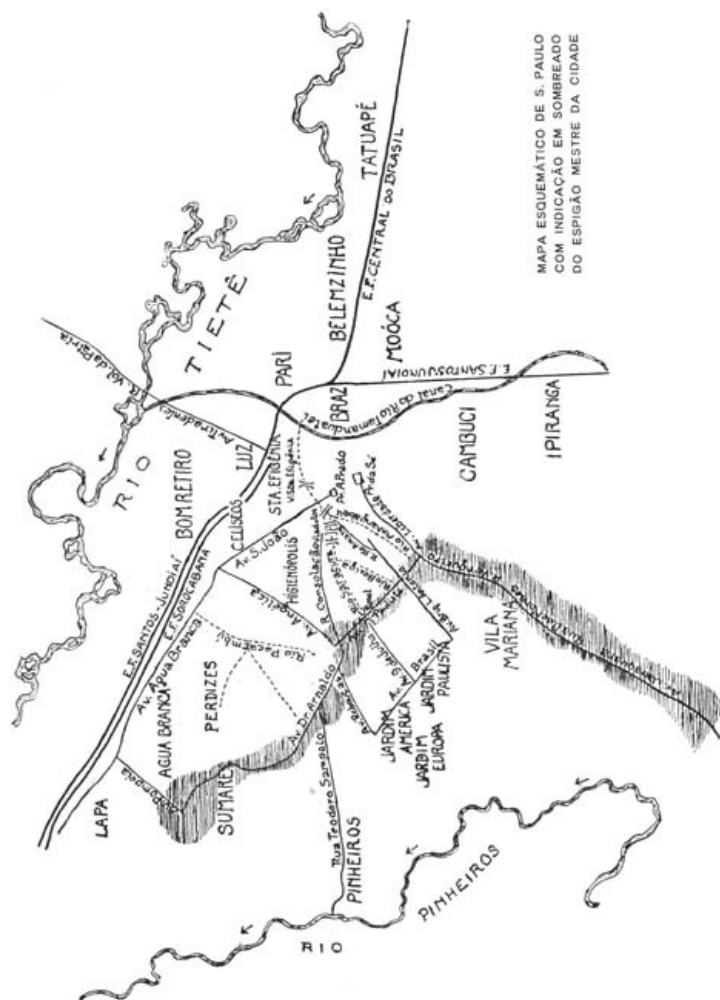
Se computamos os filhos de estrangeiros, chega-se à conclusão que a maioria da população paulistana é hoje estrangeira ou de recente origem estrangeira. São Paulo forma assim um destes típicos centros cosmopolitas que resultaram do fato mais saliente do século xix até princípios do xx, e que é o enorme deslocamento humano que então se verificou da Europa para a América. Encarado por este prisma, São Paulo é um fato análogo ao das grandes cidades norte-americanas; e, na América do Sul, das capitais argentina, Buenos Aires, e uruguaia, Montevideu (embora esta última em muito menores proporções). Quem procura compreender São Paulo não pode esquecer este aspecto da questão; tanto mais importante que, sem aquelas fortes correntes imigratórias, a cidade não seria certamente o que é, e o [Estado de] São Paulo que aqui procuro descrever não existiria. A explicação do desenvolvimento paulistano e do caráter da cidade tem portanto duas faces; duas causas igualmente poderosas concorrem para fazer de São Paulo a grande cidade que é. De um lado os fatores que chamarei internos, e que são a localização da cidade no centro natural e ponto de convergência de uma grande região altamente favorável ao desenvolvimento e progresso do homem; é o que procurei mostrar nas páginas acima. A outra causa seriam os fatores gerais que, na distribuição da imigração europeia na América, escolheram para pontos de concentração certos setores privilegiados entre os quais figura esta parte meridional do Brasil, e São Paulo em particular. Seria este, sem dúvida, um capítulo indispensável para um estudo de conjunto da cidade e da sua vida. Mas ele excede um pouco o assunto restrito de que aqui me ocupo; e contento-me por isso em deixá-lo apenas assinalado.

estrutura interna da cidade

Sobre esta larga faixa de terrenos cristalinos de formação arqueana e relevo extremamente acidentado que beira o litoral paulista, constituindo os seus dois grandes sistemas orográficos, a Serra do Mar e a Mantiqueira — faixa esta que não é senão o bordo oriental do embasamento cristalino do Brasil que aflora aí descoberto, como se dá aliás ao longo de quase toda nossa costa e em grande parte do território interior do país —, depositaram-se no Terciário sedimentos argilosos de origem fluviolacustre que desenham na carta geológica do Estado duas pequenas manchas. Uma, de forma alongada, constitui hoje o fundo do Vale do Paraíba; a outra, mais compacta, situa-se a meio caminho do litoral paulista, afastada uns cinquenta quilômetros para o interior. Estes terrenos argilosos, em contraste com as rochas cristalinas que os cercam, dão um relevo menos acidentado: em vez de serras, uma sucessão contínua de colinas com desnivelamentos que não ultrapassam algumas dezenas de metros. E os grandes cursos d'água que os regam abriram neles várzeas extensas que formam, com suas largas planícies, os únicos terrenos lisos de toda esta parte leste do Estado. É o que se dá com o Paraíba; e na outra mancha citada, que aqui nos interessa particularmente, com o Tietê e seus dois afluentes da margem esquerda, o Tamanduateí e o Pinheiros (que no seu curso superior é o Guarapiranga). Estes três rios, em particular o primeiro, de longe o mais caudaloso, correm em largas várzeas de chão plano que, unindo-se na confluência deles, isolam um pequeno maciço de forma alongada na direção leste-oeste, e com altitudes várias que atingem em alguns pontos 820 metros, isto é, pouco mais de cem metros acima do nível das baixadas que o limitam.

Este maciço, embora da mesma constituição geológica que as planícies circunjacentes, escapou da ação erosiva e aplanadora sofrida por estas; e ficou aí, nitidamente destacado, a dominar uma larga área de terrenos planos. É numa das extremidades dele que nasceu a cidade de São Paulo; hoje ela o ocupa inteiramente, transbordando mesmo largamente para fora em todas as direções; mas o núcleo principal da cidade ainda é este que cobre o maciço.

Cercado por aquelas várzeas citadas, que o isolam, o maciço paulistano liga-se por sua extremidade leste com as demais elevações deste relevo de colinas sucessivas a que me referi e que constitui o aspecto fisiográfico particular da bacia fluviolacustre em que se situa, por uma linha de altitudes que oscilam em torno dos oitocentos metros e que formam um espigão que se prolonga, sempre com a mesma altitude, pelo maciço a dentro, constituindo como que sua espinha dorsal. É dele que se desprendem as rampas que em declive mais ou menos acentuado, sobretudo a segunda referida abaixo, descem, para norte e leste, em demanda das várzeas do Tietê e do Tamanduateí; e para sul e sudoeste, do Pinheiros. No esquema junto [p. 137] pode-se observar este espigão mestre do maciço paulistano, que nele figura em sombreado e que é hoje acompanhado pelas seguintes vias públicas: rua Domingos de Moraes, avenida Paulista, avenida Dr. Arnaldo, Alto do Sumaré, prolongando-se até o alto da Vila Pompeia, onde o terreno descamba à procura da confluência do Pinheiros e do Tietê.



A sua vertente mais importante — importante com relação à cidade — é a que olha o norte, descendo para o Tietê. É nela que se acha o setor mais antigo, e até hoje, núcleo central da cidade. Observemo-lo mais de perto. Dois riachos, um, afluente do Tamanduateí, o outro, do Tietê, cavaram nesta vertente, e perpendicularmente a ela, sulcos profundos que, em particular o primeiro, tiveram e têm ainda um papel de relevo na configuração geral e na estrutura da cidade. São eles: o Anhangabaú (com seus dois afluentes: o Saracura e o Bexiga) e o Pacaembu. O eixo destes riachos que hoje desapareceram tragados pela canalização subterrânea que [o Estado de] São Paulo moderno exigia, deixando apenas o testemunho dos vales profundos que cavaram, está assinalado no esquema junto por linhas pontilhadas [p. 137]. Correndo em declive acentuado, sobre um terreno formado pela mesma argila friável de todo maciço, e portanto pouco resistente; alimentados pela pluviosidade elevada e de chuvas torrenciais que caracterizam o clima paulistano, estes riachos formavam antes, sobretudo na estação das chuvas, fortes correntes que recolhiam as águas abundantes que se despejavam sobre esta vertente do espigão. Cavaram por isso leitos profundos que cortam a cidade, dividindo-a em compartimentos até hoje ainda de comunicação difícil entre si por sobre os vales de vertentes quase a prumo que os separam, e que obrigaram, nos pontos mais importantes da cidade, à construção de viadutos, que dão a São Paulo um dos seus aspectos mais característicos: viadutos de Santa Ifigênia, do Chá, Major Quedinho, Martinho Prado, Maria Paula.

Deriva desta topografia irregular o sentido geral do desenvolvimento da cidade e a estrutura do seu plano fundamental. A cidade nasceu justamente no promontório que forma a várzea do Tamanduateí de um lado e o Vale do Anhangabaú do outro, dominando aí a planície extensa formada por aquela várzea e a do Tietê, no ponto em que confluem. Esse foi o local escolhido pelos primeiros povoadores brancos da cidade em virtude das vantagens estratégicas que oferecia para um núcleo que contava pela frente com a hostilidade do gentio, e é naquele promontório, que na terminologia corrente passou a chamar-se a “colina central”, que se fixou o centro da cidade, reproduzindo o atual Triângulo, como são conhecidas as três ruas principais — Quinze de Novembro, São Bento e Direita, que nem por isso deixa de ser torta —, o traçado dos primeiros caminhos que palmilhavam aquele promontório quando São Paulo cabia inteiramente nele e era apenas o pequeno arraial de jesuítas, índios, mamelucos e uns poucos brancos.

Daí irradiou a cidade; e as linhas pelas quais se fez esta irradiação que acompanhou, como era natural, as antigas estradas, fixaram o traçado das grandes artérias de hoje. Desceu para o Tietê seguindo as elevações que ficam no ângulo formado pelas várzeas deste rio e do Tamanduateí, e riscando o traçado

atual das ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu. Para o Tamanduateí, atravessando-o e seguindo além, sempre para leste, foi margeando a estrada que levava às cidades e povoações do Vale do Paraíba. Em sentido oposto, a expansão da cidade encontra os obstáculos da topografia acidentada do maciço. Envereda pelos espigões, acompanhando as estradas que procuram os altos porque aí encontram um terreno melhor e porque, para irem além, têm de galgar o espigão mestre do maciço que fecha a cidade para o sul. Três são estas estradas principais: a primeira toma o divisor entre o Tamanduateí e o Anhangabaú — e é hoje representada pela rua da Liberdade, que continua pela rua Vergueiro até a estrada do mesmo nome. A outra, começando no fundo do Vale do Anhangabaú, no ponto em que este recebe o seu afluente Saracura (hoje este ponto é o largo da Memória), procura o divisor destes riachos, e é a atual rua Santo Amaro, prolongada pela avenida Brigadeiro Luís Antonio (cujo setor mais próximo do centro é de origem muito mais recente). Finalmente, a última destas estradas que seguem para o sul é a que demanda as aldeias e povoações que se formaram nas margens do rio Pinheiros e seus afluentes (Pinheiros — hoje bairro deste mesmo nome —, M'Boi, Itapecerica, Ibirapuera, o nosso Santo Amaro), bem como o oeste da capitania: Parnaíba, Porto Feliz, Sorocaba. Esta estrada, principiando no mesmo ponto que a anterior, alcança por uma ladeira íngreme (ladeira do Piques, hoje rua Quirino de Andrade) o alto do espigão que separa o Anhangabaú do Pacaembu, seguindo por ele; e é hoje reproduzido pela rua da Consolação.

Ficou assim delineada a cidade e balizado o seu crescimento. Este se fez inicialmente, de preferência e quase exclusivamente, no interior do maciço principal da cidade. As planícies que o cercam, salvo ao longo das estradas que as atravessam para leste e para norte, ficaram desertas: terreno ingrato, varzeoso, pouco saudável, ninguém o queria. É um fator recente que lhes deu vida e impulsionou para elas o crescimento da cidade. São as estradas de ferro. Estas não acompanham as antigas vias de comunicação, situadas em regra nos altos; instalam-se naquelas baixadas, onde encontram um terreno mais igual e fácil, cosendo-se embora, para ficarem próximas do núcleo povoado, às rampas que limitam o maciço onde estava concentrada a cidade. A São Paulo Railway (hoje Santos-Jundiaí), primeira linha ferroviária que cortou o território paulista, comunicando, através da capital, o porto (Santos) com o setor mais importante do interior, cuja porta está em Jundiaí, atravessa São Paulo beirando o maciço da cidade sem o penetrar; descreve assim um arco de círculo que, tomando pela baixada do Tamanduateí, segue depois da confluência deste com o Tietê, pela deste último rio até fora da cidade. Nesta linha inicial entroncam-se as que vieram depois: a Central do Brasil que acompanha as margens do Tietê, rio acima; a Sorocabana, rio abaixo.

As ferrovias atraíram o povoamento, que toma assim uma nova direção. Ao longo delas fixam-se as indústrias que procuram, como é natural, suas proximidades. E com a indústria vem o seu acompanhamento necessário que são os bairros operários. Assim se formam estes setores recentes, hoje densamente povoados, que envolvem as estradas de ferro e bordam, como uma auréola, as faces sul e leste do maciço paulistano: Ipiranga, Cambuci, Mooca, Brás, Pari, Luz, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa.

O centro comercial ficou na colina (mais propriamente, como vimos, um promontório) onde nasceu a cidade. Mas espremido no espaço acanhado que lhe reservaram os barrancos que o cercam de três lados, vai-se alargando pelas elevações fronteiras, do outro lado daqueles barrancos, graças à facilidade de acesso que lhe proporcionaram os viadutos já referidos — cujo primeiro, o do Chá, foi inaugurado em 1892.

As residências burguesas ou médias, que até fins do século xix, nesta insignificante cidade que mais não era então São Paulo, se confundiam com o centro comercial, destacam-se quando o crescimento da atividade urbana já não comportava mais residências em pleno centro. É lá por 1880 que se formam os primeiros bairros propriamente residenciais; e vamos notar que, ao contrário dos bairros operários, que se estabelecem nos terrenos mais ingratos das baixadas do Tietê e do Tamanduateí, as residências burguesas se fixam nas alturas do maciço. Localizam-se a princípio, contíguos ao centro, para o lado do Tietê, isto é, na direção norte; e daí vão acompanhando o bordo inferior do maciço pouco acima da linha em que começa a baixada do rio. É aí que se instala o bairro de Santa Ifigênia, com suas residências aristocráticas de fins do século xix, que se prolongam depois pelos Campos Elísios. Para o outro lado da cidade, isto é, nos pontos mais elevados desta vertente do maciço, aparecem primeiro as chácaras, cujos parques e jardins vão sendo loteados e substituídos aos poucos por verdadeiros bairros urbanos compactos. É o caso da Consolação; depois, seguindo a antiga estrada do Vergueiro, a Liberdade; e já no alto do espigão mestre do maciço, a Vila Mariana.

Em princípios do século xx, os bairros residenciais lançam-se decididamente pelo flanco do maciço, subindo-lhe as encostas à procura de terrenos mais altos e saudáveis; é a vez de Higienópolis, que será o bairro da aristocracia paulista, das fortunas saídas do café. E subindo sempre, as residências alcançam o alto do espigão, onde se instala, acompanhando-o fielmente, a avenida Paulista. Já então a progressão cafeeira se interrompera, as novas fortunas saem da indústria e do comércio, quase todo em mãos de estrangeiros, imigrantes enriquecidos nesta Canaã americana: a avenida Paulista será o bairro residencial dos milionários desta nova fase da economia paulista, estrangeiros ou de recente origem estrangeira

quase todos. E a arquitetura do bairro o dirá bem claramente.

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. A designação ficará, e os bairros da várzea do Pinheiros serão todos “jardins”: Jardim Paulista, Jardim Europa. Jardins no nome e no aspecto: vegetação profusa, amplos espaços livres, construções isoladas em meio de grandes parques. Será este o recanto mais pitoresco de São Paulo; o seu caráter se afasta completamente dos modelos urbanísticos que herdamos do passado, e traz um cunho acentuadamente anglo-saxão que lhe imprimiu a empresa daquela origem que lançou este tipo de urbanismo depois largamente imitado.

Encravado nestes bairros aristocráticos ficou a velha povoação de Pinheiros, antes tão longe da cidade, e que, alcançada e englobada por ela, se transformou em simples bairro. Mas não acompanhará em categoria os bairros vizinhos: Pinheiros vai formar, em meio dos jardins e parques deste setor sudoeste da cidade, que se destinara às residências de luxo, uma nota dissonante — um modesto bairro de população operária. É que, de um lado, o fato de constituir um núcleo já povoado quando a cidade o alcança — ao contrário dos terrenos vizinhos, então completamente desertos — tornava mais difícil o estabelecimento aí de um bairro residencial moderno. Doutro lado, a proximidade maior do rio Pinheiros, cujas margens são um foco permanente de mosquitos, fazia-o menos atraente. Deixou-se por isso o bairro às categorias mais modestas da população.

Com o povoamento da várzea do Pinheiros, bem como do setor oeste do maciço, para lá da margem esquerda do vale do Pacaembu, cuja ocupação foi simultânea àquela (e igual no caráter, isto é, residencial burguês), termina a ocupação integral do maciço principal da cidade. Mas não terminou sem deixar atrás de si muitos claros que ainda subsistem. A vertente norte, em particular, ficou cortada por áreas não urbanizadas: são aquelas que os vales abruptos e já citados, do Anhangabaú e do Pacaembu, sobretudo do primeiro, neste sentido muito mais atrasado, embora, pela sua posição central, mais importante, tornavam inaproveitáveis sem grandes trabalhos preliminares de preparo do terreno. E São Paulo conservou, plantado em cheio nele, setores que em nada se parecem como pertencentes a uma grande cidade. São desbarrancados onde a ação do homem não se fez ainda sentir e em que, entre a vegetação silvestre que aí cresce desordenadamente e sem peias, encontram-se ainda aspectos de caráter rural, quando não da mais primitiva vida do nosso sertão. Só muito recentemente, com a abertura de avenidas que percorrem o fundo daqueles vales (Nove de Julho, Pacaembu e Itororó, ainda em projeto), se começaram a urbanizar estes setores esquecidos da cidade, integrando-os na sua vida de grande centro.

Voltemos contudo aqui àqueles setores da cidade que ficam para leste e norte, invadindo as baixadas do Tamanduateí e do Tietê, e que deixamos para acompanhar a ocupação desta parte mais importante e central da cidade que é a do maciço. Referi que, para aquele lado, o maciço ficou bordado por uma cintura industrial que acompanha as linhas de estrada de ferro. Tal determinação se manteve: estas direções do crescimento da cidade, ao contrário da direção sul, de caráter residencial e burguês, ficaram reservadas às indústrias e povoamento operário. A várzea do Tamanduateí, mais estreita que a outra, foi cedo urbanizada com a canalização do rio, o que regularizou o escoamento das suas 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, sem solução de continuidade, ocupou a várzea e se 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 vizinho de São Caetano.

A urbanização da baixada do Tietê foi protelada; uma parte, a mais importante porque acompanha e envolve a estrada de ferro Central do Brasil, integrou-se na cidade, e forma hoje os bairros do Brás, Oriente, Belenzinho, prolongando-se até a Penha; o mesmo se deu com toda a faixa que beira o maciço e onde correm as linhas da Santos-Jundiaí e da Sorocabana, o que aliás já referi acima. Mais abaixo contudo, na várzea propriamente, onde o Tietê corre com o seu curso caprichoso de meandros e anéis sucessivos, e onde, na estação 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, que foi até hoje protelada (e que representa sem dúvida a maior e mais importante e premente obra de urbanismo que São Paulo está a exigir). Por isso a cidade interrompe-se aí, para recomeçar muito além, nos altos que beiram a várzea na sua margem direita. Nestes altos já se tinha fixado, desde o início da colonização, algum povoamento. Nossa Senhora da Expectação do Ó é o mais antigo arraial do planalto paulista depois de São Paulo. Uma linha de bairros sucessivos os acompanha hoje, desde aquele antigo povoado, integrado na cidade com o nome de Freguesia do Ó: Casa Verde, Chora Menino, Mandaqui, Santana, Vila Guilherme, Vila Maria etc. A várzea é apenas ocupada em estreitas faixas que a atravessam perpendicularmente, acompanhando as vias de comunicação, artificialmente elevadas por aterros acima do nível das enchentes, e que ligam o corpo da cidade àqueles bairros afastados: avenida Santa Marina, estrada do Limão, avenida Rudge, rua Voluntários da Pátria, avenida Guilherme Cotching e umas poucas

outras. Sem contar esta estrada de ferro de brinquedo, embora de enorme importância para São Paulo, que é a Cantareira.

A população destes bairros é a mesma da parte ocupada da baixada: operários que se fixaram aí (embora longe das indústrias, que se conservaram nas margens das estradas de ferro) para aproveitarem terrenos baratos, comprados a prestações, onde podem construir suas casinhas, comumente isoladas mesmo no centro de um minúsculo terreno livre, que muitas vezes é horta ou jardim. Constitui mesmo o aspecto característico da maioria daqueles bairros enumerados (como se dá aliás com o dos citados mais acima, que prolongam a cidade pelo Tamanduateí para sudeste), este de casinhas, verdadeiras caixas de fósforo, espalhadas por morros e colinas.

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 alargar-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 a 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 às necessidades imediatas da cidade, mas simplesmente porque eram vendidos com facilidades maiores de pagamento 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 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 passá-los aos compradores, que o crescimento considerável e vertiginoso da cidade fornecia em abundância. E como cada qual cuidava naturalmente apenas do seu, permanecendo os poderes públicos numa indiferença completa, aconteceu o que era fatal: bairros desarticulados e desordenadamente distribuídos, que mesmo quando traçados internamente com algum critério — o que aliás raramente foi o caso — não se ligam entre si, não fazem ao menos corpo com a cidade dentro de um sistema lógico e de conjunto. Surgindo como surgiram, da noite para o dia, ao acaso das conveniências ou oportunidades da especulação, não são em regra contíguos, sucedendo-se ininterruptamente, como seria numa cidade planejada: espalham-se por aí à toa, fazendo de São Paulo, nestes setores um pouco mais afastados do centro, uma sucessão de áreas urbanizadas com interrupção de outras completamente ao abandono, onde muitas vezes nem ao menos uma rua ou caminho transitável permite o acesso direto. Pode-se dizer que, salvo na sua parte central que ocupa o maciço, e na vizinhança imediata dele, São Paulo é uma cidade que ainda espera ser urbanizada, no sentido integral da palavra; espera ser organizada, que todas suas partes se integrem num sistema geral de comunicações e vias públicas, onde os melhoramentos e serviços, como seria elementar, se estendam homogeneamente sobre toda a área ocupada. Está aí, certamente, o maior programa de obras urbanísticas que São Paulo hoje apresenta.

Quanto à distribuição dos tipos de setores urbanos dentro da cidade, o *zoning*, já referi em linhas gerais como ela se fez. O seu traço mais saliente e característico é esta divisão que se estabelece entre o maciço, onde ficou o centro comercial, o setor residencial das classes médias — que começam ultimamente a se aglomerar em torno do centro, nos grandes prédios modernos de apartamentos, feição que São Paulo só conhece de vinte anos para cá —; e à medida que se vai em direção sul, subindo o espigão e descendo depois sua vertente oposta, das classes superiores, numa gradação quase perfeita (os terrenos residenciais mais caros de São Paulo são hoje os da avenida Paulista); e doutro lado, as baixadas do Tietê e do Tamanduateí, bem como das elevações da outra margem que acompanham, ocupadas pelas classes proletárias; ambos estes setores separados por uma cintura de indústrias que envolvem as linhas de estrada de ferro, bordando a base do maciço.

Concluindo, pode-se dizer que a estrutura da cidade de São Paulo foi grandemente influenciada pelos fatores geográficos, sobretudo o relevo e os cursos d'água, que lhe marcaram profundamente a fisionomia. O primeiro, pelo acidentado deste maciço que se escolheu como berço da cidade, bem como da região circunvizinha, com exceção apenas das baixadas dos grandes rios que a banham, fez de São Paulo uma cidade das ladeiras, cujo declive acentuado, longos e penosos trabalhos de urbanização conseguiram apenas, e só em poucos casos, suavizar. Raras são as ruas mais ou menos planas da cidade, salvo aquelas que percorrem transversalmente alguma encosta mais uniforme, ou as que pertencem aos bairros que ocupam as baixadas dos rios. O mesmo acidentado da topografia determinou também este outro traço característico e já referido, que são os viadutos; a cidade já conta com cinco de grande vulto; outros muitos estão em projeto, e o seu número tenderá sempre a crescer: o modelado do terreno o impõe. A cidade acabará com um verdadeiro sistema completo de vias públicas suspensas, que lhe emprestará um caráter talvez único no mundo. Com os viadutos virão os túneis: um já atravessa o espigão mestre da cidade, comunicando o centro comercial, pelos vales do Anhangabaú e Saracura, com os bairros da várzea do Pinheiros; outros se tornarão com o tempo indispensáveis, e será este mais um traço original de São Paulo, que, com o outro, fará dela uma cidade dividida em dois planos sobrepostos, cidade de dois pavimentos.

Os cursos d'água tiveram um papel ainda maior. As grandes várzeas formadas pelos três principais oferecem, de um lado, terrenos planos inexistentes noutra parte da região onde está localizada a cidade, e foram por isso aproveitadas, como vimos, para a instalação das linhas de estrada de ferro, o que determinou o desenvolvimento aí dos setores industriais da cidade. Doutro lado, os seus pontos mais sujeitos às enchentes periódicas foram evitados e contornados; daí estes claros que interrompem a cidade e fazem o transeunte tão frequentemente estacar surpreso, na extremidade de uma rua densamente povoada e movimentada, diante de um pântano ou largas extensões vagas, onde, num conjunto puramente rural, vagueiam soltos animais domésticos, vacas, burros, cabras, ou aparece alguma pequena cultura de hortaliças. Aspecto semelhante se observa no próprio coração da cidade, neste outro setor que ocupa o maciço central; já referi os claros que aí abrem os vales de vertentes abruptas do Anhangabaú e seus afluentes. E o mesmo se observa nesta auréola de bairros esparsos que circundam o núcleo central da cidade. Tudo isto faz de São Paulo uma cidade descontínua, em que se alternam, num caos completo, aspectos de grande centro urbano, modesto povoado de roça ou mesmo zona de sertão. O progresso da cidade vai naturalmente suprimindo tudo isto, e a urbanização vence aos poucos aqueles obstáculos naturais e outras dificuldades que o crescimento fulminante da cidade não teve tempo de abater, preferindo contorná-los e os deixar provisoriamente entregues à sua feição natural. Tempo virá em que São Paulo, contínuo e homogêneo, será apenas a monotonia de um grande centro moderno. Mesmo então, contudo, os antigos cursos d'água, sumidos em canalizações subterrâneas ou represados em leitos de cimento e pedra, estarão ainda aí, seja no acidentado da topografia, por eles esculpida, seja no traçado das ruas e avenidas, cujas linhas mestras serão sempre estas grandes vias que acompanham, como as velhas estradas de São Paulo quinhentista, os espigões, ou o fundo dos vales; saltando por pontes as escarpas mais abruptas, ou varando-as por túneis.

projeção exterior de são paulo

O exterior fez São Paulo: são o desenvolvimento e a riqueza da região do país, de que ocupa o centro, que lhe impulsionaram o progresso até fazer dela a grande cidade que é. Em sentido contrário agiu a cidade, estendendo ao seu redor e para longe, num largo círculo que a expansão do organismo paulista vai tornando cada vez maior, a sua influência. Influência complexa e múltipla que não caberia abordar aqui em seu conjunto, mas que pertence sem dúvida, em alguns de seus aspectos, à geografia. A intensidade da vida num grande centro urbano como São Paulo representa um estímulo constante que atua em seu redor; é um foco de energias que irradiam e vão despertar, às vezes à grande distância, atividades e transformações que interessam à geografia e que se tornam inexplicáveis quando é esquecida aquela fonte donde partiu o impulso inicial e renovador.

A influência da cidade de São Paulo na vida econômica, e em consequência, entre outras, na paisagem — de tão grande importância para o geógrafo — de muitos setores da região que ocupa, e que, já o assinalai muitas vezes, abrange não somente o Estado de que é a capital, mas invade Estados vizinhos, é considerável. Resumir este fato de natureza tão complexa em algumas páginas é tarefa impossível; sem esquecer que o assunto tem sido até hoje muito poucas vezes considerado. Mas creio que não é admissível deixar de assinalá-lo. Entre outras razões, está em que se liga a uma das questões mais importantes a serem tratadas num estudo completo da cidade, sob o seu aspecto geográfico, e que diz respeito ao seu abastecimento. A manutenção destes 2 milhões de pessoas que se aglomeram em São Paulo depende da importação maciça de produtos agrícolas que têm de ser procurados fora dela. Tal necessidade, que é vital, exige por seu turno um aparelhamento imenso — instalação de culturas e indústrias agrárias, vias de comunicação, organização comercial — cujo papel na vida econômica e social, bem como na estrutura geo-humana de São Paulo, é considerável. A geografia, mesmo num esboço sumário como este, não pode esquecê-lo.

Faltam infelizmente, neste terreno, os dados mais importantes, fundamentais para um estudo completo de tal natureza, e que são os elementos estatísticos. O que São Paulo consome, o que lhe chega diariamente em quantidades certamente imensas pelas suas estradas de ferro e de rodagem, é ignorado. Estamos aqui restritos ao consumo de dois gêneros apenas: a carne e o leite, sobre que existem dados oficiais; ainda assim incompletos, porque os números são dados em bloco, sem distinção da origem, isto é, das regiões de proveniência, de tão grande importância para a geografia. Na falta de tais dados, e enquanto perdurar esta falta, estamos pois restritos a uma análise de caráter puramente qualitativo e descritivo. Qualquer precisão de natureza mais científica é impossível. E isto se repete mais ou menos em todas as questões conexas com o assunto que pretendo aqui tratar.

A influência exterior da cidade de São Paulo se faz sentir, em primeiro lugar, neste semideserto que a circunda. Assinalai já este fato paradoxal, que é a desolação que cerca a cidade num raio de muitas dezenas de quilômetros. A ocupação humana passou por aí rapidamente, e foi fixar-se com mais estabilidade muito além. A zona propriamente paulistana, com exceção do núcleo urbano, ficou mais ou

menos deserta. É a cidade crescendo, sobretudo depois do impulso considerável que data de fins do século xix, que vai preenchendo este vácuo, ou diretamente, estendendo por ele seus bairros e subúrbios, ou despertando nele uma nova vida. É o fato citado mais acima, a necessidade do abastecimento da cidade, o primeiro fator de um tal ressurgimento. Estendendo-se como uma auréola em torno de São Paulo, multiplicam-se as culturas e indústrias agrárias — leiterias, avicultura etc. — concentradas em pequenas chácaras e sítios que em alguns pontos já transformaram sensivelmente a paisagem, substituindo os capoeirões, capoeiras e carrascais, que caracterizam os arredores paulistanos, por extensões cultivadas unidas. A má qualidade do terreno, tanto pela deficiência do solo como pelo acidentado da topografia, é compensada pelo alto rendimento de culturas hortenses intensivas que contam com mercado tão próximo.

Esta humanização da paisagem se nota por toda parte, muito em princípio ainda, pois não data de mais de vinte anos, e extremamente esparsa. Concentra-se contudo em alguns pontos privilegiados, onde então a transformação já é completa. O setor que fica a oeste da capital, acompanhando a estrada de rodagem que leva ao município vizinho de Cotia, é em particular, neste terreno, um exemplo notável. Os campos cultivados, sobretudo com a batata, se unem aí numa paisagem contínua e ininterrupta de pequenas culturas, rara não só nestes arredores paulistanos, mas no Brasil em geral, que destas grandes áreas cultivadas conhece apenas, em regra, as monótonas extensões de infindáveis plantações: café, cana, algodão etc., de aspecto tão diverso.

O fator principal da transformação desta região de Cotia, que já se tornou famosa em São Paulo, não é nenhuma circunstância particular à zona, fatores naturais ou outros. Conta-se mesmo que esta zona de Cotia era conhecida pela má qualidade de seu solo. A causa daquela transformação está na imigração japonesa, que aí se fixou numa extensa gleba adquirida há alguns decênios por uma companhia semioficial de imigração e colonização, dedicando-se a esta forma de atividade em que não encontrava concorrentes, e que dizia tão bem com sua índole e precedentes na terra de origem: a cultura intensiva e laboriosa do solo, mesmo ingrato e difícil.³

Este primeiro ensaio frutificou, e a ocupação japonesa irradiou em todos os sentidos. Adotou novos processos. Já não adquire a terra: arrenda-a de seus proprietários, muito felizes em encontrar quem lhes lavre as propriedades, mesmo em troca de rendas pequenas, valorizando o que parecia antes totalmente inaproveitável. E com isto, a colonização japonesa enxameou pelos arredores de São Paulo, multiplicando estes pontos esparsos em que, em meio de extensões desertas e silvestres, se concentram pequenas áreas caprichosamente lavradas e cultivadas, que são uma característica da agricultura japonesa, e que não agrupam às vezes mais que algumas dezenas de minúsculos campos. De uma forma geral, estes núcleos de culturas japonesas (que constituem sem dúvida o principal elemento de humanização dos arredores de São Paulo), difundidos, esparsos, largamente afastados em regra uns dos outros, espalham-se principalmente no setor que vai do sudoeste ao noroeste da cidade, passando pelo oeste. É aí o domínio japonês por excelência, centralizado nesta zona principal, já referida, que é Cotia. Não é possível, parece-me, explicar a localização de tais núcleos por um princípio geral. Eles se espalham ao acaso das conveniências dos proprietários de terras, dispostos a arrendar suas propriedades, e daqueles que de *motu proprio* foram ao encontro da colonização japonesa, animando e estimulando-a, com preços e facilidades maiores. A qualidade do solo é sempre, mais ou menos, a mesma; a topografia, praticamente invariável; a água, abundante por toda parte. A facilidade de acesso por vias de comunicação já estabelecidas e melhores nem sempre é um incentivo maior. Estes núcleos de culturas se comunicam às vezes com as grandes vias de acesso da cidade por caminhos quase intransitáveis, simples atalhos onde os caminhões que transportam os produtos se atolam nos dias de chuva, ou vão aos trancos por entre os sulcos profundos que suas rodas e a água, correndo por aí como numa torrente, cavaram em seu leito. Enquanto isto, estradas e caminhos melhores são desprezados.

Doutro lado, estes núcleos não são permanentes. Dada a enorme extensão desocupada, e a relativamente pequena área aproveitada; tratando-se, como é o caso, de culturas anuais (batatas, tomates etc.); e tendo em vista o sistema de exploração empregado que é o do arrendamento, cujo prazo raramente ultrapassa um ano; as culturas se deslocam continuamente, à procura de solos novos ainda não esgotados pela produção de dois ou três anos consecutivos. Está aí, aliás, um problema que não foi ainda lembrado, embora pareça muito sério. Ninguém ignora o ônus que traz esta instabilidade: um solo desnudado para a cultura torna-se presa fácil da erosão, e rapidamente se destrói; sem contar toda a série de outros prejuízos econômicos e mesmo sociais que traz uma tal instabilidade humana, que constrói apenas o provisório, passando logo, e sem a possibilidade de fixar valores permanentes e estáveis.

Em outras direções de São Paulo, norte, nordeste, leste, para os lados da serra da Cantareira, Guarulhos e Mogi das Cruzes, os arredores da cidade também se animam, mas em ponto menor e com caráter às vezes diverso. Já aí não se vê tanto o japonês. Predominam outras nacionalidades estrangeiras: portugueses, espanhóis, para não citar senão as principais. As culturas também já são outras. Veem-se mais as hortaliças, sobretudo para o lado de Mogi; as frutas, na serra da Cantareira; as flores, nos arredores e proximidades de Guarulhos. E, ao lado desta atividade agrícola, aparecem (o que não se vê na direção oeste, analisada acima) núcleos de povoamento operário. São pequenos satélites esparsos da

cidade, para cujas indústrias convergem diariamente seus habitantes, e que, embora isolados no campo e afastados do centro, são antes bairros urbanos que núcleos rurais, porque as habitações se erguem ali em terrenos vazios, onde nenhuma cultura ou outras instalações denotam o aproveitamento agrário da região. Esta fixação de populações nitidamente urbanas, operários na maioria, em zonas que pareciam à primeira vista mais próprias para núcleos rurais, se explica pelas linhas da Central do Brasil que comunicam estas zonas, diretamente, com o principal setor industrial de São Paulo, que se estende dentro da cidade ao longo do eixo daquela estrada de ferro. O mesmo fato aliás se reproduz para sudeste, ao longo da Santos-Jundiaí.

Outra forma de atividade que o desenvolvimento de São Paulo provocou em seus arredores é a indústria do carvão de lenha. O sítio da cidade, propriamente, esta bacia geológica fluviolacustre de terrenos argilosos, nunca foi, a não ser em pontos restritos, uma região de florestas. Predominou aí sempre uma vegetação de gramíneas com árvores esparsas, em particular a araucária (o pinheiro do Paraná; o rio e a aldeia, hoje bairro de Pinheiros, derivam daí o seu nome). Antes do nascimento de São Paulo, o seu sítio já era conhecido como dos “campos de Piratininga”; circunstância que já antes da colonização europeia atraía o povoamento indígena, que aí se condensou; e facilitou mais tarde o estabelecimento dos brancos. Mas à medida que se sai destes terrenos argilosos, passando para os solos que se originaram da decomposição local de rochas cristalinas, e que cercam aqueles terrenos de todos os lados, entra-se numa zona de densa cobertura florestal. Muito atacada e desbastada pela ação destruidora da colonização, a floresta que cercava São Paulo se acha hoje praticamente toda ela substituída por capoeiras e alguns capoeirões, matas secundárias que o largo período em que jazeram ao abandono permitiu que se reconstituíssem. Esta mata secundária está hoje aproveitada pelos lenhadores para a produção de combustível vegetal, única utilização possível desta madeira de má qualidade que a mata atual fornece. Dada a dificuldade e custo do transporte, a lenha é antes, e *in loco*, carbonizada (para reduzir o peso) em “caieiras”, como são chamadas estas pilhas de paus de lenha regularmente dispostos, cobertas de barro e em forma de calotas esféricas onde a madeira, ateado nela o fogo, entra em combustão lenta e se transforma em carvão. Esta indústria de lenhadores, isolada no meio da floresta, em pontos às vezes do mais difícil acesso, onde o transporte se faz ainda e unicamente em lombo de burro, é de um primitivismo impressionante; e no mesmo nível estão os seus trabalhadores, caboclos na maioria, que dão uma nota bem característica a estes arredores paulistanos de nível de vida humana ainda tão baixo em sua maior parte.

Mas não são apenas estes fatores econômicos que provocaram e provocam o povoamento e utilização pelo homem deste semideserto que circunda a cidade. O fator “diversão” tem também o seu papel, e de vulto. Chácaras particulares de recreio, parques e pontos de diversão, para onde a população paulistana converge nos dias de folga, já tomaram tal vulto que transformaram a paisagem local e não podem escapar à observação do geógrafo. De todos os arredores da capital, é Santo Amaro que se tornou o centro de atração por excelência desta atividade recreativa. Favoreceu-o sem dúvida o imenso lago que forma aí a barragem e represa construída como um suplemento de energia para o consumo da cidade, duplicada hoje por esta represa nova a que me referi noutra parte deste trabalho, que se prolonga até o Alto da Serra, servindo para desviar as águas da bacia do Tietê para o mar, serra abaixo. São Paulo, longe do mar, e dispondo apenas de um rio pouco atraente como é o Tietê, encontrou nestas represas um sucedâneo que, na falta de melhor, foi avidamente aproveitado. Santo Amaro, em particular, às margens da represa, transformou-se completamente; e hoje os parques, jardins, pomares e plantações de luxo, cercando habitações às vezes magníficas, cobrem em boa parte toda esta região.

Do outro lado de São Paulo, para o norte, a Serra da Cantareira, pelo seu clima favorável, atraiu também uma tal ocupação de recreio. E as chácaras se multiplicaram; embora aqui, num setor já menos aristocrático, combine-se mais frequentemente o recreio com um aproveitamento econômico, ainda que subsidiário.

Para completar este quadro sumário da projeção exterior de São Paulo, faltaria ainda destacar a sua influência em setores mais afastados. Porque tal influência não fica nos arredores: vai até extremos que à primeira vista nem se suspeitam. Lembro-me de ter encontrado em regiões do sul de Minas lugares cuja vida econômica está hoje intimamente ligada à cidade de São Paulo, que lhe consome a melhor parte dos produtos, remetendo em troca os gêneros manufaturados de que necessita. Linhas regulares de caminhões atravessam por más estradas estas centenas de quilômetros de separação para unir a cidade a tão longínquos rincões. Tais ligações por estrada de rodagem, tornando possível um contato que pelas ferrovias era praticamente irrealizável, modificaram assim profundamente a vida de muitos lugares.⁴ Às antigas fazendas monocultoras e de baixa densidade econômica foi possível substituir uma exploração intensiva e policultora que o amplo mercado oferecido por uma cidade de mais de 2 milhões de habitantes, como São Paulo, podia proporcionar. Mais perto, dentro do próprio Estado, este fato é naturalmente muito mais sensível. O caso da região de Campinas é, entre outros muitos, bem característico. O impulso considerável da região nestes últimos anos, depois do colapso que sofreu com a destruição de seus cafezais pela *broca*, aliada à crise econômica que aniquilou o que restava ainda de sua antiga prosperidade, é sem dúvida, em boa parte, devido à proximidade de São Paulo, que permitiu a

transformação de muitas das antigas fazendas de café, loteadas e divididas, em produtores intensivos de gêneros de grande preço consumidos na capital. Outra origem não tiveram estas zonas fruticultoras e hortícolas que cercam Campinas (Louveira, Valinhos, Rocinha etc.). O ressurgimento do Vale do Paraíba, estagnado e em franca decadência desde fins do Império, quando é abandonada aí a cultura do café, também se origina em grande parte da instalação de uma indústria de laticínios, consumidos em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Resumindo, o fato é que a formação de um grande centro urbano, como São Paulo, neste setor do país, determinou nele transformações de vulto que já se fazem sentir nitidamente e que, com o tempo, se tornarão cada vez maiores. Já se torna impossível compreender esta região brasileira onde se situa, e explicar fatos os mais salientes de sua vida econômica e mesmo social, para não dizer política, sem levar em conta a presença aí desta concentração demográfica imensa que é a cidade. Transformações que dizem respeito à própria estrutura orgânica do país, pois elas trazem um tom de vida completamente novo, que o Brasil não conheceu ainda no passado, e desconhece ainda na maior parte do seu território.

1. *Geografia* (órgão da Associação dos Geógrafos Brasileiros), nº 3, set. 1935. Este trabalho é o que figura no presente livro sob o título: “O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo”.

2. 291690, segundo os últimos dados publicados. *Boletim Estatístico* do Conselho Nacional de Estatística, nº 34, abr.-jun. 1951, p. 58.

3. Para maior esclarecimento desta questão da imigração japonesa em São Paulo, remeto o leitor para o trabalho do sr. Eddy de F. Crissiúma, em *Geografia*, ano i, nº 1, 1935: “Concentração japonesa em São Paulo”.

4. Seria de interesse enorme, sob todos os aspectos, analisar o papel verdadeiramente revolucionário que estes dois meios de transporte recentes — o caminhão para as mercadorias, a jardineira para os passageiros — representam hoje no Brasil.

Copyright © 2012 by herdeiros de Caio da Silva Prado Jr.

Copyright do posfácio © 2012 by Paulo Henrique Martinez

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Conselho editorial Coleção Caio Prado Jr.

André Botelho
Bernardo Ricupero
Lília Moritz Schwarcz
Luiz Schwarcz
Otávio Marques da Costa

Capa (sobre foto de Caio Prado Jr.) e projeto gráfico

Elisa v. Randow

Pesquisa iconográfica

Bernardo Ricupero
Otávio Marques da Costa

Fotografias

Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo — ieb/usp — Fundo Caio Prado Jr. Reprodução de Romulo Fialdini.

Preparação

Osvaldo Tagliavini Filho

Revisão

Huendel Viana
Jane Pessoa

ISBN 978-85-8086-403-8

Todos os direitos desta edição reservados à
editora schwarcz s.a.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — sp

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br