

LUCIA KAZUMI KURIMOTO

A resiliência dos caminhos pré-colombianos de São Paulo

Versão original

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Projeto de Arquitetura
Linha de Pesquisa: Arquitetura e Cidade
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Rosana Helena Miranda

São Paulo
2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho por qualquer meio convencional ou eletrônico para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail: [lucia.kurimoto@gmail](mailto:lucia.kurimoto@gmail.com)

Catálogo da Publicação
Serviço de Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

KURIMOTO, Lucia Kazumi.

A resiliência dos caminhos pré-colombianos de São Paulo / Lucia Kazumi Kurimoto;
orientadora Rosana Helena Miranda. – São Paulo - 2023.

375 f.: il.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Versão original.

1. caminho do Peabiru. 2. São Paulo. 3. vetor Sudoeste. 4. avenida Paulista.
5. resiliência.

KURIMOTO, Lucia Kazumi. **A resiliências dos caminhos pré-colombianos de São Paulo**. 2023.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Aprovada em:

Banca examinadora

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Prof^a. Dr^a. Rosana Helena Miranda pela orientação da pesquisa, pelas aulas, pelas supervisões de monitorias e pela indicação da escola muratoriana que deu um norte para a pesquisa.

Também sou grata pelos comentários construtivos na banca de qualificação e pelas aulas do Prof. Dr. Rafael Antonio Cunha Perrone e da Prof^a. Dr^a Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno.

Durante os anos de pesquisa, eu tive a oportunidade de conviver com vários professores, cujas aulas foram importantes para o desenvolvimento da dissertação, portanto, agradeço aos Profs. Drs. Carlos Lemos, Paulo Scarazzato, Hugo Segawa, Monica Camargo, Maria de Assunção Franco, Francisco Segnini Junior, Heliana Comin Vargas, Maria Beatriz Rufino, Helena Ayoub Silva, Carlos Faggin, Paulo Bruna, Guilherme Wisnik, Agnaldo Farias, João Whitaker Ferreira, Francisco Spadoni, Luís Portugal do Nascimento, Ana Maria Tagliari Flório, Júlio Katinsky, Artur Rozestraten, Luiz Munari, Maria Cristina da Silva Leme, Fernanda Fernandes da Silva, Luís Antônio Jorge, Dante Martins Teixeira, Joana Mello de Carvalho e Silva, Ana Cláudia Veiga de Castro, Fábio Mariz Gonçalves, Reginaldo Ronconi, João Meyer, Euler Sandeville Junior. Luiz Recamán e Leandro Medrano.

Agradeço pela supervisão atenciosa das monitorias nas disciplinas de graduação feita pelo Prof. Dr. Antonio Carlos Barossi e Prof^a. Dr^a Anália Amorim.

Alguns colegas trouxeram impactos positivos na pesquisa e no convívio por meio de troca de ideias, conversas e desenvolvimento de atividades acadêmicas e de lazer. Agradeço a Edite Galote Rodrigues Carranza, Carolina Silva Oukuwa, Magdiel Silva, Fabrícia Zulin e Diogo Cavallari Bella pelos bons momentos.

Também sou grata pelo apoio recebido pela equipe da Secretaria, da Biblioteca e do Cesad da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Esta pesquisa foi afetada pelos efeitos da pandemia Covid-19, que provocou problemas pessoais e mudanças na estrutura familiar, portanto, agradeço a Pró-Reitoria da Usp pela prorrogação de prazos, sem a qual esta pesquisa não teria sido

finalizada. Neste sentido agradeço à minha irmã Sueli Trigilio pela ajuda em momentos de emergência.

Agradeço também a Ana Trigilio pela ajuda com os textos de Sociologia.

Agradeço especialmente aos meus pais, Helena e Takafumi, pelo apoio em todos os sentidos para o desenvolvimento desta pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001, portanto, agradeço pelo financiamento fundamental.

RESUMO

A cidade de São Paulo é marcada por um espigão central que na atualidade é percorrida por meio automóveis pelas avenidas, por meio de bicicletas pelas ciclovias e por meio de transporte coletivo pelas linhas de metrô e de ônibus.

Segundo uma regra universal e pré-histórica, os caminhos dos espigões e de divisores de águas eram as rotas naturais para os povos nômades e semi-nômades por oferecer segurança e conforto nas caminhadas. Porém, durante a pesquisa sobre os estratos formadores da cidade de São Paulo não foi identificado vestígios textuais e cartográficos da existência de um caminho pré-colombiano no trecho central do espigão central, correspondente ao trecho da atual avenida Paulista. Este caminho do espigão central é considerado um dos ramais do caminho do Peabiru, que ligava o oceano Atlântico ao oceano Pacífico.

A condição privilegiada da convergência de caminhos terrestres e fluviais no local escolhido para a fundação da missão jesuítica no campo de Piratininga era apenas um dos nós de caminhos pré-colombianos no Planalto Paulista. Porém, este nó foi o mais importante para a colonização portuguesa, devido à passagem do caminho do Peabiru do litoral para o sertão, à proximidade do caminho fluvial pelo rio Tietê e outros caminhos em direção norte e noroeste.

O povoado de São Paulo cresceu em torno deste nó principal para todas as direções periféricas da metrópole atual, porém o traçado do caminho original se manteve em forma de estrada de ferro, avenidas e rodovias. A resiliência dos traçados destes caminhos pré-colombianos é demonstrada por meio de destaque destes caminhos nos mapas históricos.

Palavras-chave: caminho do Peabiru, São Paulo, vetor Sudoeste, avenida Paulista, resiliência.

ABSTRACT

The city of São Paulo is marked by a central ridge that is currently traveled by cars through the avenues, by bicycles through bike lanes and by a collective transport by subway and bus lines.

According to a universal and prehistoric rule, the paths of the ridges and watersheds were the natural routes for nomadic and semi-nomadic people for offering safety and comfort on walks. However, during the research on the formative layers of the city of São Paulo was not identified textual and cartographic traces of the existence of a pre-Columbian path in the central stretch of the central ridge, corresponding to the stretch of the current Paulista Avenue. This path of the central ridge is considered one of the branches of the path of the Peabiru path, which connected the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean.

The privileged condition of the convergence of terrestrial and fluvial paths in the place chosen for the foundation of the Jesuítica mission in the Piratininga field was only one of the nodes of pre-Columbian paths in the Planalto Paulista. However, this node was the most important for the Portuguese colonization, due to the passage of the Peabiru path from the coast to the hinterland, the proximity of the river path by the Tietê river and other paths in north and northwest direction.

The village of São Paulo grew around this main node to all peripheral directions of the current metropolis, but the layout of the original path remained in the form of railroad, avenues and highways. The resilience of the traces of these pre-Columbian paths is demonstrated by highlighting these paths in the historical maps.

Keywords: Peabiru path, São Paulo, southwest vector, Paulista Avenue, resilience.

Sumário

Introdução	7
1. A importância dos caminhos pré-colombianos.....	13
1.1 antes de 1500: os contextos da formação territorial	14
1.2 1500-1532: feitorias	19
1.3 1532-1640: colonização.....	21
1.5 1640-1750: ciclo do ouro.....	45
1.6 1750-1840: transformações estruturais	52
1.7 1840-1930: ciclo do café	66
1.8 1930-1973: ciclo industrial	90
1.9 1973-2023: ciclo do setor terciário.....	109
2. A crítica de Muratori ao movimento moderno.....	123
2.1 Cidades burguesas	127
2.2 Cidades modernas.....	128
2.3 Cidades globais	180
3. A leitura operante da região de Etrúria	190
4. A leitura operante de São Paulo	217
4.1 antes de 1500: terra dos tupi-guaarnis	221
4.2 1500-1560: povoado de São Paulo	236
4.3 1560-1711: vila de São Paulo de Piratininga.....	239
4.4 1711-1822: cidade de São Paulo	254
4.5 1822-1930: cidade imperial e metrópole do café.....	261
4.6 1930-1960: metrópole industrial	287
4.1 1960-2023: metrópole do setor terciário.....	301
Considerações finais	328
Referências bibliográficas	335
Listas.....	368

Introdução

Caracterização da pesquisa

Estrutura da pesquisa

Método de pesquisa

Caracterização da pesquisa

Esta pesquisa foi iniciada com foco nos espaços coletivos da Avenida Paulista do século XIX até o século XXI e a periodização em seus diferentes estratos. Porém no decorrer da pesquisa, foi detectada a existência do estrato pré-colombiano do espigão central, cujo traçado viário do trecho central não foi encontrado nas fontes bibliográficas e cartográficas pesquisadas. Portanto, a pesquisa teve um novo recorte temático, concentrando nos caminhos pré-colombianos e sua resiliência ao longo dos séculos. A característica principal do traçado dos caminhos foi preservada pelas restrições geográficas e topográficas nas sucessivas transformações das trilhas indígenas em estradas de ferro e as grandes rodovias.

Objetivos da Pesquisa

O desafio da pesquisa é a demonstração de que a inexistência de registros históricos de um determinado elemento não significa necessariamente a não existência, mas que a ausência de registro é decorrente de falta de interesse dos historiadores em abordar temas que não representavam um grande evento ou um elemento significativo para a economia vigente nos períodos colonial e imperial.

O enfoque para os personagens e lugares considerados importantes pelos historiadores do século XIX e início do século XX é sintetizado pela escolha da figura dos bandeirantes para a construção da identidade nacional e paulista.

O enfoque da historiografia foi modificado com a Escola de Annales, que adotou novas fontes como os vestígios arqueológicos para embasar o conhecimento de uma sociedade em estudo. A valorização dos indígenas e dos pretos no Brasil é ainda mais recente, cujas mudanças começaram a ocorrer com a Constituição de 1988.

Problema da pesquisa

A pesquisa tem início com a demonstração de que a chegada dos portugueses à América portuguesa teve motivação econômica por parte do Estado e missionária por parte da Igreja. Todas as decisões e os conflitos durante o período colonial giraram em torno da expansão territorial tendo os caminhos pré-colombianos no centro de ações destes dois grupos. Em São Paulo, os caminhos pré-colombianos foram particularmente importantes, pois foi o elemento central para

o desenvolvimento das diferentes atividades de cada ciclo econômico e para a expansão da missão dos jesuítas.

O fato mais marcante destes caminhos é a sua permanência até os dias atuais em diferentes formas de utilização, de tecnologia e de importância para a vida contemporânea.

Justificativa

A pesquisa dos caminhos antigos foi priorizada, pois são permanências que estruturaram a expansão territorial e econômica da cidade de São Paulo desde o início da colonização pelos portugueses. O traçado de muitos caminhos pré-colombianos e caminhos coloniais permanecem até os dias atuais, por meio da incorporação do traçado primitivo nas ruas, avenidas, ferrovias e rodovias contemporâneas. Da mesma que as infraestruturas são as bases necessárias para o desenvolvimento das demais estruturas urbanas e arquitetônicas no território, e de todos os usos e todas as atividades na cidade, a compreensão do desenvolvimento destes caminhos na cidade de São Paulo é particularmente importante devido à condição privilegiada proporcionada pelo entrocamento de caminhos pré-colombianos, terrestres e fluviais, que foi determinante para a transformação da cidade colonial na metrópole contemporânea durante os ciclos do café e industrial. Todos os ciclos econômicos da cidade São Paulo estiveram/estão relacionados com os caminhos pré-colombianos, portanto, a leitura e a análise deste elemento principal e diferenciado para a formação territorial da cidade é a base para a pesquisa dos demais aspectos da cidade de São Paulo.

A falta da valorização da participação dos indígenas no processo de expansão territorial da América portuguesa tem como consequência o apagamento de vários trechos de caminhos como o Peabiru. Nesse sentido, a única possibilidade de resgate destes aspectos da formação territorial desaparecidos é a leitura e identificação de vestígios arqueológicos.

Estrutura da pesquisa

A pesquisa está estruturada em quatro capítulos e desenvolvida em três etapas, cujo capítulo 1 faz a abordagem da importância dos caminhos primitivos para o Estado de São Paulo e sua relação com os ciclos econômicos do Brasil. O objetivo desta abordagem é a demonstração da resiliência destes caminhos na

escala regional, pois o traçado da maioria destes caminhos permanecem na atualidade na forma de ruas, avenidas, ferrovias e rodovias.

O capítulo 2 faz uma apresentação do pensamento de Saverio Muratori no contexto da consolidação do movimento moderno. A crítica de Muratori ao movimento moderno conduziu à formulação da escola italiana de morfologia urbana e de tipologia construtiva. A escolha pela escola muratoriana dentre as outras escolas de morfologia urbana foi decorrente da relação dos conceitos muratorianos com os saberes indígenas de escolha de sítios e de abertura de caminhos, além da estratégia defensiva de Portugal medieval ter sido baseada nos princípios do Direito Romano, cuja tradição foi transportada no padrão de escolha de sítios e de sistemas defensivos.

O capítulo 3 é uma referência da aplicação do método muratoriano para o território da Etrúria por meio da análise dos desenhos do atlas do território inacabado.

O capítulo 4 é a demonstração da resiliência dos caminhos pré-colombianos na escala urbana por meio da aplicação do método de leitura operante de Muratori.

Métodos e materiais

Os métodos e materiais adotados para identificar e analisar os caminhos pré-colombianos são:

etapa 1 – levantamento de materiais

O início da pesquisa é feita pro meio de levantamento dos materiais textuais e cartográficos focados na história e traçado dos caminhos pré-colombianos e nos fatos que revelem a importância histórica, econômica, política e cultural na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo.

Durante a pesquisa sobre os métodos de análise, a prof^a. dr^a. Rosana Miranda apresentou o método muratoriano para identificação de pré-existências que se mostrou apropriado para a sistematização dos estratos formadores da cidade de São Paulo. O método tem dois objetivos: a leitura da morfologia urbana por meio do quadro cíclico e da tipologia construtiva por meio do quadro escalar, que foram sintetizados por Cataldi. Com o novo recorte da pesquisa focado nos caminhos pré-colombianos, esta pesquisa é analisada por meio de categorias territoriais do

quadro cíclico, que corresponde à fundação de uma "ciência do território", cuja disciplina é destinada para os projetos de intervenção urbana e também para a leitura retroativa do passado para reconstruir os processos de estruturação de espaço antrópico.

etapa 2 - **leitura de textos bibliográficos e matérias cartográficas**

Durante a leitura de textos de mapas é realizada a sistematização e a periodização dos estratos formadores da cidade de São Paulo, por meio da identificação de momentos de inflexão histórica e econômica, que segundo a teoria muratoriana, são os definidores dos ciclos históricos e territoriais.

Para esta análise, o projeto urbano é a melhor ferramenta para enfrentar os problemas de escala regional próprios do planejamento urbano, quanto os problemas na escala do edifício pertinente à arquitetura. Conforme abordado anteriormente, esta pesquisa está adotando a leitura operativa da escala regional correspondente ao país e ao Estado de São Paulo até a escala da rua, correspondente às centralidades do vetor Sudoeste.

Para a sistematização dos dados coletados foi adotada a convenção de números e de cores para cada caminho pré-colombiano identificado durante a pesquisa nas referências bibliográficas e cartográficas, conforme abaixo:

caminhos pré-colombianos		caminhos	
1	caminho dos Tupiniquins		caminho pré-colombianos
2	caminho padre José		caminho colonial
3	caminho do Peabiru		estradas de ferro
4	caminho dos Pinheiros		ruas e avenidas até 1950
5	caminho Jeribatiba		perimetrais
6	caminho Piqueri		avenidas fundo de vale e rodovias
7	caminho dos Goiases		centralidades do vetor Sudoeste
8	rio Anhembi (leste)		
9	caminho do Ibirapuera		

Nas tabelas, os textos em preto são os caminhos pré-colombianos, e os caminhos abertos após a chegada dos portugueses (caminhos colinais, avenidas, rodovias, avenidas fundos de vale, etc.) são os textos em azul com data de sua abertura (quando identificada a data).

Os números e cores dos caminhos também são aplicados no tratamento dos mapas com o objetivo de demonstrar a permanência dos traçados primitivos dos caminhos ao longo dos séculos e dos diferentes meios de locomoção.

Todos os mapas estão com norte voltado para a parte superior das folhas.

etapa 3 – **forma de análise dos resultados**

A análise dos dados coletados e tratados é feita com foco nas permanências dos caminhos e dos traçados dos caminhos que sobreviveram às intervenções urbanas.

A redação dos quatro capítulos é feita simultaneamente, pois os capítulos estão relacionados e os resultados parciais das análises textuais e gráficas de um capítulo podem influenciar no conteúdo de outros capítulos.

1. A importância dos caminhos pré-colombianos

Os contextos da formação territorial

Registros estratigráficos

Em 1500, a paisagem da América portuguesa estava em processo de transformação pela cultura de diferentes etnias indígenas, cujos saberes ágrafos “se tornaram instrumentos das ações dos colonizadores em todas essas regiões, em quase todos os ciclos econômicos, até meados do século XVIII.”¹ Porém, por falta de registros escritos, os conhecimentos indígenas e o processo de formação de regiões com forte presença indígena correspondentes às capitanias do Sul e os sertões, ou seja, a maior parte do território da América portuguesa foram praticamente esquecidos e minimizados pelos historiadores. Portanto, uma das possibilidades de resgate histórico destas culturas é por meio da compreensão da formação territorial e do sistema urbano cujos critérios de escolha de sítios “inclui necessariamente o estudo dos caminhos, que em todas as épocas foram os elementos de articulação entre suas partes, elementos estruturadores das relações do homem com o meio, fundamentais para a compreensão da paisagem cultural.”²

1.1 antes de 1500: os contextos da formação territorial

Entre os séculos VIII e X na Europa, houve a transição dos escambos para o comércio baseado na cunhagem de moedas. Mais tarde, o século XIII foi marcado pela transição da economia feudal para a economia mercantil³, cuja posse do monopólio comercial e do acesso aos bens de muita procura por um Estado conduzia-o ao enriquecimento e ao poder.

O monopólio comercial das mercadorias do Oriente e do caminho para as Índias pelas rotas terrestres e pelo Mar do Mediterrâneo, conquistado pelas repúblicas italianas e pelos mouros, tornaram Veneza e Gênova em dois importantes centros comerciais e em potências europeias nos séculos XIII e XIV, cujos lucros foram quadruplicados entre 1300 e 1450⁴. Os pagamentos pelas mercadorias eram

¹ Nestor Goulart. REIS, Nestor Goulart. **As minas de ouro e a formação das capitanias do sul**. São Paulo: Via das Artes, 2013, p. 273.

² Paisagem Cultural é o estudo do processo de formação, com base em evidências materiais, em especial os vestígios do sistema urbano e dos caminhos, que nos ajuda a ampliar os conhecimentos sobre a formação regional. Associado aos demais sinais e a seu enquadramento natural, contribui para o reconhecimento das marcas na paisagem, do desenrolar do processo histórico e do processo de urbanização. Cf.: Nestor Goulart. REIS, 2013, p. 252, 273 e 274.

³ NORONHA, João Manuel di Espírito Santo. **Feiras e rotas comerciais cerca de 1300**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2016, p. 11.

⁴ FRANKOPAN, Peter. **O coração do mundo: uma nova história universal a partir da rota da seda, o encontro do Oriente com o Ocidente**. São Paulo: Planeta, 2019, p. 154, 170, 210 e 223.

feitos com moedas, portanto, a cunhagem das moedas de prata e de ouro era vital para a consolidação econômica do Estado⁵.

Na Idade Média, uma bolsa de pimenta valia mais do que a vida de um homem, mas o ouro e a prata eram as chaves que o Renascimento usava para abrir as portas do Paraíso no céu e as portas do mercantilismo capitalista na Terra. A epopeia de espanhóis e portugueses na América combinou a propagação da fé cristã com a usurpação e o saque das riquezas indígenas.⁶

Com a conquista de Constantinpla pelos turcos (1453), a rota mais importante da Idade Média foi interrompida, ou seja, a ligação da Índia ao Mar Mediterrâneo⁷. Também provocou o declínio da manufatura açucareira do Mediterrâneo⁸. Para atender a necessidade de uma nova rota e para participar do comércio de especiarias e de ouro, ou seja, de produtos muito procurados na Europa dos séculos XV e XVI⁹, a Coroa portuguesa investiu por quase um século em pesquisas nas ciências náuticas e foi pioneira no aperfeiçoamento de técnicas e de artefatos de navegação. A combinação destas novas tecnologias e a localização geográfica favorável de Portugal proporcionou as conquistas marítimas que provocaram o deslocamento “da primazia comercial dos territórios centrais do continente, por onde passava a antiga rota”¹⁰, para os Estados localizados na orla marítima.

A grande navegação oceânica estava aberta, e todos procuravam tirar proveito dela. Só ficarão atrás aqueles que dominavam o antigo sistema comercial terrestre ou mediterrâneo, e cujas rotas iam passando para o segundo plano: mal situados geograficamente com relação às novas rotas, e presos a um passado que ainda pesava sobre eles, serão os retardatários da nova ordem. A Alemanha e a Itália passarão para um plano secundário a par dos novos astros que se levantavam no horizonte: os países ibéricos, a Inglaterra, a França, a Holanda.¹¹

⁵ FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 14ª ed. São Paulo: Edusp, 2019, p. 50.

⁶ GALEANO, Eduardo H. **As veias abertas da América Latina**. 2 ed. Porto Alegre: L&PM, 2022, p. 32.

⁷ ZEMELLA, Mafalda P. **Os ciclos do pau-brasil e do açúcar**. Revista de História, [S. l.], v. 1, n. 4, p. 485-494, 1950, p. 485.

⁸ RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental**. Uberlândia: EDUFU, 2020, p. 8.

⁹ FAUSTO, 2019, P. 26.

¹⁰ PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2012, p. 13.

¹¹ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 14

A partir de 1515, os navegadores portugueses exploraram a costa ocidental africana até a passagem do Cabo da Boa Esperança (1487)¹² pelo navegador português Bartolomeu Dias Cristóvão. A Espanha contratou o navegador genovês Cristóvão Colombo que chegou ao continente americano pelo Oceano Atlântico (1492)¹³, onde viviam entre 40 e 60 milhões de indígenas em sociedades dinâmicas e diversas¹⁴ com grande riqueza cultural e material em diferentes estágios de desenvolvimento. Após estas conquistas, as Coroas portuguesa e espanhola assinaram o Tratado de Tordesilhas (1494), de modo que o mundo foi dividido em duas partes “pela autoridade do papa, então reconhecida universalmente entre os povos cristãos.”¹⁵ À Coroa portuguesa foi concedida a maior parte da costa oriental da América do Sul, a África e as Índias, e à Coroa espanhola, as Américas do Norte, Central e a parte oriental da América do Sul.

A conquista do acesso ao oceano Índico possibilitou a chegada de Vasco da Gama à Calicute (1498)¹⁶ por uma nova rota marítima, dando início ao lucrativo comércio português de mercadorias das Índias. Em seguida, Pedro Álvares Cabral chegou ao Porto Seguro (1500), cuja costa era habitada por 2 milhões de indígenas¹⁷, dos quais, os povos tupis ocupavam o trecho entre Ceará e Cananéia e os povos guaranis, o trecho entre Cananéia e a lagoa dos Patos há cerca de 5 mil anos¹⁸. A estimativa da população indígena no Interior era de 1 milhão de habitantes¹⁹, sendo que há diversos vestígios pré-históricos da presença de povos originários, tais como as descobertas arqueológicas de abrigos de rocha e de pinturas rupestres datadas de 50 a 30 mil anos do Parque Nacional da Serra do Capivari²⁰.

¹² MOTA, Carlos Guilherme; LOPEZ, Adriana. **História do Brasil**: uma interpretação. São Paulo: Editora 34, 2015, p. 42 e 49.

¹³ HAYWOOD, John. Atlas histórico do mundo. Colônia: Könemann, 2001, p. 118.

¹⁴ Estimativa de Charles C. Mann. In: BBC News Brasil. **Como realmente era a América antes da chegada de Colombo?** BBC News, 2022.

¹⁵ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 27.

¹⁶ MOTA; LOPEZ, 2015, p. 49.

¹⁷ AZEVEDO, Marta Maria. In: Fundação Nacional do Índio, 2022.

¹⁸ MOTA; LOPEZ, 2015, p. 26.

¹⁹ AZEVEDO, 2022.

²⁰ O Parque Nacional da Serra do Capivari foi inscrita na lista do Patrimônio Mundial da Unesco em 1991. Unesco. **World Heritage List**, 2022.



Mapa 1: Tratado de Tordesilhas e Caminho Peabiru

Fonte: autora a partir de Unesco, 2002; COLAVITE, 2006, p. 21 e 29; VICENTINO, 201, p. 102

Os povos originários construíram uma rede de rotas terrestres formada pelo tronco principal e ramais do caminho do Peabiru²¹ e pelas estradas de pedras Qhapaq Ñan²² que comunicavam a costa sul do Oceano Atlântico à costa do Oceano Pacífico do Império Inca. Os caminhos principais da rede Qhapaq Ñan que

²¹ É possível que o significado de Peabiru seja “caminho sem males”, pois era uma rota espiritual ligado a divindade indígena Pay Zumé. Cf.: GONÇALVES, Daniel Issa. **O Peabirú**: uma trilha indígena cruzando São Paulo. São Paulo: FAU USP, 1998, p. 9; Uma das hipóteses é que o caminho do Peabiru tenha sido um ramal em estágio de pré-estrada da rede de estradas incas Qhapaq Ñan, que significava Estrada Imperial ou Estrada do Sol. Cf. HERNÂNI, Donato. **Peabiru**. Instituto Histórico-Geográfico de São Paulo. Revista trimestral que comenta o mundo e seus problemas. ano XII nº 48. Rio de Janeiro, out.-dez 1971, p. 14 e 15.

²² Unesco. **Main Andean Road - Qhapaq Ñan**. Unesco, 2022.

partiam da capital Cusco²³ percorriam os dois lados da Cordilheira dos Andes e ligavam as cidades do Norte e do Sul do Império Inca, correspondente ao norte do atual Equador até a região central do Chile. As metas finais de cada rota da rede inca com 23.000 quilômetros de extensão, construída há mais 2.000 anos, era o oceano²⁴. No final do século XV, o Império Inca tinha uma expansão territorial comparável com a do Império Romano²⁵, com cerca de três milhões de quilômetros quadrados. Os incas e as demais etnias pré-colombianas da América, do Estreito de Bering à Terra do Fogo, tinham a cultura de construir os caminhos terrestres caracterizados pelo percurso de espigões e de subida aos espigões, sem nunca atravessar uma ponte para transpor os rios.²⁶



Mapa 2: Topografia da América Latina
Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

²³ A cidade de Cusco foi inscrita na Lista do Patrimônio Mundial em 1987, e Qhapaq Ñan, em 2014. Unesco. **World Heritage List**, 2022.

²⁴ Hernâni, 1971, p. 15.

²⁵ Hernâni, 1971, p. 15.

²⁶ MIRANDA, Rosana Helena. **Conversa sobre Saverio Muratori**: entrevista com Giancarlo Cataldi em 2010. (inédito)

Devido ao apagamento histórico de grande parte da cultura indígena, a exata localização do caminho do Peabiru é desconhecida, portanto, os caminhos do mapa 1 e 2 foi traçado a partir da descrição da rota da viagem de Ulrich Schmidl²⁷ e pelo critério da preferência dos povos nativos por caminhos secos dos espigões.

1.2 1500-1532: feitorias

Os navegadores portugueses, espanhóis, franceses, ingleses e holandeses exploraram as Américas como comerciantes e como traficantes de produtos tropicais²⁸. Neste contexto, o principal objetivo da Coroa portuguesa era a exploração de metais e pedras preciosas na América portuguesa, conforme indicado na carta de Pero Vaz Caminha: “Nela, até agora, não pudemos saber que haja ouro, nem prata, nem coisa alguma de metal ou ferro. Porém a terra em si é de muitos bons ares [...] E de tal maneira graciosa, que, querendo aproveitar, dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem.”²⁹

Porém, a redução da população portuguesa após a pandemia da peste negra (1348)³⁰, a Coroa portuguesa estava impossibilitada de explorar simultaneamente as suas possessões nas Índias e na América portuguesa. Portanto, a rota comercial para as Índias foi priorizada e a exploração das riquezas da América portuguesa foi limitada ao estabelecimento de feitorias comerciais similares ao que “os italianos vinham de longa data praticando no Mediterrâneo, a Liga Hanseática no Báltico, mais recentemente os ingleses, holandeses e outros no extremo norte da Europa e no Levante, como os portugueses fizeram na África e na Índia.”³¹

As feitorias representavam “verdadeiros enclaves litorâneos, que cumpriam a funções comerciais, militares e até diplomáticas”³², na região das matas de pau-brasil correspondente à “costa brasileira [...] que contorna o litoral até a zona do

²⁷ COLAVITE, 2006, p. 21 e 27.

²⁸ ZEMELA, 1950, p. 485.

²⁹ ROCHA FILHO, Gustavo Neves. **A lavoura de trigo em São Paulo – século XVII**. 2022. História de São Paulo, jan. 2022.

³⁰ A Europa teve um terço da população dizimada durante os quatro anos da pandemia da peste negra (1346-1351). Cf. HAYWOOD, 2001, p. 86 e 87.

³¹ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 16.

³² Jacqueline Hermann. Cenário de encontro de povos: a construção do território. In: IBGE. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. **Brasil: 500 anos de povoamentos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000, p. 23.

Cabo Fio, com relativa densidade.”³³ A primeira concessão de exploração do pau-brasil (1501) foi outorgada a Fernando de Noronha nas primeiras feitorias do Pernambuco e do Cabo Frio, que logo tornou-se o produto de tinturaria mais apreciado na Europa³⁴ no período de desenvolvimento da indústria têxtil³⁵.

Enquanto a Coroa portuguesa explorava o litoral do Oceano Atlântico, os espanhóis iniciaram a ocupação do arquipélago das Antilhas³⁶ e expandiram territorialmente ao longo da costa continental do mar Caribe e do golfo do México por meio de fundação de cidades planejadas³⁷. Em seguida avançavam para o interior do continente americano em busca de ouro e prata que foram encontrados e explorados inicialmente no México³⁸.

As feitorias portuguesas foram instaladas em pontos que ofereciam condições favoráveis de atracação das embarcações e de possibilidades comerciais: como a baía de Todos os Santos, a baía de Vitória, a baía do rio de Janeiro, a foz do Capibaribe, o litoral de São Vicente e outros³⁹. O litoral sul da América portuguesa tinha importância estratégica para o domínio político, econômico e militar da América do Sul devido a existência do caminho do Peabiru, que era a “principal forma de acesso ao interior do continente”⁴⁰.

Saindo de São Paulo, passando por Sorocaba, pela fazenda de Botucatu que foi dos Padres da Companhia, dirigindo-se a São Miguel, junto ao Paranapanema, e costeando esse rio pela esquerda, tocando em Encarnación, Santo Xavier e Santo Inácio, onde em canoa descia o Paranapanema e subia o Ivinheima até quase às suas nascentes, aí seguia, por terra, pela Vacaria, até as cabeceiras do Aguaraí ou Correntes onde, tornando-se de novo fluvial, seguia por esse afluente até o Paraguai, pelo qual subia [...]”⁴¹

³³ ZEMELLA, 1950, p. 486.

³⁴ O período do ciclo do pau-brasil foi iniciado em 1502 e finalizado em 1875. Cf. D’AGOSTINI, S.; et al. **Ciclo econômico do pau-brasil** – *Caesalpinia Echinata* La., 1785. Páginas do Instituto Biológico. São Paulo, v.9, n.1, p. 15-30, jan./jun. 2013.

³⁵ ZEMELLA, 1950, p. 486.

³⁶ No mapa 2 estão representadas as primeiras povoações fundadas pela Coroa espanhola no início do século XVI na região das Antilhas, dos quais, Nombre de Dios (1510), cidade do Panamá (1519), Nueva Toledo (1521) e Santa Marta (1525). Cf. HAYWOOD, 2001, p. 123; LOOTS, Ineke; SPAANA, Joke (ed.). **Johannes Hoornbeeck (1617-1666)**, On the conversions of Indian and Heathens.

³⁷ Jacqueline Hermann. In: IBGE, 2000, p. 23.

³⁸ HAYWOOD, 2001, p. 123.

³⁹ PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas. São Paulo**: Editora da Universidade de São Paulo, 1995, p. 20.

⁴⁰ GONÇALVES, 1998, p. 6

⁴¹ Descrição do caminho do Peabiru por Afonso de Taunay em História geral das Bandeiras. Cf.: Hernâni, 1971, p. 10.

Antes da criação da vila de São Vicente (1532), já existia um povoado estável português no porto Upanema⁴², localizado em dos terminais do caminho Peabiru, que foi transformado em uma feitoria para o comércio de indígenas escravizados e para o abastecimento de mantimentos dos navios europeus (1501-1553)⁴³. No outro extremo do caminho do Peabiru, a exploração mineral de metais preciosos era uma atividade conhecida e praticada pelos povos originários⁴⁴, que foi relatada pela expedição de Aleixo Garcia (1520)⁴⁵. A cidade de Cusco foi conquistada e as riquezas do Império Inca foram saqueadas (1532) por Francisco Pizarro⁴⁶. Após a dominação espanhola, os indígenas inventaram o mito do El Dorado na região do rio Amazonas, para afastar as expedições exploratórias dos intrusos⁴⁷.

As Coroas inglesa e francesa não respeitaram o Tratado de Tordesilhas com várias invasões territoriais para exploração das Américas portuguesa e espanhola, que eram resolvidas por meio de armas. Portanto, com ou sem direitos, as frotas de corsários atacavam os galeões carregados de ouro e prata que partiam da América espanhola⁴⁸, enquanto os portugueses e franceses traficaram ativamente o pau-brasil extraído pelos indígenas da costa brasileira, que trabalhavam em troca de mercadorias europeias. A decadência da exploração do pau-brasil foi rápida devido ao esgotamento das matas costeiras, apesar disso, houve pequenas exportações por meio do monopólio real, porém, sem o mesmo valor econômico dos primeiros anos⁴⁹.

1.3 1532-1640: colonização

O comércio português no Oriente alcançava o seu apogeu (1530) e, portanto, a ocupação da América portuguesa continuava não sendo prioritária para a Coroa.

⁴² Upanema era um porto indígena, posteriormente, renomeado para porto dos Escravos na vila de São Vicente. Os indígenas também o denominavam como Maraipion, Tumiaru ou Tumaiaru. Cf. HERNÂNI, 1971, p. 9 e 11.

⁴³ HERNÂNI, 1971, p. 9.

⁴⁴ SODRÉ, Nelson Werneck. **A expansão aurífera: o ouro muda o mundo**. In: Formação histórica do Brasil. Rio de Janeiro: Graphia, 2002, p. 155-156 apud ALEXANDRE, Maria Lúcia Bezerra da Silva. **De Potosí a Ouro Preto: um esboço comparativo**. UFRRJ-IM, 2022.

⁴⁵ GONÇALVES, 1998, p. 7.

⁴⁶ GALEANO, 2022, p. 39.

⁴⁷ ROY, Gabriel. **A busca do El Dorado**. Revista da História, v. 49, n. 99, 1974, p. 47 a 50.

⁴⁸ ROCHA FILHO, Gustavo Neve da. **O interesse de João III pela Cia de Jesus**. 2018. História de São Paulo, jan. 2018.

⁴⁹ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 25 e 27

Porém, as frequentes invasões costeiras pelos corsários franceses determinaram a mudança de postura, ou seja, para proteger o território foi necessário investir na colonização, que foi iniciada por meio da expedição liderada por Martim Afonso de Sousa (1531) para o reconhecimento de toda a costa⁵⁰, da criação de Capitânicas Hereditárias (1532)⁵¹ e da implantação da tecnologia desenvolvida em experiências prévias da produção do açúcar⁵² com aplicação de algumas fórmulas desenvolvidas na sociedade medieval europeia com o objetivo de integrar a América portuguesa à economia mercantil por meio de estabelecimento de um sistema econômico complementar. A América portuguesa passou a constituir uma gigantesca retaguarda rural para o abastecimento de bens ao mercado urbano europeu⁵³.

Após o reconhecimento territorial, Martim Afonso recebeu a doação da capitania de São Vicente, cujo porto era muito próximo da linha demarcatória do Tratado de Tordesilhas e das regiões platinas de onde vinham notícias de metais preciosos⁵⁴. Esta proximidade territorial e a ligação destes dois territórios pelo Caminho do Peabiru demandavam a adoção de estratégias de defesa territorial. Estas condições geográfica e econômica, provavelmente, foram determinantes para a escolha do porto de Upanema⁵⁵ para a criação da primeira vila da América portuguesa (1532); e do Planalto Paulista para as primeiras vilas no sertão, a vila de São André da Borda do Campo (1532) e a missão jesuítica de São Paulo de Piratininga (1554); pois eram, respectivamente, um dos terminais do caminho do Peabiru no litoral oriental⁵⁶ e local de passagem do caminho do Peabiru e o ponto de

⁵⁰ A expedição de colonização de Martim Afonso de Sousa (1500-1564) teve duração de três anos (1530 a 1533). Chegou ao Brasil em 1531, com a missão de combater os franceses, iniciar o processo de colonização e, sobretudo, conquistar a região do Prata, onde se imaginava que haveria grande quantidade de metais preciosos. Cf.: ROCHA FILHO, jan. 2018; HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, Oscar (org.). **São Paulo, 450: Histórias e crônicas da cidade na Folha**. São Paulo: Publifolha, 2003, p. 25.

⁵¹ O sistema feudal e mercantil, adotado para promover a colonização por meio de capitais privados, forçava a administração indireta e descentralizada, em nível regional e local. Transferia aos donatários e colonos, em princípio, as responsabilidades militares e judiciais e mesmo fazendárias, ficando para a Coroa apenas os encargos de fiscalização. Cf.: REIS, Nestor Goulart. **Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)**. Tradução e apresentação de Ana Luiza Nobre. São Paulo: Pini, 2000a, p. 18 e 19.

⁵² PUNTONI, Pedro. **Caminhos antigos e povoamentos**. Escola da Cidade, 2016a.

⁵³ A expressão mercado urbano é utilizada de forma a enfatizar que os produtos coloniais vão se tornar complemento dos setores urbanos da economia europeia. Cf.: REIS, Nestor Goulart, 2000a, p. 19.

⁵⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, 2003, p. 23, 31.

⁵⁵ O porto de Santos era conhecido como Upanema, Maraipion, Tumiaru ou Tumaiaru. Cf. HERNÂNI, 1971, p. 9.

⁵⁶ Os outros dois terminais do caminho, Cananeia e Santa Catarina, tinham maiores possibilidades de contestação pela Coroa portuguesa quanto à área de demarcação do Tratado de Tordesilhas. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, 2003, p. 33.

entroncamento de vários caminhos pré-colombianos. Portanto, estas ações também representavam um investimento no potencial aurífero da América portuguesa⁵⁷ e um incentivo para o avanço dos conquistadores para o sertão em direção às minas dos Andes pelo caminho do Peabiru a partir da vila de São Vicente⁵⁸ e o controle de trânsito de espanhóis no território português.

Martim Afonso também visitou o Planalto Paulista, onde também já viviam alguns portugueses, e denominou o local de povoação de Piratininga (1532). Antes da chegada dos portugueses, o planalto já era ocupado há muito tempo por tribos indígenas de línguas e culturas diversas, dos quais, os mais importantes eram os de idioma tupi-guarani⁵⁹, era a zona de povoamento mais significativa, que “constituíam o verdadeiro ‘core’ do mundo Guianá.”⁶⁰ “As numerosas tribos indígenas ali estabelecidas [...] apresentavam aos colonos um farto abastecedouro de mão de obra” que impulsionaram o povoamento da região⁶¹.

A Coroa portuguesa estimulou, principalmente, a implantação da experiência agrícola e comercial do açúcar realizada nas ilhas do Oceano Atlântico por ser um produto de grande valor comercial na Europa. Portanto, a expedição de Martim Afonso de Sousa é o marco da passagem da política extrativista de bens naturais para a inserção da América portuguesa na economia reprodutiva europeia. Da mesma forma, o produto do escambo entre os portugueses e os indígenas aliados foi alterado, ou seja, de trabalho na extração da madeira para a captura de indígenas de etnias inimigas durante as guerras de disputas territoriais entre as aldeias. Estes indígenas eram escravizados⁶² e destinados para o trabalho nos engenhos portugueses⁶³, porém, a natureza nômade e a cultura indígena não eram

⁵⁷ REIS, 2000a, p. 18 e ROCHA FILHO, jan. 2018.

⁵⁸ REIS, Nestor Goulart. **São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole**. São Paulo: Via das Artes, 2004, p. 16.

⁵⁹ Egon Schaden, “Os primitivos habitantes do território paulista”, *Revista de História*, Ano V, nº 18, São Paulo, abril-junho, 1954, p. 386 apud PETRONE, 1995, p. 31.

⁶⁰ Guaianá é uma outra denominação para o grupo Tupiniquim. Cf.: PETRONE, 1995, p. 31 e 32.

⁶¹ PRADO JUNIOR, Caio. **Evolução políticas do Brasil e outros estudos**. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1963, p. 98.

⁶² O apogeu da escravidão indígena nos engenhos foi de 1540 a 1570, porém a escravidão indígena foi oficializada entre 1570 e 1803. Cf.: MOTA; LOPEZ, 2015, p. 61; PRADO JÚNIOR, 2012, p. 36; Documentos Interessantes, v. 55, p. 116 apud PETRONE, 1995, p. 173.

⁶³ O engenho era uma unidade produtora autônoma de açúcar para exportação ao mercado europeu, cuja atividade agrícola e industrial era composta de casa-grande, senzala, capela, oficinas, estrabarias, canaviais em latifúndios, pastos, culturas alimentares e matas, um sistema completo de transporte do engenho ao porto, e atividades industriais para a produção de tecidos, sabão, tijolos, ferramentas, etc. Cf.: ZEMELLA, 1950, p. 490 e 491.

compatíveis à disciplina da atividade agrícola. O problema foi resolvido da escravização de africanos que eram experientes na agricultura e no pastoreio⁶⁴, cujo tráfico foi iniciado pelos portugueses desde os meados do século XV na costa africana⁶⁵.

Os maiores centros produtores de açúcar estavam concentrados no Nordeste⁶⁶, dos quais o maior estava localizado em torno da baía de Todos os Santos (1534) na capitania de Francisco Pereira Coutinho, seguido pela capitania de Pernambuco (1534) de Duarte Coelho. A capitania de São Vicente também apresentava resultados positivos, além de ter uma importância estratégica para o comércio e para a defesa territorial.

A dificuldade para transpor as serras ao longo do litoral da América portuguesa foi um dos motivos para a longa permanência da ocupação territorial restrita a pequenos núcleos esparsos criados na larga faixa de planície ao longo do litoral que tinham condições favoráveis para o seu desenvolvimento. Porém, a partir do Rio de Janeiro há um estreitamento desta superfície com trechos inapropriados para as atividades econômicas. Outro motivo foi a contenção dos “povoados nas imediações dos portos de embarque e pontos vulneráveis da costa, pois não seriam os colonos em tamanho número que pudessem ser encaminhados ao sertão sem que se despovoassem aqueles sítios.”⁶⁷

As Capitânicas Hereditárias não tiveram resultados satisfatórios, portanto a Coroa portuguesa implantou o sistema de Governo Geral (1549). Este foi o início do processo de centralização do poder econômico, administrativo e político pela Coroa portuguesa, ou seja, representou o início do enfraquecimento do poder local dos donatários e da subordinação das Câmaras Municipais à administração central.⁶⁸ Com a centralização do poder, Portugal passou a incentivar a colonização nas várias capitânicas e o desenvolvimento de um sistema defensivo.⁶⁹

⁶⁴ ZEMELLA, 1950, p. 490.

⁶⁵ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 35 e 37.

⁶⁶ VICENTNO, Cláudio. **Atlas histórico**: Geral e Brasil. São Paulo: editora Scipione, 2011, p. 100.

⁶⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, 2003, p. 22.

⁶⁸ A independência das câmaras refletia na autonomia dos colonos na vida municipal do século XVI e teve um papel político fundamental no processo de colonização até a segunda metade do século XVII. REIS, 2000, p. 26 e 27.

⁶⁹ REIS, Nestor Goular. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp, 2000b, p. 308.



Mapa 3: capitánias hereditárias

Fonte: autora a partir do mapa 1; VICENTINO, 201, p. 94; CINTRA, 203, p. 39

As Capitánias Hereditárias que fracassaram foram revertidas para a Coroa e foram transformadas em Capitánias Reais⁷⁰ do Rio Grande, da Paraíba, da Bahia e do Rio de Janeiro. A sede administrativa do Governo foi instalada na cidade de Salvador pelo primeiro governador-geral Tomé de Sousa⁷¹, que tinha poderes sobre

⁷⁰ No início do século XVIII o poder central estava consolidado e o regime de donatarias estava completamente extinta. Cf. REIS, 2000a, p. 22.

⁷¹ A chegada de **Tomé de Sousa** (1503-79), primeiro governador-geral da América portuguesa (1549-1553), tinha o objetivo de garantir a posse da terra, de organizar a produção açucareira, de instalar o governo e de converter os indígenas ao cristianismo.

as vilas, as capitanias e seus donatários e pelo padre jesuíta Manuel da Nóbrega⁷² que tinha a missão de catequisar os indígenas para melhor servir os interesses da colonização⁷³.

Em contraste com o Nordeste que era rico, populoso e centro da gravitação econômica e política durante os séculos XVI e XVII, o comércio do açúcar da capitania de São Vicente não prosperou devido às dificuldades naturais da região e ao maior custo de transporte marítimo para a Europa. Portanto, a colonização da costa sul da América portuguesa ocorreu de forma distinta do padrão econômico dominante da agricultura de exportação do Nordeste.

Na sua faixa litorânea, o Nordeste representou o primeiro centro de colonização e de urbanização da nova terra. [...] Até meados do século XVIII, a região nordestina, que era designada como o 'Norte', concentrou as atividades econômicas e a vida social mais significativa da Colônia; nesse período, o Sul foi uma área periférica, menos urbanizada, sem vinculação direta com a economia exportadora.⁷⁴

Desse modo, a principal atividade econômica da capitania era o apresamento de indígenas no sertão, cujo comércio possibilitou a sobrevivência da costa sul da América portuguesa⁷⁵. As expedições partiam da vila de São Paulo devido a sua localização geográfica estratégica, decorrente do entroncamento e articulações de caminhos terrestres e fluviais como o caminho do Peabiru, o caminho dos Goiares, o caminho Jeribatiba, o caminho do Piqueri e os caminhos fluviais pelo rio Tietê e seus afluentes, em relação ao sertão e aos portos da vila de São Vicente e da vila de Santos.⁷⁶

A rota de escoamento e de entrada de mercadorias entre a América espanhola e a Europa era feita inicialmente pelo Panamá, que era perigosa e cara, portanto, os espanhóis procuravam novas alternativas de saída do altiplano para

⁷² Padre **Manuel da Nóbrega** (1517-70) chegou ao Brasil em 1549, a bordo da armada de Tomé de Sousa. Foi o principal arquiteto do trabalho missionário dos jesuítas. Portanto, os representantes do Estado e da Igreja chegaram juntos à América portuguesa. Cf.: HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, Oscar (org.). **São Paulo, 450: Histórias e crônicas da cidade na Folha**. São Paulo: Publifolha, 2003, p. 25.

⁷³ ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. **Os jesuítas e a fundação de São Paulo**. História de São Paulo, jun. 2017c.

⁷⁴ FAUSTO, 2019, P. 68.

⁷⁵ FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003, p. 73.

⁷⁶ O porto da vila de Santos (1543) é a principal articulação da capitania de São Vicente com o mundo exterior. Cf. PRADO JUNIOR, 1963, p. 110.

leste e estabelecer uma comunicação com um porto no Atlântico⁷⁷ por meio de diversas expedições na primeira metade do século XVI. No mapa 3, é possível notar que o problema da América espanhola de acesso ao Oceano Atlântico poderia ser resolvido pela rota fluvial pelo rio Amazonas, pela rota do rio do Prata ou pelo caminho do Peabiru.

Toda a faixa litorânea da América portuguesa necessitava de proteção contra os ataques dos franceses e ingleses, porém, a capitania de São Vicente era vulnerável a ataques pelo litoral e pelo sertão por meio do Caminho do Peabiru e do caminho dos Tupiniquins⁷⁸ que tinha uma passagem muito utilizada pelos indígenas na Serra do Mar⁷⁹ para alcançar o Planalto Paulista. A expansão territorial espanhola estava concentrada no litoral do Oceano Pacífico e do Mar do Caribe, e na região da bacia Platina com as criações da vila Ontiveros (1554), da vila de Ciudad Real del Guairá (1556), da Vila Rica do Espírito Santo (1570), de Santiago de Jerez (1593 e das 14 reduções jesuíticas (a partir de 1610). Do lado oriental da linha do Tratado de Tordesilhas, os portugueses criaram a vila de Santo André da Borda do Campo (1553) e a Casa de Menino ao lado da aldeia do Piratininga (1554).⁸⁰

O território ocupado pelos espanhóis na foz do rio Tietê e a região do rio Parapanema era uma área de beligência dos tupis e guaranis que eram inimigos ferrenhos. A implantação de núcleos europeus na região do Guairá e no Planalto Paulista representou a preservação desta fronteira territorial indígena por meio de alianças preferenciais entre os portugueses e os tupis, e entre espanhóis e guaranis. Anchieta (1584) documentou que os “índios carijós [...] são das Índias de Castela”⁸¹, denotando implicitamente o papel que as fronteiras indígenas teriam nas fronteiras coloniais. Há documentação sobre o conflito (1550) dos tupis do Tietê com os

⁷⁷ MATIENZO, Juan. Gobierno del Perú. Buenos Ayres, 1910 apud HELMER, Marie. **Comércio e contrabando entre Bahia e Potosi no século XVI**. Revista de História, [S. l.], v. 7, n. 15, p. 201, 1953.

⁷⁸ O trecho do caminho do Peabiru entre a vila de São Vicente e a vila São Paulo de Piratininga era conhecido como trilha dos Tupiniquins.

⁷⁹ PRADO JUNIOR, 1963, p. 98.

⁸⁰ Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná. **Sítio Arqueológico da Redução Jesuítica de Santo Inácio Mini**. CEPHA, 2011; VILARDAGA, José Carlos. No fluxo do Anhembi-tietê: o rio e a colonização da capitania de São Vicente nos séculos XVI e XVII. **Novo Mundo, Mundos Novo**, 2020. Open Edition Journals. 2020.

⁸¹ Anchieta, Cartas, Informações, Fragmentos históricos e sermões do Padre Anchieta apud VILARDAGA, 2020.

Guaranis da bacia do Paraná.⁸² “Por isso, “não se deve descartar a hipótese de que estes conflitos já estivessem atrelados à irrupção cada vez mais sólida e numerosa dos europeus, que se estabeleciam simultaneamente em ambas as regiões nessa década.”⁸³

A localização e acessibilidade por rotas terrestres e fluviais de Assunção (1538), das cidades e das reduções espanholas nas proximidades do rio Paraguai e do caminho do Peabiru combinadas com as notícias das minas no seu entorno colocavam em risco a estabilidade portuguesa pela proximidade dos territórios e facilidade de acesso ao porto da vila de São Vicente⁸⁴. A descoberta de minas de prata em Potosi (1545)⁸⁵ transformou-a na aglomeração mais populosa e mais rica da América do Sul no século XVI⁸⁶.



Mapa 4: província do Rio da Prata, publicada em 1635
Fonte: autora a partir de MATTÉOLI, 2016, p. 94 e 95

⁸² Mano Marcel. Os **Campos de Araraquara**: um estudo de história indígena no interior paulista apud VILARDAGA, 2020.

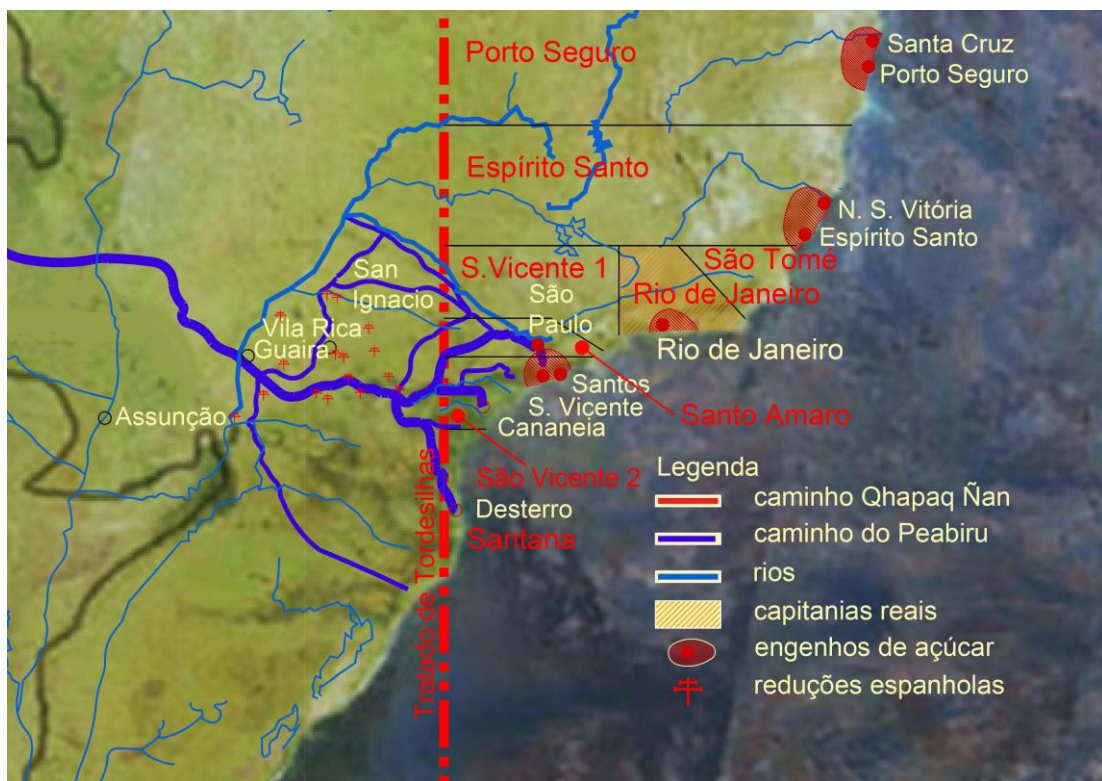
⁸³ VILARDAGA, 2020.

⁸⁴ Hernâni, 1971, p. 11.

⁸⁵ GALEANO, 2022, p. 33.

⁸⁶ O centro da vida colonial americana estava centrado na montanha de Potosi durante o ciclo da prata entre 1545 e o início do século XVIII. A prata levada para a Espanha em pouco mais de um século e meio excedia três vezes o total as reservas europeias, porém, este valor era destinado para o pagamento de impostos e de credores da Coroa espanhola, compostos de alemães, genoveses, flamengos e espanhóis. Cf.: GALEANO, 2022, p. 43, 44 e 54.

O acesso ao planalto foi inicialmente proibido pelo donatário Martim Afonso, porém o trânsito pelo Caminho do Peabiru foi legalizado (1544) devido à grande pressão para o acesso ao sertão, tornando o fluxo de colonos intenso e colocando o litoral em risco de despovoamento⁸⁷. Em 1549, a entrada ao sertão pelo caminho do Peabiru foi novamente proibida pelo governador-geral Tomé de Sousa⁸⁸ devido ao problema da vulnerabilidade do litoral aos ataques marítimos, à proximidade das povoações da Coroa espanhola, à importância estratégica da capitania vicentina e às notícias de minas de prata do Piqueri e do Paraguai⁸⁹. Apesar disso, o padre Manuel da Nóbrega solicitava licença para fundar as missões no Planalto e o caminho do Peabiru era transitado pelos padres e por estrangeiros para ir e voltar de São Vicente ao sertão. Nos mapas 4 e 5 é possível perceber a proximidade das reduções espanholas do Guairá da linha do Tratado de Tordesilhas e da “saída dos três ramais principais do Peabiru que eram os locais mais ativos deste período: Santa Catarina, a região de Iguape-Cananéia, e as terras de São Vicente.”⁹⁰



Mapa 5: capitania de São Vicente
Fonte: autora, detalhe do mapa 3

⁸⁷ PRADO JUNIOR, 1963, p. 99.

⁸⁸ ROCHA FILHO, jun. 2017c.

⁸⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Primórdios de Piratininga. In: PILAGALLO, 2003, p. 37.

⁹⁰ GONÇALVES, 1998, p. 7 e 25.

Em 1553, os jesuítas estavam distribuídos por Pernambuco, Porto Seguro, Espírito Santo e São Vicente⁹¹. O governador-geral Tomé de Sousa e o padre jesuíta Manoel da Nóbrega visitaram o Planalto Paulista e criaram a vila de Santo André da Borda do Campo com uma igreja e um colégio no local onde o grupo do João Ramalho vivia do comércio de escravos⁹². Tomé de Souza, preocupado com os limites do território da América portuguesa, também proibiu o trânsito pelo Caminho dos Tupiniquins⁹³, pois havia um histórico de várias expedições anteriores por este caminho.⁹⁴ Neste momento, o alemão Ulrich Schmidl chegava em São Vicente vindo do Paraguai pelo caminho do Peabiru.⁹⁵

Os Carijós continuaram a subir sazonalmente pelo rio Anhembi no começo do século XVII, muitos inclusive seriam atraídos pelos moradores do Planalto, através de promessas e “dádivas”, e ali escravizados, ou “administrados”, no eufemismo que se adotou em São Paulo para mascarar a escravidão de indígenas. Outros seriam trazidos a força através das chamadas bandeiras, especialmente agudas no sentido do Guairá a partir dos anos 1620.⁹⁶

Nas primeiras décadas, os bandeirantes aproveitavam os caminhos pré-colombianos e as guerras dos tupiniquins com os carijós no litoral para aprisionar e escravizar os prisioneiros de guerra. A resistência dos carijós e tamoios à ocupação de suas terras durante o crescimento da vila de São Paulo era a justificativa para a escravização dos povos inimigos por meio de guerras para a expansão territorial. “Os escravos ameríndios eram vendidos para o Nordeste, a preço irrisório comparado ao preço de um africano” para suprir uma eventual deficiência do tráfico negreiro para a produção do açúcar⁹⁷.

A dependência das comunicações com a Metrópole para atender as demandas do sistema econômico mercantil determinou que os grandes núcleos urbanos portugueses dos primeiros séculos fossem implantados preferencialmente

⁹¹ ROCHA FILHO, jan. 2018.

⁹² REIS, 2004, p. 16.

⁹³ LEITE, 1956, p. 485 apud ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. **As aldeias e trilhas tupiniquins no Planalto Paulista**. História de São Paulo, 2018.

⁹⁴ GONÇALVES, 1998, p. 9.

⁹⁵ KLOSTER, 1942, p. 79 apud ROCHA FILHO, ago.2018.

⁹⁶ MONTEIRO, John Manuel. Os Guarani e a História do Brasil Meridional apud VILARDAGA, 2020.

⁹⁷ ZEMELLA, 1950, p. 492 e 493.

no litoral. As principais conexões eram feitas por vias marítimas e fluviais para “o escoamento dos produtos de exportação que constituíam a base econômica da vida colonial” e para a entrada de produtos manufaturados⁹⁸. A capitania de São Vicente, sem participação na economia de exportação, os caminhos pré-colombianos garantiam a comunicação para o sertão pouco conhecido e contribuíram para a formação da rede urbana e para o desenvolvimento de atividades complementares à produção do açúcar.

Após a transferência da população e do pelourinho da extinta vila de Santo André para a colina do Colégio (1560) pelo governador-geral Mem de Sá⁹⁹, o povoado do Campo de Piratininga foi elevado para vila de São Paulo¹⁰⁰. Portanto, este foi o primeiro núcleo do sertão com poder municipal a prosperar durante o período colonial devido às condições geográficas favoráveis. O trânsito pelo caminho do rio Mogi foi proibido (1560) e as viagens entre São Vicente e a vila de São Paulo passaram a ser feitas por outro caminho, que se tornou conhecido como Caminho do Padre José e Caminho do Mar.¹⁰¹ Portanto, o fechamento do caminho do Peabiru teve apenas um resultado parcial com a abertura da nova rota que foi posta em condições de utilização pelos indígenas dos aldeamentos, representando um caminho alternativo de ligação da vila de São Vicente a vila de São Paulo.

Com o caminho do Padre José iniciou-se um longo capítulo de emprego maciço do trabalho indígena nas estradas. Se no início foi empregado o trabalho dos indígenas amigos, mas livres, e se posteriormente empregaram-se catecúmenos de liberdade relativa, mais tarde a mão-de-obra necessária saiu das densas fileiras de escravos e administrados, terminando por ser obtida especialmente nos aldeamentos.¹⁰²

Também existia a rota costeira de cabotagem de Buenos Aires a Bahia por Francisco de Vitória (1580), bispo de Tucumán que fazia o tráfico de prata, de africanos escravizados, ferro, especiarias e outros produtos de valor de Potosi para Bahia¹⁰³.

⁹⁸ REIS, 2000a, p. 124.

⁹⁹ **Mem de Sá** (1504-72) chegou ao Brasil para ocupar o cargo de governador-geral (1557-72).

¹⁰⁰ REIS, Op. Cit., p. 17.

¹⁰¹ REIS, 2013, p. 236; GONÇALVES, 1998, P. 38 E 39.

¹⁰² PETRONE, 1995, p. 208.

¹⁰³ HELMER, 1953, p. 202, 203 e 206.



Mapa 6: mapa de Céspedes Xeria (1628)

Autor: cópia de Santiago Monteiro Diaz (1917)

Fonte: CINTRA, Jorge Pimentel; BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão, 2018, p. 11

Outra possibilidade de acesso ao interior era por meio de caminhos fluviais, conforme a viagem que D. Luis de Céspedes Xeria do Rio de Janeiro a Assunção para assumir o governo do Paraguai. O trecho da viagem entre São Paulo e Guairá feito pelos rios Tietê e Paraguai foi registrado no mapa 6 por meio de informações textuais e cartográficas, cuja linha vermelha representa o caminho percorrido com posicionamento de principais cidades, vilas e aldeamentos indígenas implantados no percurso, em carta enviada à majestade D. Felipe IV em 1628¹⁰⁴.

Para além das cumplicidades do novo governador com as chamadas *bandeiras* de apresamento de indígenas dos moradores de São Paulo, tais denúncias nos revelam um circuito fluvial estabelecido entre a zona do planalto de Piratininga e a jurisdição castelhana do Guairá, no rio Paraná, onde vilas, portos e reduções jesuíticas estruturavam um espaço bastante vascularizado por rios

¹⁰⁴ Em carta de 1629, D. Xeria informa que enviou cinco duplicados da carta e do mapa em 1628, dos quais dois estão no Archivo General de Índia. O mapa 6 é uma cópia do duplicado encomendado por Affonso d'Escragnolle Taunay como diretor do Museu Paulista. Cf.: CINTRA, Jorge Pimentel; BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão. **Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628)**. Anais do Museu Paulista: História e Cultura – vol. 26, 2018, p. 8 e 14.

afluentes do Rio Paraná. Céspedes Xeria não era um pioneiro descobridor daquela navegação

O período de 1530 a 1571 correspondeu a uma fase de adoção de certa flexibilidade comercial do Pacto Colonial pela Coroa portuguesa, porém, no período da União Ibérica (1580-1649) foi caracterizado por crescentes restrições à participação de outros países no comércio mercantil.¹⁰⁵ Por isso, apesar da Coroa portuguesa não ter sido incorporada politicamente à monarquia espanhola, estas restrições tornaram as possessões portuguesas vulneráveis aos ataques e invasões pelos ingleses, franceses e holandeses que eram inimigos da Coroa espanhola¹⁰⁶. Durante a dominação e as guerras espanholas, Portugal foi arruinado com a perda das possessões mais lucrativas para os Países Baixos e a para a Inglaterra¹⁰⁷. Portugal perdeu o comércio com as Índias, a produção açucareira do Nordeste brasileiro e o controle do tráfico de escravos na costa africana.

monarquias	conquistador	território	invasões	expulsão
holandesa	diversos	Nordeste e Norte	1599	1654
inglesa	Thomas Cavendish	Santos e São Vicente	1591	1591
inglesa	James Lancaster	Recife	1595	1595
francesa	Daniel Latouche	Maranhão	1612	1615

Tabela 1: invasões durante a União Ibérica.

Fonte: IBGE, 2.000, p. 25; FAUSTO, 2019, p. 75, 76, 568 e 569.

“Até 1580, a produção do açúcar nas colônias portuguesas foi em grande parte financiada por banqueiros genoveses e beneficiada e distribuída, no Norte da Europa, por comerciantes flamengos.”¹⁰⁸ Os circuitos comerciais europeus eram controlados por espanhóis, holandeses e ingleses¹⁰⁹, porém, após a União Ibérica¹¹⁰, o controle holandês do comércio ultramarino europeu do açúcar e de escravos foi bloqueado pela Coroa espanhola, prejudicando a distribuição do açúcar

¹⁰⁵ FAUSTO, 2019, p. 52.

¹⁰⁶ Jacqueline Hermann. In: IBGE, 2000, p. 23 a 26.

¹⁰⁷ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 49

¹⁰⁸ RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental**. Uberlândia: EDUFU, 2020, p. 20.

¹⁰⁹ FAUSTO, 2019, p. 44.

¹¹⁰ A União Ibérica (1580-1640) foi estabelecida após a crise sucessória provocada pelo desaparecimento de D. Sebastião em 1578 na expedição no norte da África. O trono português foi ocupado pelo rei espanhol D. Filipe II, cujo governo foi caracterizado “por crescentes restrições à participação de outros países no comércio colonial, visando especialmente a Holanda, que estava em guerra com a Espanha.” Cf.: FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 14ª ed. São Paulo: Edusp, 2019, p. 52. Os espanhóis denominavam União Ibérica, e os portugueses, de Domínio Espanhol. Cf. REIS, Nestor Goulart. **As minas de ouro e a formação das capitanias do sul**. São Paulo: Via das Artes, 2013, p. 49.

na Europa e o acordo comercial entre portugueses e holandeses. Para recuperar o comércio do açúcar do Nordeste brasileiro e conquistar o controle de suprimento de escravos, os holandeses fundaram a Companhia das Índias Ocidentais (1621), invadiram e ocuparam Salvador (1624) e Recife em (1630)¹¹¹.



Figura 1: Detalhe de S. Salvador na Baya de todos os Sanctos em 1624

Autor: Claes Jansz Visscher e Hessel Gerritsz

Acervo: Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

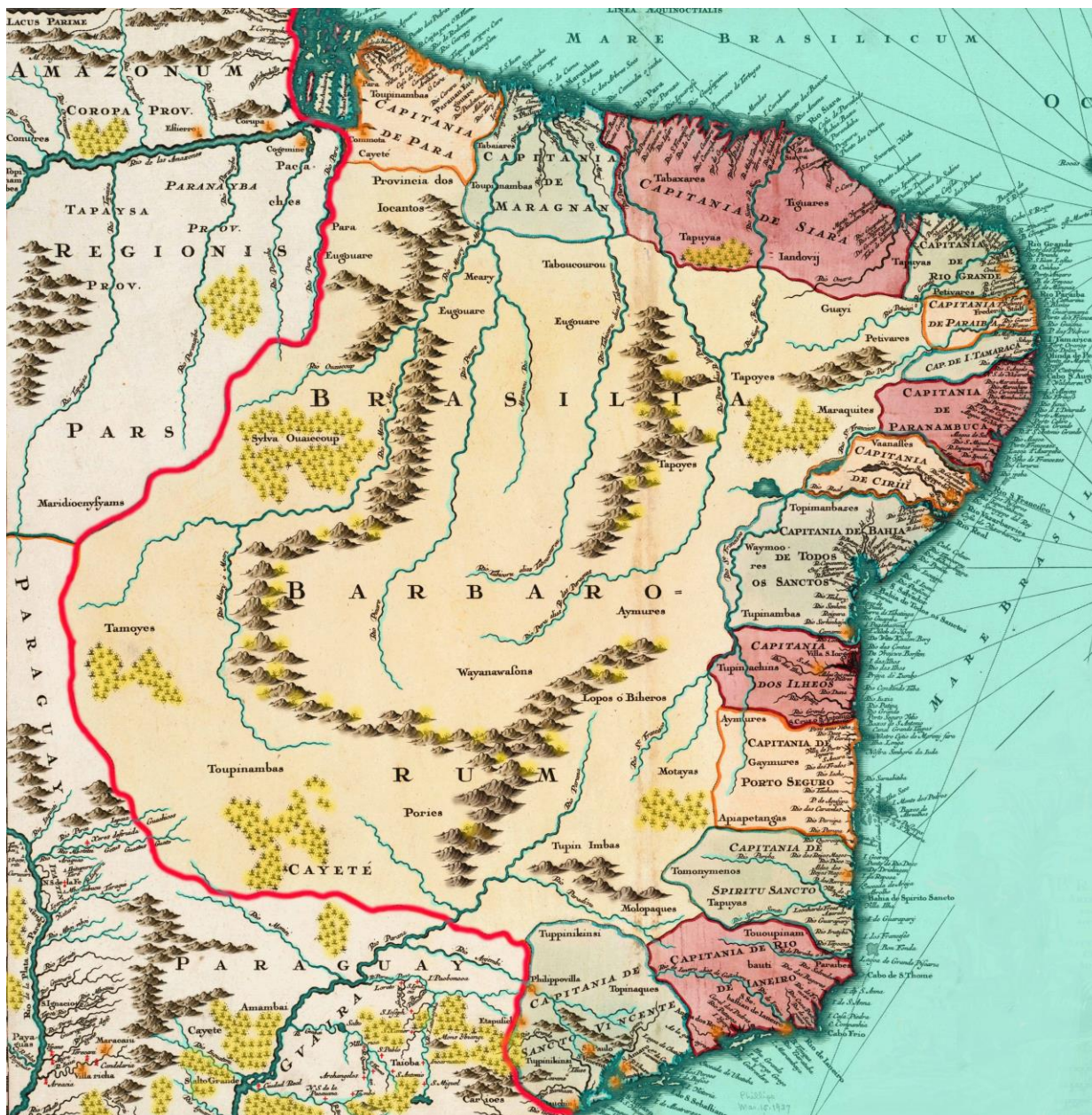
Fonte: LOBO, 2012, p. 40

A capital Salvador foi constantemente atacada e invadida (1599-1649). A figura 1 traz o registro da ocupação holandesa à Bahia (1624), com ênfase maior à baía e o perfil da cidade é representada por meio das construções mais antigas na Cidade Alta e os armazéns da zona portuária e o comércio da Cidade Baixa¹¹². Apesar da União Ibérica, a Espanha tinha estabelecido limitações legais para a ocupação do sertão com o objetivo de restringir o avanço dos portugueses para o sertão em busca de metais preciosos e para proteger o processo de extração espanhol de metais preciosos em Potosi. Além disso, as atividades econômicas vinculadas à exportação, monocultura agrícola e pecuária, estavam limitadas à faixa litorânea até meados do século XVII.¹¹³

¹¹¹ RODRIGUES, 2020, p. 32.

¹¹² LOBO, Manuel Leal da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (org.). **Urbanismo de colina**: uma tradição luso-brasileira. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, 2012, p. 100 e 101.

¹¹³ PUNTONI, 2016a.



Mapa 7: regni Brasiliae in America Meridionali máxime celebris (ca. 1730)

Autor: Matthaeus Seutter (1678-1756)

Fonte: site da Boston Public Library

O mapa 7, elaborado por volta de 1730, é uma representação das capitâneas litorâneas da América portuguesa e as reduções jesuítas espanholas da Província de Guairá. O vazio central denominado Brasília bárbaro foi a área ocupada por indígenas por longo tempo (destaque em amarelo no mapa), após as primeiras experiências com os colonos portugueses no litoral. Esta configuração de recuo indígena para o sertão e a não entrada de portugueses por motivos econômicos e legais permaneceu até a segunda metade do século XVII.

Porém, a união das coroas também representou a diluição das fronteiras estabelecidas pelo Tratado de Tordesilhas, provocando um processo lento de ocupação dos sertões do nordeste até a consolidação deste fluxo de pessoas para o sertão que unificou de maneira nova os dois territórios europeus na América a partir do início do século XVII.¹¹⁴ Desse modo, o padrão hispânico de colonização mais interiorizado e planejado expandiu o território da América portuguesa e aumentou a quantidade de fortificações, cujo deslocamento da linha demarcatória do Tratado de Tordesilhas em direção da América espanhola, representada em vermelho nos mapas 7 e 8, foi conquistada por meio das expedições dos bandeirantes paulistas a partir de 1580¹¹⁵. Os caminhos pré-colombianos foram fundamentais para estas entradas e bandeiras para a exploração do sertão, cujos objetivos eram o apresamento dos indígenas e a busca de metais e pedras preciosos.

Neste processo de conquista territorial, os bandeirantes destruíram as aldeias indígenas dos vales do Paraíba, Tietê, Mogi Guaçu e alto do Parapanema (1571-92). Também iniciaram os ataques às grandes reduções jesuíticas espanholas ao longo do caminho do Peabiru na Província de Guairá (1581).¹¹⁶ Os indígenas capturados de diferentes etnias alimentaram o comércio de escravos e as administrações, cujo fenômeno começou a ser definido por volta de 1597 com uso dos saberes e do trabalho indígena dos aldeamentos, acentuando o choque de interesses entre colonizadores e os jesuítas.¹¹⁷

A representação dos aldeamentos da Província de Guairá e as aldeias nas proximidades da Capitania de São Vicente, em vermelho (reduções jesuítas) e em amarelo (aldeamentos e aldeias) no mapa 7, implantados ao longo de caminhos pré-colombianos, em roxo no mapa 8, demonstra a quantidade e a concentração de indígenas catequisados e a facilidade de acesso para estas áreas. A bandeira de Raposo Tavares atacou novamente as reduções jesuítas espanholas de Guairá (1628) para prear e escravizar os indígenas convertidos ao cristianismo, que foram seguidas de outras bandeiras até a destruição de todas as vilas e reduções

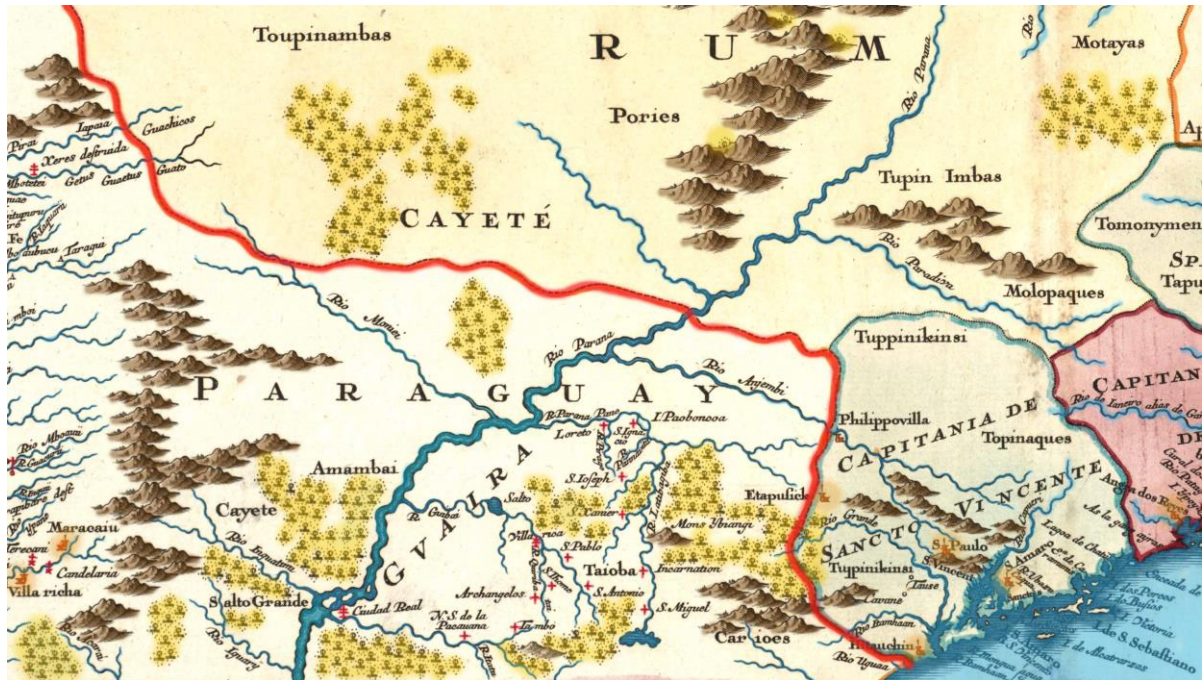
¹¹⁴ PUNTONI, 2016a.

¹¹⁵ IBGE, 2000, p. 23.

¹¹⁶ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Caminhos da conquista: a formação do espaço brasileiro**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2008, p. 151.

¹¹⁷ PETRONE, 1995, p. 71 e 132.

(1632)¹¹⁸. Em vista da constância dos ataques efetuados principalmente por Antonio Raposo Tavares e Manoel Preto, os padres abandonaram a província¹¹⁹ “e as populações indígenas dispersaram. Uma parte dela acompanhou os padres para o sul para fundar os Sete Povos das Missões, e a outra parte voltou a reocupar seus os antigos territórios.¹²⁰ Os territórios abandonados pelos jesuítas espanhóis foram ocupados pelos portugueses¹²¹.



Mapa 8: detalhe de regni Brasiliae in America Meridionali máxime celebris
Fonte: site do Boston Public Library

Provavelmente, as primeiras notícias mais consistentes da descoberta de ouro nas proximidades da vila de São Paulo chegaram até Salvador e Lisboa entre 1588 e 1597.¹²² Após a descoberta das primeiras minas de ouro nas serras do Jaraguá, Guarulhos, Voturuna e Araçariguama¹²³, o governador-geral D. Francisco de Sousa mudou-se da Bahia para São Paulo (1599) e obteve a nomeação para governador da Repartição Sul (1609)¹²⁴.

¹¹⁸ CEPHA, 2022.

¹¹⁹ GONÇALVES, Daniel Issa. **O Peabirú**: uma trilha indígena cruzando São Paulo. São Paulo: FAU USP, 1998, p. 17.

¹²⁰ NOVAK, Eder da Silva; MOTA, Lucia Tadeu. **Desiguais e combinados**: índios e brancos no vale do Rio Tibagi – PR na primeira metade do século XX. Campos - Revista de Antropologia. V. 14, n. 1/2, 2013.

¹²¹ PRADO JÚNIOR, 36

¹²² REIS, 2013, p. 84, 163.

¹²³ ROCHA FILHO, Gustavo Neves. **Vila de São Paulo**: evolução do traçado urbano. História de São Paulo, jul. 2017d.

¹²⁴ O Estado separado em duas repartições pela iniciativa de Francisco de Sousa (1540-1611), governador-geral do Estado do Brasil (1591-1602) e governador da Repartição Sul (1609-1611). A divisão foi ocasionada pela descoberta

D. Francisco veio para o sul com autorização régia “com a finalidade específica de verificar de perto notícias transmitidas por alguns jesuítas sobre mineração de ouro e de ferro e para estimular novas buscas. [...] D. Francisco procurou implantar um plano de desenvolvimento que abrangesse mineração (de ouro e ferro), agricultura comercial (triticultura), indústria (fundição de ferro e fabricação de objetos) e comércio (de escravos).¹²⁵

As expedições para buscar as riquezas minerais de André de Leão (1601) no vale do vale do Paraíba e no sul de Minas Gerais, e de Nicolau Barreto (1602) no Guairá patrocinadas por D. Francisco marcou o início das “grandes bandeiras organizadas e disciplinadas com divisões militares, ouvidores do campo, escrivães, capelães e roteiros estabelecidos.”¹²⁶ Estas expedições tinham os objetivos simultâneos de apresamento em massa de indígenas e da busca de áreas de mineração¹²⁷. Até 1620-30, a maior parte dos engenhos nas regiões mais dinâmicas do açúcar, o recôncavo da Bahia, a capitania de Pernambuco e o norte de Itamaracá eram movidos pela força do trabalho dos indígenas escravizados. A partir de 1630, os escravos africanos já eram a maioria no sistema produtivo do açúcar.¹²⁸

A chegada do príncipe Maurício de Nassau¹²⁹ ao Brasil “promoveu a ampliação da área subjugada pelos holandeses e um período de grande recuperação da agromanufatura açucareira pernambucana, que havia sido prejudicada pelo período de lutas contra os holandeses.”¹³⁰ Os 24 anos de ocupação flamenga evidenciaram as relações entre a produção colonial e o tráfico de escravos, pois após uma relativa estabilização da indústria açucareira no Nordeste,

de minas e a necessidade de promover uma administração adequada de sua exploração e fiscalização, somada à importância crescente dos núcleos do Rio de Janeiro e São Vicente. Após a morte de Francisco de Sousa, a Repartição do Sul foi extinta em 1612. Cf. CAMARGO, Angélica Ricci. **Capitão-geral e governador das três Capitanias de São Vicente, Espírito e Santo e Rio de Janeiro**. Arquivo Nacional, 2013.

¹²⁵ REIS, 2013, p. 49 e 75.

¹²⁶ O termo ‘bandeira’ era, de início, aplicado às companhias de milícia portuguesas, que, pelo seu regimento, deveriam consistir em 250 homens. Essa norma, entretanto, não prevaleceu aqui, onde as expedições recebiam esse nome tivessem quinze ou vinte homens ou centenas e até milhares de membros. Os paulistas brancos e mamelucos formavam seu núcleo principal. No entanto, os participantes, em sua maioria, eram indígenas fossem guerreiros de arco-e-flecha, fossem auxiliares escravos, usados como batedores de caminhos, coletores de alimentação, guias, carregadores e tudo o mais. Cf. KEATING, 2008, p. 151 e 152

¹²⁷ REIS, 2013, p. 49.

¹²⁸ PUNTONI, 2016a.

¹²⁹ **Johann Moritz von Nassau-Siegen** (1604-1679) governou a região entre o Ceará e o Rio São Francisco com (1637- 1644) importantes iniciativas políticas, realizações administrativas, incentivo às artes e melhoramentos da então capital Recife. Cf.: FAUSTO, 2019, p. 76.

¹³⁰ RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental**. Uberlândia: EDUFU, 2020, p. 32 e 33.

os holandeses invadiram a costa africana a partir de 1637 para conquistar o controle do suprimento de escravos. A Companhia das Índias Ocidentais conquistaram dois entrepostos de escravos na África, São Jorge da Mina e São Paulo de Angola em Luanda (1641-48).¹³¹

Os bandeirantes aproveitaram a nova demanda de indígenas escravizados para atender o setor da agricultura comercial do planalto e da mineração das capitanias do Sul no século XVII, cuja farinha de trigo abastecia os centros açucareiros do litoral. Portanto, as capitanias do Sul empregavam a mão de obra de indígenas escravizados, enquanto os centros mais ricos como Rio de Janeiro, Salvador e Pernambuco importavam os africanos, “cujo preço girava em torno de dez vezes o dos índios.”¹³²

A partir de 1640, com a ascensão da nova monarquia dos Braganças, houve um estímulo aos paulistas e às bandeiras para a busca de metais e pedras preciosos no sertão e o estabelecimento da política de extermínio dos indígenas, pois a mão obra preferencial é a de africanos escravizados. Todo este processo de ocupação portuguesa do sertão ocorreu com uma resistência forte dos indígenas, pois eles perceberam que as novas fronteiras abertas pelos portugueses com mais ímpeto a partir de 1640, era uma fronteira que colocava a vida deles em risco.¹³³

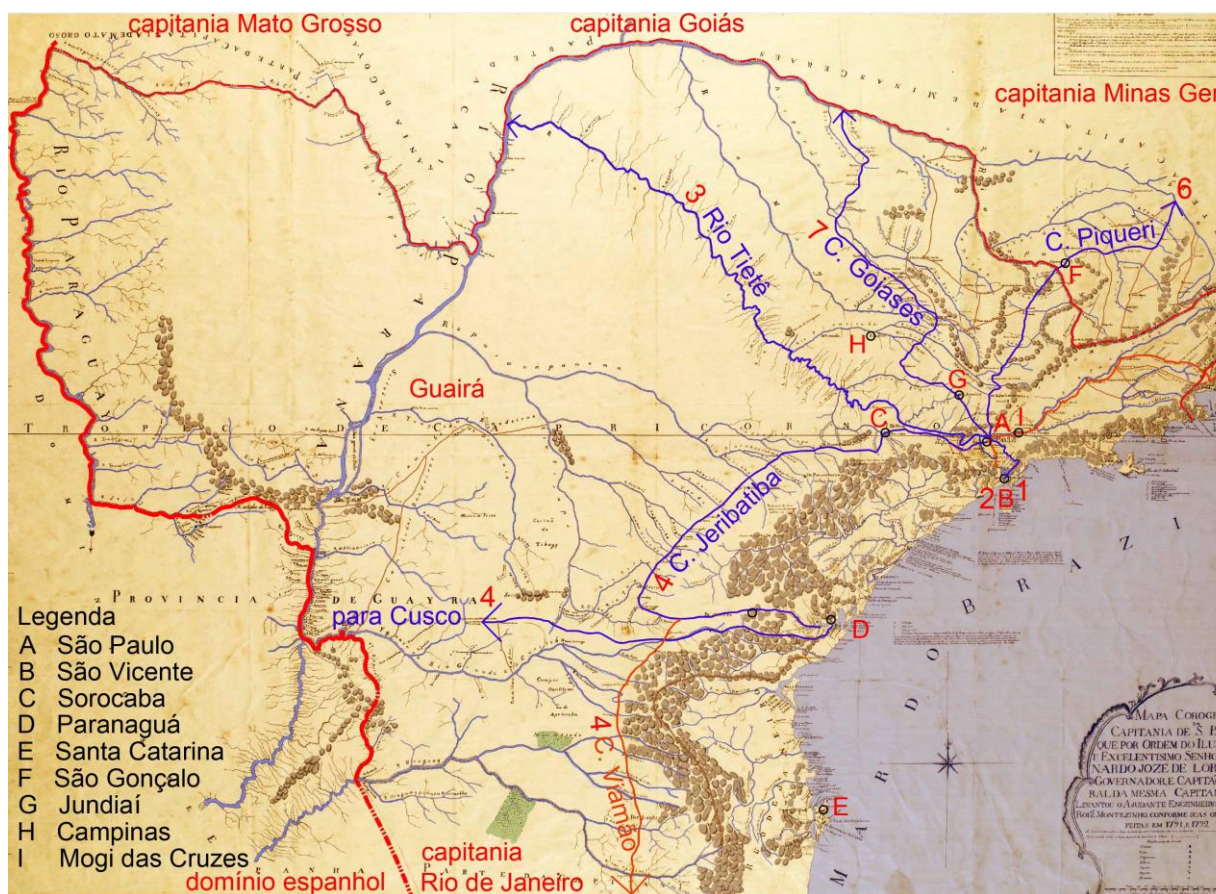
Até o início do século XVII, a vila de São Paulo era o único aglomerado urbano a sobreviver no sertão, cuja implantação no Campo de Piratininga estava relacionada ao entroncamento de antigos caminhos terrestres e fluviais, que eram fundamentais para a exploração do território em busca de metais e pedras preciosas. No mapa 9 e na tabela 2 foram destacados cinco troncos principais de caminhos pré-colombianos, destacados na cor roxa, cujas denominações foram modificadas no período colonial. Dois novos caminhos foram abertos durante século XVI e no começo do século XVII destacados na cor laranja. Durante o século XVII, foram criadas novas vilas ao longo destes caminhos. No contexto de guerras contra índios bárbaros foi criada a vila de Espinosa (1554), a segunda vila de sertão

¹³¹ PUNTONI, 2016a..

¹³² VIVEIROS, Jerônimo de. História do comércio do Maranhão: 1612-1895. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954, p. 26 apud REIS, 2000, p. 47.

¹³³ PUNTONI, 2016a.

correspondente à região do atual estado de Minas Gerais¹³⁴. No contexto das expedições dos bandeirantes foram criadas outras vilas na Capitania de São Vicente, tais como: Mogi das Cruzes (1611), Taubaté (1645), Guaratinguetá (1651), Jundiá (1655), Itu (1657), Sorocaba (1661), Curitiba (1693) e outros.¹³⁵



Mapa 9: 1792 – mapa corográfico da capitania de São Paulo
Fonte Biblioteca Nacional

Os aspectos geográficos favoráveis do Planalto Paulista e o trabalho missionário dos jesuítas foram fundamentais para o povoamento da vila de São Paulo nos dois primeiros séculos de colonização¹³⁶. Porém, havia muitos conflitos de interesses entre os jesuítas e os colonos decorrentes de divergências na forma de exploração do seu trabalho indígena.

¹³⁴ Atual cidade de Salinas. Prefeitura de Salinas. *História de Salinas*, 2023.

¹³⁵ REIS, 2000a, p. 85 a 87.

¹³⁶ Rubens Borba de Moraes, Contribuição para a história do povoamento de S. Paulo até o fim do século XVIII, *Geografia*, ano I, nº 1, p. 72 apud PETRONE, 1995, p. 339.

destino	caminho pré-colombiano	caminho colonial
1 Santos	caminho dos Tupiniquins rio Tamanduateí	rio Tamanduateí
2 Santos		1560 caminho padre José 1792 calçada do Lorena
3 Cuiabá	caminho do Peabiru rio Anhembi (oeste)	1604 caminho para Ararituaba 1719-1770 monções
4 Sorocaba Curitiba	caminho dos Pinheiros	caminho para Sorocaba 1730 caminho Viamão
5 Santo Amaro Santos	caminho Jeribatiba + rio Jurubatuba e rio Grande	caminho Santo Amaro rio Pinheiros e rio Grande
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri	estrada do Parahyba
7 Campinas Goiás	caminho dos Goiases	1722 caminho Anhanguera
8 Penha Rio de Janeiro	rio Anhembi (leste)	rio Tietê (leste) 1728 estrada da Penha
9 aldeia do Ibirapuera	caminho do Ibirapuera	

Tabela 2: Caminhos indígenas a partir da cidade de São Paulo

Fonte: autora a partir de dados de REIS, ROCHA FILHO e GONÇALVES, 1998.

A ação do jesuíta, tal como a do colono, só poderia levar à integração do indígena no processo de colonização. Paradoxalmente, portanto, os interesses na aparência antagônicas, na prática implicavam na convergência no que se refere à utilização do indígena em geral e à definição funcional dos aldeamentos em particular. O conflito expressava bem mais uma diversidade no encarar o processo de reorganização do espaço: em ambos, o indígena deveria adquirir um papel relevante.¹³⁷

O retorno dos jesuítas à vila de São Paulo após a expulsão (1640-1653) foi caracterizado pela redução de sua participação aos aldeamentos nas fazendas. O afastamento do trabalho dos jesuítas nos aldeamentos do Padroado Real provocou a sua decadência e o processo de despovoamento. Os aldeamentos eram considerados núcleos de reserva de força de trabalho a serviço do processo de colonização para atuação em diversas atividades e variados objetivos. Entre estas atividades, a aplicação dos saberes indígenas na penetração e exploração do sertão foi fundamental para a busca dos metais e pedras preciosas¹³⁸. “Os bandeirantes eram sempre guiados pelos indígenas em seus caminhos tradicionais, e com eles abriam novas trilhas.”

¹³⁷ PETRONE, 1995, p. 118 e 202.

¹³⁸ PETRONE, 1995, p. 182, 183, 203 e 204.

Entre 1648 e 1699 foram feitas as entradas de reconhecimento de Antonio Raposo Tavares na região dos Andes e da Bacia Amazônica, e de Bartolomeu Bueno da Silva na região da Goiânia. Nesse período também foram realizadas expedições para atacar e destruir os quilombos e as aldeias indígenas¹³⁹.

Durante os séculos XVI e XVII todas as atividades econômicas estavam vinculadas às demandas dos engenhos do açúcar do Nordeste estimulando a expansão territorial para o sertão. O sertão vizinho da zona dos engenhos na faixa litorânea do Nordeste foi ocupado pelos currais para o fornecimento de carne e o Centro-Sul foi explorado pelas bandeiras para aprisionar os indígenas e para complementar a mão de obra africana escravizada¹⁴⁰. Os engenhos eram praticamente autossuficientes no suprimento de alimentos, ofícios e serviços, ou seja, não havia troca e beneficiamento de produtos rurais nas vilas e cidades, e toda a produção era exportada diretamente do engenho para a Europa. O comércio de exportação de produtos tropicais e o tráfico de africanos escravizados faziam parte de um sistema econômico amplo, onde “os senhores de engenho, os donatários das capitanias e as ordens religiosas eram ao mesmo tempo proprietários rurais e comerciantes, acumulando os diversos controles da empresa agrícola de exportação.”¹⁴¹

Durante mais de século e meio a produção do açúcar, com as características assinaladas, representará praticamente a única base em que assenta a economia brasileira. Aliás sua importância, mesmo internacional, é considerável. Até meados do séc. XVII o Brasil será o maior produtor mundial do açúcar, e é somente então que começarão a aparecer concorrentes sérios: as colônias da América Central e Antilhas.¹⁴²

Após o fim do domínio espanhol sobre Portugal e a alteração do governador holandês de Recife tiveram início as guerras que conduziram para a expulsão definitiva (1654).

¹³⁹ FAUSTO, 2019, p. 569 e 571.

¹⁴⁰ ZEMELLA, 1950, p. 493 e 494.

¹⁴¹ REIS, 2000A, p. 28, 30 e 41.

¹⁴² PRADO JÚNIOR, 2012, p. 39.

Durante sua permanência no Brasil, os holandeses adquiriram o conhecimento de todos os aspectos técnicos e organizacionais da indústria açucareira. Esses conhecimentos vão constituir a base de uma indústria concorrente, de grande escala, na região do Caribe. A partir desse momento, estaria perdido o monopólio, que nos três quartos de século anteriores se assentara na identidade de interesse entre os produtores portugueses e os grupos financeiros holandeses que controlavam o comércio europeu. [...] Dessa forma, menos de um decênio depois da expulsão dos holandeses do Brasil, operava nas Antilhas uma economia açucareira de consideráveis proporções, cujos equipamentos eram totalmente novos, e que se beneficiava de mais favorável posição geográfica.¹⁴³

A concorrência comercial no fornecimento de açúcar das Antilhas holandesas, inglesas e francesas na Europa provocou o início da decadência da produção do Nordeste na segunda metade do século XVII, e o processo foi intensificado após a descoberta de ouro devido ao desvio de capitais e de mão de obra para a região das minas¹⁴⁴. Porém, o fim do monopólio do açúcar e a concentração comercial na atividade mineradora no Centro-Sul não significaram a desativação e a letargia do setor canavieiro, que continuou produtivo principalmente em Pernambuco e na Bahia¹⁴⁵. Porém, entre o final do século XVII e o século XVIII os preços do açúcar sofreram uma queda para a metade do valor anterior. O empobrecimento da Metrópole e da América portuguesa com a perda do comércio das Índias, o crescimento dos gastos de manutenção e a intensa concorrência internacional no comércio de produtos tropicais foram fatores decisivos para a Coroa portuguesa investir na capacitação técnica dos bandeirantes do Campo de Piratininga para buscar os metais e as pedras preciosas nos sertões já explorados e para o apresamento dos indígenas¹⁴⁶.

Este empobrecimento português também provocou o êxodo em larga escala de portugueses para a América portuguesa em busca de novas oportunidades. A partir de 1650, houve o adensamento de núcleos existentes e a ocupação de forma dispersa de grande parte do território espanhol¹⁴⁷ pelos imigrantes portugueses.

¹⁴³ FURTADO, 2003, p. 23 e 32.

¹⁴⁴ ZEMELLA, 1950, p. 493.

¹⁴⁵ SCHWARTZ, S. B. Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 1988 apud RODRIGUES, 2020, p. 34.

¹⁴⁶ FURTADO, 2003, p. 23 e 79.

¹⁴⁷ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 49 e 50.

Desse modo, teve início o processo efetivo de criação de vilas e cidades no sertão.¹⁴⁸



Mapa 10: capitania de São Vicente (1641)

Autor: João Teixeira Albernaz (1631).

Fonte: Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores. In: commons wikimedia.

Nas primeiras décadas do século XVII, os núcleos de São Vicente, Santos e de São Paulo nos Campos de Piratininga se destacavam e centralizavam no processo de povoamento devido às comunicações entre o litoral e o planalto, pois as características do sítio do planalto onde estavam implantados os núcleos ao longo dos caminhos pré-colombianos eram muito valorizadas pelos europeus. A articulação de caminhos terrestres e fluviais na vila de São Paulo transformou-a no principal núcleo do Planalto Paulista. A interdependência entre o Campo de Piratininga e a Baixada Santista do período pré-colombiano foi mantida pelos colonizadores portugueses em consequência de “duas forças: de um lado, a tendência e interiorização e, de outro, aquela de manter relações com a metrópole. Forças de certa forma antagônicas, deveriam, necessariamente, resultar em situações especiais.”¹⁴⁹

¹⁴⁸ PUNTONI, 2016a.

¹⁴⁹ PETRONE, 1995, p. 46, 48 e 340.

1.5 1640-1750: ciclo do ouro

Durante o século XVI, “os portugueses estiveram na vanguarda da expansão marítima, mas não tinham os meios de monopolizar seu comércio colonial”.¹⁵⁰ Portanto, a parceria comercial com os grandes núcleos holandeses foi vantajosa. A dominação espanhola enfraqueceu e empobreceu a Coroa portuguesa ao ponto de não dispor de meios para defender a posse das colônias que restaram e para enfrentar a Espanha que não reconheceu a independência portuguesa (1640-68) em um momento de modificação do mercado internacional do açúcar. Neste contexto, a Coroa portuguesa estabeleceu relações desiguais com a Inglaterra, uma das novas potências emergentes, baseada na oferta de vantagens comerciais em troca de proteção política inglesa.¹⁵¹

A neutralidade em face das grandes potências era impraticável, Portugal compreendeu, assim, que para desenvolver como metrópole colonial deveria ligar o seu destino a uma grande potência, o que significava necessariamente alienar parte de sua soberania. Os acordos concluídos com a Inglaterra em 1642-54-61 estruturaram essa aliança que marcará profundamente a vida política de Portugal e do Brasil durante os dois séculos seguintes.¹⁵²

Nos vários Tratados firmados entre os dois países (décadas de 1640-1650), Portugal fez concessões econômicas e a Inglaterra pagava com garantias políticas e de defesa contra os inimigos.¹⁵³ A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649)¹⁵⁴ foi criada para regular o monopólio comercial entre a Metrópole e a América portuguesa. Porém, a criação da empresa não impediu a realização de concessões para Holanda e principalmente para a Inglaterra. Após o domínio espanhol, a Coroa portuguesa estabeleceu relações desiguais com a Inglaterra, uma das potências emergentes¹⁵⁵

¹⁵⁰ FAUSTO, 2019, p. 51.

¹⁵¹ FAUSTO, 2019, p. 52.

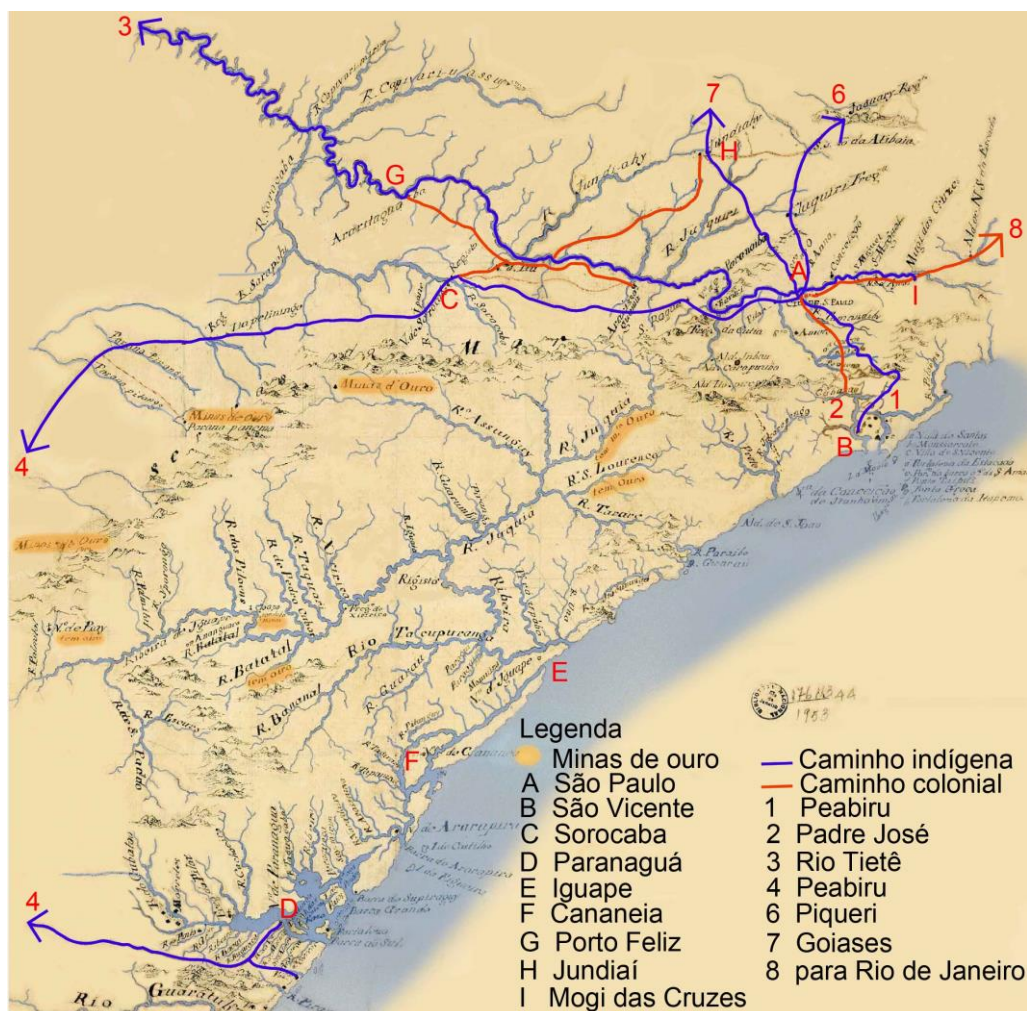
¹⁵² FURTADO, 2003, p. 38.

¹⁵³ FURTADO, 2003, p. 39.

¹⁵⁴ O período de atuação da Companhia Geral do Comércio foi de 1649 a 1765, quando o marquês de Pombal resolveu estimular o comércio e restringir o crescente papel da Inglaterra. Cf. FAUSTO, 2019, p. 52.

¹⁵⁵ No século XVII houve o surgimento de uma poderosa economia concorrente no mercado de produtos tropicais composta pela Holanda, França e Inglaterra, decorrente do enfraquecimento da potência militar espanhola na primeira metade do século XVII. Cf. FURTADO, 2003, p. 25.

Apesar do pouco destaque dados às atividades mineradoras da Repartição Sul pelos historiadores, elas formaram as vilas e as freguesias ao redor da vila de São Paulo.¹⁵⁶ No período da União Ibérica, o povoamento avançou pelo litoral em direção sul até a criação da Colônia de Sacramento (1680)¹⁵⁷. Entre São Paulo e Sacramento, a atividade mineradora e pecuária no Sul fez surgir a povoação de Paranaguá (1648), a vila de São Francisco do Sul (1600), a vila de Nossa Senhora do Desterro (1726) e a consolidação do caminho entre os Campos do Viamão e as regiões do São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, cujo objetivo era ligar o Rio de Janeiro a Colônia de Sacramento por terra. Pela localização no rio da Prata, a Colônia de Sacramento foi um território muito disputado entre as Coroas de Portugal e de Espanha durante os séculos XVII e XVIII.¹⁵⁸



Mapa 11: São Paulo, Paraná e Santa Catarina

Fonte: Biblioteca Nacional

¹⁵⁶ REIS, 2013, p. 50 e 220.

¹⁵⁷ REIS, 2000b, p. 380 e 382.

¹⁵⁸ REIS, 2000b, p. 382 e 385

O Arraial do Sumidouro (1675) foi criado pelo bandeirante Fernão Dias Paes Leme e marcou o início das buscas sistemáticas de ouro e pedras preciosas nas Gerais. A notícia de descobrimentos de ouro a partir de 1693 provocou um rápido povoamento desse território¹⁵⁹. “A partir de 1697, quando começaram a divulgação das notícias dos grandes descobrimentos de ouro na região das Gerais, as atividades nas lavras das capitanias do Sul quase cessaram. Os mineradores deslocaram-se, para as áreas mais produtivas, “guiados pelos indígenas pelos caminhos pré-colombianos¹⁶⁰”.

Nessa época, a Coroa portuguesa proibiu a implantação de manufaturas na América portuguesa (1685)¹⁶¹, mas permitiu a entrada de produtos manufaturados importados. Na segunda década do século XVIII, as vilas da região mineradora foram um grande mercado consumidor dos produtos manufaturados ingleses após o Tratado de Methuen (1703-1836).¹⁶² Este acordo comercial (1703) permitiu a consolidação territorial da América portuguesa, mas também significou a renúncia a todo o desenvolvimento manufatureiro em Portugal e a transferência de todos os frutos da produção aurífera para a Inglaterra.¹⁶³

No início do século XVIII, a Coroa portuguesa aplicou uma política centralizada da ação da Metrópole¹⁶⁴ na América portuguesa. Entre 1700 e 1704 foi aberto um caminho de ligação entre as Gerais e o Rio de Janeiro, que permitiu o controle de uma parte importante das lavras e comércio das Gerais aos comerciantes do Rio de Janeiro. Após a descoberta de minas das regiões de Paranaguá, Curitiba e do Vale do Ribeira foi feita a tentativa da aplicação de um regimento em que as lavras eram divididas entre os interessados para obter a agilização do processo de exploração das minas. Porém, até 1707, esses procedimentos não foram efetivamente aplicados nas capitanias do Sul e nas Gerais gerando conflitos entre os “paulistas” e os “emboabas”¹⁶⁵.

¹⁵⁹ REIS, 2000b, p. 378.

¹⁶⁰ REIS, 2013, p. 49 e 220.

¹⁶¹ FAUSTO, 2019, p. 570.

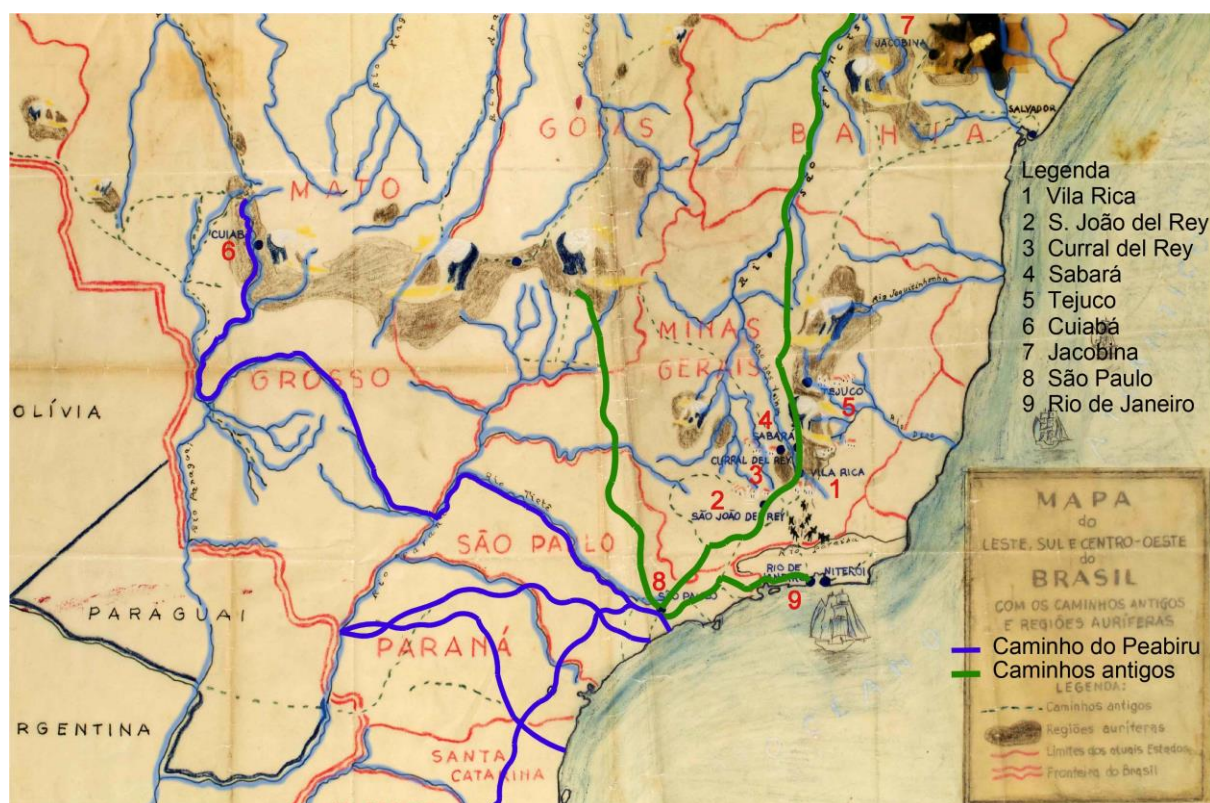
¹⁶² REIS, 2000a, p. 57.

¹⁶³ FURTADO, 2003, p. 40.

¹⁶⁴ REIS, 2000a, p. 28.

¹⁶⁵ Os “paulistas” eram de São Paulo e seus arredores, de Taubaté, de Paranaguá, de São Francisco do Sul, dos Campos de Curitiba, do Vale do Ribeira e de Sorocaba. Os “emboabas” eram constituídos por migrantes da Bahia, de Pernambuco, do Rio de Janeiro e de Portugal. Cf. REIS, 2013, p. 66.

As minas foram descobertas nas Capitanias Hereditárias, ainda pertencentes aos donatários, cuja ação da Coroa portuguesa era limitada. Em 1709, com o término da Guerra dos Emboabas, foi iniciado o processo de compra dessas capitanias que foram unificadas às Capitanias de São Vicente e de Santo Amaro dando origem à capitania de São Paulo e Minas de Ouro, de propriedade da Coroa.¹⁶⁶ O processo foi finalizado em 1711, com a elevação de São Paulo à condição de cidade real e sede da capitania¹⁶⁷, cujo território abrangia as capitanias de Paranaguá, São Vicente, Santo Amaro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e se estendia para o Sul da colônia¹⁶⁸. Este ato representava uma honra concedida a poucos povoados na América portuguesa, mas com poucos efeitos práticos.¹⁶⁹



Mapa 12: região aurífera do Leste, Sul e Centro-Oeste do Brasil
Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

Os governadores foram morar em Minas, onde criaram uma série de vilas para possibilitar o controle da região. Em 1711, a cidade de Vila Rica foi criada com

¹⁶⁶ REIS, 2013, p. 69.

¹⁶⁷ REIS, 2000b, p. 368.

¹⁶⁸ SEVERINO, Caroline Silva. **A dinâmica do poder e da autoridade na comarca de Paranaguá e Curitiba (1765-1822)**. 2009. 131 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 2009, p. 20.

¹⁶⁹ TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A capital da solidão: uma história de São Paulo das origens a 1900**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003, p. 202.

a união de dois arraiais vizinhos e se tornou o núcleo urbano mais importante no período colonial¹⁷⁰. Entre 1711 e 1718 foram criadas a Vila Real de Sabará, a Vila de Albuquerque, a vila de São João Del Rei, a Vila do Príncipe, a Vila Nova da Rainha do Caeté do Mato Dentro, a Vila Nova do Infante e a São José Del Rei¹⁷¹. A carta régia 1720 cria capitania de Minas Gerais, e é desmembrada da capitania de São Paulo e Minas de Ouro¹⁷². Em 1729, já havia referências de descobertas de diamantes no local onde formaria o Arraial do Tejuco (atual Diamantina)¹⁷³.

Alguns “paulistas” permaneceram nas Gerais, outros voltaram para as antigas minas do Sul e muitos foram buscar lavras no extremo oeste e na região central da América. “Em uma perspectiva de longa duração, [...] as Minas do Sul produziram mais ouro do que as Mato Grosso e quase tanto quanto as de Goiás” e estava inserida no sistema mercantil de comércio de exportação.¹⁷⁴

As primeiras descobertas de ouro no rio Cuiabá foram feitas pela bandeira de Pascoal Moreira Cabral em 1719. A primeira povoação formada por mineradores de outras regiões foi elevada à Vila Real do Senhor do Bom Jesus em 1727. Em 1748 foi criada a Capitania de Mato Grosso e Cuiabá¹⁷⁵.

A expedição de Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, descobriu ouro no sertão goiano (1722), cuja bandeira retornou a São Paulo (1725) com as primeiras notícias sobre a descoberta. Surgiram os primeiros arraiais em Goiás (1726), entre eles o de Santa Ana (atual cidade de Goiás) que foi elevada a Vila Boa em 1736¹⁷⁶.

A mentalidade dominante na vila de São Paulo em 1727 sobre o processo de colonização era favorável para a permanência da escravização dos indígenas, porém era feita de forma disfarçada¹⁷⁷ por meio da regulamentação que atendia aos interesses dos moradores e ao mesmo tempo à liberdade dos indígenas¹⁷⁸. A Coroa portuguesa alienada da realidade da América portuguesa mantinha uma legislação

¹⁷⁰ REIS, 2000b, p. 378 e 379.

¹⁷¹ REIS, 2004, p. 88.

¹⁷² FAUSTO, 2019, p. 571.

¹⁷³ REIS, 2000b, p. 220 e 380.

¹⁷⁴ REIS, 2013, p. 69 e 75.

¹⁷⁵ REIS, 2000b, p. 391.

¹⁷⁶ REIS, 2000b, p. 387.

¹⁷⁷ Essa forma de servidão do indígena no Planalto Paulista recebeu a denominação de administração. Cf. PETRONE, 1995, p. 82.

¹⁷⁸ Documentos interessantes, v. 3, p. 85 apud PETRONE, 1995, p. 77.

teórica com princípio de liberdade para os indígenas, porém o isolamento comercial do Planalto Paulista da Corte e dos centros de consumo impossibilitava a aquisição de africanos escravizados que eram substituídos pela mão de obra indígena¹⁷⁹ capturados pelos bandeirantes no sertão.



Mapa 13: 1709- 1720 capitania de São Paulo e Minas

Fonte: autora a partir de COLAVITE, 2006, p. 21 e 29; VICENTINO, 101; SILVA apud SCHIAVON, 2020

"As bases da economia rural e urbana colonial do século XVI a XVIII eram compostas da monocultura da cana de açúcar e da produção do açúcar em uma sociedade formada pelos senhores e escravos."¹⁸⁰ As alterações estruturais tiveram início com as descobertas de minas de ouro e pedras preciosas nas Gerais, que apesar da continuidade do trabalho escravo, permitiram muitas oportunidades de trabalho livre por meio da diversificação de atividades econômicas. A localização das minas no interior da Colônia "permitiu a formação de núcleos de colonização com

¹⁷⁹ HOLANDA, Sergio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. 4 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 14.

¹⁸⁰ REIS, 2000a, p. 30.

população quase totalmente urbana e trouxe também um impulso significativo às atividades de comércio nas vilas e cidades."¹⁸¹

Um dos novos negócios e mercados abertos com o ciclo do ouro foi o desenvolvimento da pecuária do sul, cujas tropas de muares tornaram-se o principal meio de transporte de cargas e o gado forneceu a carne para a alimentação e o o couro.¹⁸²

Conforme representado no mapa 13 e tabela 3, a extensão máxima de expansão territorial da Capitania de São Paulo e Minas foi atingida durante os primeiros anos do século XVIII. A partir de 1720, o território começou a ser desmembrada com a criação de novas capitanias, conforme a tabela abaixo:

ano	criação de povoados	desmembramento de São Paulo
1532	São Vicente	1748 São Paulo
1534	Santo Amaro	1623 unificada à capitania de São Vicente
1554	São Paulo	1709 extensão territorial máxima
1565	Rio de Janeiro	1763 nova capital da América portuguesa
1649	Paranaguá	1853 Paraná
1660	São Francisco do Sul	1738 Santa Catarina
1675	Sunidouro	1720 Minas Gerais
1737	Rio Grande de São Pedro	1738 Rio Grande do Sul
1719	Senhor do Bom Jesus	1748 Mato Grosso
1726	Santa Ana	1744 Goiás

Tabela 3: Capitania de São Paulo e Minas de Ouro (1709- 1720)

Fonte: REIS, 2013, p. 378, 380, 387 e 391; REIS, 2000a, p. 86 e 87; REIS, 2000b, p. 385; MAKINO, 2003, p. 176.

A condição política de cidade real de São Paulo e da grande extensão territorial da capitania de São Paulo e Minas (1709-1720) foi decorrente de seu papel desbravador e articulador dos caminhos terrestres e fluviais para as minas de ouro¹⁸³, e também, de ponto de apoio para as atividades exploratórias e para a efetiva ocupação do território por meio do seu comércio e dos caminhos de acesso ao litoral e aos sertões.¹⁸⁴ “Embora seja evidente a importância dos rios na estruturação do território, tanto como referencia geográfica de localização como na

¹⁸¹ REIS, 2000a, p. 54.

¹⁸² Firjan. **Memória da Indústria**. Portal, jan. 2023.

¹⁸³ REIS, 2000a, p. 54.

¹⁸⁴ REIS, 2013, p. 163.

escolha para implantação dos núcleos urbanos”. Há divergências quanto ao papel desempenhado pelos rios no movimento de Entradas, Bandeiras e Monções¹⁸⁵

Para Alfredo Ellis Jr, os bandeirantes preferiam os caminhos terrestres¹⁸⁶, Holanda afirma os cursos d’água são “auxiliares prestimosos na marcha das bandeiras”¹⁸⁷ e É esta também a posição de Mello Nóbrega afirma que os bandeirantes e sertanistas os caminhos terrestre e o fluvial, alternando seus usos.¹⁸⁸ Mesmo que o rio Tietê “não tenha servido sistematicamente às bandeiras [...] foi sobretudo nos contatos e intercâmbios organizados entre a Capitania de São Vicente e a Província do Paraguai, que o rio cumpriria seu destino de eixo de circulação destes tempos coloniais.” A navegação pelo rio Tietê passou ser praticada sistematicamente nas expedições fluviais das *Monções* (1719-1770) para estabelecer comércio regular com as minas de Cuiabá, com refluxos variados que se prolongou até meados do século XIX.¹⁸⁹

O apogeu da produção aurífera foi atingido entre os anos de 1741 e 1761, quando começou a declinar. “Calcula-se que o volume de ouro extraído no Brasil, no século XVIII, tenha sido igual a toda a produção de ouro no resto das Américas entre 1493 e 1850, alcançando cerca de 50% de tudo o que as outras regiões auríferas do mundo produziram entre os séculos XVII e XVIII.”¹⁹⁰

1.6 1750-1840: transformações estruturais

O século XVIII constituiu um marco importante na história do pensamento ocidental provocado por fatos significantes como a desagregação da sociedade feudal e a consolidação do mundo europeu capitalista, a partir do uso da moeda

¹⁸⁵ As **Entradas** eram expedições oficiais de exploração econômica financiada pelo governo. Já as **Bandeiras** configuram expedições de exploração econômica feita por grupos particulares. As **Monções** eram expedições de abastecimento, que levavam produtos, alimentos e utensílios para as zonas mineradoras. Cf. SILVA, Kerollayne Ketry da; ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **Monções e bandeiras** - um breve comparativo social, econômico e geográfico sobre a exploração territorial na América portuguesa. In: XIII Jornada de Ensino, Pesquisa e Extensão. **Anais** - XIII JEPE. Recife: Universidade Federal Rural e Pernambuco, 2013, p. 1 a 3.

¹⁸⁶ Ellis Jr., Alfredo, *O Bandeirismo paulista e o recuo do meridiano*, São Paulo, Companhia Editora Na (...) apud VILARDAGA, 2020.

¹⁸⁷ Holanda, “A água e o sertão I”, *Escritos Coligidos*, p. 391 apud VILARDAGA. 2020.

¹⁸⁸ Nóbrega, *História do rio Tietê* apud VILARDAGA, 2020.

¹⁸⁹ VILARDAGA, 2020.

¹⁹⁰ Firjan, jan. 2013.

para as relações comerciais que gerou o acúmulo de capitais. Estes fatos geraram transformações econômicas, políticas, sociais e culturais inicialmente na Europa.

As transformações econômicas iniciadas no século XVI influenciaram o modo de ver a natureza e a cultura. A partir deste momento, o pensamento humano experimentou a transição da compreensão e da explicação dos fatos do mundo pela ótica religiosa e sobrenatural para uma indagação racional por meio do método científico da observação e da experiência. O acúmulo de conhecimentos dos fatos como o de Copérnico e o pensamento filosófico do século XVII contribuíram “para popularizar os avanços do pensamento científico.”¹⁹¹

Para Francis Bacon, o pensamento teológico dominante deveria ser substituído pela dúvida metódica para obter o conhecimento objetivo da realidade. O ponto de vista defendido pelo filósofo Giambattista Vico de que a história é produzida pelo homem de acordo com os seus interesses influenciou os iluministas¹⁹² que vão contestar o sistema feudal, o poder absolutista, a economia mercantilista e a sociedade estamental. Nestes conflitos entre as classes dominantes da sociedade feudal e a burguesia revolucionária, os filósofos iluministas criticaram e atacaram abertamente a sociedade existente em todos os seus aspectos, tais como o comércio, a religião, a moral, a família, etc.¹⁹³

O clássico liberalismo burguês da França e da Grã Bretanha foi a formulação mais poderosa e adiantada da ideologia do progresso até 1789, que culminou, simultaneamente e respectivamente, na ruptura política francesa e na ruptura industrial inglesa.¹⁹⁴

As críticas iluministas provocaram desdobramentos como o início da “Revolução Francesa (1789), que pôs fim ao Antigo Regime na França, o que repercutiu por toda a Europa.”¹⁹⁵ A burguesia francesa, ao tomar o poder, fez investimentos contra os fundamentos da sociedade feudal, procurando construir um

¹⁹¹ MARTINS, Carlos Benedito. O que é sociologia?, 1994, p. 9.

¹⁹² Os iluministas, enquanto ideólogos da burguesia criticaram os fundamentos da sociedade feudal, os privilégios da classe dominante e as restrições impostas aos interesses econômicos e políticos da burguesia. No século XVIII, estes pensadores procuravam não apenas transformar as velhas formas de conhecimento mas a própria sociedade. Cf. MARTINS, 1994, p. 10.

¹⁹³ MARTINS, 1994, p. 10 e 11.

¹⁹⁴ HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções**, 1789-1848. 34 ed. Tradução de Maria Tereza Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014, p. 20, 364 e 365.

¹⁹⁵ FAUSTO, 2019, p. 94.

Estado autônomo da Igreja e apoiador da empresa capitalista. Para a destruição do Antigo Regime, as massas de trabalhadores pobres foram mobilizadas.¹⁹⁶

A revolução desferiu também seus golpes contra a Igreja, confiscando suas propriedades, suprimindo os voros monásticos e transferindo suas propriedades para o Estado as funções da educação, tradicionalmente controladas pela igreja. Investiu contra e destruiu os antigos privilégios de classe, amparou e incentivou o empresário.¹⁹⁷

A Revolução Burguesa foi consolidada somente após a obtenção de acumulação capitalista, o domínio na política e a solução de próprias contradições, superando o limitado corporativismo medieval para assumir seu papel de classe dirigente nacional, quando será aperfeiçoada a fusão de uma série de caracteres¹⁹⁸ da cidade burguesa do século XIX pelos “arquitetos da Revolução”¹⁹⁹.

É comum denominar a revolução de 1830 de “Revolução Burguesa”, porém a revolução foi liderada por jornalistas e políticos da classe média que reuniu as reivindicações dos trabalhadores manuais nas ruas de Paris. Portanto, a multidão era composta por grupos diversos, exceto “apenas os dois extremos, os muito pobres e os muito ricos. Mas a expressão “Revolução Burguesa” é adequada, se for tomada para representar uma certa visão do “povo” que permitiria essa composição variada com a finalidade de se alinhar por um certo momento.”²⁰⁰

¹⁹⁶ MARTINS, 1994, p. 12.

¹⁹⁷ MARTINS, 1994, p. 13.

¹⁹⁸ Solamente cuando se hayan alcanzado los grados de acumulación capitalista y de modificación política que hacen casi absoluto el dominio burgués y cuando la burguesía haya resuelto sus propias contradicciones, superando el más limitado corporativismo para asumir su papel de clase dirigente nacional, se perfeccionará la fusión de la serie de sus caracteres. La gran cantidad y la precisa calidad de la edificación pública, ya imponentes en el período prerrevolucionario, los convierten en factores portantes de la construcción de la ciudad burguesa del siglo XIX. CERASI, Maurice, 1990, p. 127.

¹⁹⁹ O Estado que nasceu dos movimentos sociopolíticos burgueses, estimulou e generalizou a pesquisa tipológica feita pelos “arquitetos da Revolução”, tais como o arquiteto e professor acadêmico francês Etienne-Louis Boullée (1728-1799) que teve grande influência em sua época e o arquiteto francês Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806). A “Arquitetura da Evolução” foi uma criação dos monarquistas e não teve a participação dos protagonistas da Revolução Francesa. CERASI, Maurice, 1990, p. 128. Cf. CERASI, Maurice. **El espacio colectivo de la ciudad construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna**. Barcelona: Oikos-tau, 1990, p. 128; KRUFFT, Hanno-Walter. **História da Teoria da Arquitetura**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016, p. 332 e 341.

²⁰⁰ Sobre a diversidade da multidão: Ernest Labrousse. *Le Mouvement Ouvrier et les Idées Sociales en France de 1815 à la Fin du XIX e Siècle*. Paris, 1948, p.90; PINCKNEY, David. *The Revolution of 1830*. Princeton: Princeton University Press, 1972, p. 252-258 apud SENNET, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. Tradução: Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 278.

Revoluções distorcem o tempo. Nas mentes das pessoas que as vivem, imensas transformações parecem estar sendo elaboradas na estrutura social, do dia para a noite: costumes e hábitos que se praticavam há séculos ou durante anos eram repentinamente abandonados [...]

Em tempos de desordem revolucionária, é comum que códigos de significação permaneçam operando apenas para saltar os canais normais. Os aristocratas podem repentinamente ver com os olhos de trabalhadores e sentir aquilo que, em tempos sem perturbações, seriam demasiado cegos para ao menos notar. Inversamente, os que vivem uma revolta podem, durante os momentos de sublevação, começar repentinamente a ver com os olhos daqueles que estão acima deles, e essa visão pode perturbar o senso que têm deles próprios. Pode-se de repente tentar entender o que está acontecendo fazendo referência à visão de mundo daqueles grupos que parecem ser mais autoconfiantes e mais bem educados, a fim de dar sentido a seus próprios interesses, que poderiam ser justamente a destruição dos grupos superiores. Uma tal transferência de sentido é o que ocorreu em 1848.²⁰¹

A diferença entre 1830 e 1848 estava no fato de que “em 1848 a burguesia era, ao mesmo tempo, a classe que liderava a revolução e o inimigo, aos olhos da multidão.”²⁰² O fim do Estado monárquico e da sociedade feudal transformou a estrutura política, econômica e social da França, e posteriormente da Europa, que inicialmente produziu um caos social. No início do século XIX, a França estava se tornando em uma sociedade industrial e a partir da terceira década do século XX as crises econômicas e as lutas de classes foram intensificadas. O impacto da revolução foi tão profundo que ‘tornou-se um fato novo, tão contrário a tudo que aconteceu antes no mundo e no entanto tão geral, tão monstruoso, tão incompreensível que, ao apercebe-lo, o espírito fica como que perdido.’²⁰³

Paralelamente, foi iniciado a Revolução Industrial²⁰⁴ na Inglaterra, que representou o triunfo da indústria capitalista com um novo modo de produzir e circular as mercadorias, cujo empresariado foi concentrando as máquinas, as terras e as ferramentas sob o seu controle e convertendo as grandes massas humanas em trabalhadores industriais sem posses. Cada avanço na consolidação da sociedade capitalista representava o desmonte dos costumes e das instituições do mundo pré-industrial que eram baseadas no trabalho artesanal e a vida no campo para serem

²⁰¹ SENNET, 1998, p. 280.

²⁰² SENNET, 1998, p. 285.

²⁰³ Análise da Revolução Francesa por Alexis Tocqueville, após setenta anos do seu triunfo. Cf. MARTINS, 1994, p. 13.

²⁰⁴ No período da Revolução Industrial (1780-1860), a Inglaterra que era composta de pequenas cidades com população rural passou a comportar enormes cidades, nas quais concentravam as indústrias e espalhavam o seus produtos para o mundo inteiro. Cf. MARTINS, 1994, p. 6.

substituídos pelo trabalho fabril e a vida nas cidades. As consequências da rápida industrialização e urbanização foram visíveis e trágicas.²⁰⁵

As transformações técnicas e produtivas foram provocadas pelas invenções do processo Bessemer (1856) que facilita a difusão do aço, “que permite construir novas máquinas mais eficientes e novas estruturas nunca vistas no passado”, como grandes coberturas sem suportes intermediários, as pontes suspensas cada vez mais longas, os arranha-céus cada vez mais altos, o elevador (1876); pela invenção do dínamo (1869) que permite infinitas aplicações da eletricidade como o telefone (1876), a lâmpada elétrica (1879), o elevador (1887) e pela invenção do motor a explosão (1885) que permite usar o petróleo para mover os carros, os navios e os aviões, etc.²⁰⁶

A utilização de novas fontes de energia, a invenção de máquinas, principalmente para a indústria têxtil, o desenvolvimento agrícola, o controle do comércio internacional são fatores que iriam transformar a Inglaterra na maior potência mundial da época. Na busca pela ampliação dos mercados, os ingleses impõem ao mundo o livre-comércio e o abandono dos princípios mercantilistas, ao mesmo tempo em que tratam de proteger seu próprio mercado e o de suas colônias com tarifas protecionistas.²⁰⁷

Na época da segunda Revolução Industrial, houve a consolidação industrial da Europa e a industrialização dos Estados Unidos e seu encaminhamento para a posição de poder mundial. O modo de produção capitalista atingiu os países centrais e as colônias recém-independentes.²⁰⁸

A grande revolução de 1789-1848 foi o triunfo não da “indústria” como tal, mas da indústria capitalista; não da liberdade e da igualdade em geral, mas da classe média ou da sociedade “burguesa” liberal; não da “economia moderna” ou do “Estado moderno”, mas da economia e Estados em uma determinada região geográfica do mundo (parte da Europa e alguns trechos da América do Norte), cujo centro eram os Estados rivais e vizinhos da Grã-Bretanha e França. A transformação de 1789-1848 é essencialmente o levante gêmeo que se deu naqueles dois países e que dali se propagou por todo o mundo.²⁰⁹

²⁰⁵ MARTINS, 1994, p. 5 a 7.

²⁰⁶ BENEVOLO, Leonardo, **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2012, P. 615-616.

²⁰⁷ FAUSTO, 2019, p. 94.

²⁰⁸ KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Presença de Camillo Sitte**. XI Encontro Nacional da ANPUR. Salvador, 2005, p. 5.

²⁰⁹ HOBSBAWM, 2014, p. 20.

Estas Revoluções provocaram as crises do sistema colonial. Os Estados Unidos conquistaram sua independência (1776). Nas primeiras duas décadas do século XIX, Simão Bolívar liderou guerras de independência no continente sul-americano que propiciaram o nascimento de países como a Colômbia, a Venezuela, o Peru e a Bolívia. Em 1822, foi o Brasil que se livrou do jugo português.²¹⁰ Na década de 1750 teve início a decadência da produção aurífera da região de Minas Gerais e a crise do açúcar, que provocou um período de depressão econômica de Portugal (1760-70).

“Em meados do século XVIII, Portugal era um país atrasado, em realção às grandes potências europeias. Dependia da Inglaterra, de quem em troca recebia proteção diante da França e da Espanha.”²¹¹ Em 1750, D. José I assume o trono português (1750-77) com o marquês do Pombal²¹² como Secretário do Estado que “representou um grande esforço no sentido de tornar mais eficaz a administração portuguesa e introduzir modificações no relacionamento Metrópole-Colônia,”²¹³ como a finalização da passagem das capitanias do domínio privado dos donatários para o público (1752-54).²¹⁴ Nesta década de 1750 teve início a decadência da produção aurífera da região mineira.

No contexto do enfraquecimento do poder de influência do cristianismo provocado pelo pensamento racional iluminista e de certo desinteresse da administração das Capitanias pelos indígenas dos aldeamentos da América portuguesa, o marquês de Pombal, incomodado com a riqueza, a autonomia e influência dos jesuítas, enfraqueceu o poder dos jesuítas por meio de uma série de medidas até a expulsão do Reino (1759), quando todos os bens dos jesuítas foram confiscados para a Coroa portuguesa (1761)²¹⁵.

²¹⁰ SOUZA, Okky de. **São Paulo anos luz**. São Paulo: Editora de Cultura, 2003, p. 22 a 26.

²¹¹ FAUSTO, 2019, p. 95.

²¹² **Sebastião José de Carvalho e Melo** (1699-1782), graduado em Direito pela Universidade de Coimbra, marquês de Pombal (1769) e como Secretário do Estado (1750-77) implantou as reformas pombalinas em Portugal e suas colônias, embasadas nos pensamentos iluministas de René Descartes (1596-1650), Isaac Newton (1643-1727) e John Locke (1632-1704). Cf. FAUSTO, 2019, p. 95; MOTA; LOPEZ, 2015, p. 184 a 187.

²¹³ FAUSTO, 2019, p. 95.

²¹⁴ FAUSTO, 2019, p. 42 e 590.

²¹⁵ A lei em questão encontra-se na Coleção da Legislação Portuguesa, p. 770-771, encontra-se o Alvará de 25 de fevereiro de 1761, fazendo reverter para a Coroa todos os bens dos Jesuítas. Cf. Rodrigo Otávio. **Os selvagens americanos perante o direito**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1946, p. 102 apud PETRONE, 1995, p. 170.

No terceiro quartel do século XVIII, foi iniciado um esforço de negociação diplomática com a Espanha sobre os limites territoriais da América portuguesa e América espanhola. “As negociações exigiram a formação de duas comissões demarcatórias, uma no sul e outra do norte”²¹⁶ para o Tratado de Madri (1750) que reconheceu os direitos de Portugal sobre territórios colonizados a oeste do meridiano de Tordesilhas²¹⁷ destacados na cor laranja no mapa 14.



Mapa 14: Tratado de Madri, (1750)

Fonte: autora a partir de COLAVITE, 2006, p. 21 e 29; VICENTINO, 2011, p. 97 e 105, Globalizando conhecimento, jan. 2022

²¹⁶ REIS, 2013, p. 229.

²¹⁷ REIS, 2000b, p. 571.

No século XVIII, os portugueses vão perceber que ocuparam um território gigantesco que pertencia aos povos indígenas. “Se no século XVI e início do XVII, os portugueses ocupam o território e escravizam os indígenas, na segunda metade do século XVII eles vão querer ocupar o território e exterminar os índios.”²¹⁸

Cometemos um grande erro porque a verdadeira colonização é a conquista do território e dos povos como os romanos fizeram conosco [...] quando colonizaram a Península Ibérica, nós lusitanos que éramos bárbaros e selvagens como os indígenas no Brasil, fomos educados, cristianizados, civilizados e estamos aqui transmitindo a palavra de Deus, trabalhando, fomos civilizados.²¹⁹

Dessa forma, Pombal propôs uma nova política para os índios por meio da criação do Diretório dos Índios (1758-98) que pretendia reconhecer a liberdade dos indígenas. Após este período, houve o retorno da legalidade da escravização dos índios que foi abolida em 1831.²²⁰

A expansão territorial da América portuguesa realizadas pelas expedições dos bandeirantes e as descobertas de ouro em Cuiabá e em Mato Grosso iniciaram a fase da cartografia técnica brasileira e criaram a demanda por novas negociações de fronteira que resultaram no Tratado de Madri (1750) apoiado no Mapa dos Confins (1745).

Quando em 1750 e posteriormente se redigem os grandes tratados que limitariam definitivamente as possessões portuguesas e espanholas neste continente, a Espanha será obrigada a reconhecer a soberania de Portugal sobre toda esta metade a América do Sul que forma o Brasil e que de direito lhe cabia na maior parte. E isso graças apenas a ocupação efetiva que, antes dos espanhóis, realizara o colono e povoador português. A ruína de Portugal significaria o desenvolvimento desmesurado do nosso país.²²¹

As Comissões Demarcatórias trouxeram um grande número de engenheiros militares que realizaram trabalhos importantes na América portuguesa durante todo

²¹⁸ PUNTONI, 2016a.

²¹⁹ PUNTONI, 2016a.

²²⁰ PUNTONI, 2016a.

²²¹ PRADO JÚNIOR, 2012, p. 50.

o período da administração Pombalina (1750-1777).²²² As Comissões do Norte (1752-58) iniciaram a demarcação e fizeram mapas, dos quais, muitos engenheiros militares e cartógrafos permaneceram no Brasil para projetar e construir as fortalezas nas fronteiras após o fim das expedições. A Comissão do Sul (1752-60) fizeram o trabalho de demarcação das fronteiras acordadas no tratado.²²³

No mapa 14, é perceptível a preocupação defensiva dos limites ocidentais no sertão após o Tratado de Madri por meio da construção de várias fortalezas ao longo da divisa territorial. A área hachurada é correspondente ao período em que a capitania Real de São Paulo esteve vinculada à capitania do Rio de Janeiro (1748-65). Neste momento, a transferência da capital da América portuguesa para a região central da América portuguesa foi cogitada pela primeira vez com o propósito de ocupar o sertão e garantir a posse²²⁴, a segurança contra os ataques, a maior integração territorial do país e estimular o desenvolvimento do interior sob o lema da modernização e do progresso.²²⁵ Em 1761, o Marquês de Pombal compreendia que a interiorização da capital favoreceria a Coroa portuguesa na fiscalização da produção mineral. Hipólito da Costa defendia no jornal *Correio Braziliense* a transferência da capital para a região Centro-Oeste da América portuguesa.

Porém, a capital da América portuguesa foi transferida para o Rio de Janeiro (1763), pois era o principal porto de exportação do ouro, representando o deslocamento do eixo econômico colonial do Nordeste para a região Sudeste, transformando-a na principal cidade no fim do século XVIII.²²⁶ No século XVIII, as transformações político-administrativas, econômicas e político-urbanas estavam consolidadas para a aplicação de um poder altamente centralizado para o desenvolvimento da vida urbana brasileira até o século XIX.²²⁷

²²² REIS, 2000, p. 350.

²²³ CINTRA, Jorge Pimentel; OLIVEIRA, Rafael Henrique de. **José Custódio de Sá e Faria e o mapa de sua viagem ao Iguatemi**. Anais do Museu Paulista. v. 28, dez. 2020, p. 3.

²²⁴ FONSECA, 2001 apud CARPINTEIRO, Antonio Carlos Cabral. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-98**. Dissertação Fau Usp, 1998.

²²⁵ WESELEY, Michael. **Arquivo Brasília**: Lina Kim e Michael Weseley. São Paulo: Cosac Naify, 2010, p. 4.

²²⁶ OTTONI, Dácio Araújo Benedicto. **São Paulo - Rio de Janeiro, séculos XIX – XX**: aspectos da formação de seus espaços urbanos. 1979. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979, p. 5; REIS, 2000b, p. 357.

²²⁷ REIS, 2000a, p. 28, 57 a 72

Devido ao despovoamento e à estagnação provocada pela migração da população para as áreas de mineração, as capitanias do Sul foram extintas pela Coroa portuguesa (1748), ficando subordinadas ao governo do Rio de Janeiro. Após a recuperação da autonomia (1765) pelo governo de Morgado Mateus²²⁸, a capitania de São Paulo era composta pelos territórios dos atuais estados de São Paulo e de Paraná.

No fim do século XVII, após quase dois séculos de esforço dos paulistanos no reconhecimento do território da colônia e na procura de metais preciosos, a descoberta do ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso representa o fim deste ciclo.²²⁹

O ciclo do ouro constitui um sistema mais ou menos integrado, dentro do qual coube a Portugal a posição secundária de simples entreposto, Ao Brasil o ouro permitiu financiar uma grande expansão demográfica, que trouxe alterações fundamentais à estrutura de sua população, na qual os escravos passaram a constituir minoria e o elemento de origem europeia, maioria. Para a Inglaterra o ciclo do ouro brasileiro trouxe um forte estímulo ao desenvolvimento manufatureiro, uma grande flexibilidade à sua capacidade para importar, e permitiu uma concentração de reservas que fizeram do sistema bancário inglês o principal centro financeiro da Europa.²³⁰

A decadência da mineração de ouro na América portuguesa teve início no último quartel do século XVIII, porém, a Inglaterra já havia entrado na Revolução Industrial²³¹ que foi possibilitado pelo acúmulo de capital gerado pelas expansões territorial e política, pelo domínio dos mares, tráfico de africanos escravizados, pela exploração colonial e pirataria. O desenvolvimento da indústria têxtil inglês foi concretizado por meio de intervenções do Parlamento britânico sobre taxas de importação, crescimento populacional decorrente da melhoria das condições de

²²⁸ **Luís Antônio de Souza Botelho e Mourão** (1722-98), o Morgado de Mateus, foi nobre português e o primeiro governador da Capitania de São Paulo (1765-1775) após o restabelecimento de sua autonomia. Morgado de Mateus trouxe ao país a maior coleção de mapas e referências bibliográficas, uma equipe de cartógrafos e marcou o início do progresso econômico, político e social de São Paulo. A missão de Morgado de Mateus era fortalecer a Capitania de São Paulo, de forma a prevenir o avanço espanhol, e ao mesmo tempo organizar contingentes para enviar aos pontos mais ameaçados no Sul. Cf. Rota dos goiases. **Morgado de Mateus e a autonomia da capitania de São Paulo**. nov. 22; TOLEDO, 2003, p. 238.

²²⁹ PRADO JR, 1963, p. 112.

²³⁰ FURTADO, 2003, p. 40 e 41.

²³¹ A Primeira Revolução Industrial (1784) tem como marco, o desenvolvimento da máquina a vapor na Inglaterra e a segunda Revolução Industrial (1870), a eletricidade e a produção em série em outros países. Cf. NERI, Katiúscia. **Você já ouviu falar em indústria 4.0?** TV Brasil, 24/06/2019.

vida, criação de latifúndios para produção de algodão e de lã e migração dos camponeses para as cidades.

O aumento da produção industrial de bens manufaturados provocou o barateamento do custo final para o mercado consumidor composto por uma população em rápido crescimento. O desenvolvimento técnico e do capitalismo propiciou à proliferação de indústrias e do comércio internacional pelo mundo.

A crescente industrialização de outros países gerou um mercado externo para as mercadorias produzidas pelas indústrias de base inglesa. Novas estradas de ferro, em diversos países, eram construídas com capitais, equipamentos e, muitas vezes, técnicos ingleses.²³² Os capitais acumulados na Europa foram canalizados para diversos países estrangeiros por meio de empréstimos, utilizados na implantação de vias férreas e outros empreendimentos.²³³ Portanto a Revolução Industrial dividiu o mercado em países ricos e industriais, e países pobres e agrícola.

A sustentação de uma posição privilegiada no campo industrial levou os países europeus a uma política agressiva na área comércio internacional, procurando impedir que outros países, principalmente fora da Europa, desenvolvessem satisfatoriamente as suas indústrias. A Europa usava seu poderio econômico e, quando necessário, sua força militar, para garantir que o mundo permanecesse dividido entre os produtores de manufaturas e os fornecedores das matérias primas, localizadas principalmente nos países colonizados. Este foi um aspecto da divisão do trabalho que, em nível mundial, mais caracterizou a Revolução Industrial.²³⁴

Durante o período colonial do Brasil, as pequenas manufaturas instaladas limitavam-se ao atendimento de necessidades locais tais como a fábrica de tecidos de algodão para confeccionar as roupas dos africanos e indígenas escravizados, olarias produtoras de telhas e vasilhames e estaleiros para a construção e reparos de embarcações. Para assegurar a produção da metrópole portuguesa e garantir o comércio de produtos industrializados portugueses e ingleses, o alvará (1785) de D. Maria I fechou as fábricas existentes e proibiu a instalação de novas indústrias.²³⁵ Esse fato demonstra o quanto os defensores do Brasil agrário estavam moldados à

²³² Site da CPTM, 2023.

²³³ Site da CPTM, 2023.

²³⁴ GALVÊAS, Elias Celso. **A Revolução Industrial e suas consequências**. In: Unsplash, 2015.

²³⁵ Firjan, jan. 2023..

postura estabelecida pelos países europeus e a falta de crença de que o Brasil poderia vir a ser um grande produtor industrial. Para eles, a reivindicação da indústria nacional por proteção alfandegária prejudicaria o consumidor, impondo artigos com preços mais elevados que seus congêneres importados, portanto apoiavam apenas as indústrias “naturais”. Ao longo do Império, da República Velha e mesmo mais tarde, tais argumentos foram repetidamente usados para impedir a adoção de políticas protecionistas consistentes em benefício da indústria nacional. Campanhas contra as ‘indústrias artificiais’, surgidas sob o Império, ganharam força no início do século XX, como reação às demandas do setor manufatureiro emergente.

Mesmo assim, a indústria desenvolvia-se, pois as políticas alfandegária e cambial da República Velha para atender ao modelo agroexportador acabaram favorecendo, paradoxalmente, o desenvolvimento industrial, uma vez que encareciam os produtos estrangeiros e estimulavam substituição de importações.²³⁶

No Brasil da virada do século XIX, o capital europeu foi utilizado nas melhorias urbanas e para a expansão territorial para a produção do café enquanto na Europa, a ferrovia contribuiu para a expansão industrial. A ferrovia também facilitou a distribuição do café e de outras mercadorias, pois os trens transportavam rapidamente cargas pesadas, a longas distâncias com o valor reduzido dos fretes

Até o início do século XIX, a América portuguesa era um aglomerado de colônias conquistadas pelos portugueses e administradas pelo Governador Geral a partir do Rio de Janeiro, mas com o poder centralizado em Lisboa. As guerras napoleônicas mudaram o perfil da Europa, e diante da ameaça de invasão de Portugal por Napoleão Bonaparte devido às alianças feitas com a Inglaterra que era rival da França, a Corte imperial portuguesa e seu comércio internacional foi transferida para o Rio de Janeiro (1808). A transformação do Brasil e do Rio de Janeiro em centro do poder político e comercial português representou o fim da condição colonial e conseqüentemente, da relação de dominação econômica da Metrópole sobre a colônia com a abertura dos portos e a revogação do alvará de proibição das atividades manufatureiras e industriais. Após a elevação do Brasil à

²³⁶ Campos, Candido Malta. **Os rumos da cidade**: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002, p. 69 e 70.

categoria de Reino Unido ao de Portugal e Algraves (1815) por D. João VI²³⁷, o conjunto fragmentado de capitanias gerais foi unificado como reino do Brasil (1815-22). Após a expulsão dos franceses da Península Ibérica e pressionado pela Revolução do Porto (1820), D. João VI retornou para Portugal, e D. Pedro I tornou-se regente do reino do Brasil (1821).²³⁸

O projeto para a América portuguesa desenvolvida em Lisboa era distinto do projeto do Rio de Janeiro, que articulava a unificação do território com autonomia política. A pressão portuguesa para o retorno à condição colonial, que significava a anulação da autonomia e a perda de privilégios obtidos durante a estada da família real no Rio de Janeiro, conduziu a um processo de ruptura política com a Coroa portuguesa sob a liderança de José Bonifácio. A Independência do Brasil (1822) representou o início da construção do estado nacional, no entanto esta ruptura serviu para reafirmar um estrato de continuidade nas relações sociais e produtivas do período colonial.²³⁹ Portanto, o sucesso do projeto unificador, centralizador e monárquico constitucional do novo país com sede no Rio de Janeiro e liderado por D. Pedro I, que também era herdeiro do trono português, foi resultado de acordos feitos pelas elites locais das várias capitanias para a manutenção do sistema econômico e social baseado na escravidão. A Inglaterra reconheceu a autonomia do Império do Brasil (1824) mediante a exigência do fim do tráfico de africanos escravizados que não foi cumprida de imediato.²⁴⁰

Nesse momento, o projeto de transferência da capital brasileira para o interior despovoado no século XVIII, por meio da construção de uma cidade nova, foi retomado por José Bonifácio de Andrada e Silva²⁴¹ em diversas vezes (1821-23)

²³⁷ **João Maria José Francisco Xavier de Paula Luís Antônio Domingos Rafael de Bragança** (1767-1826), príncipe regente (1799-1818), coroação de D. João VI como rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algraves (1818-26) com retorno ao Portugal (1808-21). Cf. site da Biblioteca Nacional.

²³⁸ PUNTONI, Pedro. **História e historiografia do Brasil**. Escola da Cidade, 2016b.

²³⁹ PUNTONI, 2016a.

²⁴⁰ PUNTONI, 2016b.

²⁴¹ **José Bonifácio de Andrada e Silva** (1763-1838), abolicionista radical, graduado em Direito e Filosofia na Universidade de Coimbra e especializado em Mineralogia, foi ministro do Estado (1822-23), Bonifácio defendia reformas profundas porque considerava que eram imprescindíveis para a viabilidade da nação e do Estado. Cf. SUZUKI, Shin. **José Bonifácio: como 'patriarca da Independência' teve projeto de país rejeitado e acabou amargurado**. BBC News Brasil em São Paulo, 2022.

com propostas de local para Goiás por ser equidistante das capitais das províncias e sugestão do nome de Brasília.²⁴²

O novo Império do Brasil, cujo processo de independência foi legitimado por meio da aclamação de D. Pedro I como protetor e imperador do Brasil pelas câmaras municipais. Desse modo, o nascimento do Estado brasileiro foi anterior ao surgimento da nação, ou seja, houve a formação de um espaço geográfico com uma soberania política por meio da formação dos ministérios e da constituição (1824), cuja legitimação deste espaço e desta soberania havia a necessidade de uma ideia de nação. “A nação foi uma invenção posterior e para criar uma nação é preciso criar várias chaves, vários mitos, vários símbolos, vários suportes, é preciso criar a memória coletiva, inventar a História.”²⁴³ A construção destes mecanismos foi realizada com a criação da bandeira nacional (1822), o hino nacional (1831), o mapa com as fronteiras estabelecidas com os países (1910) e foram feitas as primeiras reflexões históricas, durante o Período Regencial (1831-1840), por meio da criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB, 1838) no Rio de Janeiro, cuja tarefa era escrever a História do Brasil e estudar a Geografia do Brasil.²⁴⁴ A construção da identidade nacional teve início em torno do Rio de Janeiro e por meio do romance indianista, que criou um imaginário diferente do índio real que estava inserido em uma sociedade que tem a sua cultura, a sua cosmologia, o seu modo de ver o mundo que não era respeitado pela sociedade imperial, portanto, “a poética indianista cria uma ilusão de uma proteção imaginária do índio, mas só nas páginas do livro.”²⁴⁵

Esta história do Brasil era centrada na capital do Rio de Janeiro e iniciada a partir da transferência da corte portuguesa, quando foram fundados os principais equipamentos culturais e as grandes instituições de pesquisa do país. As realidades regionais não eram abordadas por esta narrativa, inclusive a província de São Paulo, que vivia um momento de pujança econômica e política. Para mudar esta situação paradoxal, foi fundado o Instituto Histórico em São Paulo (IHGSP, 1894) e a

²⁴² TAVARES, Jeferson C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. 2004. 558 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). EESC-USP, 2004, p. 67 e 68; COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**, 1957. In: ArPDF, CODEPLAN, DePHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

²⁴³ PUNTONI, 2016b.

²⁴⁴ PUNTONI, 2016b.

²⁴⁵ PUNTONI, 2016b.

profissionalização do Museu Paulista (1894) com a missão de “criar uma história paulista, a um só tempo regional e nacional.”²⁴⁶ O fenômeno bandeirismo foi o elemento articulador da formação da identidade paulista com a criação da representação do Estado e a sua tradição.²⁴⁷

1.7 1840-1930: ciclo do café

No segundo Império (1840-1889) foi registrado um crescimento industrial mais efetivo no Brasil, “que foi impulsionado por dois fatores: a Tarifa Alves Branco (1844), que taxou os produtos importados, e a Lei Eusébio de Queirós (1850), proibindo o tráfico de escravos para o Brasil e, com isso, liberando verbas para serem investidas em outras áreas.”²⁴⁸ As principais áreas de investimento foram a infraestrutura (transporte e comunicação) e na expansão dos setores industriais e bancários, porém, o Brasil continuava dependente da importação da maioria dos bens de consumo.

“[...] a disputa pelo controle da terra sempre foi elemento central das relações econômicas e políticas e das dinâmicas de poder, desde a colonização e o sistema de concessão de sesmarias. Nesse longo processo histórico, invariavelmente, o acesso à terra, seja rural ou urbana, foi cuidadosamente controlado pelas elites econômicas e políticas. [...] na transição do trabalho escravo para o trabalho livre e com a aprovação da Lei de Terras, em 1850, a terra tomou o lugar do escravo na hierarquia de poder.”²⁴⁹

Ao final do século XIX, a geografia canavieira manteve a mesma estrutura territorial do período de transição entre o colonial e monárquico. Apesar da perda do monopólio comercial do açúcar para o mercado internacional no século XVII, as províncias de Pernambuco e da Bahia permaneceram como centros produtores de açúcar. Após a independência no Brasil e a Revolução Industrial na Europa, a

²⁴⁶ SCHWARCZ, Lilia Moritz. A construção de uma identidade paulista. In: BUENO, Eduardo (org.). **Os nascimentos de São Paulo**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004, p. 163 a 166.

²⁴⁷ SCHWARCZ. In: BUENO (org.), 2004, p. 167 e 169.

²⁴⁸ Firjan, jan, 2023.

²⁴⁹ MARTINS, José de Souza. O Cativo da Terra. 3. ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1986 apud MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Whitaker; LEITÃO, Karina Oliveira (org.). Introdução de **O nó da terra**. São Paulo: LabHab FAU USP. (inédito)

participação de países não industrializados no mercado internacional era limitada à produção de matérias-primas e de gêneros alimentícios²⁵⁰.

Portanto, a economia nacional do Período Imperial (1822-1889) permaneceu agroexportadora, principalmente do açúcar e do café. No período colonial, inclusive nos anos do auge do ciclo do ouro, a produção aurífera não superou a renda obtida pela exportação do açúcar do Nordeste. “No início do século XIX produziram açúcar, por ordem de importância, a Bahia, Pernambuco e o Rio de Janeiro. São Paulo a despontar, mas ainda como modesto exportador.”²⁵¹ Após a perda do interesse econômico na busca por ouro e no apresamento de indígenas a partir de 1750, Morgado de Mateus adotou a política de povoamento da capitania de São Paulo (1765) por meio da criação de novos núcleos urbanos e o estímulo à atividade agrícola como meio de fixação à terra.²⁵² Apesar disso, o processo de ocupação territorial e de colonização de núcleos secundários como São Paulo, o trabalho do indígena escravizado permaneceu dominante até o século XVIII e XIX²⁵³

O contexto econômico internacional contribuiu para o sucesso desta iniciativa agrícola, pois entre o fim do século XVIII e o início do século XIX, houve um novo surto da indústria açucareira com o aumento temporário do preço causado pela Revolução de independência do Haiti (1801-1805); pelas guerras napoleônicas (1805-1814); pela Revolução Francesa (1789); pelo crescimento demográfico mundial e a urbanização causados pela Revolução Industrial (1784) com mudanças de hábitos alimentares na Europa; pela decadência da mineração na região Centro-Sul do Brasil. Estes fatos repercutiram no mercado mundial de produtos tropicais e elevaram temporariamente o preço do açúcar.²⁵⁴

“O açúcar passou a ser o produto mais importante da economia paulista e, na verdade, um dos fatores responsáveis pelo aumento da população e pelo acúmulo de capital que permitiram, primeiramente, o aparecimento de grandes engenhos e,

²⁵⁰ Canabrava, Alice P. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sérgio Buarque e CAMPOS, Pedro Moacyr (org.). **História geral a civilização brasileira: o Brasil monárquico 4: declínio e queda do Império**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971, Tomo II, p. 85 apud RODRIGUES, 2020, p. 41.

²⁵¹ FAUSTO, 2019, p. 73.

²⁵² TOLEDO, Benedito Lima de. Do Litoral ao Planalto a Conquista da Serra do Mar. **PosFAUUSP**, [S. l.], n. 8, 2000, p. 155.

²⁵³ PUNTONI, 2016b.

²⁵⁴ ZEMELA, 1950, p. 493; SIMONSEN, 2005; PETRONE, 1964 apud RODRIGUES, 2020, p. 35.

posteriormente, da cafeicultura.”²⁵⁵ Na capitania de São Paulo, a cana de açúcar como produto de exportação teve importância temporária (1760-1851), cuja produção esteve concentrada na vila de São Vicente, no litoral norte e no Quadrilátero do Açúcar²⁵⁶



Mapa: 15: quadrilátero do açúcar

Fonte: autora a partir do mapa elaborado por BEIER, 2015, p. 267

O café foi introduzido na Província do Rio de Janeiro por D. João VI, cuja produção correspondia a 18% das exportações nacionais (1822-1830). “A lavoura do café avançou de forma surpreendente pelo interior fluminense, no vale do Paraíba, pelo norte de São Paulo e pelo sul de Minas Gerais.”²⁵⁷ No começo do século XIX, a capitania de São Paulo tinha uma pequena produção de açúcar destinada à

²⁵⁵ PETRONE, M. T. S. A lavoura canaveira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851). Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1964 apud RODRIGUES, 2020, p. 35.

²⁵⁶ O Quadrilátero do Açúcar era formado principalmente por Itu, Mogi Mirim, Piracicaba, Capivari e Campinas. Cf.: apud RODRIGUES, 2020, p. 41 e 42

²⁵⁷ Firjan, jan. 2023.

exportação,²⁵⁸ que foi logo substituída pelas lavouras do café (1840-60)²⁵⁹, pois a produção e comercialização do café era economicamente mais rentável. Os ciclos do açúcar e do café paulista foram favorecidos por um período de surto econômico após a independência do Brasil.²⁶⁰

É interessante mencionar que a exportação de açúcar paulista atingiu seu auge no biênio 1846-1847, coincidindo com a plantação de grandes cafezais, cuja frutificação se deu em 1850-1851, o que indica a inversão do capital obtido com a exportação do açúcar na cultura do café²⁶¹.

“A expansão da lavoura cafeeira foi rápida. A economia começou a sentir os benefícios dessa expansão na década de 1840, quando o café passou a representar mais de 50% das exportações nacionais.”²⁶²

A economia cafeeira ajudou a criar cidades e fazer novas fortunas. A partir da década de 1870, São Paulo assumiu o posto de maior produtor de café. Uma nova elite agrária entrava em cena, passando também a participar ativamente da política nacional. Os fazendeiros paulistas imprimiram uma dinâmica à produção do café, introduzindo novas tecnologias e formas de plantio. A nova cultura conquistou também o oeste paulista, onde em alguns locais – como Campinas – a lavoura de cana-de-açúcar foi substituída pela do café.²⁶³

Apesar da curta duração do ciclo do açúcar em São Paulo, foi suficiente para estimular os investimentos para a melhoria do acesso ao porto de Santos para o escoamento do açúcar do Quadrilátero do Açúcar para o mercado de exportação que era transportada pelos índios por uma trilha em condições precárias.

A primeira obra realizada foi a pavimentação com pedras da Calçada do Lorena (1792)²⁶⁴ representou a inauguração de uma nova fase da história de

²⁵⁸ OTTONI, 1972, p. 7.

²⁵⁹ REIS FILHO, 2004, p. 111.

²⁶⁰ PRADO JUNIOR, Op. Cit., p. 112.

²⁶¹ Petrone, 1964; Canabrava, 1971 apud RODRIGUES, 2020, p. 41.

²⁶² Firjan, jan. 2023.

²⁶³ Firjan, jan. 2023.

²⁶⁴ **Bernardo José Maria de Lorena** (1756-1818), conde de Sarzedas e governador da capitania de São Paulo (1788-98), estava ciente de que a pavimentação do caminho com pedras seria a solução dos problemas frequentes de enxurradas, de lama e dos atoleiros decorrentes das condições climáticas na Serra do Paranapiacaba. Cf.: TOLEDO,

estradas devido à técnica aplicada no caminho²⁶⁵ e por ter assegurado “o trânsito permanente das tropas de muares para o transporte de cargas” e “assinalou o início da constituição de uma infra-estrutura destinada a colocar São Paulo no comércio internacional.”²⁶⁶

Durante o período colonial, as administrações locais das Províncias eram enfraquecidas pelo controle centralizado no governo imperial. “As mudanças políticas após a Independência reduziram significativamente o interesse do governo central pelo urbano e pelo urbanismo.”²⁶⁷

As preocupações iluministas, que haviam sido introduzidas por iniciativa do governo português, com o objetivo de transmitir uma imagem de ordem e progresso, foram retomadas pelas classes dominantes de São Paulo depois de 1822, em parte para atendimento de seus objetivos políticos, em parte sob estímulos dos exportadores europeus de equipamentos técnicos e componentes construtivos, transformados assim em símbolos de modernização técnica e social.²⁶⁸

O foco dos historiadores, no comércio dos indígenas pelos habitantes das capitanias de sul até o século XVIII, excluía a abordagem de outras atividades como a agricultura comercial e a mineração, ou seja, deixava de abordar “as formas de trabalho, as formas de vida nas áreas rurais e nas cidades e o papel da maioria da população, das pessoas comuns e dos indígenas, fossem escravos ou ‘administrados’. Era uma forma de invenção da tradição”. A cultura nas capitanias do Sul era distinta das regiões de economia açucareira e da exploração aurífera com africanos escravizados. Esta cultura do sul era resultante do encontro dos saberes

2000, p. 153 e 155. Em 1972, a Calçada do Lorena foi tombada pelo Condephaat. Condephaat. **Estrada do Lorena, Monumentos de Victor Dubugras e Área de Mata Circundante**. Condephaat, 2022.

Após a abertura de novas estradas, a Calçada acabou sendo abandonada. Em 1972, a Calçada do Lorena foi tombada pelo Condephaat. A Calçada do Lorena, o Caminho da Maioridade ou Caminho do Mar e os 9 monumentos construídos para a comemoração do centenário da Independência do Brasil, localizados dentro do Parque Estadual da Serra do Mar criado em 1977, foram reabertos e transformados em atrações ecoturísticas em 2002. Condephaat. **Estrada do Lorena, Monumentos de Victor Dubugras e Área de Mata Circundante**. Condephaat, 2022; TOLEDO, 2000.

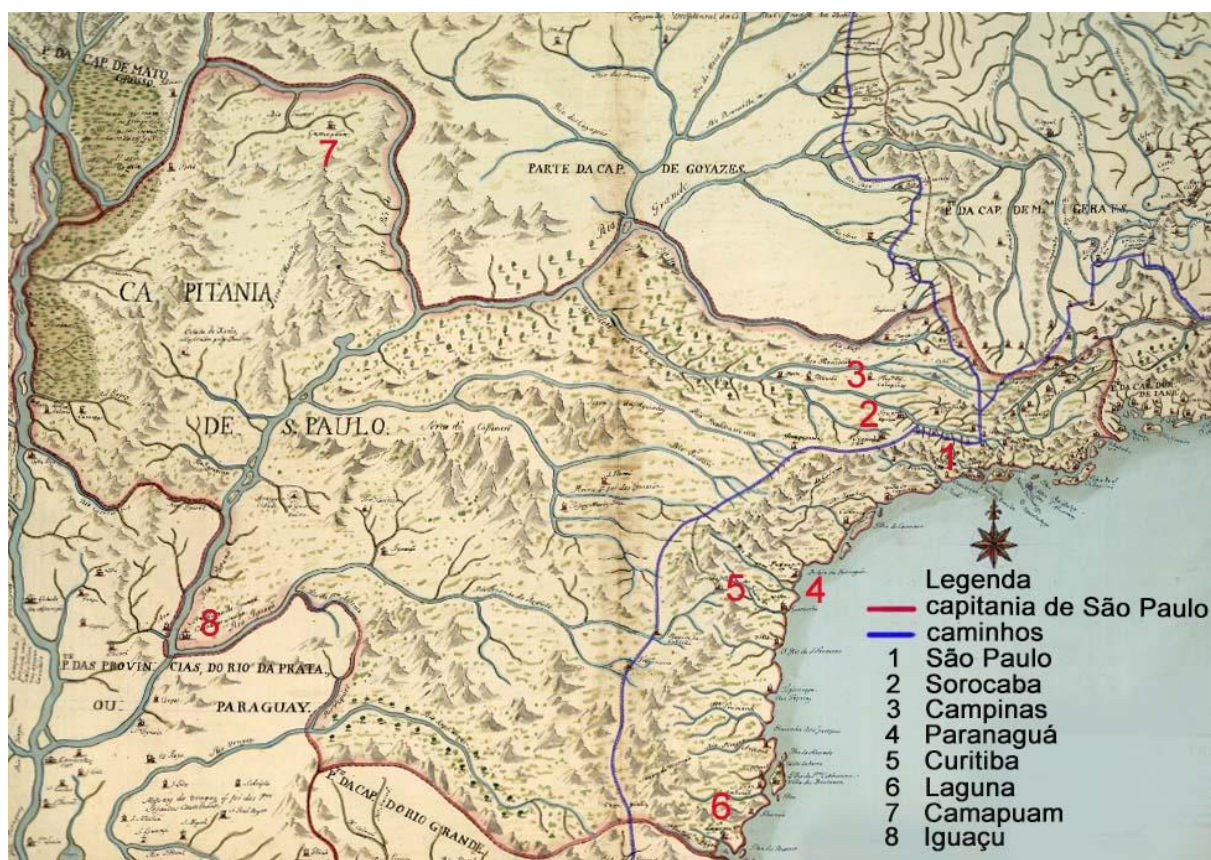
²⁶⁵ Os oficiais do Real Corpo de Engenheiros, cuja missão principal era a demarcação dos limites do território da Coroa portuguesa para o Tratado de Santo Idelfonso (1777), traçaram e executaram a Calçada do Lorena e fizeram alguns melhoramentos na cidade de São Paulo. TOLEDO, 2000, p. 155.

²⁶⁶ TOLEDO, 2000, p. 153 e 155.

²⁶⁷ REIS, 2003, p. 113.

²⁶⁸ REIS, 2003, p. 113.

dos europeus para a agricultura de subsistência com os saberes da cultura indígena que abrangiam a língua geral, as atividades coletoras e a alta mobilidade pelo território. Nesta perspectiva, há uma redução significativa da proporção das atividades de apresamento de indígenas em relação às demais²⁶⁹. “Os núcleos de povoamento foram produtos das atividades de agricultura comercial, da produção de subsistência e também da mineração. [...] Nos campos entre Curitiba e Sorocaba, desenvolveu-se de modo especial a pecuária.”²⁷⁰ (mapa 16)



Mapa 16: Guia dos Caminhantes, 1817

Autor: Anastácio Santana, 1816.

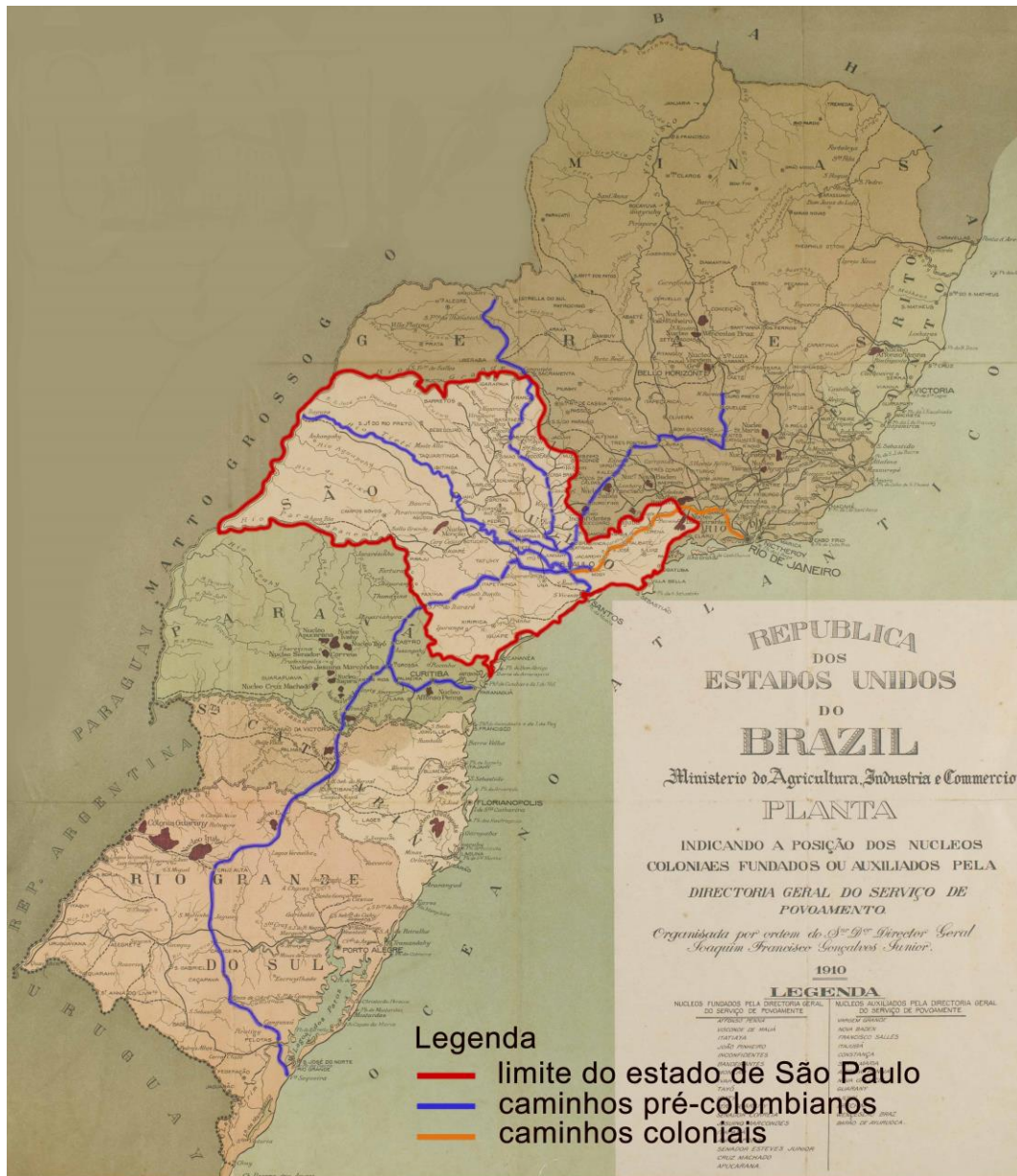
Fonte: Fundação Biblioteca Nacional

Portanto, a história econômica do estado de São Paulo tem “como ponto de partida a produção do açúcar em São Vicente, no século XVI, a de aguardente de cana no litoral norte de São Paulo, nos séculos XVII e XVIII e início do século do século XIX; a produção do trigo no planalto, no século XVII; o transporte de gado e muares no Caminho do Viamão e sua comercialização em Sorocaba, entre 1730 e

²⁶⁹ REIS, 2013, p.74 e 79.

²⁷⁰ REIS, 2013, p. 79.

1870; a produção do algodão arbóreo, a de redes e tecidos com suas fibras e a de farinha de mandioca e outros alimentos.”²⁷¹



Mapa 17: Planta dos novos núcleos coloniais no Estado de São Paulo (1910)
 Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

A região do Paranaguá perdeu a importância inicial após o início das explorações auríferas na região de Minas Gerais e após a destruição das vilas e reduções jesuíticas espanholas da região do Guairá pelos bandeirantes de São Paulo, de Santos e do Vale do Paraíba. O sertão paranaense permaneceu desabitado até o início do século XVIII, cuja colonização foi lenta devido às dúvidas

²⁷¹ REIS, 2013, p. 275.

e conflitos gerados pelo Tratado de Tordesilhas²⁷². O seu território foi desmembrado da Província de São Paulo em 1853 com o nome de Província do Paraná. O mapa 17, demonstra a configuração final dos territórios da região Sudeste, porém, as outras regiões foram modificadas ao longo do século XX até a configuração atual do Brasil (1988). Apesar da existência de outras culturas como a do cacau, fumo, algodão e a da cana de açúcar, o café predominou como o principal produto de exportação brasileiro a partir de 1830.²⁷³ O deslocamento dos centros econômicos do Nordeste para o Sul foi apenas uma das consequências das crises internacionais e nacionais citadas acima, além do colapso da produção do café em Java e em Haiti e a crise da economia açucareira e do algodão decorrente da concorrência com os Estados Unidos e as Antilhas. A estabilização do mercado internacional com o Tratado de Versalhes (1815) e a expansão do mercado consumidor do café na Europa e nos Estados Unidos possibilitaram o início do ciclo cafeeiro no Rio de Janeiro e em São Paulo, cujo novo sistema produtivo e econômico absorveu o capital e a mão-de-obra das produções em crise.²⁷⁴

Apesar da diversidade produtiva, a atenção pelas atividades regulares de produção econômica nas capitanias do Sul sempre foram concentradas na valorização das atividades de escravização dos povos indígenas feitas pelos bandeirantes paulistas, ou seja, as atividades de interesse para o comércio de exportação²⁷⁵. Com o Plano Rendon (1803) teve início o processo de desaparecimento dos aldeamentos indígenas que transformados em povamentos comuns, pois a manutenção destes núcleos deixou de ser interessante para a Coroa portuguesa.²⁷⁶ No século XIX, a população indígena estava reduzida e era explorada sob várias formas de servidão.²⁷⁷

No final do século XVIII, os traficantes brasileiros de africanos escravizados eram os homens mais ricos da Colônia. “Em meados do século XIX, a Inglaterra assumiu uma política de combate ao tráfico de escravos, aprovando uma lei que

²⁷² REIS, 2000b, p. 380.

²⁷³ Freitas, Sônia Maria de. **E chegaram os imigrantes** (o café e a imigração em São Paulo). São Paulo: Sônia Maria de Freitas, 1999, p. 8.

²⁷⁴ MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios:** contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1982, p. 26.

²⁷⁵ REIS, 2013, p. 73.

²⁷⁶ PETRONE, 1995, p. 173 e 194.

²⁷⁷ VAINFAS, Ronaldo. História indígena: 500 anos de povoamento. In: IBGE, 2000, p. 51 e 55.

autorizava o ataque a navios de traficantes em águas internacionais.”²⁷⁸ No caso de São Paulo, a utilização da mão de obra do africano escravizado foi adotada após a expansão da produção cafeeira, ou seja, no contexto de mudanças internacionais, cujo tráfico de escravos no Brasil permaneceu de forma ilegal até a Lei Eusébio de Queirós (1850), principalmente para as fazendas do café do Vale do Paraíba e do Oeste paulista. Nos cinquenta anos do século XIX foram importados mais africanos escravizados do que a somatória dos séculos XVI, XVII e XVIII. Portanto, “o processo de ocupação se deu por meio de conquista em um primeiro momento dos indígenas e num segundo momento de africanos.”²⁷⁹

A escravidão dos indígenas foi iniciada com a colonização por meio da implantação do Governo Geral (1849), porém esta atividade foi legitimada por lei (1570-1831) na América portuguesa por D. Sebastião, com uma suspensão temporária (1758-94) decretada pelo marquês do Pombal. A escravidão dos africanos teve início 1538, porém, ela foi intensificada no período mais dinâmico da economia de exportação (1620-1888). No período entre o fim do tráfico de africanos escravizados e a abolição da escravatura (1850-1888), o comércio interno permaneceu com um movimento Nordeste-Sudeste. “O tráfico de escravos transatlântico foi o maior deslocamento forçado de pessoas ocorrido na história mundial. Entre 1560 e 1850, o Brasil foi o principal e maior destino de escravos nas Américas e foi a última nação desse continente a abolir a escravatura.”²⁸⁰ A partir daqui a monarquia inicia um processo para “tentar achar caminhos para a abolição da escravatura, para a emancipação da escravatura e a substituição de um sistema econômico e social pelo outro.”²⁸¹

A chegada da família real ao Brasil marcou a mudança da política de povoamento, de objetivos políticos e militares para o demográfico, que era pertinente à nova condição de sede da Coroa portuguesa. Porém, a corrente migratória permanecerá fraca até o reconhecimento da iminência do fim do tráfico de africanos escravizados (1840) e da abolição da escravidão (1870). O contexto internacional era favorável, pois os Estados Unidos tinha adotado uma política restritiva de imigrações e a Itália enfrentava perturbações políticas e sociais. A partir de 1760, a

²⁷⁸ Firjan, jan. 2023.

²⁷⁹ PUNTONI, 2016a.

²⁸⁰ Firjan, jan. 2023.

²⁸¹ PUNTONI, 2016b.

imigração italiana constituiu o principal grupo a se fixar nas fazendas de café do Oeste paulista.²⁸²

A província de São Paulo foi a primeira e uma das únicas a manter uma política de incentivo à imigração, concedendo inclusive subsídios para as viagens. A adoção gradativa de mão de obra assalariada na principal atividade econômica deixava claro que a abolição da escravidão africana estava a caminho.²⁸³

Conforme abordado anteriormente, a adoção da representação do bandeirante como o desbravador de novos territórios, deixando de ser um aventureiro e caçador de índios, é coerente com a adoção do Estado de uma política imigratória que privilegiou o trabalhador europeu ao africano ou asiático, apesar da então carência de mão de obra para as fazendas do café. “Na defesa do branqueamento racial e na seleção do bandeirante, como tipo local, o IHGSP encontrava certezas diferentes. Na primeira, a pretensão de um futuro determinado; na segunda, a estabilidade de uma origem comum e digna, de um passado glorioso para essa elite recente.”²⁸⁴

O ciclo do café também transformou a infraestrutura do país. O início da imigração europeia coincidiu com a inauguração da rede ferroviária, a instalação das primeiras fábricas, modernização do sistema e dos serviços urbanos. Em 1835 teve início o planejamento de conexões territoriais em escala nacional para o escoamento de produtos de exportação para o porto de Santos conforme os interesses de produtores de novas áreas agrícolas.²⁸⁵ O barão de Mauá²⁸⁶ apostou na diversificação da produção nacional com investimentos de recursos que eram empregados no tráfico de africanos escravizados. “Mauá soube aproveitar o novo contexto e deu início a novos empreendimentos na área de infraestrutura, que foram fundamentais para o desenvolvimento da indústria nacional.” Mauá participou da

²⁸² PRADO JÚNIOR, 2012, p. 184 a 190.

²⁸³ Firjan, jan. 2023.

²⁸⁴ SCHWARCZ. In: BUENO, Eduardo (org.), 2004, p. 172.

²⁸⁵ SCHIAVON, Taís. **Ferrovias e o processo de identificação e valorização do patrimônio industrial no Brasil**. Vitruvius, 2016.

²⁸⁶ **Irineu Evangelista de Souza** (1813-89) foi industrial e político brasileiro, barão (1854) e, depois, visconde de Mauá (1874), foi o maior empresário de seu tempo, mas faliu por problemas políticos e de sabotagens (1875). Cf. FRAZÃO, 2019.

implantação da primeira estrada de ferro brasileira de Petrópolis ao Rio de Janeiro (1854), da Ferrovia Central do Brasil (1877) e da São Paulo Railway (1867) na região Sudeste. Também investiu na infraestrutura urbana como a iluminação a gás das ruas (1854), o telegrafo submarino (1874), e nos bancos (1850) e nas indústrias (1845).²⁸⁷

A “era Mauá” durou cerca de 40 anos. A mentalidade agroexportadora e escravista da época e a concorrência com empreendimentos estrangeiros, principalmente ingleses, colaboraram para o declínio de seus negócios. Uma nova tarifa alfandegária, em 1860, reduzindo o imposto para máquinas e ferramentas, em favor dos interesses do capital estrangeiro, foi outro fator que prejudicou os seus empreendimentos. A sua postura liberal e abolicionista aliada às suas críticas à guerra do Paraguai contribuíram para o seu isolamento naquela sociedade conservadora. Sem muita alternativa, viu-se obrigado a se associar a empresários britânicos. Frente a essas dificuldades e bastante endividado, vendeu suas empresas por preços reduzidos e pediu falência. As iniciativas modernizadoras de Mauá ajudaram o país a dar alguns passos em direção à industrialização.²⁸⁸

A participação de empresários urbanos no desenvolvimento da província e da cidade de São Paulo foi vital ao promover “a instalação da infraestrutura e dos serviços, o parcelamento e a colonização das terras, com a montagem de um significativo mercado imobiliário rural e urbano, comercial e financeiro.”²⁸⁹ A partir de 1875, o ciclo do café trouxe transformações econômicas e sociais importantes para o Brasil por meio de iniciativas empreendedoras em diversos setores econômicos.²⁹⁰

A Calçada do Lorena que era muito utilizada para o escoamento de produtos do planalto para o porto de Santos até a construção da Estrada Maioridade (1841) em que era permitido o trânsito de carros caiu em desuso. A Estrada da Maioridade também deixou de ser utilizada após a construção da Estrada do Vergueiro (1864) e a Estrada de Ferro da São Paulo Railway (1867).²⁹¹

²⁸⁷ Firjan, jan. 2023

²⁸⁸ Firja, jan. 2023.

²⁸⁹ REIS, 2003, p. 114.

²⁹⁰ WILHEIM, 2011, p.93

²⁹¹ TOLEDO, 2000, p. 165 e 166.



Mapa 18: rede ferroviária no século XIX
 Fonte: VICENTINO, 2011, p. 129

O melhoramento da logística de escoamento dos produtos de exportação dos cafeicultores do Vale do Paraíba e do oeste paulista marcou o início da economia capitalista em São Paulo por meio de conexões regionais viabilizadas pela implantação das ferrovias²⁹² da São Paulo Railway (1867 – de Santos a Jundiaí), da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (1875 – São Paulo a Sorocaba) e da Estrada de Ferro Central do Brasil (1877 – de São Paulo ao Rio de Janeiro).

Quando a ferrovia começou a funcionar provisoriamente entre São Paulo e Santos, o principal obstáculo estava vencido. Sete anos depois, em 1872, quando a Companhia Paulista chegou a Campinas, partindo de Jundiaí, a expansão para o oeste ganhou novo impulso. A cada avanço das ferrovias correspondia um novo conjunto de pequenas estradas em suas extremidades, que levavam à conquista de outras terras férteis e ao aumento de produção rural, levando mais riqueza ao comércio da cidade de São Paulo e mais recursos aos cofres públicos, o que significava novos investimentos em obras e serviços. São Paulo se tornava o nó central de um grande sistema de ferrovias e estradas carroçáveis.²⁹³

²⁹² REIS, 2004, p.126.

²⁹³ REIS FILHO, 2004, 112.

Os traçados das primeiras linhas ferroviárias (preto - mapa 18) eram paralelos aos antigos caminhos pré-colombianos (roxo) e coloniais (laranja), basicamente atendendo as demandas econômicas de conexão com a capital Rio de Janeiro, o porto de Santos e as fazendas paulistas das regiões Noroeste e Oeste. Portanto, o novo sistema ferroviário foi amoldado a estrutura existente, ou seja, tendo São Paulo como o seu centro. "As estradas de ferro repetem, com pequenas variações, os antigos caminhos de penetração, fluviais e terrestres, da Capitania."²⁹⁴ As camadas abastadas de outras cidades também foram atraídas para a cidade de São Paulo para a instalação de grandes indústrias, estimuladas pela rapidez de comunicação com os mercados consumidores e com o porto de Santos, e principalmente por ter se tornado o centro econômico do Estado.

destino	c. pré-colombiano	caminho colonial	caminho imperial
1 Santos	caminho dos Tupiniquins		1887 São Paulo Railway
1 Penha	rios Anhembi	rios Tietê	
2 Santos		1560 caminho padre José 1792 calçada do Lorena	1841 est da Maioridade 1864 estrada do Vergueiro
3 Porto Feliz	caminho do Peabiru	1604 caminho Ararituaba	
3 Cuiabá	rio Anhembi (oeste)	1719-70 monções	
4 Sorocaba	caminho de Pinheiros	caminho de Sorocaba	caminho de Sorocaba
4 Curitiba		1730 caminho Viamão	1875 EF Sorocabana
5 Santo Amaro	caminho Jeribatiba +	1560 caminho Santo Amaro	estrada de Santo Amaro
5 Santos	rio Jurubatuba e Grande	rio Pinheiros, rio Grande	
3 Bragança	caminho Piqueri	estrada do Parahyba	estrada para Bragança
3 Minas Gerais			
7 Campinas	caminho dos Goiaes	1728 caminho Anhanguera	1867 São Paulo Railway
7 Goiás			
3 Penha	rio Anhembi (leste)	rio Tietê (leste)	
3 Rio de Janeiro		1728 estrada da Penha	1877 EF Central do Brasil
3 aldeia do Ibirapuera	caminho do Ibirapuera		

Tabela 4: caminhos antigos (texto preto) e novos (texto azul)

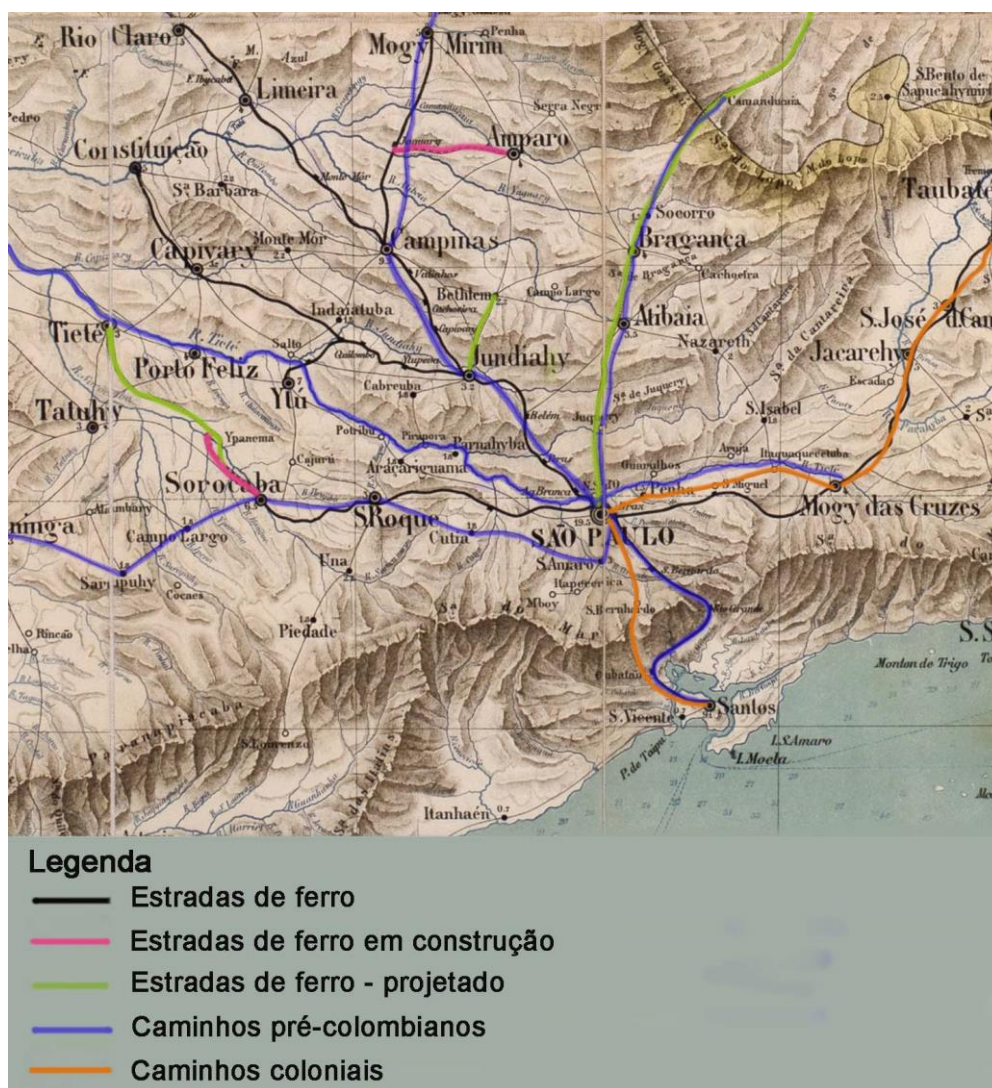
Fonte: autora, compilação do capítulo 1

São Paulo se tornava o nó central de um grande sistema de ferrovias e estradas carroçáveis (tabela 4). A liderança do processo era exercida por empresários com características urbanas, muitos deles com experiência anterior nas regiões das minas.²⁹⁵ O sistema ferroviário foi tão marcante no estado, que as regiões atravessadas pelas diversas companhias ferroviárias passaram a ser conhecidas pelo nome destas, exceto a região do Vale do Paraíba.

²⁹⁴ PRADO JUNIOR, 1963., p.114.

²⁹⁵ REIS, 1994., p. 112.

Em consequência de sua posição de centro geográfico e econômico, foram-se concentrando nela aos poucos, com exclusão completa 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 incotestavelmente o centro único de toda a vida humana deste setor do território brasileiro, que se tornou hoje a parte mais importante do país.²⁹⁶



Mapa 19: Karta da província de São Paulo
 Autor: Robert Hirschrot, 1875
 Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

O café foi a primeira realização exclusivamente brasileira, a visar produção de riquezas. Apesar das dificuldades de trânsito e de transporte de cargas pela Serra do Mar até o século XVIII, o porto de Santos já era o principal porto marítimo de exportação da província de São Paulo. A introdução da rede ferroviária foi fundamental para o escoamento do café das fazendas do Oeste paulista para o

²⁹⁶ PRADO JUNIOR, 1963., p.126.

porto com mais rapidez e menor custo. A expansão das linhas ferroviárias para os extremos do estado de São Paulo foi determinante para que se tornasse o maior produtor e exportador mundial de café. “No final do século XIX, o Brasil controlava o mercado mundial de café.”²⁹⁷

Com a mão-de-obra imigrante a cultura ganhou impulso e durante três quartos de século, quase toda riqueza do país se concentrou na agricultura cafeeira. O Brasil dominava 70% da produção mundial e ditava as regras do mercado. Nessa época os fazendeiros de café se tornaram a elite social e política, formando umas das últimas aristocracias brasileiras. A opulência dos plantadores de café permitiu a construção dos grandes e bonitos casarões das fazendas e de mansões na cidade de São Paulo e financiou a industrialização no sudeste do país.²⁹⁸

A fatura vivenciada neste período pelos cafeicultores e políticos, provavelmente, estimulou a decisão de executar o antigo plano de interiorizar a capital brasileira. O plano foi transformado em Lei Constitucional no momento da Proclamação da República (1889). “Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital federal.”²⁹⁹

Em 1892 foi criada a Comissão Cruls, chefiada pelo astrônomo belga Luiz Cruls³⁰⁰, que partiu do Rio de Janeiro para explorar o centro do país e demarcar a área da futura capital. O sitio Castanho se encontrava exatamente no local onde esteve acampada a comitiva da Missão Cruls, na antiga fazenda Bananal uma área de aproximadamente 5000 km².³⁰¹ Esta tarefa foi realizada em duas missões exploratórias (1892 e 1894), quando foi demarcada os limites do futuro Distrito Federal por Auguste Glaziou³⁰², integrante da Missão Cruls.³⁰³ Em países com território extenso, uma região parcialmente ocupada é considerada uma localização estratégica.³⁰⁴

²⁹⁷ Firjan, jan. 2023.

²⁹⁸ ABIC. **História**. ABIC, out. 2004.

²⁹⁹ Art 3º da Constituição de 1891.

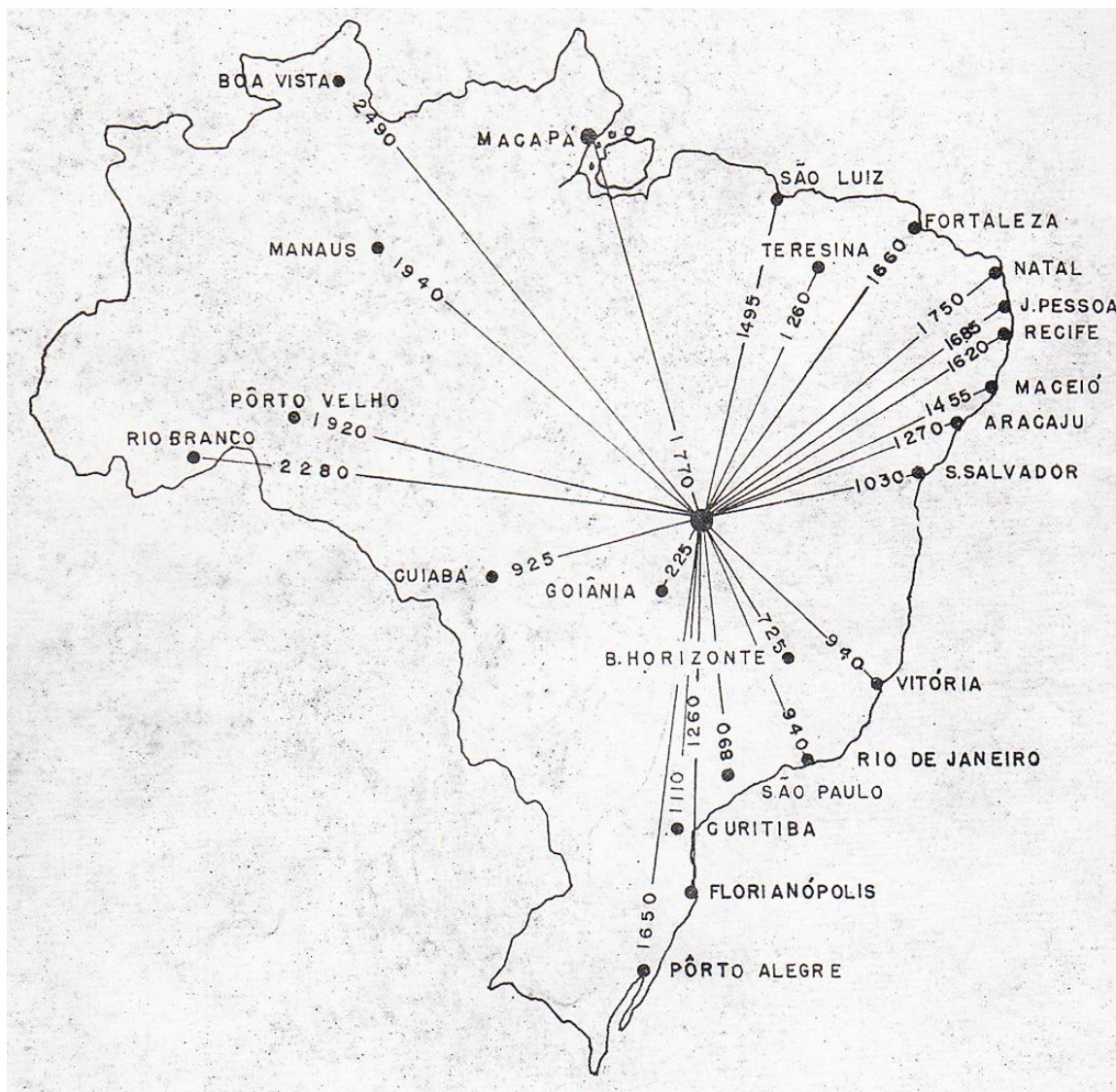
³⁰⁰ **Luiz Cruls**, foi astrônomo belga que liderou a Missão Cruls (1892 a 94).

³⁰¹ Cf. FONSECA, 2001 apud CARPINTEIRO, 1998.

³⁰² **Auguste Glaziou** foi paisagista e botânico francês.

³⁰³ WESELEY, 2010, p. 8.

³⁰⁴ CONY-CIDADE, Lucia. Cidade instantânea. In: KNOX, Paul (org). **Atlas das cidades**. Tradução de André Botelho. São Paulo: Editora Senac, 2016, p. 160.



Mapa 20: gráfico com localização de Brasília no Planalto Central Brasileiro
 Fonte: Revista Brasília, n. 2, 1957, p. 17

No estado de São Paulo, este crescimento da cultura cafeeira e o contexto histórico e técnico da época possibilitaram a expansão ferroviária, incentivaram entrada de imigrantes para suprir a carência de mão-de-obra nas fazendas, criaram e desenvolveram cidades, novas classes sociais e novas atividades econômicas, como as primeiras indústrias financiadas pelo capital acumulado do setor agroexportador. O avanço da produção cafeeira para as regiões paulistas por meio de extensa rede ferroviária e a decadência produtiva carioca do vale do Paraíba (década de 1880) transformaram a situação econômica de São Paulo.³⁰⁵

³⁰⁵ MORSE, Richard. **Formação Histórica de São Paulo: de comunidade a metrópole.** São Paulo: Difel, 1970, p. 41, 42, 206 e 230.

Morre o século XIX. A exportação de São Paulo passa a ocupar o primeiro lugar no rol das exportações nacionais. A província aos poucos substitui, na liderança do país, as regiões antes mais prósperas. Os estadistas baianos e fluminenses, que “dirigiam britanicamente o Império”, caem com a proclamação da República para ceder lugar aos paulistas enriquecidos, donos da economia nacional.³⁰⁶

Porém, o ciclo do café enfrentou várias crises de superprodução do café (1906-1921) com intervenção dos governos estadual e federal, de modo que o café continuou avançando cada vez mais para o Oeste. Essas intervenções baseavam-se na valorização do café, através da compra de toda a produção pelo governo evitando as quedas e as oscilações no preço.

No período da Primeira Guerra Mundial e dos primeiros anos do pós-guerra, os Estados Unidos eram um grande exportador de produtos industriais principalmente para a Europa, que contribuíram para o seu crescimento econômico. A reconstrução dos países europeus (década 1920) provocou uma queda drástica deste comércio internacional e o aumento do estoque de produtos manufaturados nos Estados Unidos, seguido da desvalorização das ações de empresas envolvidas no processo na Bolsa de Valores. A venda das ações desvalorizadas pelos investidores gerou a maior crise econômica dos Estados Unidos (1929) que foi espalhada por quase todos os continentes.³⁰⁷

Enquanto São Paulo enfrentava o problema de superprodução de grãos (1929), a ruína de milhares de empresas e milhões de cidadãos após a queda da bolsa provocou o desaparecimento de compradores do café brasileiro, que gerou o desemprego nas fazendas e os imigrantes foram procurar trabalho na cidade e assim surgem novos problemas sociais. A superprodução era apenas um dos pontos negativos dessa febre pelo café, o outro, seria a falta de alimentos, gerados por essa cultura quase que exclusivista.

Os lucros da lavoura cafeeira levam ao abandono as outras fontes de riqueza, à fome dos cereais, ao encarecimento dos gêneros todos. A legislação posterior, proibitiva, impedirá um novo surto a partir de 1930, como fora de esperar após a grande crise cafeeira de 1929. Teremos porém o milagre do algodão...³⁰⁸

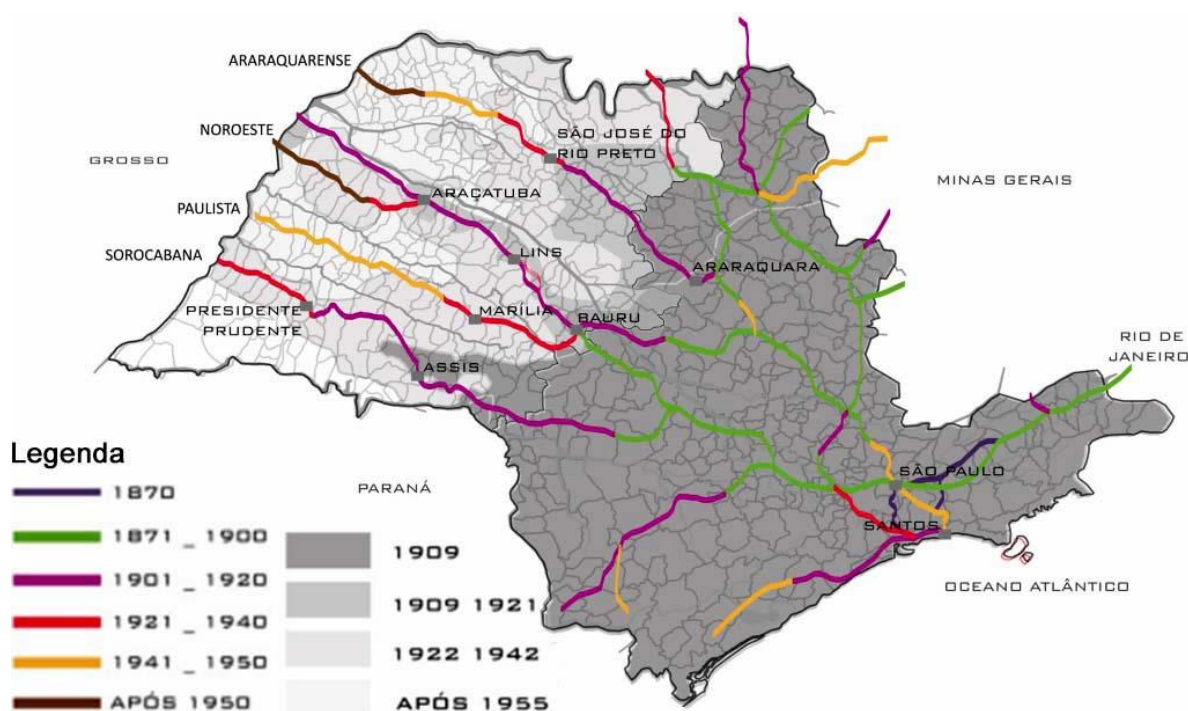
³⁰⁶ MILLIET, 1 982, p 26.

³⁰⁷ ABIC. **A crise de 1929**. ABIC, 2021.

³⁰⁸ MILLIET, 1 982 – 4ª ed, p 25.

Esse milagre “estanca a emigração para as zonas novas, fixa o habitante ao seu torrão, consolida o comércio e o progresso das cidades, ameaçados pela queda do café.”³⁰⁹

O Brasil foi afetado pela quebra da bolsa de Nova York, principalmente, porque os Estados Unidos eram os maiores compradores do café brasileiro, cuja diminuição da procura provocou a queda dos preços. Para que não houvesse uma desvalorização excessiva, o governo brasileiro comprou e queimou toneladas de café.³¹⁰ Porém, os preços caíram para mais da metade em relação ao ano anterior, e “começou a dar grandes prejuízos. Seu preço de venda não pagava a colheita [...] milhões de pés de café foram erradicados, na tentativa de estancar a queda contínua de preços provocada pelos excedentes de produção”³¹¹ por isso, o Governo proibiu novas plantações e a crise marcou o fim do ciclo do café.



Mapa 21: Expansão territorial e ferroviária no Estado de São Paulo
Fonte: SCHIAVON, 2020.

No entanto, após a recuperação da crise “destacam quatro estados produtores: Minas Gerais, São Paulo, Espírito Santo e Paraná. Como a busca pela

³⁰⁹ MILLIET, 1 982 – 4ª ed, p 29-30.

³¹⁰ ABIC, 2021.

³¹¹ BOTELHO, Cândida Arruda (org.). **Fazenda Santo Antonio**. São Paulo: Árvore da Terra, 1988, p. 23.

região ideal para a cultura do café cobriu todo o país, a Bahia se firmou como pólo produtor no Nordeste e a Rondônia na região Norte.³¹² O café continua sendo um dos mais importantes produtos do Brasil, sendo o 1º produtor (30%) e 2º consumidor mundial. A diferença é que hoje não é mais o único e o principal produto brasileiro, dividindo o mercado com as indústrias, e outros produtos. No mapa 21 está representada a cronologia da expansão da produção cafeeira no Estado de São Paulo.



Mapa 22: Transcontinental Santos-Arica (1908)

Fonte: mapa editado pela autora da Coleção João Baptista de Campos Aguirra

Na questão de conexão territorial e comercial, o resgate de um caminho que integrasse os portos dos dois oceanos foi idealizado por meio de inúmeros projetos, entre os quais, a Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica (1908), apesar de não executado, foi o projeto que mais se aproximou da concretização deste objetivo.

³¹² BOTELHO, 1988, p. 23.

O projeto desta Estrada, mapa 22, era composto pela rede ferroviária brasileira entre o porto de Santos e Corumbá, pelo trecho boliviano, com um trecho não construído entre as cidades de Santa Cruz de La Sierra e Cochabamba, e pelo trecho chileno, que após a travessia da Cordilheira dos Andes, teria o terminal ferroviário na cidade portuária de Arica.³¹³ O traçado ferroviário (verde e vermelho) era ligeiramente distinto do Caminho do Peabiru (roxo), mas conectava de forma similar os dois oceanos pelos portos brasileiro e chileno.

O projeto foi idealizado em um momento de diminuição das atividades das companhias de estrada de ferro na região Oeste do Estado de São Paulo até o encampamento da Estrada de Ferro Noroeste (1917) e de estímulo das Estradas de Rodagem.³¹⁴ “No novo modelo rodoviário, o trajeto percorrido deveria cruzar o maior número possível de cidades, enquanto que as ferrovias, em sua grande maioria, buscavam apenas os centros produtores.”³¹⁵

O advento do Ford³¹⁶, do caminhão, da jardineira e do jeep muito fizeram para descentralizar os meios de transporte e para estimular a subdivisão das fazendas, tornando economicamente possíveis pequenos sítios diversificados. [...]. Porém, mesmo assim, o sistema estadual de estradas de rodagem, iniciado com o plano do Presidente Washington Luís em 1920, tendeu a acompanhar a rede ferroviária e a ter a Capital como centro de irradiação – o que se evidencia na concorrência hostil entre os interesses das estradas de ferro e das empresas de caminhões. As estradas de ligação são insuficientes e mal conservadas, sujeitas aos areões no noroeste e intransferíveis na terra roxa depois das chuvas pesadas.³¹⁷

Em 1923, mapa 22, é possível notar um aumento das estradas de rodagem traçados em vermelho, das quais as que têm origem pré-colombiana foram destacadas com a cor roxa e as de origem colonial na cor laranja, pois representam apenas obras de melhorias na infraestrutura pré-existente, ou seja, as estradas mantiveram as mesmas direções e saídas com pequenas adaptações de traçado. Na tabela 6, as estradas do mapa 23 foram relacionadas com os caminhos pré-

³¹³ SCHIAVON, Taís. **A conformação dos caminhos do Estado de São Paulo: breves correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico.** Confins. Revista franco-brasileira, n. 44, 2020.

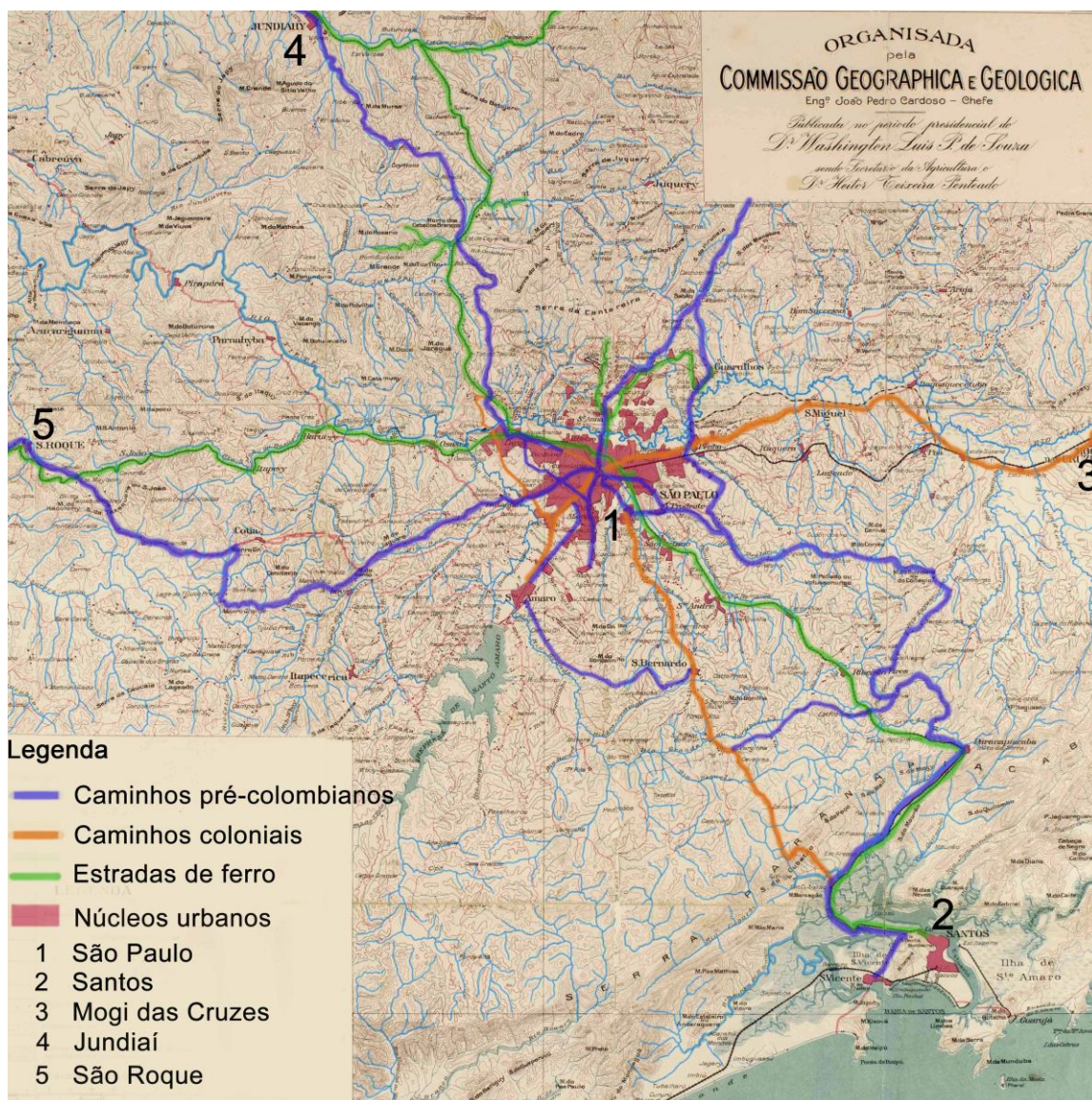
³¹⁴ ARCANI, 1928 apud SCHIAVON, 2016.

³¹⁵ ARCANI, 1928 apud SCHIAVON, 2016.

³¹⁶ **Henry Ford** (1863-1947), graduado em Engenharia, fundou a Ford Motor Co (1902) e criou a linha de montagem em série (1925). Cf. FRAZÃO, 2021.

³¹⁷

colombianos e coloniais com as rodovias que seriam melhoradas e implantadas a partir deste momento.



Mapa 23: Carta dos excursionistas

Autor: eng. João Pedro Cardoso, 1923

Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

O desenvolvimento da indústria automobilística nos Estados Unidos, por meio do sistema de produção fordista³¹⁸ foi determinante para a tendência rodoviária no Brasil. Os métodos e projetos da fábrica chegaram ao Brasil com a visita de Henry

³¹⁸ O **Fordismo** (1914) foi criado por Henry Ford, cujas características principais são a utilização de linhas de montagem e da energia elétrica. A data inicial simbólica, correspondente ao estabelecimento da introdução do dia de trabalho de oito horas e cinco dólares para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros, cuja divisão de trabalho representou grande aumento de produtividade. Cf. Firjan, jan. 2023; HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2013, p. 121.

Ford a São Paulo e Recife (1919) para a instalação da fábrica de borracha na bacia do Rio Amazonas.³¹⁹

O que havia de especial em Ford [...] era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista.³²⁰

Portanto, “a expansão internacional do fordismo ocorreu numa conjuntura geopolítica em que os Estados Unidos dominavam por meio de um sistema bem distinto de alianças militares e relações de poder.”³²¹

destino	c. pré-colombiano	trilhos	estradas
1 Santos	caminho dos Tupiniquins rio Anhembi	1867 São Paulo Railway até Rio Grande da Serra	
2 Santos			1913 caminho do Mar
3 Porto Feliz Cuiabá	caminho do Peabiru rio Anhembi (oeste)	1875 EF Sorocabana	1604 caminho Araritaguaba 1719-70 monções
4 Sorocaba Curitiba	caminho de Pinheiros	1875 EF Sorocabana até Itapevi	estrada Paraná-São Paulo
5 Santo Amaro Santos	caminho Jeribatiba rio Jurubatuba e Grande	1957 EF Sorocabana	estrada de Santo Amaro
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri		estrada de Bragança
7 Campinas Goiás	caminho dos Goiazes	1867 São Paulo Railway até Jundiá	estrada de Campinas
8 Rio de Janeiro	rio Anhembi (leste)	1877 EF Central do Brasil até Mogi das Cruzes	estrada de São Miguel
9 aldeia do Ibirapuera	caminho Ibirapuera	1886-1968 EF S. Amaro	

Tabela 5: estradas e rodovias

Fonte: síntese do mapa 23

A primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Santos (1908) teve duração de 37 horas, cuja situação foi melhorada após a reforma da Estrada da Maioridade (1913). Nesse momento a denominação foi modificada para Caminho do Mar e a partir de 1920, os autoveículos já estavam em condições de concorrer vantajosamente com os trens. A intensificação do trânsito do Caminho do Mar promoveu a pavimentação em concreto do trecho da Serra do Mar (1925) de modo

³¹⁹ CORREIA, Telma de Barros (org.). **GUN, Philip**: debates e proposições em arquitetura, urbanismo e território na era industrial. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2009, p. 117.

³²⁰ HARVEY, 2013, p. 121.

³²¹ HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2013, p. 132.

que todo o trânsito de caminhões se fazia por essa estrada, até proibição posterior, com a construção da via Anchieta (1947).³²²

Neste contexto, teve início as pesquisas de petróleo no Brasil em meados do século XIX, porém “o interesse pelo petróleo cresceu após a Primeira Guerra Mundial, devido ao aumento vertiginoso de consumo mundial deste produto. “O abastecimento interno do Brasil era feito por companhias petrolíferas estrangeiras instaladas no país desde a década de 1910, tais como Standard Oil Company of Brazil (Esso) e a Anglo-Mexican Petroleum Products Co. (mais tarde, Shell).”³²³

Durante o Império, com as fortunas acumuladas principalmente nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, os cafeicultores passariam a desempenhar importante papel na sociedade do país, anteriormente pertencente aos senhores dos engenhos e aos grandes mineradores, além das conquistas de funções políticas e de títulos de nobreza. Durante a Primeira República, os fazendeiros de café e os estados cafeicultores comandaram a política federal

	bandeirante	representação	
saguão	Antonio Raposo Tavares	1571-1750	ciclo do apresamento dos indígenas
	Fernão Dias Paes	1693-1750	ciclo do ouro
escadaria	Francisco de Brito Peixoto	1738	Rio Grande do Sul
	Fracisco Dias Velho	1738	Santa Catarina
	Manoel Preto	1853	Paraná
	Manoel Borba Gato	1720	Minas Gerais
	Bartholomeu Bueno da Silva	1744	Goiás
	Pachcoal Moreira Cabral	1748	Mato Grosso

Tabela 6: Estátuas de bandeirantes no Museu Paulista

Fonte: KEATING, 2008, p. 151; MAKINO, 2003, p. 172-176; REIS, 2000b, p. 378; TOLEDO, 2000, p. 155

A reescrita da história nacional em São Paulo pelo IHGSP, composto por membros desta oligarquia, transformou o bandeirante em símbolo do passado paulista para construir a narrativa histórica de São Paulo por meio da seleção pela elite local de fatos regionais considerados marcantes e com abrangência nacional. “O movimento teria partido de São Paulo, mas se espalhado pelo Brasil, mostrando o quão regional e o quão nacional era o símbolo escolhido. Era na metáfora que a

³²² TOLEDO, 2000, p. 152, 166 e 167.

³²³ Firjan, jan. 2023.

história se apoiava e ‘o mito é que virava realidade’.³²⁴ A narrativa paulista transformada em história nacional e o símbolo do bandeirante como parte da identidade nacional foram retomados por Taunay³²⁵ para a ornamentação do Museu Paulista no contexto das comemorações do I Centenário da Independência (1922), quando foi encomendado duas estátuas de mármore de três metros para o saguão e seis estátuas de bronze de seis bandeirantes na escadaria do Museu Paulista com o propósito de representar as seis regiões conquistadas durante o ciclo do ouro. A escolha privilegiou figuras importantes e simbólicas do bandeirismo de São Paulo³²⁶

Portanto a questão da identidade nacional para a construção da memória coletiva foi relacionada à formação territorial do Brasil. “Na construção dessa memória, os símbolos e as tradições pelas quais a sociedade se pensa e se identifica estão impregnados de representações formuladas e difundidas por segmentos dominantes.”³²⁷

Entre 1920 e 1930, o Brasil ainda é Estado com a ideia de nação em construção devido aos contextos históricos de escravidão indígena e africana e de imigração europeia, à falta de participação da população e de leitura dos livros indianistas e à falta de integração do litoral com o sertão. No contexto do fascismo e nazismo, Oliveira Viana³²⁸ defendeu que o Brasil superaria a vida feudal e fragmentada por meio de um Estado forte e centralizado e da manutenção do branco no poder. As três principais reações críticas contra o pensamento de Oliveira Viana em correntes distintas foram a obra de Gilberto Freyre³²⁹ (1933), a obra de Sérgio Buarque de Holanda (1936) e a obra de Caio Prado Junior³³⁰ (1936).

³²⁴ SCHWARCZ. In: BUENO, Eduardo (org.), 2004, p. 173 e 174.

³²⁵ **Afonso D’Escagnolle Taunay** (1876-1958) foi historiador, biógrafo, romancista, tradutor, professor e director do Museu Paulista (1917-45).

³²⁶ MAKINO, Miyoko. **Ornamentação de Museu Paulista para o Primeiro Centenário**: construção de identidade nacional na década de 1920. Anais do Museu Paulista: história e cultura. São Paulo, 10 (1), 2003, p. 168,

³²⁷ RAIMUNDO, Sílvia Lopes. **Bandeirantismo e identidade nacional**. Terra Brasilis: Revista da Rede Brasileira de História e Geografia Histórica, n. 6, 2004, p. 1.

³²⁸ **Oliveira Viana** foi ideólogo do Estado Novo, do golpe (1930), do golpe (1937) e foi colaborador na construção da ideologia fascista do Estado Novo, imitando o modelo italiano. Cf. PUNTONI, 2016b.

³²⁹ **Gilberto Freyre**, antropólogo, fez mestrado na Universidade de Colúmbia, ele escreveu a História do Brasil em três volumes, Casa-Grande & Senzala (1933) em 1933, Sobrados e Mucambos (1936) em 1936, e Ordem e Progresso (1957). Cf. PUNTONI, 2016b.

³³⁰ O **Caio Prado Junior** é um pensador marxista, militante comunista, filiado ao partido comunista. Cf. PUNTONI, 2016b.

1.8 1930-1973: ciclo industrial

O século XIX foi marcado pela construção das nações e das nacionalidades na América Latina, mas a partir da reestruturação econômica internacional (década de 1930), os sistemas econômicos nacionais destas novas nações passaram a ser integrados ao modo capitalista com o propósito de criar novo mercado consumidor.³³¹ A partir de 1945, a aliança entre o fordismo e o keynesianismo provocou “um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas.”³³²

Coordenadas por centros financeiros interligados, tendo como ápice da hierarquia os Estados Unidos e Nova York, essas regiões-chave da economia mundial absorviam grandes quantidades de matérias-primas do resto do mundo não comunista e buscavam dominar um mercado mundial de massa crescentemente homogêneo com seus produtos.³³³

No Brasil, a intervenção estatal na economia teve início com a queima da produção excedente do café, no processo de construção e rodovias e de indústrias de base. As diversas crises durante o ciclo do café fizeram que muitos cafeicultores se precavessem por meio de investimentos dos lucros em outras áreas econômicas. O principal foco da diversificação dos negócios era nas atividades urbanas e no setor industrial, alavancando a indústria brasileira.³³⁴ As guerras e as depressões internacionais também estimularam o processo da industrialização do Brasil, pois foi “forçado a importar as técnicas que caracterizam o capitalismo industrial (tecnologia mecânica, sistemas bancários e de crédito etc.) de sociedades que, conjuntamente com estas técnicas, desenvolveram organizações sociais e hábitos mentais.”³³⁵

³³¹ GORELIK, Adrián. **Das vanguardas a Brasília**: cultura Urbana e Arquitetura na América Latina. Belo. Horizonte: Editora UFMG, 2005, p. 28.

³³² O economista britânico **John Maynard Keynes** (1883-1946) propôs um conjunto de estratégias administrativas científicas e poderes estatais para estabilizar o capitalismo. O Estado assumiu novos papéis e construiu novos poderes institucionais para patrocinar a reconstrução de economias devastadas pela Segunda Guerra Mundial por meio de processos de suburbanização, de renovação urbana, de expansão geográfica dos sistemas de transporte e comunicações e no desenvolvimento infraestrutural dentro e fora do mundo capitalista avançado. No período de 1965 a 1973 tornou-se cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Cf. HARVEY, 2013, p. 124, 125 e 135.

³³³ HARVEY, 2013, p.125.

³³⁴ ABIC, 2022.

³³⁵ MORSE, 1970, p.299.

A crise financeira de 1929 provocou mudanças profundas no sistema empresarial do país, em suas relações econômicas internas e externas. Os setores de capital nacional urbano, como indústrias, finanças e construção civil ganharam importância; perderam os do setor rural, os da exportação de café e outros produtos primários. Como em quase todos os países, naquela época, houve um reforço do papel do Estado na economia, como instrumento privilegiado para sua dinamização, gerando empregos e reforçando o mercado interno e abrindo novas perspectivas para a construção civil. Iniciavam-se as políticas de incentivo às indústrias que levassem a substituição de importações e à conquista de um grau maior de autonomia no processo de desenvolvimento.³³⁶

Após a fase inicial de industrialização no Brasil³³⁷, o setor experimentou a sua primeira fase de aceleração do desenvolvimento industrial durante a Primeira Guerra Mundial, quando foi consolidada a concentração industrial no Estado de São Paulo.³³⁸ As indústrias deste período produziram bens de consumo não duráveis. As políticas de incentivo às indústrias promoveram o crescimento do setor, verificável na tabela 5 que demonstra o gradativo aumento da concentração de operários industriais no Estado de São Paulo.

censo	Estado de São Paulo
1920	29,10%
1940	34,90%
1950	38,60%
1959	50,00%

Tabela 7: concentração de operários

Fonte: FURTADO, 2003, p. 247; COLISTETE, 2001 apud FONTES, 2023

O crescimento médio do setor industrial no Brasil (1945-60) foi de 9,5% ao ano, “constituindo-se em um dos mais acentuados processos de industrialização no período em todo o mundo.”³³⁹ A participação de imigrantes, como operários ou como empresários, no processo de industrialização e de urbanização das principais cidades brasileiras foi significativa. “Ao final da década de 1920, cerca de 60% dos

³³⁶ REIS, Nestor Goulart. **Dois séculos de Projetos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial, 2010, p. 13.

³³⁷ O processo de industrialização no Brasil teve início a partir da autorização real (1808) com desenvolvimento paralelo ao ciclo cafeeiro. A partir de 1866, fábricas do setor têxtil passaram a se concentrar na Região Sudeste, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, cujo crescimento demonstrava a importância econômica e política da então capital, e foram impulsionados pelo desenvolvimento de estradas de ferro e de portos, e pelo processo de acumulação de capital industrial possibilitado pela expansão da economia cafeeira. Nesta fase, a produção industrial brasileira era focada nos bens de consumo, como têxtil, calçados, chapéus, bebidas, produtos alimentares, entre outras. Firjan, jan. 2023.

³³⁸ FURTADO, 2003, p. 247

³³⁹ Renato Colistete. *Labour relations and industrial performance in Brazil: Greater São Paulo, 1945-1960*. Oxford, Palgrave, 2001 apud FONTES, Paulo. **Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo**. IPHAN.

estabelecimentos industriais de São Paulo pertenciam a empresários imigrantes.”³⁴⁰ Os anos 1930 foram marcados pelas incertezas da crise mundial, que “trazia como consequência uma produção agrícola sem mercado, a ruína dos fazendeiros, o desemprego nas grandes cidades.”³⁴¹

O período entre 1930 a 1955 foi bastante conturbado no Brasil e no mundo, atingidos pela recessão econômica e pela Segunda Guerra. A chegada de Getúlio Vargas ao poder deu início a 15 anos de um regime autoritário e centralizador. O Brasil deixou de ser um país agrícola, ingressando na era industrial.³⁴²

As medidas centralizadoras do governo de Getúlio Vargas³⁴³, após o golpe de Estado por meio da Revolução armada (1930) liderada por políticos e militares, teve início imediato ao assumir o Poder Executivo e o Poder Legislativo. Este golpe representou o fim da política do café-com-leite³⁴⁴ da República Velha (1889-1930), cuja principal reação foi a Revolução Constitucionalista em São Paulo (1932).

Após a derrota de São Paulo, a construção do símbolo heróico do bandeirante e de uma narrativa específica de São Paulo iniciada pelo IHGSP (1894) e retomada nas comemorações do Centenário da Independência (1922), foi novamente reforçada como tentativa de reerguer a moral dos paulistas.³⁴⁵ O início do século XX foi marcado pela criação de uma série de marcos simbólicos e pela produção de escritos e ensaios históricos, cujo espírito foi espalhado por todo o país. “As ideias de conquista e civilização aparecem relacionadas com as qualidades que as elites

³⁴⁰ Firjan, jan. 2023.

³⁴¹ FAUSTO, 2019, p.283.

³⁴² Firjan, jan. 2023.

³⁴³ **Getúlio Dornelles Vargas** (1883-1954), político eleito Deputado estadual (1909, 1913 e 1917), Deputado federal (1922-1926), Ministro da Fazenda (1926-1930). Assumiu a presidência da República (1930) por meio de golpe, em seguida foi eleito e manteve no poder (1934-45). Foram 15 anos de um governo autoritário e centralizador, dividido em três fases: de 1930 a 1934, o “Governo Provisório”; de 1934 a 1937, após a eleição de Getúlio pela Assembleia Nacional Constituinte; e de 1937 a 1945, marcado por um novo golpe, que instituiu o chamado “Estado Novo”. Vargas voltou ao poder federal por meio de eleições (1951-54) até o seu suicídio em meio a uma série de acusações de corrupção. Cf. FAUSTO, 2019, p.658; Firjan, jan. 2023.

³⁴⁴ A política café com leite foi um acordo entre as oligarquias estaduais e o governo federal para a alternância do poder federal entre os políticos de São Paulo e de Minas Gerais.

³⁴⁵ Após a vitória na Revolução de 1930, Getúlio Vargas iniciou uma luta contra o predomínio das oligarquias estaduais. Em São Paulo esta ação evoluiu para uma guerra civil, a Revolução Constitucionalista (1932), que mobilizou os cafeicultores, os industriais e a classe média paulista. O esperado apoio do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais não veio e por isso o plano falhou e o porto de Santos foi bloqueado pela Marinha. Cf. FAUSTO, 2019, p.291 a 296.

desejavam ver no Brasil da época, tais como progresso, modernidade, riqueza e integração territorial³⁴⁶, cujo espaço nacional foi conquistado a partir da industrialização dos anos 1930.³⁴⁷

Paralelamente, no Rio de Janeiro, o projeto de construção da História do Brasil e da identidade nacional foi iniciada pelo IHGB (1838), teve continuidade após a crise (1929) e a reorganização capitalista por meio da intervenção do Estado nacionalista (1930-50) e do Estado desenvolvimentista (década 1950). Neste contexto, houve a união do Estado e de arquitetos modernos vanguardistas³⁴⁸ para experimentar o novo com o objetivo de suprir a necessidade de “construir uma cultura, uma sociedade e uma economia nacionais.”³⁴⁹

O novo olhar desta vanguarda, sobre as possíveis fontes desta identidade nacional e o modo de legitimá-las, identificou que “o território americano [...] é o lugar onde o novo pode emergir puro, e que nessa potencialidade construtiva esconde-se a tão ansiada “especificidade” cultural.” Nos anos 1930, o Estado intervencionista assume esta tarefa de estimular os processos de modernização da imagem por meio de financiamento ou empreendimento direto de importantes obras públicas em grande escala projetados por arquitetos modernos.³⁵⁰ Portanto, apesar da participação da iniciativa privada na construção da cidade moderna, a definição simbólica desse modernismo foi impulsionada pela arquitetura estatal.³⁵¹

A modernidade passou a ser o símbolo político como valor público, identificada a uma arquitetura de prestígio, legitimada pelas regras liberais da arte com a intenção em convertê-la em um fato transcendente. “Do edifício do Ministério da Educação até Pampulha e Brasília, definem um tipo de gestão que concretiza os principais marcos da arquitetura moderna brasileira.”³⁵²

³⁴⁶ RAIMUNDO, Sílvia Lopes. **Bandeirantismo e identidade nacional**. Terra Brasilis: Revista da Rede Brasileira de História e Geografia Histórica, n. 6, 2004, p. 2 e 3.

³⁴⁷ ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano**: por que nossas cidades continuam tão precárias? Novos Estudos, n. 89, v. 30, n. 1, mar. 2011, p. 92.

³⁴⁸ A **Escola Carioca** de arquitetura moderna foi legitimada pelo Estado Novo como emblema do Brasil moderno e modernista por meio da construção do Ministério da Educação e Saúde (1936-45). O período entre o Ministério e Brasília (1960), a Arquitetura Moderna Brasileira foi considerado um fenômeno nacional e internacional. Cf. GORELIK, 2005, p. 44 e 48.

³⁴⁹ GORELIK, 2005, p. 16

³⁵⁰ GORELIK, 2005, p. 26

³⁵¹ GORELIK, Adrián, 2005, p. 27

³⁵² GORELIK, Adrián, 2005, p. 33

No plano econômico, as medidas do governo de Vargas foram reflexos da crise mundial (1929) focado no atendimento mais uniforme das necessidades regionais, de implantação da indústria de base e de programas de nacionalização das minas, dos meios de transporte, da comunicação e de navegação de cabotagem.³⁵³ Vargas estava ciente da condição essencialmente agrícola do Brasil e entendeu a importância da diversificação dos produtos no setor agrícola (algodão, cacau, fumo etc.), do fortalecimento da economia e do investimento na industrialização de base, energia, comunicação, transporte. Estas medidas representaram o início de uma política de substituição de importações para equilibrar o balanço de pagamentos.³⁵⁴

Durante o Estado Novo, foram criadas as grandes empresas estatais, como a Companhia Siderúrgica Nacional (1941), a Fábrica Nacional de Motores (1942), Companhia Vale do Rio Doce (1942), a Companhia Nacional de Álcalis (1943) e a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (1945). Apesar dessas iniciativas e das outras indústrias existentes, o Brasil ainda possuía uma economia vulnerável e dependente de importações da maioria de produtos consumidos internamente. A Segunda Guerra Mundial havia afetado duramente o comércio de produtos europeus, incentivando a demanda por produtos de outras regiões. Com isso, as matérias-primas nacionais se valorizaram e a economia brasileira cresceu. Ao final do conflito, as reservas cambiais do país haviam aumentado significativamente, permitindo uma expansão industrial.³⁵⁵

A implantação de indústrias de base era vista como primordial para o desenvolvimento de outras indústrias. O Brasil possuía minério, mas não dominava a tecnologia de fabricação do aço. Em troca da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial ao lado dos Aliados, o governo de Vargas recebeu um empréstimo dos Estados Unidos (1940) para a construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda (1946), sendo privatizada em 1993.³⁵⁶

Nessa época, a maioria dos operários possuía baixa qualificação profissional. O governo de Vargas criou o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI, 1942), e o Serviço Social da Indústria (SESI, 1946) para atender a demanda do

³⁵³ FAUSTO, 2019, p.285 e 291.

³⁵⁴ Firjan, jan. 2023.

³⁵⁵ Firjan, jan. 2023.

³⁵⁶ Os Estados Unidos entraram na Segunda Guerra Mundial (1939-45) após o bombardeio japonês da base norte-americana de Pearl Harbor (1941). O governo de Vargas rompeu com o Eixo (1942) para colaborar com os Aliados. Cf. MOTA; LOPEZ, 2015, p. 667 e 668

vertiginoso crescimento industrial com mão de obra preparada com formação específica.

Nos Estados Unidos, algumas vias expressas e modernistas se tornaram freeways e no Reino Unido houve a busca de acessibilidade mais rápida na cidade por meio de classificação hierárquica e da sofisticação do acesso das ruas urbanas (1960).³⁵⁷

As possibilidades limitadas para novos investimentos estatais para obras de maior porte (1900-30), o governo iniciou um ciclo de privatizações e concessões rodoviárias para as empresas privadas. A primeira rodovia deste novo ciclo de obras do poder público foi a rodovia Anchieta (1947).³⁵⁸



Mapa 24: Linhas de São Paulo
Fonte: FEPASA apud KÜHL, 2017

O programa de construção de grandes rodovias foi iniciado (ca.1939), concentrado os investimentos mais importantes neste setor, pois devido as “dificuldades de importação, a partir de 1914, o sistema ferroviário estava quase

³⁵⁷ Freeways conforme proposto por Richard Neutra para a Rush City (1939). Cf. CORREIA, 2009, p. 120.

³⁵⁸ REIS, 2020, p. 143 e 146.

estagnado, sem grandes possibilidades de expansão.”³⁵⁹ No auge das ferrovias no Brasil (década 1940 | mapa 24), o Estado de São Paulo era conectado por 17 companhias ferroviárias totalizando 8.622 quilômetros de trilhos.³⁶⁰

A partir de então, a matriz rodoviária começou a substituir o transporte sob os trilhos na preferência dos governantes de São Paulo e do Brasil, cujo traçado não atravessava as cidades. A tabela 7 e os mapas 19, 23 e 24 demonstram que os principais eixos ferroviários e as primeiras grandes rodovias são paralelos e foram implantadas na mesma direção e com traçado similar dos antigos caminhos pré-colombianos e coloniais.

Os programas rodoviários valorizaram as terras no entorno das cidades, pois eram obras de apoio à produção e valorização das terras rurais e urbanas. A competição entre as modalidades ferroviárias e rodoviárias foi desfavorável para as primeiras³⁶¹ resultando na desconexão ferroviária na escala regional.

No período de 1930-55 houve a modernização do Brasil, porém as intervenções mantiveram a escala territorial anterior. A partir da segunda metade do século XX, o desenvolvimento industrial e a explosão demográfica induziram ao processo de concentração urbana.³⁶² Este aumento de oportunidades de trabalho na cidade provocou a inversão da proporção entre população urbana e população rural se inverteu no Brasil. O índice de 30% em 1940 passou para 70% no censo de 1980. Por volta de 1965, a população rural começa a decrescer lentamente, em números absolutos. Este contexto fez aumentar a demanda de infraestrutura e de equipamentos em escala de massa que foi atendido por meio de megaempreendimentos e megacentros de serviços.³⁶³

A história dessas mudanças é, de fato, a da construção de um novo território, que incorporou as estruturas e serviços herdados do passado com novos objetivos, exigindo a elaboração de novos projetos e conjuntos de obras, em outras escalas. Foi uma reconstrução do território existente para novas finalidades e para a criação de novas oportunidades.

³⁵⁹ REIS 2004, p. 194.

³⁶⁰ FEPASA, 2021.

³⁶¹ REIS, 2010, p. 15

³⁶² REIS, 2010, p. 12.

³⁶³ REIS, 1984, P. 22 apud CARPINTEIRO, 1998, p. 49.

Com essas mudanças econômicas, estabeleceu-se um processo circular, no qual a industrialização estimulava migrações internas e aumento da urbanização, que por sua vez gerava aumento de demanda, voltando a estimular a indústria e a própria urbanização. A dinâmica do desenvolvimento industrial introduziu, portanto, um novo ritmo no crescimento demográfico, conferindo importância primordial ao urbano, levando a novas modalidades de distribuição da população no território. Levou também a uma nova feição do que poderíamos chamar de política da exploração comercial do território, das formas de acumulação capitalista a partir do território.³⁶⁴

Em 1945, o Governo Federal publicou o Primeiro Plano Nacional de Estradas com mapa de rotas propostas por estágios de pavimentação de estradas partindo das grandes aglomerações urbanas do Sudoeste. Nesse período também foram criados a A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT, 1943), o salário mínimo (1940) e a repressão sobre os sindicatos, que favoreceram a tendência para a americanização do planejamento fabril na década de 1950. Portanto, a extensão de rodovias pavimentadas em localidades rurais, principalmente na região Nordeste, e a onda de industrialização provocaram a aceleração dos fluxos migratórios para os grandes centros metropolitanos da região Sudeste, sobretudo para São Paulo. A consequência foi o aumento das taxas de crescimento demográfico metropolitano e a urbanização do país.³⁶⁵

destino	c. pré-colombiano	estradas	rodovias
2 Santos		1913 caminho do Mar	1947 rodovia Anchieta 1976 rodovia Imigrantes
3 Porto Feliz Cuiabá	caminho do Peabiru rio Anhembi (oeste)	1604 caminho Araritaguaba 1719-70 monções	
Sorocaba 4 Curitiba	caminho de Pinheiros	estrada Paraná-São Paulo	1922 rod. Raposo Tavares 1962 rod. Regis Bittencourt 1968 rod. Castelo Branco
5 Santo Amaro	caminho Jeribatiba	estrada de Santo Amaro	
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri	estrada de Bragança	1960 rodovia Fernão Dias
7 Campinas Goiás	caminho dos Goiases	estrada de Campinas estrada de Osasco	1948 rodovia Anhanguera 1978 rodovia Bandeirantes
8 Rio de Janeiro		estrada de São Miguel	1951 rodovia Pres. Dutra 1982 rodovia Ayrton Senna
9 aldeia do Ibirapuera	caminho Ibirapuera		

Tabela 8: Caminhos pré-colombianos, rede ferroviária e rede rodoviária

Fonte: BAZANI, 2015, 2016; Ecopistas; Folha de S. Paulo, 2018; Inbec, 2018; REIS, 2012, p. 147 a 149; rodovias.org; G1, 2018; Veja São Paulo, 2018, 2020; Viatrolebus, 2015

³⁶⁴ REIS, 2010, p. 13.

³⁶⁵ CORREIA, 2009, p. 120 e 134..

O programa rodoviário foi atrasado pelas restrições impostas pela Segunda Guerra Mundial, cujas obras foram retomadas (1946) por meio de investimentos federais para a construção da rodovia Anchieta, da rodovia Anhanguera, da rodovia Dutra, da rodovia Fernao Dias e da rodovia Regis Bittencourt³⁶⁶, conforme indicado na tabela 8.

Se na década de 1920 as rodovias construídas em São Paulo durante o governo de Washington Luís (1920-1924) ainda não representavam uma ameaça às ferrovias, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) tem início uma progressiva substituição das ferrovias pelas rodovias como matrizes de transporte no Brasil e no estado de São Paulo, revelando uma clara prioridade à indústria automobilística que se consolidaria no mandato de Juscelino Kubitschek (1956-1961).³⁶⁷

No setor industrial do início dos anos 1950, a maioria dos bens de consumo era importada principalmente dos Estados Unidos. A “política de substituição de importações iniciada no governo Vargas e acentuada por JK [...] incentivou a instalação de indústrias estrangeiras no Brasil. [...] A indústria de veículos é o exemplo mais relevante (tabela 9).”³⁶⁸

período		automóveis	caminhões e ônibus
1919	2021	Ford	Ford
1925		General Motors	General Motors
1926			Haverster
1950			Alfa Romeo
1952	1967	Willys Overland	
1953		Volkswagen	Mercedes Benz
1957	2021		Ford
1958		Toyota	Scania
1960	1972	Karmann Ghia	
1969	1994	Gurgel Motors	
1976		Fiat	
1979			Volvo
1981			Volkswagen
			Agrale

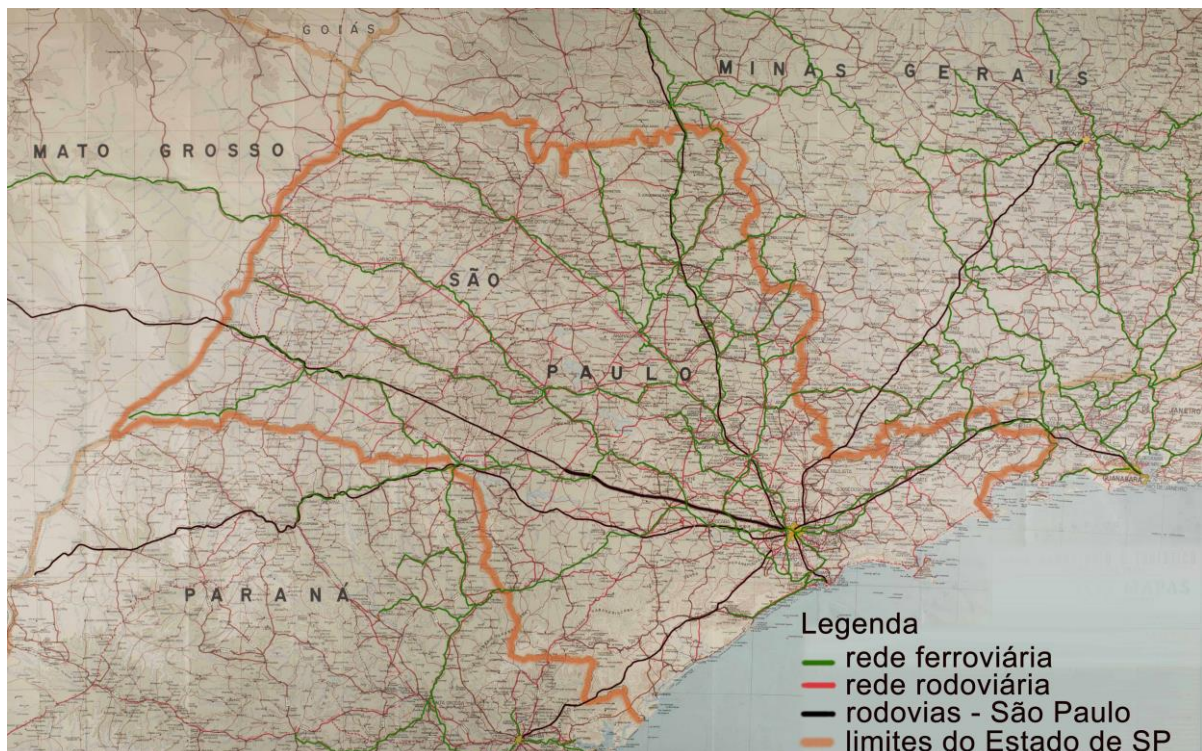
Tabela 9: implantação de indústrias automobilísticas fordistas
Fonte: Anfavea, 2020.

³⁶⁶ REIS, 2010, p. 143.

³⁶⁷ FEPASA, 2021.

³⁶⁸ Firjan, jan. 2023.

Conforme as tabelas 8 e 9, o processo de implantação de indústrias automobilísticas e de grandes rodovias foi intensificado entre o final da década de 1940 e início da década de 1960. Esta migração do sistema ferroviário para o rodoviário significou um aumento significativo no volume de importações de petróleo. O projeto desenvolvimentista de Vargas foi reafirmado com a criação do Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras, 1953), onde a participação das empresas privadas seria de prestadoras de serviços ou fornecedoras de materiais. Após a descoberta de petróleo na Bacia de Campos (1970), a Petrobrás se tornou a maior empresa brasileira.



Mapa 25: Mapa rodoviário e turístico do Estado de São Paulo, 1969

Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

A partir de 1945 teve início um sistema industrial em escala regional, pois “em virtude dos serviços urbanos inadequados e da especulação imobiliária, a indústria paulista não é mais atraída necessariamente para a Capital e seus arredores.”³⁶⁹ Esse processo de descentralização de “uma economia nacional regionalmente localizada”³⁷⁰ no Estado de São Paulo é favorecido pela abertura de grandes rodovias e implantação de indústrias automobilísticas. Após a inauguração dos

³⁶⁹ MORSE, 1970, p. 381.

³⁷⁰ OLIVEIRA, Francisco. **A economia da dependência imperfeita**. Rio de Janeiro: Graal, 1984 apud ROLNIK; KLINK, mar. 2011.

primeiros trechos das rodovias Anchieta, Anhanguera e Dutra (1947-51) “as novas fábricas foram sendo construídas nos municípios vizinhos [...] Era a formação da Região Metropolitana, com outra lógica de organização do território, com outro urbanismo e novas exigências em termos de grandes obras.³⁷¹ Por exemplo, a rodovia Dutra (1951), além de conectar São Paulo e Rio de Janeiro, atravessa o Vale do Paraíba, onde há a concentração de muitas indústrias.³⁷²

A crise política atingiu o auge no momento da morte de Getúlio Vargas, cuja instabilidade permaneceu até as eleições de 1955 que elegeu Juscelino Kubitschek³⁷³. cujo governo federal foi marcado pelo Plano de Metas que planejou a ampliação do processo de industrialização para substituir a política de importações de Vargas. Os projetos eram centrados nas questões de energia, transporte, alimentação, indústrias de base e educação técnica, cuja construção da nova capital no local anteriormente definido no Planalto Central representava a síntese da meta.³⁷⁴

Uma cidade nova³⁷⁵ geralmente é uma capital criada por necessidades políticas e econômicas com expectativas transformadoras e simbólicas. “A capital é uma cidade importante, pois não só sedia o Governo Federal como também abriga seus órgãos administrativos mais altos – além de representar a identidade nacional.”³⁷⁶ Brasília apresenta todas estas características, cujo sucesso no plano psicológico foi alcançado por meio de uma hábil propaganda nacional e internacional, que transformou a cidade num objeto de orgulho indizível e símbolo de desenvolvimento.³⁷⁷

Para a divulgação mensal da obra foi criada a Revista Brasília³⁷⁸ (1957-63) pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP) por meio de

³⁷¹ REIS, 2010, p. 20.

³⁷² Firjan, jan. 2023.

³⁷³ **Juscelino Kubitschek** (1902-76) eleito, presidente da República (1956-61).

³⁷⁴ Firjan, jan. 2023.

³⁷⁵ A cidade nova é uma cidade cuja implantação e construção foram geradas por uma decisão, num sítio onde não existia uma cidade, mas poderia estar uma vila, um forte, uma usina. Cf. PANERAI, 2007 apud TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas**. Brasília: Editora UnB, 2020, p. 83.

³⁷⁶ CONY-CIDADE. In: KNOX, Paul (org), 2016, p. 160.

³⁷⁷ BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981, p. 354.

³⁷⁸ As 44 edições da Revista Brasília integra o Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF), cujo fundo documental foi reconhecido pela Unesco como Patrimônio Documental da Humanidade (2007). Cf. Arquivo público do Distrito Federal. **Revista Brasília**, 2023.

artigos, ensaios fotográficos sobre o desenvolvimento da obra para a formação de opinião pública nacional e internacional, e de boletins informativos mensais sobre os atos administrativos e os contratos celebrados para atender a exigência legal (1956)³⁷⁹. As três primeiras capas da Revista Brasília (figura 2) apresentaram a área delimitada da nova capital pela Comissão Pessoa (1955) em local previamente demarcado pela Missão Cruls³⁸⁰, o projeto do contorno do lago Paranoá (1956) desenhado por Oscar Niemeyer³⁸¹ no momento da “assinatura de escritura pública mediante a qual o Estado de Goiás transfere à União toda posse, domínio, direito e ação sobre 30.933.759 alqueires geométricos de terras situadas no perímetro de Brasília” (02/1957)³⁸², o projeto vencedor de Lucio Costa³⁸³ no Concurso do Plano Piloto de Brasília (03/1957)³⁸⁴



Figura 2: capas da Revista Brasília, n. 1, 2 e 3 - jan. fev. mar 1957

Fonte: Arquivo público do Distrito Federal, 2023

³⁷⁹ NOVACAP. **Concurso para o Plano Piloto**. Revista Brasília, n. 1, ano I. Rio de Janeiro: NOVACAP, jan. 1957, p.1.

³⁸⁰ BRAGA, Aline Moraes Costa. **(Im) possíveis Brasília**s: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. São Paulo: Alameda, 20011, p. 26 e 27.

³⁸¹ **Oscar Niemeyer** (1907-2012), arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes (1934), trabalho no escritório de Lucio Costa (1935), projeto do conjunto de Pampulha - BH (1940), projeto do Parque do Ibirapuera - SP (1954), projeto arquitetônico de Brasília (1957-58), prêmio Pritzker de Arquitetura (1988). Cf. OHTAKE, Ricardo. **Oscar Niemeyer**. São Paulo: Publifolha, 2007, p. 99 a 102.

³⁸² NOVACAP. **Primeiro marco definitivo da conquista do oeste ...** Revista Brasília, n. 2, ano I. Rio de Janeiro: NOVACAP, fev. 1957, p. 1; site do IPHAN, 2023.

³⁸³ **Lucio Costa** (1902-98), arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes (1917-24), diretor da Escola Nacional de Belas Artes (1930), líder da equipe do projeto do Ministério da Educação e Saúde (1936), diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN – 1937-72), Plano Piloto de Brasília 1957). Cf. NOBRE, 2010, p. 254 a 257.

³⁸⁴ NOVACAP. **Concurso para o Plano Piloto**. Revista Brasília, n. 3, ano I. Rio de Janeiro: NOVACAP, mar. 1957, p. 6.

A proposta do Plano Piloto de Brasília n° 22 de Lucio Costa representava a realização de “capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho arqu-secular do Patriarca”, cujo o ponto de partida foi o cruzamento em ângulo reto de dois eixos viários. Ao longo do Eixo Monumental estão localizados a Praça dos três poderes, a Esplanada dos Ministérios, a Catedral, setor cultural, o centro de diversões, a torre de rádio e TV, o setor esportivo, etc. A partir deste eixo, foi locado de forma simétrica, as duas zonas residenciais denominadas de Asa Norte e de Asa Sul, cujo Eixo Rodoviário foi levemente arqueado para acompanhar a topografia do terreno, conforme mapa 26 com a locação do Plano Piloto (1957) e de novas áreas residenciais (1960) no território.



Mapa 26: Plano Piloto de Brasília, Lucio Costa, (1957)

Autor do mapa:
cartógrafo Clóvis de Magalhaes Braga (1960)

Fonte: BRAGA, 2010, contracapa

A forma urbana (mapa 26) e a denominação Asa para as superquadras residenciais remetem ao avião, que é pertinente ao momento de desenvolvimento da aviação comercial³⁸⁵. Portanto, a concepção urbanística da cidade adotou uma

³⁸⁵ A **Varig do Brasil** (1927-2006) foi a primeira companhia brasileira sediada no Rio Grande do Sul com tecnologia alemã, iniciou a primeira e mais importante rota internacional da empresa para Nova York (1955-2006). A Real-Aerovias-Nacional (1945-61) era responsável pela rota para Bogotá, Caracas, Miami, Los Angeles e Tokyo e a Cruzeiro do Sul ((1927-75) pelas rotas para América do Sul e a Panair do Brasil (1929-65) pelas rotas para Europa e Oriente Médio. A Varig tornou-se a líder do mercado por meio da incorporação da Real-Aerovias-Nacional (1961) e da Panair do Brasil (1965). Durante o regime militar (1964-85) e após o choque do petróleo (1973), as companhias aéreas passaram a sofrer um maior controle do governo e a ter dificuldades financeiras. O governo incentivou a fusão das empresas Varig, Cruzeiro do Sul, Vasp (1933-2005) e Transbrasil (1965-2001). Em 1975, a Varig adquiriu Cruzeiro do Sul, que passou a dominar o mercado internacional. O glamour dos anos 60 e 70 começaram a perder um pouco de força com o início das companhias “low cost, low fare”. A abertura do mercado brasileiro na década de 90, fez aumentar a concorrência entre as companhias aéreas, diminuir os preços e declinar a ocupação das aeronaves. Em março de 1990 houve a desregulamentação do mercado de aviação comercial internacional e brasileiro, o que causou o surgimento de novas empresas e o fim daquelas que não conseguiram se adaptar. A Varig e a Pan Am

aproximação ao “elemento central na iconografia nacional, a caravela do descobrimento que dá sentido ao ato de fundação, com o risco na ‘forma de avião’ a ‘pousar docemente’ sobre o Planalto Central. Imagem otimista [...] sugerindo o desbravamento e pioneirismo.”³⁸⁶

É verdade que não temos as ferrovias que alastraram a civilização burguesa pela Europa, nem as modernas estradas de rodagem norte-americanas, por onde trafegam – outro fetiche modernista – os automóveis, mas temos em compensação “algo novíssimo: linhas aéreas de comunicação”.³⁸⁷

A imagem da máquina de voar simboliza o despertar do país da aparente letargia pré-histórica e o caminho da modernização pelo alto. “Mas há um porém: ao contrário da irradiação “orgânica” das estradas de ferro ou asfalto que varam o território criando raízes, as ultra-modernas linhas aéreas ‘saltam apenas’ e não ‘penetram’.”³⁸⁸ Portanto, a construção de uma cidade nova em uma região pouco habitada representa o reforço e a perpetuação do processo de expansão territorial da fase colonial dos oásis³⁸⁹, no qual as vilas e cidades eram criadas em portos isolados de abastecimento das caravelas, ou seja, Brasília é uma reprodução deste paradigma de transplantes artificiais feitos durante o período de expansão territorial da América portuguesa.

Inicialmente, o objetivo da escolha da região Centro-Oeste era a defesa territorial (1750), e a efetivação da ocupação do território nacional por meio de implantação de atividades produtoras e a construção de um sistema viário e ferroviário para a conexão territorial. Na época da construção, as redes ferroviárias e

(1927-91) perderam o monopólio das rotas internacionais e teve início a concorrência do mercado internacional com a Vasp, a Transbrasil, a Eastern (1926-91) a American Airlines, a United, Tower Air, a Delta (1929) e a Continental (1934-2012) e do mercado nacional com a Tam (1961) e a Gol (2001). Na década de 1990 e 2000, várias empresas aéreas tradicionais como a VARIG, Pan Am, Eastern e SwissAir (1931-2002) faliram por falta de adequação à nova realidade do mercado. Cf. VARIG Airlines, 2023, REIS, 2010, p. 21..

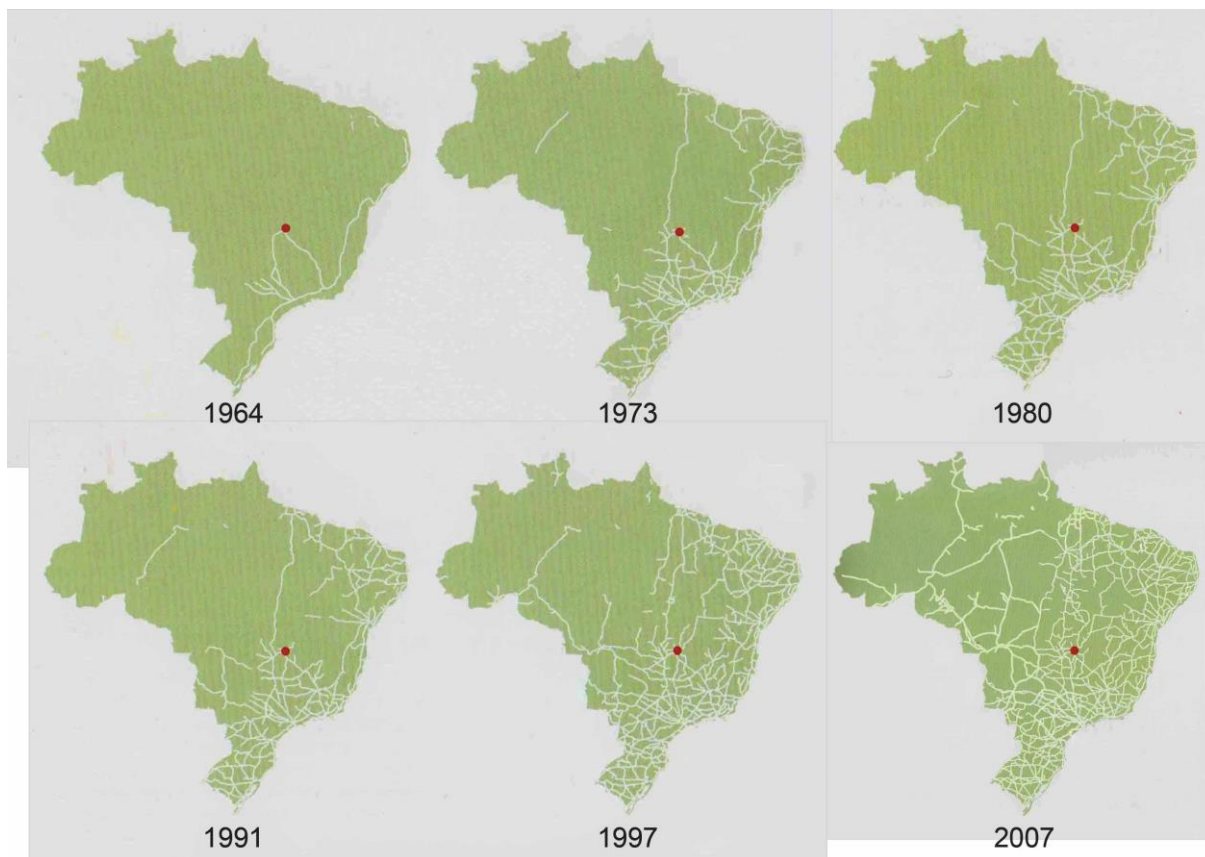
³⁸⁶ ARANTES, Otilia Beatriz. **Mário Pedrosa: Itinerário crítico**. São Paulo: Editora Página Aberta, 1991, p. 94.

³⁸⁷ ARANTES, 1991, p. 99.

³⁸⁸ ARANTES, 1991, p. 99.

³⁸⁹ O conceito de “civilização-oásis” (1928) de Wilhelm Worringer (1881-1965) é referente a uma civilização pronta transplanda para um território novo por meio da imposição, portanto, esta forma de ocupação territorial é oposta da “história natural de uma civilização”, cujo surgimento ocorreu em um sítio natural pela fixação de um povo e o desenvolvimento continuado pelo qual constituiria um conjunto de técnicas adequadas àquele meio natural e que proviriam, ao mesmo tempo, um suporte ao sistema de representações, desde o mito às imagens da arte, e destas ao pensamento, ou seja, o que chamamos cultura. Cf. GABRIEL, Marcos Faccioli. **Crítica de arte e arquitetura**. Revista Tópos, v. 4, n. 1, p. 174-207, 2010, p. 193 e 194.

rodoviárias não atendiam a maior parte do interior. A fundação de Brasília representou o desenvolvimento da rede rodoviária ao seu redor, conforme previsto anteriormente (1894).



Mapa 27: Desenvolvimento da rede rodoviária na região Centro-Oeste.

fonte: CONY-CIDADE, Lucia. In: KNOX, 2016, p. 164 e 165 .

“Com as metas de JK, a região do Planalto Central foi transformada. Seu plano viário previa ligar a Nova Capital a todas as outras capitais do país, demonstrando sua importância como centro político e novo polo de desenvolvimento regional. Vinculado ao Plano de Metas, promoveu no país uma verdadeira revolução do sistema viário, unindo à perspectiva de uma indústria automobilística forte e vinculada ao capital estrangeiro como forma de garantia de investimento e geração de empregos.³⁹⁰ A construção de Brasília ampliou o sistema federal de rodovias (mapa 27), que passou a integrar a nova capital às demais regiões do país como partes de um mercado unificado.³⁹¹ Atualmente, a cidade de São Paulo é conectada

³⁹⁰ TAVARES, Jeferson C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. 2004. 558 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). EESC-USP, 2004, p. 117.

³⁹¹ REIS, 2010, p. 21.

ao resto do estado e do país por meio da mais extensa rede de rodovias da América Latina (mapa 28).³⁹²

Com as metas de JK, a região do Planalto Central foi transformada. Seu plano viário previa ligar a Nova Capital a todas as outras capitais do país, demonstrando sua importância como centro político e novo polo de desenvolvimento regional. Vinculado ao Plano de Metas, promoveu no país uma verdadeira revolução do sistema viário, unido à perspectiva de uma indústria automobilística forte e vinculada ao capital estrangeiro como forma de garantia de investimento e geração de empregos.³⁹³

Nas últimas décadas, houve uma marcada intensificação das conexões rodoviárias, sugerindo um futuro de maior integração latino-americana. Parte da estratégia governamental para controle progressivo do território, a rede de estradas deu suporte à dramática expansão das fronteiras agrícolas, ao estabelecimento do agronegócio e ao aumento das exportações de mercadorias. A crescente urbanização do interior e a degradação ambiental em larga escala foram as consequências imediatas.³⁹⁴

O sistema de trabalho industrial fordista era “um meio de acelerar todos os tipos de mudanças. A noção de acelerar a industrialização brasileira encontrou um status político formal quando o slogan desenvolvimentista ‘cinquenta anos em cinco’ foi pelo Governo Federal de Juscelino Kubitschek.”³⁹⁵

É um momento em que o país expande as suas relações de trocas internas, comerciais. O país vinha se desenvolvendo, vinha em uma dinâmica econômica de crescimento muito acelerado, então era necessário realmente expandir as trocas, era importante expandir a malha rodoviária que existia muito precária, muito pequena, grande parte dela de terra e construir uma alternativa às ferrovias. E num momento histórico em que a indústria automobilística estava chegando ao país, ele vinculou a construção de rodovias à ideia de progresso.³⁹⁶

Entre 1956 e 1960, foram implantadas as usinas hidrelétricas, as rodovias, as linhas de transmissão e as indústrias dos setores siderúrgico e de papel e celulose. [...] Nesse período, a produção industrial no país cresceu 80%, com destaque para

³⁹² GRAHAM, Stephen H; Caos Planejado. **São Paulo precisa de uma taxa de congestionamento**. ArchDaily, fev. 2023.

³⁹³ TAVARES, 2004, p. 117.

³⁹⁴ CONY-CIDADE. In: KNOX, Paul (org), 2016, p. 164.

³⁹⁵ CORREIA, 2009, p. 118.

³⁹⁶ Alisson Eugênio, professor de história da Universidade Federal de Alfenas (Unifal). In: SOARES, Lucas; RODRIGUES, Fernanda; MELO, Regis. **Bandeirantes, JK e a duplicação que demorou mais de uma década: conheça a história da Fernão Dias**. G1, 2018.

as indústrias de aço, mecânicas, elétricas e de equipamentos de transporte. A economia se expandiu como o esperado, cerca de 5% ao ano. O coeficiente de importações caiu de 14% para 8% em 1960, superando as previsões em torno dos 10%. No entanto, a inflação prevista em 13,5% ficou em torno de 25% ao ano, entre 1957 e 1960.³⁹⁷

Após o governo de JK, a crise econômica gerada em parte, com os gastos com as obras públicas como a construção de Brasília e a política de compra de excedentes de café, com desaceleração econômica associada ao crescimento do processo inflacionário, refletiu nas atividades produtivas reduzindo os investimentos em todos os setores.³⁹⁸

As tentativas de estabilização da economia, as reformas e os reajustes salariais não surtiram os efeitos esperados. A inflação continuou a subir, reduzindo o poder aquisitivo da população. [...] A brusca desaceleração do crescimento econômico (1963), o aumento dos salários, a falta de apoio político e a escalada da inflação foram alguns dos fatores que contribuíram para a queda de João Goulart. Após o golpe militar, houve a adoção de uma legislação autoritária e a supressão dos direitos civis, por meio da revogação da Constituição (1946). Durante 21 anos, o país viveria sob o regime de exceção (1964-85).³⁹⁹ Apesar da política econômica do regime militar ter sido socialmente excludente e concentradora de renda, "ampliou o peso da indústria na economia nacional e facilitou a instalação e concentração de plantas de empresas multinacionais, em sua maioria na região metropolitana da cidade de São Paulo."

O governo militar na década de 1960 auxiliou a massificar a produção industrial com uma nova economia de compra financiada, provendo um meio de expansão do mercado, embora mais voltado para a crescente classe média urbana que para uma emergente 'aristocracia operária' fordista.⁴⁰⁰

³⁹⁷ Firjan, jan. 2023.

³⁹⁸ Firjan, jan. 2023.

³⁹⁹ Firjan, jan. 2023.

⁴⁰⁰ CORREIA, 2009, p. 134.

Um dos possíveis determinantes do milagre econômico⁴⁰¹ foi a mudança do modelo econômico adotado a partir de 1964 pelo Governo Militar (1964-85), que transformou a economia brasileira em uma economia de mercado aberta ao exterior.⁴⁰²

O sistema cambial foi simplificado e unificado, foram modernizadas as agências do setor público ligadas ao comércio exterior e ampliada a integração com o sistema financeiro internacional. [...] A partir de 1964, também foram introduzidas na legislação brasileira diversos mecanismos de incentivos às exportações.⁴⁰³

Há evidências de que o “milagre” econômico foi um “milagre” da produtividade. A criação do Banco Central (1964)⁴⁰⁴, a institucionalização da correção monetária provocou um grande aprimoramento institucional da política monetária⁴⁰⁵. Outra medida foi a criação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH - 1964) formado pelo Banco Nacional da Habitação (BNH - 1964-86), pela Caixa Econômica Federal (CEF - 1861), pelas caixas econômicas estaduais e etc.⁴⁰⁶ Estas reformas financeiras tiveram amplo alcance a partir de 1968 em diversos setores.

O crescimento acelerado da construção civil não teria sido possível sem a criação do SFH com o suporte do FGTS⁴⁰⁷. O mesmo se aplica ao excelente desempenho da indústria automobilística e de bens de consumo durável em geral, para o qual foi de grande importância a expansão do crédito ao consumidor.⁴⁰⁸

A expansão acelerada da economia industrial no estado de São Paulo (1930-80) transformou-o em polo mais dinâmico da economia nacional que redefinia o

⁴⁰¹ Durante o “**milagre**” econômico (1968-73) as taxas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) foi de 11% ao ano. Uma característica notável do “milagre” é que o rápido crescimento veio acompanhado de inflação declinante e relativamente baixa para os padrões brasileiros, além de superávits no balanço de pagamentos. Cf. VELOSO, Fernando A.; VILELLA, André; GIAMBIAGI, Fabio. **Determinantes do “Milagre” Econômico Brasileiro (1968-1973): Uma análise Empírica.** Revista Brasileira de Economia, v. 62, n. 2, 2008, p. 222.

⁴⁰² VELOSO, 2008, p. 223.

⁴⁰³ VELOSO, 2008, p. 228 e 229.

⁴⁰⁴ VELOSO, 2008, p. 225.

⁴⁰⁵ VELOSO, 2008, p. 225 e 228.

⁴⁰⁶ VELOSO, 2008, p. 225 e 228.

⁴⁰⁷ O Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS - 1966) foi criado para indenizar os trabalhadores demitidos sem justa causa e se tornou a principal fonte de financiamento de programas de saneamento e de habitação pelo governo federal, que arrecada e redistribui estes recursos mediante empréstimos. Cf. ROLNIK; KLINK, mar. 2011.

⁴⁰⁸ Simonsen e Campos, 1974 apud VELOSO; VILELLA; GIAMBIAGI, 2008, p. 228.

papel das demais economias regionais, que eram mercados para os produtos da indústria paulista e fornecedoras de matérias-primas e/ou bens industriais, ora com incentivos ora com bloqueios. O processo de desenvolvimento regional foi resultante de profunda mudança estrutural na economia e na sociedade brasileiras. “De um lado, a consolidação de industrialização e modernização do campo e, de outro, a forte urbanização, com elevada concentração da população em metrópoles nacionais e regionais.”⁴⁰⁹

São processos de mudança estrutural que contaram com atuação decisiva do Estado nacional para sua ocorrência. Passando desde as reformas da Era Vargas (período 1930-1950), pelo crescimento industrial e de integração viária promovido pelo governo do então presidente Juscelino Kubitschek (1955-1960), até chegar à atuação coordenada pelos governos militares, na forma dos planos nacionais de desenvolvimento (PNDs I e II), nas décadas de 1960 e 1970. Do ponto de vista regional, o Sudeste – que já detinha a elevada fração do setor industrial nacional em 1950, de 65,7% – manteve sua posição em 1970 (65,5%), quando então passou a apresentar sucessivas – e pequenas – reduções: para 62,4%, em 1980; 58,8%, em 1990; 58,3%, em 2000; e 55,4%, em 2010.⁴¹⁰

Após 1970, houve a desconcentração industrial para fora do Estado de São Paulo impulsionada pelas deseconomias de aglomeração e pelas políticas regionais do regime militar.⁴¹¹ Para corrigir os desequilíbrios regionais foi implantado o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND – 1971-74), cujos resultados foram a expansão da economia nacional e expressivo crescimento do PIB por meio de investimentos em infraestrutura, principalmente em energia, transporte e telecomunicações, para criar novos pólos industriais. Os resultados do “milagre” econômico transformaram-se em instrumento de propaganda do trabalho do regime militar rumo à uma grande potência. Entretanto, a primeira crise do petróleo⁴¹² (1973) finalizaria este ciclo.⁴¹³

⁴⁰⁹ MONTEIRO NETO, Aristides; SILVA, Raphael de Oliveira. **Desconcentração territorial e reestruturação regressiva da indústria no Brasil: padrões e ritmos**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 1990, p. 12 e 13.

⁴¹⁰ Sampaio, 2017, p. 377 apud MONTEIRO NETO; SILVA, 1990, p. 13.

⁴¹¹ Cano, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995**. Campinas: Editora da Unicamp, 1998 apud ROLNIK; KLINK, mar. 2011.

⁴¹² No final de 1973, ocorreu o **primeiro choque do petróleo**, provocando uma crise de âmbito mundial. Em retaliação ao apoio dos Estados Unidos e de países europeus a Israel, que havia ocupado territórios palestinos durante a Guerra do Yom Kippur contra Egito e Síria, os países árabes membros da Organização dos Países Produtores de Petróleo (Opep) aumentaram o preço do barril do produto de US\$ 2,90 para US\$ 11,65 em apenas três meses. Firjan, 2023.

⁴¹³ Firjan, jan. 2023.

1.9 1973-2023: ciclo do setor terciário

A partir da terceira Revolução Industrial⁴¹⁴, o mundo tem experimentado uma grande transformação por meio de “formas culturais pós-modernas, a emergência de modos mais flexíveis de acumulação de capital e um novo ciclo de ‘compressão do tempo-espaço’ na organização do capitalismo.”⁴¹⁵ A combinação das indústrias da informática e das comunicações (década 1970) gerou a globalização da economia e o encolhimento do mundo com profundas consequências econômicas, políticas e culturais.⁴¹⁶ Pequenas empresas ligadas à internet ou à informática transformavam jovens empreendedores em milionários da noite para o dia, como Yahoo (1994) e Google (1995). A Apple (1976) e a Microsoft (1981) passavam a disputar o mercado de softwares. A Microsoft lançou o sistema operacional Windows (1993), adotado pela maioria dos computadores pessoais em todo o mundo.⁴¹⁷

O processo de globalização da economia está relacionado ao conceito de *cidade global*⁴¹⁸ caracterizada pela perda de controle sobre atividades industriais e pela sua substituição estratégica pelo setor terciário.⁴¹⁹ A cidade global gerou uma situação de supermodernidade do mundo contemporâneo, decorrente da necessidade de dar um sentido ao mundo do presente, senão ao passado, caracterizada pelos excessos de tempo, do espaço do mundo pós-moderno e da individualização das referências. A necessidade de compreender o presente é decorrente da nossa dificuldade de dar um sentido ao passado próximo devido ao excesso de espaço que é relacionado paradoxalmente ao encolhimento do planeta por meio das mudanças de escala pela conquista espacial e terrestre. As imagens dos satélites dão uma visão instantânea e, às vezes, simultânea de um

⁴¹⁴ A **Terceira Revolução Industrial** (1969) é marcada pela automação e a introdução dos computadores. Cf. NERI, Katiúscia. **Você já ouviu falar em indústria 4.0?** TV Brasil, 24/06/2019.

⁴¹⁵ HARVEY, 2013, p. 7.

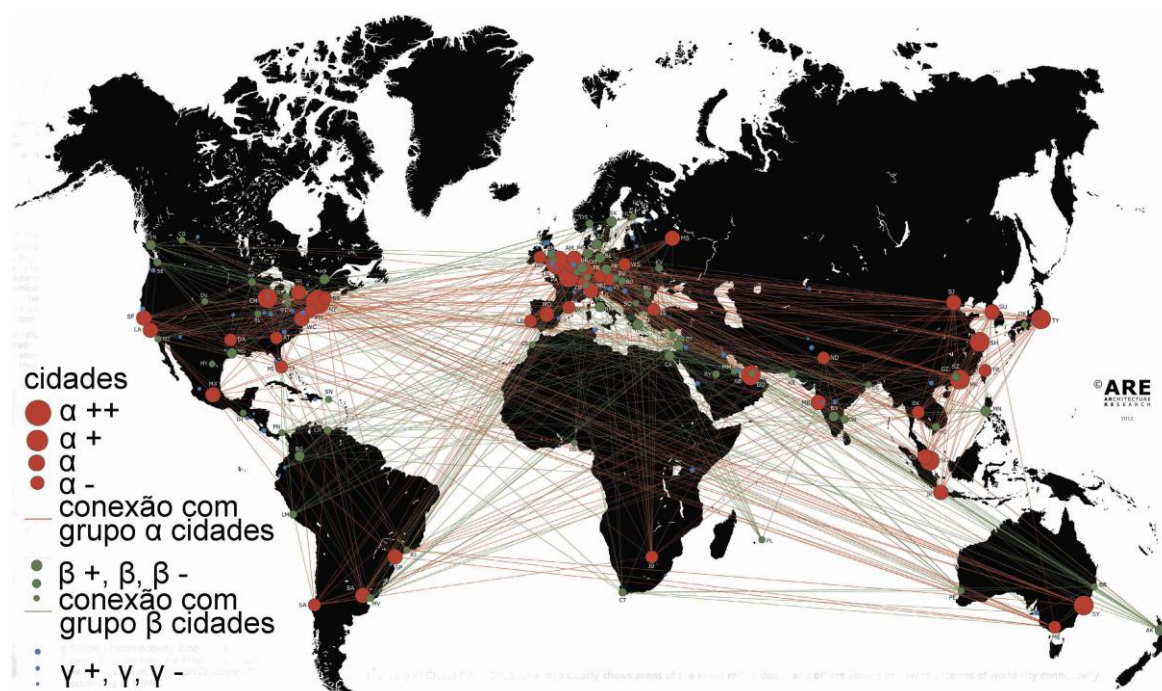
⁴¹⁶ DERUDDER, Ben et al. **Cidade Global**. In: KNOX, 2016, p. 108.

⁴¹⁷ Firjan, jan. 2023.

⁴¹⁸ O conceito de **cidade global** foi cunhado por Saskia Sassen (1947-) para descrever um novo tipo de cidade, especializada em relações internacionais. Inicialmente, o foco estava em Londres, Nova York e Tóquio, que foi ampliada por Manuel Castels (1942-) com a noção de sociedade em rede e rede global de cidades. Cf. DERUDDER, Ben et al. In: KNOX, 2016, p. 108.

⁴¹⁹ CARVALHO, Mônica de. **Cidade global**: anotações críticas de um conceito. São Paulo em perspectiva, 2000, p. 81.

acontecimento no outro extremo do planeta e os meios de transporte rápidos interligam as principais capitais em poucas horas.⁴²⁰



Mapa 28: Cidades globais em 2010.

Fonte: site do GaWC.

O mapa 28 demonstra as conexões internacionais das principais capitais mundiais por meio da classificação das cidades em α , β e γ , cujo método de classificação das cidades pela conectividade internacional é desenvolvida por The Globalization and World Cities (GaWC)⁴²¹. Nestas cidades mundiais “é celebrada a associação neoliberal entre o poder público, o capital privado local e o capital internacional a partir do urbano, que entra numa rede mundial de competição entre cidades.”⁴²² “O ranking entre metrópoles demonstra o quanto elas abdicaram de suas especificidades históricas e transformaram-se em “não lugares” disponíveis a apropriação livre do capital internacional.⁴²³

⁴²⁰ AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 7 ed. Tradução: Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papyrus, 1994, p. p. 32 a 41.

⁴²¹ A GaWC é uma rede de pesquisas sobre as conexões das cidades mundiais criada pelo departamento de Geografia da Universidade de Loughborough. Cf. GaWC Research Network.

⁴²² GUERREIRO, Isadora. **Arquitetura-capital**: a funcionalidade dos edifícios corporativos paulistas. 2010. Dissertação (Mestrado em arquitetura). 2010. FAU USP, São Paulo, p.110.

⁴²³ CARVALHO, 2000, p. 81.

De acordo com o ranking da GaWC (tabela11), Nova York e Londres são cidades $\alpha++$, ou seja, são cidades que têm o maior índice e conectividade internacional, enquanto São Paulo é uma cidade global α .

	África	América	Ásia	Europa	Oceania
$\alpha++$		Nova York		Londres	
$\alpha+$			Hong Kong Dubai Tóquio	Paris	
α		Los Angeles São Paulo	Kuala Lumpur Jacarta	Amsterdã Frankfurt	Sidney
$\alpha-$	Joanesburgo	Buenos Aires São Francisco	Seul Istambul	Varsóvia Lisboa	Melbourne
$\beta+$	Cairo	Washington DC Vancouver	Chengdu Doha	Roma Barcelona	Brisbane Auckland
β	Casablanca Cidade do Cabo	Denver Rio de Janeiro	Ho Chi Minh Abu Dhabi	Atenas Kiev	
$\beta-$	Lagos Campala	Calgary Caracas	Wuhan Osaka	Genebra Lion	

Tabela 10: Ranking das cidades globais em 2020.

Fonte: O mundo de acordo com a GaWC.

No Brasil, política de substituição de importações foi complementada com o II PND (1975-79), que tinha o objetivo de manter o crescimento econômico a partir de modificações na estrutura industrial. “O Brasil se tornaria uma grande potência, tudo seria construído: usinas nucleares, empresas petroquímicas, siderúrgicas, mineradoras de cobre, indústria pesada, ferrovias, rodovias, energias alternativas ao petróleo, hidrelétricas. A criação do Programa Nacional do Alcool (Proálcool - 1975) com o objetivo de diminuir a dependência do país ao petróleo importado, e estimular a produção de álcool etílico e a montagem de veículos movidos à álcool (1979).⁴²⁴ O segundo choque de petróleo (1979)⁴²⁵ agravou a crise econômica mundial e ampliou o processo inflacionário no Brasil. “O modelo econômico baseado na substituição de importações mostrava-se esgotado. Pressões inflacionárias e desequilíbrios nas

⁴²⁴ Firjan, jan. 2023.

⁴²⁵ O **segundo choque do petróleo** foi decorrente da revolução no Irã (1979), quando foi instaurada a república islâmica pelo aiatolá Khomeini (Ruhollah Musavi Khomeini - 1902-89), após a derrubada do reinado (1941-79) do xá Mohammad Reza Pahlevi (1919-80). A produção do petróleo foi afetada e os preços aumentaram consideravelmente. Cf. Firjan, jan. 2023.

contas externas marcaram esse período. [...] Além da crise econômica, o assunto do momento era a volta da democracia.”⁴²⁶

No final dos anos 1950, o Brasil importou a tecnologia da informática, principalmente de empresas norte-americanas, como a IBM, cujo “processamento de dados era realizado basicamente em computadores de grande porte, concentrado em empresas, universidades e órgãos governamentais.” No início da década de 1970, o governo militar iniciou um programa de incentivo para o desenvolvimento de tecnologia nacional em universidades brasileiras, porém, os primeiros minicomputadores continuaram a utilizar a tecnologia e os componentes importados.⁴²⁷

Somente no início da década de 1980 o país teria o primeiro computador projetado, desenvolvido e industrializado inteiramente em território nacional, o Cobra 530.

Embora tenha capacitado o país na oferta de produtos e serviços, o protecionismo estatal foi alvo de críticas, que apontavam a reserva de mercado como a responsável pelo atraso tecnológico da indústria nacional frente às indústrias estrangeiras, orientadas à exportação e às exigências do mercado externo como, por exemplo, as indústrias coreana e indiana.⁴²⁸

O setor automobilístico é impactado com a crise do petróleo (1973) e os aumentos de preços da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que contribuíram para a recessão mundial (1982-83). A recuperação desta recessão foi um fenômeno japonês e europeu ocidental, cujo setor continuou sendo considerado como um pólo de irradiação de novas tecnologias. O surto japonês⁴²⁹ foi fruto do desenvolvimento de tecnologia e de novos modos de organização - envolvendo empresas, sindicatos e governo – atingiu a liderança na produção

⁴²⁶ Firjan, jan. 2023

⁴²⁷ Firjan, jan. 2023.

⁴²⁸ Firjan, jan. 2023.

⁴²⁹ O **toyotismo** é um modelo produtivo que preza pela flexibilização da fabricação, economia de recursos e pela produção por demanda. Ele foi desenvolvido pelos engenheiros Taiichi Ohno (1912-90), Shigeo Shingo (1909-90) e Eiji Toyoda (1913-2013) para a Toyota (décadas 1940-70), cujas características principais de produção são a aplicação de serviços de automação através da eletrônica, robótica e programação. A especialização flexível é normalmente definida em termos de um paradigma tecnológico ou de um modelo ideal de eficiência industrial, o qual diz respeito à manufatura de bens especializados usando maquinaria flexível e mão-de-obra qualificada, em contraposição à produção em massa fordista de bens padronizados, usando maquinaria funcionalmente específica, com mão-de-obra não qualificada. Cf. CORREIA, 2009, p. 144; Capital Now. Toyotismo: as contribuições do Sistema Toyota de Produção. 2020.

industrial e provocou o surgimento do “*toyotismo* ou *fujitsuismo* como substitutos para um *fordismo* que historicamente vem sendo superado como regime de produção dominante na evolução da acumulação industrial recente.”⁴³⁰

Após 1985, as grandes montadoras norte-americanas General Motors, Ford e Crysler sofreram um período de dificuldades, cuja produção foi reorganizada por meio da importação de método de produção japonês. Na Europa foi “um período de aumento de demanda, de racionalização da produção pelas grandes montadoras, e de chegada dos métodos japoneses da Nissan e Toyota. Aumentou-se o mercado de consumo e, em 1987, o mercado europeu superou o norte-americano.”⁴³¹

Com a queda do Muro de Berlim (1961-89) e as reformas políticas que promoveram o fim da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS – 1921-91), “o modelo dicotômico da Guerra Fria logo pareceu aplacado pela ideia de uma vitória final do capitalismo, que prometia inaugurar um novo mundo, uniforme e apaziguado.”⁴³² Outros fatores contribuiriam ainda mais para acentuar esse quadro de transformações: a abertura do mercado da China ao comércio internacional e aos investimentos estrangeiros (1976), a dissolução do Pacto de Varsóvia (1955-91) e a ascensão dos “tigres asiáticos” - Hong Kong, Cingapura, Coreia do Sul e Taiwan (1960-90). A redefinição de poder e integração econômica e política entre muitos países ajudou a definir a globalização, marcando o início de uma nova ordem mundial.⁴³³

1973-2022: setor terciário

Para a economia do Brasil, a crise do petróleo (1973), o aumento da taxa de juros internacional (1979) e a recessão mundial (1982-83) provocaram o fim do “milagre” econômico brasileiro e a transição do modelo fordista (1930-1980) para a produção industrial toyotista. A maioria das grandes indústrias instaladas no Brasil tinha sede nos países desenvolvidos, portanto, o reflexo da crise internacional foi imediato, cujo quadro de retrocesso econômico resultou na “década perdida”⁴³⁴, ou

⁴³⁰ CORREIA (org.), 2009, p. 142 e 143.

⁴³¹ CORREIA (org.), 2009, p. 146 e 149.

⁴³² WISNIK, Guilherme. **Dentro do nevoeiro**: arquitetura, arte e tecnologias contemporâneas. São Paulo: Ubu Editora, 2018, p. 121.

⁴³³ Firjan, jan. 2023.

⁴³⁴ A década de 1980 foi iniciada com a perda de dinamismo do crescimento econômico brasileiro e foi marcada pelo aprofundamento dos desequilíbrios macroeconômicos internos diante de uma reversão abrupta do cenário econômico

seja, o padrão de baixo crescimento econômico do setor industrial configurou um dos momentos de inflexão da economia nacional.⁴³⁵

O Brasil perdeu a competitividade internacional em consequência desse engessamento econômico e da repulsa ao capital internacional determinado pela Constituição (1988)⁴³⁶, além da falta de entendimento das novas realidades provocadas pela globalização da economia.⁴³⁷ As indústrias automobilísticas brasileiras enfrentavam os problemas da globalização da produção, da aplicação de modernizações tecnológicas com novos modos de organização de trabalho e das relações empresa/governo.⁴³⁸

No contexto de forte crise econômica e altíssimo processo inflacionário, houve o retorno da democracia por meio do voto indireto (1985) e a redação de uma nova Constituição (1988).⁴³⁹ “No final do século XX, problemas como desigualdade social, desemprego, prejuízos ambientais e novas formas de abordagem em relação ao planeta entraram em pauta com força total.”⁴⁴⁰

Uma nova crise mundial foi iniciada com o terceiro choque do petróleo⁴⁴¹ (1991). As tentativas sem sucesso de estabilização econômica por meio da contenção da inflação, passaram por uma série de planos econômicos: o Plano Cruzado (1986), o Plano Cruzado II (1986), o Plano Bresser (1987), o Plano Verão (1988).⁴⁴²

internacional. Nesse contexto, propunha-se um novo modelo econômico para fazer frente à estagnação dos países em desenvolvimento. A adesão a esse novo modelo representou uma mudança na estratégia de desenvolvimento da economia brasileira, o que justifica a intensidade e a concentração das transformações ocorridas na década de 1990. Houve, nessa década, um intenso processo de abertura e de liberalização financeira, um programa de privatizações bastante extenso e uma desregulamentação da economia, modificando significativamente o papel do Estado. Cf. CARVALHO, Veridiana Ramos da Silva; LIMA, Gilberto Tadeu. **Estrutura produtiva, restrição externa e crescimento econômico: a experiência brasileira.** Economia e sociedade, v. 18, n. 1 (35), 2009, p. 32.

⁴³⁵ Sampaio, 2017, p. 377 apud MONTEIRO NETO, 1990, p. 13 e 14..

⁴³⁶ GAZETA MERCANTIL apud CORREIA (org.), 2009, p. 134, p. 139.

⁴³⁷ CORREIA (org.), 2009, p. 134, p. 139.

⁴³⁸ CORREIA (org.), 2009, p. 142.

⁴³⁹ O movimento “Diretas Já” foi apoiado por intelectuais, artistas e pessoas de diferentes partidos políticos e religiões. No entanto, a emenda pelas diretas não foi aprovada pelo Congresso Nacional. Tancredo Neves (1910-85) foi eleito indiretamente, mas as expectativas foram frustradas com a sua morte antes da posse (1985). Firjan, jan. 2023.

⁴⁴⁰ Firjan, jan. 2023.

⁴⁴¹ O terceiro choque do petróleo foi consequência da Guerra do Golfo (1990-91) após a invasão iraquiana ao Kuwait. Cf. Firjan, jan. 2023.

⁴⁴² Firjan, jan. 2023.

A partir da década de 1990 teve início a “modernização neoliberal” no meio urbano e rural do Brasil por meio de reestruturação produtiva.

O que restava, há apenas 30 anos, de territórios ainda virgens da atividade predadora do capital, está hoje em fase final de incorporação. No campo, o agrobusiness estabeleceu sua hegemonia sobrepondo-se à agricultura das pequenas propriedades, não obstante sejam estas as produtoras da maior parte dos alimentos consumidos no Brasil. Nas cidades, a desnacionalização da indústria e precarização absoluta das relações trabalhistas, marcam a reiteração da associação entre elites internas e grandes companhias estrangeiras para dar ao país competitividade internacional em detrimento de um desenvolvimento mais sustentável, equilibrado e equitativo.⁴⁴³

Economistas discutem uma possível tendência à re-primarização da economia nacional e a uma desindustrialização nociva que fragilizaria a nossa pauta exportadora e impõe um sentido regressivo ao tão aclamado progresso econômico atual vivido no país⁴⁴⁴. A indústria brasileira estava solidamente estruturada (anos 1960-70), cujo modelo foi refutado no decorrer dos governos neoliberais (anos 1990) e o grau de internacionalização cresceu significativamente no setor industrial e de serviços. Desse modo, "setores chaves da produção, os de mais alto valor agregado ou mais organizados, foram os que mais sofreram e cederam à concorrência desigual de empresas estrangeiras, desfrutando de condições muito mais favoráveis."⁴⁴⁵

As razões para esse domínio das empresas estrangeiras no grupo das firmas “inovadoras” está justamente no cenário da descontrolada abertura econômica [...] que gera situações de desequilíbrio entre as empresas estrangeiras e suas concorrentes nacionais. [...] as empresas estrangeiras conseguem produzir, apesar de seu pequeno número, a maior parte da receita líquida do setor industrial, além de manterem um nível tecnológico que reduz drasticamente a oferta de empregos.⁴⁴⁶

Na década de 1990, o termo globalização passou a ser largamente empregado no Brasil pelas classes dominantes, pelos setores empresariais e pela

⁴⁴³ MARICATO, Ermínia; FERREIRA; LEITÃO, FAU USP. (inédito)

⁴⁴⁴ BELLUZZO, 2007. CANO, dez, 2012.

⁴⁴⁵ FERREIRA, 2007, p. 104 e 105.

⁴⁴⁶ FERREIRA, 2007, p. 105 e 106.

gande mídia como sinônimo de “modernidade”. O objetivo é encobrir um “ajuste” necessário da crise estrutural do mundo capitalista, portanto, é um termo essencialmente ideológico.⁴⁴⁷

Na década de 1990, uma mudança de orientação da política governamental passou a operar dois vetores estratégicos: de um lado, iniciou forte abertura comercial, produtiva e financeira da economia brasileira à economia global, como forma de reforçar os laços de integração aos circuitos econômicos globais e reativar seu dinamismo; e, de outro lado, trabalhou no sentido da redução da participação do Estado na economia, por meio de intenso processo de privatização de ativos públicos (empresas estatais federais e subnacionais), redução do investimento das administrações públicas, incentivo ao enxugamento da força de trabalho governamental e criação de agências regulatórias. O Plano Real de estabilização monetária e macroeconômica, em 1994, foi o fato catalisador dessas proposições balizadoras do crescimento da economia brasileira.⁴⁴⁸

Esta reorganização da economia ajudou o país a voltar a crescer, amenizando algumas dessas questões sociais e as empresas passaram a ter programas de responsabilidade social. O fim da hiperinflação e dos indexadores da economia conquistado pelo Plano Real provocou a falência de muitos bancos (1995) e os objetivos do programa de redução de participação do Estado na economia, iniciada mundialmente na década de 1980, foi realizado no Brasil por meio da criação do Programa Nacional de Desestatização (PND - 1990)⁴⁴⁹ que privatizou os setores siderúrgico (1991-97), de energia elétrica, de telecomunicações, de transportes (rodovias, metrô e portos) e financeiro.⁴⁵⁰

O Plano Real estabilizou a economia hiperinflacionária, porém foi feito sem a alteração de “desequilíbrios estruturais causadores da instabilidade, recorrendo a uma solução mágica, porém bastante frágil. A estabilidade desses países passou a

⁴⁴⁷ A expansão das empresas multinacionais, sob o novo padrão tecnológico, não é apresentado ao mundo e aos países da periferia, como um movimento de “ajuste de uma economia em crise”, mas como sinal de modernização e “integração” das economias periféricas ao “novo” mundo globalizado, que passariam a ter o privilégio de receber as mesmas fábricas e os mesmos produtos dos países industrializados. Essa preocupação com um discurso de ‘inclusão’ se deve ao fato de que, junto com a implantação de uma divisão internacional do trabalho mais eficaz, deve-se também ganhar, pelo marketing, as mentes dos consumidores abastados desses países. Cf. FERREIRA, João Sete Whitaker. **O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Rio de Janeiro: Vozes, 2007, p. 94. 99 e 100.

⁴⁴⁸ MONTEIRO NETO, 1990, p. 14.

⁴⁴⁹ Firjan, jan. 2023.

⁴⁵⁰ Firjan, jan. 2023.

ficar, desde então, dependente da reserva cambial e, portanto, da boa vontade do 'mercado', dos investidores externos."⁴⁵¹

Estas reformas dos anos 1990 iniciaram um novo ciclo de investimentos privados em infraestrutura e serviços, onde o mercado é o agente do desenvolvimento econômico⁴⁵² com alicerces na estabilidade, na abertura econômica para os fluxos comerciais e de capitais, e na redução do papel do Estado. No final da década de 1990 já eram nítidos os resultados das reformas na economia brasileira. A privatização, a desregulamentação e, particularmente, a abertura comercial tiveram um enorme impacto sobre a produtividade e especialização da estrutura industrial. Do ponto de vista do crescimento do produto, porém, os resultados foram bem mais modestos que os idealizados.⁴⁵³

O poder oligárquico deste segmento é tão acentuado que as políticas governamentais sempre acabavam girando em torno dos interesses das grandes montadoras. A sustentação de tais interesses sempre envolvia o uso do fundo público e a regulação de moeda, por via de políticas monetárias cambiais e fiscais e outras políticas, incluindo energia e transportes, acabavam influenciando na regulação da demanda e na formação dos custos de produção. Nesta perspectiva, os grandes acontecimentos empresariais ocorridos no início da década de 1990 eram frequentemente interpretados como parte de grandes embates entre as multinacionais do setor e o próprio governo.⁴⁵⁴

No pós-1990, a política federal reforçava a fragmentação do espaço nacional “por meio da consolidação de arranjos produtivos e polos exportadores especializados em segmentos como a mineração, a siderurgia e o agro-business.”⁴⁵⁵

Algumas regiões dinâmicas (principalmente as localizadas no Sudeste, Sul e, parcialmente, no Centro-Oeste) estariam diretamente conectadas à economia internacional, enquanto os antigos laços de complementaridade produtiva entre as regiões brasileiras, que foram consolidadas durante o nacional-desenvolvimentismo, se desmancharam rapidamente.⁴⁵⁶

⁴⁵¹ FERREIRA, 2007, p. 102.

⁴⁵² As reformas adotadas nos anos 1990 foram influenciadas pelo documento denominado Consenso de Washington, onde foi listado uma série de iniciativas pró-mercado que ajudaria os países em desenvolvimento a se ajustarem diante da crise externa dos anos 1980. Cf. CARVALHO; LIMA, 2009, p. 32.

⁴⁵³ CARVALHO; LIMA, 2009, p. 35.

⁴⁵⁴ CORREIA, 2009, p. 137 e 138.

⁴⁵⁵ LEITÃO, Karina. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração de Crescimento**. Tese de doutoramento. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2009 apud ROLNIK; KLINK, 2011, p. 92.

⁴⁵⁶ LEITÃO, 2009 apud ROLNIK; KLINK, 2011, p. 92.

“As inovações industriais no Brasil durante a década de 1990 surgem como parte de outro período histórico de mudanças intensas e rápidas.”⁴⁵⁷ Em época da indústria 4.0 nos países desenvolvidos, a indústria nacional ainda se encontra na transição da indústria 2.0 (fordismo) para a indústria 3.0 (toyotismo).⁴⁵⁸

período	automóveis	caminhões e ônibus
1992	Peugeot	
1995	BMW	
1997	Honda	
1998	Mitsubishi	
1998	Chrysler	
1999	Audi	
2000		Iveco
2001	Nissan	
2012	Hyundai	

Tabela 11: implantação de indústrias automobilísticas toyotistas

Fonte: Anfavea, 2020.

“Novos prédios industriais em localizações radicalmente novas implantando em diferentes regiões do País permitem um firme estabelecimento de níveis salariais mais baixos que aqueles alcançados no ABC paulista.”⁴⁵⁹

As tabelas 9 e 10 evidenciam o declínio da produção norte-americana e a emergência das montadoras japonesas e europeias, inclusive com a saída das montadoras da Ford do território brasileiro (2021).

O mapa 29 demonstra a configuração das rodovias de São Paulo na atualidade, cuja exploração é feita pelas empresas privadas após a extinção do Fundo Rodoviário (fim do século XX) e esgotamento de recursos federais e do estado de São Paulo para investimentos em infraestrutura.⁴⁶⁰ Inicialmente, os resultados do Plano Real foram aparentemente favoráveis, porém no final da gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso⁴⁶¹ já estava em intensa crise.

⁴⁵⁷ CORREIA, 2009, p. 135.

⁴⁵⁸ Firjan, jan. 2023.

⁴⁵⁹ CORREIA, 2009, p. 135.

⁴⁶⁰ REIS, 2010, p. 149.

⁴⁶¹ **Fernando Henrique Cardoso** (1931-) é um sociólogo, foi professor universitário (1968-) na USP, escritor e político brasileiro. Ficou exilado (1964-68/1969) durante da ditadura militar, elaborou o Plano Real (1994), foi presidente do Brasi (1995-2002). Cf. FRAZÃO, Dilva. **Fernando Henrique Cardoso**. Ebiografia, 2019.



Mapa 29: rodovias de São Paulo

Fonte: Gráfica Design apud GRAHAM, Stephen H; Caos Planejado.ArchDaily, 02 fev. 2023.

Primeiramente, porque em troca do alinhamento às dinâmicas do mercado financeiro e do acesso a seus capitais, os países periféricos tiveram que adotar um forte aparato de imposição econômico, cultural e política, posto em prática pelos países industrializados, que garantia a execução da desejada política neoliberal necessária à expansão do “mercado mundial”, por meio da abertura compulsória de seus mercados (ou de sua parcela com potencial de consumo), a privatização de sua infraestrutura em concorrências abertas aos grandes grupos do Norte, a desregulação das economias, permitindo a aquisição das empresas desses países pelas gigantes transnacionais, etc.⁴⁶²

A era digital teve início a partir do início do século XXI, cujo novo mundo virtual começou a modificar o cotidiano das pessoas e das empresas por meio da economia criativa que é embasada na inovação, na criatividade e na informação. As indústrias criativas contemporâneas são consideradas como meio para atingir a prosperidade econômica e vitalidade urbana, cuja sociedade passou a valorizar o prazer, a experiência e o senso estético e fez surgir uma economia voltada para os bens e serviços voltados para a autoimagem das pessoas, a expressão de suas identidades e a mediação de suas relações sociais. As economias pós-industriais dependem fortemente de alta tecnologia, de serviços financeiros avançados e mão-

⁴⁶² FERREIRA, 2007, p. 103.

de-obra qualificada.⁴⁶³ A internet ficou popular no Brasil (1995) e mais prática com a criação de sistemas de busca de informações, da banda larga de conexão, dos smartphones. Todas estas facilidades estimularam a criação de novos negócios como o comércio eletrônico.

Na década de 2010, o Brasil estava com a economia estável e a balança comercial equilibrada com retomada de atividade em vários setores da economia e do crescimento produtivo. Durante o governo do presidente Lula⁴⁶⁴, a retomada também foi impulsionada pela recuperação da renda da população, da expansão de crédito no país e a implantação de programas sociais que diminuiu o índice de pobreza e favoreceu o crescimento da classe média e do mercado consumidor interno. A crise internacional de 2008⁴⁶⁵ interrompeu o crescimento econômico brasileiro, do mercado do petróleo que foi um dos principais destinos dos investimentos nacionais e internacionais no século XXI, e provocou a queda do PIB brasileiro e retração da economia nacional.

A economia brasileira começou a desacelerar (2011) com registros de baixo desempenho industrial e queda do PIB (2015), com denúncias de corrupção de políticos no âmbito estadual e federal provocaram a crise política e grande recessão econômica.

O mundo resultante da “globalização talvez seja apenas a complexização, aperfeiçoamento e agravamento simultâneos da dicotomia 'modernização x crise estrutural' que vem sendo construída pelo capitalismo desde a Revolução Industrial. A pós-Modernidade globalizada não teria nada de novo senão ser o patamar mais atual do longo, inabalável, e absolutamente antagônico processo de solidificação e autodestruição simultâneos do próprio sistema capitalista. [...] é nesse cenário de antagonismo nada novo que se insere no Brasil o discurso da globalização, que representa na verdade a continuidade do mesmo processo, com a re-imposição de uma nova matriz capitalista de incorporação de progressos técnicos sobre uma sociedade que sequer resolveu ainda sua histórica situação de subdesenvolvimento, e que alia a extrema dependência externa à profunda desigualdade interna [...] de uma opção de dominação interna por parte das elites.⁴⁶⁶

⁴⁶³ KNOX, Paul. **Cidade Criativa**. In: KNOX, Paul (org), 2016, p. 196.

⁴⁶⁴ **Luiz Inácio Lula da Silva** (1945-), torneiro mecânico pela SENAI, comandou a fundação do Partido dos Trabalhadores (PT - 1980) e participou da fundação da Central Única dos Trabalhadores (CUT - 1983), foi uma das principais lideranças da campanha das “Diretas Já” (1984) e Deputado Federal (1988). É o atual presidente do Brasil (2003-11, 23-).

⁴⁶⁵ O colapso do sistema ligado aos subprimes nos Estados Unidos (2008), numerosos bancos entraram em processo de falência. Rapidamente, a crise se alastrou. Empresas no mundo inteiro foram obrigadas a cortar despesas e pessoas, fazendo com que a taxa de desemprego explodisse, especialmente nos países ocidentais. Firjan, jan. 2023.

⁴⁶⁶ FERREIRA, 2007, p. 110.

No século XXI, o setor terciário é predominante, mas o setor secundário ainda tem uma participação considerável na economia, principalmente em São Paulo, cuja maior expansão na participação econômica foram as atividades extrativas atreladas à dinâmica da demanda mundial por commodities agrominerais. Os demais grupos industriais apresentaram um crescimento menos intenso. No momento em que o “domínio da tecnologia mais sofisticada coloca-se como determinante da orientação técnica setorial, a expansão observada deste grupo foi modesta.”⁴⁶⁷ A tecnologia da quarta Revolução Industrial⁴⁶⁸ é aplicada somente em 2% das indústrias do Brasil.⁴⁶⁹

O processo da construção da identidade nacional dos séculos XIX e XX é dissolvido no contexto pós-moderno da globalização. A ausência de um senso de pertencimento social no Brasil levou ao individualismo extremo na política e na economia que explica as reeleições de políticos corruptos; os grandes investimentos em infraestrutura favorável à indústria automobilística em detrimento do transporte coletivo e favorável à exploração de vários setores econômicos mediante a destruição dos biomas brasileiros em ritmo cada vez mais acelerado. O legado de origem absolutista ibérica na sociedade brasileira é notado na desigualdade social que surgiu da escravidão, nos padrões jesuíticos de educação, na mentalidade pró-agrária e anti-industrial introduzida pelo Tratado de Methuen (1703) e nos sucessivos regimes autoritários estabelecidos por meio de golpes (1889, 1930, 1938, 1945 e 1964).⁴⁷⁰

O capítulo 1 teve o objetivo de demonstrar a importância dos caminhos pré-colombianos para o processo de formação do território e da colonização da América portuguesa, principalmente na região Sul e Sudeste, devido ao papel do caminho do Peabiru..

⁴⁶⁷ MONTEIRO NETO, 1990, p. 27.

⁴⁶⁸ A **quarta Revolução Industrial** teve início na Feira de Hanover (2011) para divulgar a política do governo alemão para aumentar a competitividade industrial do país por meio da automação das fábricas e representa uma mudança de paradigma construída sobre a infraestrutura da revolução digital (terceira Revolução Industrial). A quarta Revolução Industrial é marcada pela convergência de tecnologias digitais, físicas e biológicas com previsão de transformações fundamentais no modo de vida, de trabalho e de relacionamentos em uma escala, alcance e complexidade distinta do mundo atual. As quatro revoluções industriais foram resultado de um conjunto de mudanças nos processos de manufatura, design, produto, operações e sistemas relacionados à produção, aumentando o valor na cadeia organizacional e em todo o ciclo de vida do produto. O diferencial desta nova etapa é a previsão de tendências a serem seguidas, enquanto nas outras revoluções isto foi observado e diagnosticado após o fim do ciclo. Cf. PERASSO, Valeria. **O que é a 4ª revolução industrial - e como ela deve afetar nossas vidas**. BBC, 2016.

⁴⁶⁹ NERI, jun. 2019.

⁴⁷⁰ MARQUES, Luiz. Brasil: o legado da escravidão e o suicídio ambiental. In: FURTADO, Peter (org.). **Identidades das nações**: uma breve história. São Paulo: Edições Sesc, 2019, p.141 a 143.

Colonização significando conquista, o termo conquista que tem um claro caráter militar, é uma conquista a base de força, tomar algo que é de alguém, no caso eram os povos indígenas, a ocupação como ela se deu através da submissão destes povos indígenas ou também através do sequestro de outros povos, de outros continentes como os africanos que vem ao Brasil trabalhar e valorização, ou seja, a implantação de um sistema produtivo que nesse momento nos leva a conecta com a segunda premissa, que é o fato de que este processo de colonização se deu numa articulação íntima, necessária, estruturante com o mercado na escala do mundo, que começava a se configurar como mercado na escala do mundo justamente nestes séculos XV e XVI que é o momento de descoberta do Brasil, quer dizer, quando o Brasil surge como território a ser conquistado, ocupado e valorizado ele será valorizado para o comércio, para o mercado mundial em formação. Os historiadores preferem não falar em mercado mundial ainda, mas falar, seguindo a conceituação de um importante historiador francês o Braudel, falar em economia mundo, uma economia na escala do mundo, mas ainda não no sistema mundial. O sistema mundial será algo que será construído com a industrialização no século XIX e XX, onde todas as economias de fato se encontram interconectadas pelo sistema financeiro, pelo sistema capitalista mundial. Este capitalismo histórico que molda uma economia na escala do mundo já no século XV e XVI, é uma das bases desse território no mundo colonial.⁴⁷¹

Portanto, a conquista territorial foi realizada por meio da apropriação dos saberes e caminhos pré-colombianos, que foi feita por meio da conquista dos povos indígenas e africanos para viabilizar as atividades econômicas coloniais. A história da economia e da formação territorial de São Paulo está conectada a estes caminhos, cujo traçado da maioria é uma das poucas permanências da cultura dos povos originários das Américas.

⁴⁷¹ PUNTONI, 2016a.

2. A crítica de Muratori ao movimento moderno

O movimento moderno

A escola muratoriana de morfologia urbana e tipologia do edifício

O movimento pós-moderno

Nesta pesquisa a leitura da morfologia urbana⁴⁷² da cidade de São Paulo e do vetor Sudoeste é feita pela identificação de elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano⁴⁷³ e da sistematização dos dados levantados de transformações e de permanências no território de acordo com os conceitos de leitura operante de Saverio Muratori. O método muratoriano foi construído por meio da crítica de Saverio Muratori aos conceitos do Movimento Moderno e embasado em sua formação acadêmica.

Saverio Muratori⁴⁷⁴ estudou na Scuola Superiore di Architettura di Roma em um momento de grandes mudanças introduzidas pelo Gustavo Giovannoni⁴⁷⁵, cuja principal influência foi o conceito de arquitetura contextualizada⁴⁷⁶, que foi incorporado em sua própria teoria. No momento da graduação de Muratori em 1933, o Movimento Moderno estava se consolidando após a criação dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM).

O Movimento Moderno buscou um novo modelo de cidade que fosse alternativo ao tradicional por artistas da vanguarda que puseram em dúvida todas as regras da organização espacial feitas por meio de estilos extraídos dos períodos

⁴⁷² A morfologia urbana (o estudo da forma) é uma disciplina recente que é útil para arquitetos, geógrafos, economistas, sociólogos, historiadores, arqueólogos e urbanistas. Serve para entender os processos de transformação urbana para aprofundar o conhecimento – especialmente no projeto moderno – dos mecanismos que desencadeiam a vida urbana. Ele requer várias escalas de mapas confiáveis, atualizadas, precisas, planos e fotografias aéreas.

Tradução da autora de: **Urban morphology** (the study of urban form) is a recent discipline that is useful to architects, geographers, economists, sociologists, historians, archaeologists and town planners. It serves to understand urban transformation processes in order to deepen knowledge – especially in modern design – of the mechanisms that trigger off urban life. It requires various scales of precise updated relief maps, plans and aerial photographs. Cf.: CATALDI, Giancarlo; FORMICHI, Fausto. **Pienza Forma Urbis**. Firenze: Aión Edizioni, 2007, p. 13.

⁴⁷³ LAMAS, José. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 2017, p. 44

⁴⁷⁴ **Saverio Muratori** (1910-1973) foi arquiteto neorracionalista graduado na Scuola Superiore di Architettura di Roma (1928-33), teve atuação ativa profissional e acadêmica. Durante os períodos no IUAV (1952-54) e na Faculdade de Arquitetura de Roma (1954-73) desenvolveu a teoria e o método de leitura da escola italiana de tipologia projetual e morfologia urbana. Cf.: MENGHINI, Anna Bruna; PALMIERI, Valerio. **Saverio Muratori**: Didattica della Composizione architettonica nella Facoltà di Architettura di Roma – 1954-1973. Bari: Arti Grafiche Flavia, 2009, p. 418 a 420; CAPANNA, Alessandra. **Saverio Muratori**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 77 (2012).

⁴⁷⁵ **Gustavo Giovannoni** (1873-1947), diretor da Scuola Superiore di Architettura di Roma (1927-1935), primeira escola de arquitetura italiana oficialmente aberta em 1920. Giovannoni foi responsável pelo projeto profissional do arquiteto integral, fundou o Centro de Estudos da História e consolidou o urbanismo como disciplina na Itália, tendo como foco a relação entre o antigo e o novo no tecido urbano das principais cidades, transformando-a em Faculdade de Arquitetura da Sapienza Università di Roma em 1935. Cf. **Sapienza Università di Roma** – Facoltà di Architettura, 2022; Baggio, Julia. **Gustavo Giovanonni**. 2021.

⁴⁷⁶ O conceito de arquitetura contextualizada era abordado no ensino e Fasolo, Giovannoni, Calandra e Piacentini. Cf.: Cataldi, 2002, p. 03.

históricos anteriores.⁴⁷⁷ As novas propostas arquitetônicas e urbanas tratavam das imagens da cidade, mas também eram uma adaptação à nova realidade das cidades industriais introduzida pela sociedade europeia do século XIX, que passou por um processo de transformações radicais por meio de três pontos de condensação: Revolução Burguesa, Revolução Industrial e Revolução Francesa.⁴⁷⁸

“Até o século XIX, serão a Igreja, os monarcas ou os grandes proprietários aristocráticos que formularão [...] todos os planos (de reestruturação ou de ampliação das cidades) com previsões de longo prazo e culturalmente muito avançados.”⁴⁷⁹

Entre 1492 e 1815, a Europa enfrentava grandes perturbações religiosas e sociais pela divisão em duas facções religiosas, a católica e a protestante, provocadas pela Reforma Protestante (1517)⁴⁸⁰ e pelas atividades do comércio mercantil com as colônias⁴⁸¹.

No momento da chegada às Américas, o cristianismo europeu vivia o seu momento de maior expansão e o início da expansão do Islã, que a Europa reagiu de maneira intensa, trágica e sofrida durante séculos. Os europeus faziam distinção entre a humanidade europeia e as outras formas de vida com que eles vão se relacionar e submeter. A África era vista como o território do islamismo, portanto, um território inimigo da fé que justificava a guerra justa e a escravização dos africanos. Os povos originários das Américas deveriam ser evangelizados e mantidos em liberdade, pois eram infiéis por falta de contato com o cristianismo. A distinção dos jesuítas na forma de escravização era feita por meio destas interpretações, onde os africanos não aceitavam a religião cristã, enquanto dos indígenas desconheciam a fé cristã.⁴⁸² Na América portuguesa, os portugueses assessorados pelos jesuítas não

⁴⁷⁷ BENEVOLO, 2012, p. 615.

⁴⁷⁸ Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes. Prefácio. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001, p. 9 e 10.

⁴⁷⁹ Hasta el siglo XIX, serán la Iglesia, los monarcas o los grandes propietarios aristocráticos que formularán por todos lados planes (de reestructuración o de ampliación de las ciudades) con previsión al largo plazo y culturalmente muy avanzados. CERASI, Maurice. 1990, p. 127.

⁴⁸⁰ No século XVI, imperava a corrupção na Igreja Católica. HAYWOOD, 2001, p. 134 e 137.

⁴⁸¹ HAYWOOD, 2001, p. 117 e 134.

⁴⁸² PUNTONI, 2016a.

reconheceram uma autoridade política nos indígenas, portanto, adotaram o sistema de evangelização e batismo individual.⁴⁸³

Em 1500, momento da chegada dos portugueses ao continente americano, o cristianismo já enfrentava um processo de transformação provocado pelos filósofos humanistas do Renascimento que desafiavam as certezas da teologia medieval e questionavam o papel dos governantes⁴⁸⁴. O cenário europeu no século XVII era dominado pelo conflito entre católicos e protestantes, cuja reação no século XVIII foi o surgimento de um movimento cultural que realizava pesquisas nas Ciências que produziu “provas experimentais de um mundo governado pelas leis da física e não por leis divinas.”⁴⁸⁵

As transformações provocadas pelas Revolução Burguesa, Revolução Industrial e Revolução Francesa fez surgir a Sociologia Urbana como resposta à necessidade de enfrentamento de problemas em grande escala, até então desconhecidos, ligados ao crescimento das grandes cidades após a industrialização e o desenvolvimento capitalista especialmente nos Estados Unidos, com a imigração em massa de contingentes europeus em fins do século XIX e início do XX. Os novos desafios incluíam as “manifestações de ‘patologia social’ tais como sub-habitação, delinquência, marginalismo e choque cultural, bem como problemas de planejamento urbano em geral.”⁴⁸⁶

A importância do urbano como categoria explicativa básica é decorrente da ideia de que “a cidade sempre é considerada como o *locus* de convergência das grandes correntes e interesses econômicos, políticos e ideológicos.”⁴⁸⁷ Na cidade pré-industrial este fato era um instrumento do poder social localizado no campo com grande influência na cidade. Após a Revolução Industrial o centro do poder foi deslocado para a cidade, onde o modo de vida urbano, principalmente o metropolitano, foi resultante da aplicação de técnicas modernas, de meios de comunicação e de transporte que afetou gradativamente todos os níveis da vida social em todas as partes do globo. Portanto, o ponto de partida para o estudo da

⁴⁸³ PUNTONI, 2016a.

⁴⁸⁴ HAYWOOD, John. Atlas histórico do mundo. Colônia: Könemann, 2001, p. 114.

⁴⁸⁵ As Ciências eram conhecidas como Filosofia natural no século XVIII. Cf.: HAYWOOD, 2001, p. 142.

⁴⁸⁶ VELHO, Otávio Guilherme. **Introdução**. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1973.

⁴⁸⁷ VELHO. **Introdução**. In: VELHO, 1973.

cidade é a “distinção básica entre cidades inseridas em sistemas pré-industriais e industriais, e em todas as suas variantes organizacionais.”⁴⁸⁸

2.1 Cidades burguesas

Em oposição aos projetos urbanos do Estado e da Igreja, os burgueses investiram na consolidação da propriedade privada e nas empresas produtivas, e aperfeiçoaram “as instituições como a administração municipal, as câmaras de comércio, as quais, no futuro, constituirão os centros de decisão da construção da cidade.”⁴⁸⁹

Na Inglaterra entre os séculos XVII e XIX, os investimentos burgueses na propriedade imobiliária foram desviados para a indústria e para o comércio, enquanto as transformações planejadas nas cidades francesas na segunda metade do século XVIII, por meio de um modelo onde os elementos da economia urbana burguesa e o sistema político-cultural monárquico criaram as bases do espaço coletivo da cidade do século XIX.⁴⁹⁰ Segundo Lavedan⁴⁹¹, é possível captar uma relação entre a transformação urbana e a do Estado monárquico por meio de sua atuação nas intervenções de demolições e reconstruções de áreas públicas para estimular o desenvolvimento econômico do território e para orientar os investimentos de acordo com os seus interesses.⁴⁹² Desse modo, os elementos coletivos como percursos e praças da cidade burguesa são interdependentes com os interesses econômicos, ou seja, “a cidade é arquitetura e economia”, onde a “forma de poder é reduzida à mercadoria, e a força dos seus significados é extraída do mundo do comércio. A clareza dos elementos dos fatos arquitetônicos simples das cidades anteriores foi substituída pelo espaço coletivo onde a continuidade e a interdependência dos objetos é uma “representação” e uma consequência da unidade que ataca o mundo da produção e das trocas, onde as “necessidades técnicas” devem ser “enobrecidas com finalidades artísticas”. Os edifícios públicos

⁴⁸⁸ SJOBERG, Gideon. Introduction. In: **The Preindustrial City: Past and Present**. Glencoe, Illinois: The Free Press, 1960 apud VELHO (org.), 1973.

⁴⁸⁹ [...] las instituciones como la administración municipal, las cámaras de comercio, las cuales, en el futuro, constituirán los centros de decisión de la construcción de la ciudad. CERASI, Maurice. 1990, p. 127.

⁴⁹⁰ CERASI, 1990, p. 128.

⁴⁹¹ **Lavedan** (1885-1982) foi historiador francês.

⁴⁹² CERASI, 1990, p. 128.

também são utilizados para aumentar esta tensão de utilidade, de instrumentalização, de unificação da economia e dos valores estéticos.⁴⁹³

A cidade burguesa do século XIX deixou marcas duráveis sobre as cidades contemporâneas, não somente pelas transformações físicas, pois introduziu uma série de princípios inexistentes ou implícitos nas cidades anteriores, cujo espaço coletivo tinha a identidade do *continuum* primário formado pelo conjunto de vias e de praças centrais, ou seja, havia “uma síntese tipológica do espaço vazio da cidade, reduzido a alguns modelos fundamentais”.⁴⁹⁴

O mundo urbano foi transformado pelas três revoluções, desde o cotidiano das pessoas e nas configurações urbanas, cuja ruptura do modo de vida na cidade pré-industrial por meio de um novo sistema produtivo e comercial trouxe novos problemas arquitetônicos, urbanos e sociais. As reações para esta nova realidade foram as cidades funcionais do Movimento Moderno e posteriormente, as *cidades globais* do momento atual.

2.2 Cidades modernas

A expansão da Revolução Industrial a partir da Inglaterra em fins do séc.XVIII, tornou a urbanização em um processo irreversível nos países europeus, desfigurou como jamais as suas estruturas urbanas centenárias e expôs as contradições urbanas para a realização da nova ordem social.⁴⁹⁵ A indústria tinha capacidade de produção para atender a sociedade de massa, mas a questão era a qualidade destes produtos industriais.

Neste contexto efervescente de transformações do mundo provocadas pelas revoluções europeias que conduziram à libertação humana “de todas as dependências históricas quanto ao Estado e à religião, à moral e à economia.”⁴⁹⁶ A geração de arquitetos do fim do século XIX e começo do século XX elaborou

⁴⁹³ “La ciudad es arquitectura y economía” [...] De Mondran (como Walter Benjamin) intuyó con exactitud la naturaliza de la ciudad burguesa, su forma de poder ser reducida a mercancía, y la fuerza que sus significados extraem del mundo del comercio.” [...] Ahora, el espacio en una ciudad en donde la continuidad y la interdependencia de los objeto es una “representación” y un corolario de la unidad que ataca el mundo de la producción y de los intercambios, ahora que las “necesidades técnicas” deben ser “ennoblecidas con finalidades artísticas”. CERASI, Maurice. 1990, p. p. 136.

⁴⁹⁴ Existen en aquel caso una síntesis tipológica del espacio vacío de la ciudad, reducido a algunos modelos fundamentales. CERASI, 1990, p. p. 101.

⁴⁹⁵ KOHLSDORF, 2005, p.5.

⁴⁹⁶ SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental**, 1902. In: VELHO (org.), 1973, p. 11.

várias teorias para uma nova arquitetura e para uma nova cidade compatíveis a essa nova realidade de crescentes problemas de expansão territorial, de adensamentos urbanos e de vida social e cultural.

"Em meados do século XIX, a metrópole já havia adquirido traços da nova sociedade de massa [...] habitando na civilização da idade da máquina encontrou sua própria forma, uma redução para o cotidiano banal."⁴⁹⁷ Diante destes fatos, Ferdinand Tönnies⁴⁹⁸ publicou *Comunidade e sociedade* (1887) em, onde contrapôs a cidade industrial contra a vida real e orgânica da comunidade primitiva, um vilarejo organizado por unidade de vizinhança. "Tal apelo ao espírito de vizinhança, algo que foi afastado pela impessoalidade da metrópole, torna compreensível a significativa parte de pensamento antiurbano por trás da arquitetura moderna, do subúrbio norte-americano para as cidades-jardins da Europa."⁴⁹⁹

Na Inglaterra desse período, John Ruskin⁵⁰⁰ e William Morris⁵⁰¹ tiveram papel relevante por meio de críticas à sociedade industrial e à arquitetura de sua época, cujos resultados foram a formulação das primeiras regulamentações sanitárias⁵⁰² e a criação do *Arts and Crafts Movement* (1891) que "contribuiu para uma renovação do artesanato artístico, e não das artes industriais."⁵⁰³

Ebenezer Howard⁵⁰⁴ foi influenciado pelo Movimento Art & Crafts⁵⁰⁵, e publicou o livro *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform* (1898), onde propôs "um

⁴⁹⁷ TAFURI, Manfredo; DAL CO, Francesco. The Werkbund: architecture faces the metropolis. In: **Modern Architecture**. New York: H. N. Abrams, 1979, p. 87.

⁴⁹⁸ **Ferdinand Tönnies** (1855-1936) foi sociólogo e professor alemão, formulou a distinção entre Gemeinschaft (comunidade) e Gesellschaft (sociedade de indivíduos). A distinção é similar a outras feitas por contemporâneos, o que o jargão posterior chamaria de sociedades "tradicionais" e "moderna". Cf.: HOBBSAWM, Eric J. **A era do capital: 1848-1875**. 22 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2014, p. 319.

⁴⁹⁹ Ibid, 1979, p. 87-88.

⁵⁰⁰ **John Ruskin** (1819-1900) foi literato, teórico, utopista social inglês e o mais importante defensor do gótico na Inglaterra. Cf.: BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura: do Renascimento até aos nossos dias**. Itália: Taschen, 2003, p. 684 e 691.

⁵⁰¹ **William Morris** (1834-96) foi designer, ilustrador, editor, ativista socialista inglês e discípulo de John Ruskin, mas as ideias foram conduzidas para outra direção. Cf.: BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura: do Renascimento até aos nossos dias**. Itália: Taschen, 2003, p. 691

⁵⁰² TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 240.

⁵⁰³ PEVSNER, Nikolaus. **Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius**. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 8.

⁵⁰⁴ **Ebenezer Howard** (1850-1928) foi estenógrafo inglês, e concebeu o modelo de cidade ideal, uma comunidade socialista, auto-suficiente, síntese entre cidade e campo, como contrapartida às grandes cidades. A proposta do livro para os problemas das grandes cidades teve grande influência no urbanismo moderno. Cf.: BIERMANN, Veronica et

esquema teórico de uma cidade autônoma, de gestão comunitária, de dimensão limitada por extensa faixa agrícola circundante e que, caracterizada por altas taxas de áreas verdes, seria uma alternativa para os desequilíbrios das cidades.⁵⁰⁶ O solo urbano é socializado, mas não é de propriedade do Governo.⁵⁰⁷ Esta teoria, que se tornaria o modelo utópico de maior influência para o planejamento de cidades novas, foi concretizada no projeto de cidade jardim de Letchworth em (1904) e adaptada para subúrbio jardim no projeto de Hampstead em 1904 pelos arquitetos ingleses Raymond Unwin⁵⁰⁸ e Richard Barry Parker⁵⁰⁹. Este modelo de cidade teve aceitação mundial, principalmente nos Estados Unidos que se tornou o padrão urbanístico nos subúrbios residenciais. Em São Paulo, Parker foi o autor da primeira cidade-jardim, numa área distante do centro da cidade em 1912.

al. **Teoria da arquitetura**: do Renascimento até aos nossos dias. Itália: Taschen, 2003, p. 668; TOLEDO, 1996, p. 281.

⁵⁰⁵ HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Annablume editora, 2002, p. 39.

⁵⁰⁶ WOLFF, Silvia Ferreira Santos. **Jardim América**: O primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015, P. 32.

⁵⁰⁷ HOWARD, Op. cit., p. 42.

⁵⁰⁸ **Raymond Unwin** (1863-1940) foi um dos maiores expoentes do urbanismo inglês, estudou Engenharia e Arquitetura e tinha interesse em Sociologia. Escrevia regularmente para os jornais socialistas ao mesmo tempo em que exercia a profissão de engenheiro e arquiteto na Staveley Coal and Iron Company (a partir de 1887) e publicou o livro *Town planning in practice* (1909) e *Nothing gained by overcrowding* (1912) que tiveram enorme repercussão e influência na época. Em 1911 foi professor na Architectural Association (1911) e na Universidade de Birmingham (1911-14). Unwin assumiu em 1914 um cargo no Local Government Board. Cf. TOLEDO, 1996, p. 251, 287 e 291.

⁵⁰⁹ **Richard Barry Parker** (1867-1947) foi arquiteto inglês, graduado pela South Kensington School of Art (1888-90). Trabalhou em parceria com Unwin (1896-1914), quando planejaram New Earswick (1902-04), a primeira cidade-jardim Letchworth (1903-06) e o subúrbio-jardim Hampestead Gardeb Suburb (1905-1914). Também em co-autoria com Unwin, escreveu o livro *The art of building a home* (1901) e o artigo *Cottages near a town* (1903). Em 1911 foi professor na Architectural Association. Entre 1911 e 1914, Parker publicou uma série de vinte e oito artigos sobre Urbansimo, Arquitetura e Paisagismo para a revista americana *The Craftsman*. Parker e Unwin foram influenciados por Ruskin e Toynbee e posicionavam-se contra o desenvolvimento indiscriminado das aglomerações urbanas e dos subúrbios, mas viam a incompatibilidade entre a autossuficiência e limitação do crescimento das cidades jardins e as exigências de desenvolvimento da economia da época. Procuraram uma conciliação entre as necessidades da urbanização de então, com os valores tradicionais e da natureza, propondo uma adaptação das cidades-jardins, transformando-as em bairros ou subúrbios. Em 1917, Parker foi convidado a vir a São Paulo pela Cia City. Esta havia planejado e incorporado um bairro totalmente novo na Cidade, o Jardim América, cujo empreendimento teve início em 1913. Os planos de seu arruamento, elaborados por Unwin e Parkder datam de 1915. Parker voltou à Inglaterra em 1919, tendo durante sua permanência no Brasil, elaborado realtórios sobre imóveis da Cia. City, e feito sugestões para o Bairro do Pacaembu e para o Anhangabaú. Suas orientações influenciaram a lei de arruamento 2611 (1923). Segundo Prestes Maia, Parker fez propostas também para o aproveitamento da área marginal ao Tietê, com a criação de uma avenida, de traçado semelhante ao proposto posteriormente por Prestes Maia, mas com ampla faixa verde e função de um verdadeiro parkway. Cf. TOLEDO, 1996, p. 250, 251, 287 e 288.

A cidade-jardim de Ebenezer Howard era a própria negação industrial e de suas precárias condições de habitabilidade. O modelo proposto por Howard em seu livro *Tomorrow: a peaceful path to social reform* (Amanhã: um caminho pacífico para a reforma social), de 1898, apresentava a cidade auto-suficiente completa, bem como um projeto de sociedade. As cidades-jardins não deveriam ter mais de 30 mil habitantes vivendo em condições de equidade social; [...] apesar do traçado orgânico previsto pelo modelo, o bairro paulistano não possuía o princípios de igualdade social e auto-suficiência contidos no modelo original.⁵¹⁰

O marcante êxito do livro contendo suas propostas deve-se, em grande parte, à eficiência com que sintetizou um século de incomum desenvolvimento econômico, convivendo com extremos de miséria e deterioração em cidades em contínuo crescimento, o que provocava debates e evidenciava aspirações da sociedade inglesa, fruto das grandes mudanças e conflitos gerados pela Revolução Industrial.⁵¹¹

Após a contribuição inglesa para a formação do Movimento Moderno, a iniciativa foi transferida para os Estados Unidos e o continente europeu, principalmente a Alemanha.

Georg Simmel⁵¹² publicou o livro *As grandes cidades e a vida do espírito* (1903)⁵¹³ onde repetiu a nostalgia de Tönnies pela vida comunitária. Simmel abordou o efeito psicológico produzido pela vida na metrópole, onde surge o indivíduo metropolitano, o blasé⁵¹⁴, que ao ter as relações sociais modificadas, passa a viver isolado nas metrópoles mundiais.

O caráter blasé é resultante do aumento da intensidade de estímulos e de informações da vida metropolitana em relação à vida rural e de cidade pequena, onde as relações pessoais eram pautadas pelo sentimento em contraste com a impessoalidade e objetividade das relações comerciais vinculadas aos valores de troca da economia monetária metropolitana. “O espírito moderno tornou-se mais e

⁵¹⁰ DIAFÉRIA, Lourenço et al. **Um século de luz**. São Paulo: Scipione, 2001, p. 53.

⁵¹¹ HOWARD, 2002, p. 39.

⁵¹² **Georg Simmel** (1858-1918) foi teórico alemão da Sociologia formal graduado e doutorado em Filosofia (1881) na Universidade de Berlim, foi professor na Universidade de Berlim e em Estrasburgo (1912-18). Simmel exerceu grande influência, talvez mais nos Estados Unidos do que na Europa. Cf. VELHO. **Introdução**. In: VELHO (org.), 1973.

⁵¹³ O texto *As grandes cidades e a vida do espírito* (1903) foi proferido por Simmel na conferência da Exposição das Cidades em Dresden (1902-03) de uma ideia divulgada a partir do final da década de 1880 e correspondente a versão ampliada do capítulo *O estilo de vida* publicado no livro *A filosofia do dinheiro* (1900). Há duas traduções em português do texto. A primeira tradução (1973), de Sérgio Marques ds Reis da coletânea do livro *O fenômeno urbano*, foi feita a partir do texto em inglês da Escola de Chicago *The Metropolis and Mental Life* (1902). A segunda tradução (2005) de Leopoldo Waizbord foi feita a partir do original alemão do livro *A filosofia do dinheiro* (ed.1995).

⁵¹⁴ TAFURI; DAL CO, 1979, p. 88.

mais um espírito contábil.”⁵¹⁵ Este espírito objetivo é resultante da conexão entre a economia monetária e o domínio do entendimento realizados por agentes anônimos, onde é “comum a pura objetividade no tratamento de homens e coisas, na qual uma justiça formal frequentemente se liga a uma dureza brutal.”⁵¹⁶

Nos Estados Unidos, após o incêndio em (1871) e a reconstrução de Chicago (1880-1900), "surge um moderno centro de negócios [...] onde são experimentados novos sistemas de construção, com inusitada audácia, a fim de satisfazer as novas necessidades"⁵¹⁷ pelo grupo formado pela Escola de Chicago⁵¹⁸. Em 1879, William Le Baron Jenney⁵¹⁹ constrói o primeiro edifício alto de estrutura metálica. Com o surgimento dos edifícios altos (1884) em Chicago, as cidades passariam a crescer não mais apenas horizontalmente, como nos novos loteamentos que retalhavam chácaras nos arrabaldes, mas também em direção vertical.⁵²⁰

No plano da cidade de Nova York (1811) foi configurada com uma grande malha de vias ortogonais, parques, *parkways*⁵²¹, ponte do Brooklyn (figura 3) e os metrô em Manhattan⁵²² por Frederick Law Olmsted⁵²³, que foi influenciado pelas

⁵¹⁵ SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. In: SIMMEL, Georg. **A filosofia do dinheiro**. vol. 7. Tradução de Leopoldo Waizbort. Frankfurt: M. Suhrkamp, 1995, p. 577 a 580.

⁵¹⁶ SIMMEL, 1995, p. 579.

⁵¹⁷ BENEVOLO, 1976, p. 233.

⁵¹⁸ A Universidade de Chicago foi fundada em 1895, a partir de uma grande doação feita por John Davison Rockefeller (1839-1937), o milionário americano da indústria do petróleo. A Escola de Chicago surgiu no Departamento de Sociologia cuja crítica aos textos de Simmel e os trabalhos empíricos da cultura urbana tiveram como resultado o surgimento da Sociologia Urbana (1920-30). Cf. NAJAR, Alberto Lopes; MARQUES, Eduardo César. **A sociologia urbana, os modelos de análise da metrópole e a saúde coletiva**: uma contribuição para o caso brasileiro, p. 708.

⁵¹⁹ **William Le Baron Jenney** (1832-1907) foi engenheiro norte-americano, graduado na École Centrale des Arts et Manufactures (1853-1856) em Paris, fez o primeiro esqueleto de ferro para arranha-céus em Chicago. Cf.: BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura**: do Renascimento até aos nossos dias. Itália: Taschen, 2003, p. 684 e 725.

⁵²⁰ MARINS, Paulo César. **Os céus como fronteira**: a verticalização no Brasil. São Paulo: Grifo, 2013, p. 6.

⁵²¹ Os *parkways* eram avenidas largas e faramente arborizadas, que tinham por meta interligar os vários parques de uma mesma cidade, ou de cidades vizinhas formando o chamado park system. Este sistema frutificou nos Estados Unidos a partir da última década do século XIX e difundiu-se na Europa no início do século XX. Cf. TOLEDO, 1996, p. 256.

⁵²² BALLON; Hilary. JACKSON, Kenneth T. **Robert Moses and the modern city**: the transformation of New York. Nova York: W. W. Norton & Company, 2007, p.65.

⁵²³ **Frederick Law Olmsted** (1822-1903) foi paisagista norte-americano graduado em Ciências e Engenharia na Universidade de Yale (1842-47) e foi discípulo de George Greddes. Em 1880 fez uma longa viagem pela Europa e ficou impressionado com o paisagismo inglês e foi enviado pelo New York Times para o sul (1852-55) para escrever sobre a influência da escravidão na economia da região, cujas impressões foram publicadas, respectivamente, nos livros *Walks and talks of na American farmer in England* (1852) e *The cotton kingdom* (1861). Em 1857 foi nomeado superintendente para a construção do Central Park após o seu plano com Calvert Vaux ter vencido o concurso. Após esta experiência, foi encarregado dos planos de Prospect Park (Brooklyn), Fairmont Park (Filadélfia) e Mont Royal

experiências paisagísticas inglesas, "procurava integrar as áreas verdes à vida da cidade e ao tecido urbano, ao mesmo tempo que buscava obter maior contraste formal entre eles."⁵²⁴ Foi responsável pelo Central Park de Nova York (1857), pelo Prospect Park Brooklyn (1865) e a ligação dos parques por meio de *parkway*. Em 1922 foi organizado o *Committee on The Regional Plan Association of New York and Its Environs* (RPNY) para desenvolver estudos sobre comunidade, onde deveria existir "equilíbrio entre as habitações e os serviços necessários (escolas, teatros, comércio), situados nas proximidades das moradias, com objetivo de formar um núcleo de pequena dimensão e parcialmente autônomo."⁵²⁵ Este "módulo agenciador da trama urbana [...] visava promover a sociabilidade, a partir das relações de vizinhança, resgatava assim, o bairro das cidades tradicionais."⁵²⁶



Figura 3: a cidade de Nova York (1875) e ponte do Brooklyn (1869)
Autor: Parsons & Awater

Park (Montreal). A partir de 1886 trabalhou na elaboração de uma park system para Boston e foi um dos impulsionadores do movimento conhecido como city beautiful. Cf. TOLEDO, 1996, p. 287.

⁵²⁴ TOLEDO, 1996, p. 256.

⁵²⁵ TOLEDO, 1996, p. 262 e 263.

⁵²⁶ FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. **A invenção da superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília**. Brasília, DF: Iphan/Superintendência do Iphan no Distrito Federal, 2007, p. 16.

Quando Robert Moses foi ao poder pela primeira vez (1924), sua ação urbana trouxe grande impacto ao solucionar o problema de congestionamento do trânsito em vias projetadas há mais de um século, com a implantação de *parkways*, pontes e vias expressas.⁵²⁷



Mapa 30: transformações de Paris por Haussmann
Fonte: TOLEDO, 1996, p. 242.

A reforma de Paris (1853-70 | mapa 30) realizado pelo então prefeito Georges-Eugène Haussmann⁵²⁸ foi uma grande operação cirúrgica de intervenção na cidade existente, que visava o seu saneamento, a sua maior eficiência e adequação às necessidades da época. Esta reforma foi “um dos primeiros e mais significantes exemplos de atuação em grande escala numa cidade da era industrial,

⁵²⁷ BALLON; Hilary. JACKSON, Kenneth T. **Robert Moses and the modern city: the transformation of New York.** Nova York: W. W. Norton & Company, 2007, p.86.

⁵²⁸ **Georges-Eugène Haussmann** (1809-91) graduado em direito e teve carreira política (1831) e foi designado prefeito (1853-1870) quando foi o principal responsável pela monumental transformação e modernização de Paris durante o Segundo Império (1852-70) e recebeu o título de barão e uma cadeira do Senado (1857). Cf. TOLEDO, 1996, p. 280 e 281.

visando torna-la funcional para a sua época, quando por ter tido influência considerável em intervenções posteriores.”⁵²⁹

Uma política de reestruturação abrangente da cidade como a de Haussmann, que põe em movimento amplas energias sociais referentes não só a interesses materiais, mas também culturais do "coletivo" (na realidade da massa de burgueses proprietários, profissionais, comerciantes).⁵³⁰

No projeto urbano de Haussmann, o traçado urbano ideal e funcional é o elemento qualificador da cidade de acordo com os interesses do capital, “por isso expulsa do centro de Paris seus antigos habitantes, implanta uma forma sectária de metrópole, decomposta em setores, aberta tanto para a circulação de mercadorias como de tropas em guerra contra as barricadas.”⁵³¹ A heterogeneidade espontânea decorrente da mistura de classes da primeira metade do século XIX foi combatida por Haussmann para construir uma vizinhança econômica homogênea que representava a nova muralha não física erigida entre os cidadãos urbanos.⁵³² Desse modo favoreceu a especulação imobiliária e a discriminação social.

Sob o Antigo Regime, havia em Paris, é claro, distritos pobres e distritos ricos – mas o significado de “distrito rico” era que muitos ricos viviam ali. O termo não significava que os preços dos alimentos, das bebidas ou da moradia fossem sensivelmente mais altos do que num distrito com menos número de pessoas ricas.⁵³³

A escala de parcelamento do solo do imóvel de renda parisiense nos boulevares haussmannianos era distinta da casa particular e teve grande valorização imobiliária. Os bulevares, que rasgavam o tecido antigo de Paris, e o novo tipo de imóvel flexível e adaptável às irregularidades dos lotes tornaram-se o modelo de espaço urbano central a partir da segunda metade do século XIX. O imóvel haussmanniano é tratado como uma parte de um conjunto por meio da

⁵²⁹ TOLEDO, 1996, p. 242.

⁵³⁰ Una política de reestructuración integral de la ciudad como la de Haussmann, que pone en movimiento amplias energias sociales refiriéndose a intereses no solamente materiales, sino también culturales de la “colectividad” (en realidad de la masa de burgueses propietarios, profesionales, comerciantes). CERASI, 1990, p.162.

⁵³¹ ARANTES, Otilia. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 3. ed. São Paulo: EDUSP, 2000, p. 120.

⁵³² SENNET, 1998, p. 171.

⁵³³ SENNET, 1998, p. 172.

unidade urbana alcançada com a aplicação de padronização do gabarito, do alinhamento da rua, e ritmo das aberturas e saliências nas fachadas. “Os regulamentos de Haussmann visavam a harmonia do conjunto arquitetônico e a proporção entre a escala dos quarteirões e a escala urbana.”⁵³⁴

Este tipo urbano, composto de vias paralelas, com circulação de pedestres separada da circulação de veículos, articulava várias funções: além da animação comercial das calçadas, permitia a rápida circulação entre os bairros. Por outro lado, o bulevar era perfeitamente adequado à criação do traçado, em escala monumental, indispensável à visibilidade global da forma urbana.⁵³⁵

A alternativa de projeto urbano com expressão cultural mais complexa, adotada pela tradição teórica e operacional da Escola Urbana da Europa Central - de Sitte⁵³⁶ a Stuebben à Escola de Hamburgo – foi construída por meio da aceitação dos mecanismos de construção da cidade capitalista, das últimas décadas do século XIX e das primeiras do século XX, como fatos incontestáveis e autossuficientes.⁵³⁷

Os urbanistas alemães⁵³⁸ procuraram preservar o caráter original da cidade em suas intervenções por meio de melhorias graduais e assim, evitar demolições em grande escala. O livro *Der Städtebau* (1890) de Joseph Stübben⁵³⁹ foi publicado como parte da série *Handbuch der Architektur* (1883-1933), cujos escritos "versavam

⁵³⁴ PEREIRA, Renata Baesso. Tipologia arquitetônica e morfologia urbana: uma abordagem histórica de conceitos e métodos. Vitruvius, 2012.

⁵³⁵ PEREIRA, 2012.

⁵³⁶ **Camillo Sitte** (1843-1903) foi arquiteto e urbanista austríaco, formado em História da Arte e Arqueologia da Universidade de Viena (1863-68) e entrou no atelier do arquiteto Heinrich von Ferstel (xxx). Trabalhou como arquiteto autônomo (1873) e assumiu a direção da Escola de Artes e Ofícios de Salzburgo (1875), fundando nesta cidade o periódico *Salsburger Gewerbeblatt* (1877). Voltou para Viena para organizar e dirigir a Escola Estatal de Artes e Ofícios (1883-1903). Sitte defendia uma concepção orgânica das cidades, baseado em estudos detalhados sobre as cidades antigas, posicionando-se contra a monumentalidade excessiva e simetria dos projetos urbanísticos de sua época. A investigação analítica das cidades históricas tinha foco, sobretudo, nas praças e suas funções segundo critérios sociais e estéticos e discordava das propostas, como a Paris reestruturada por Haussmann, que convertiam as praças em entrocamentos viários e atravessavam bairros antigos por vias expressas. O caráter de organicidade de suas propostas influenciou Patrick Geddes, Raymond Unwin Lewis Mumford. Cf.: BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura: do Renascimento até aos nossos dias**. Itália: Taschen, 2003, p. 660; KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Presença de Camillo Sitte**. XI Encontro Nacional da ANPUR. Salvador, 2005, p. 6; TOLEDO. 1996, p. 289.

⁵³⁷ CERASI, 1990, p.162.

⁵³⁸ O planejamento moderno surgiu na Alemanha e expandiu para o mundo. Cf.: KOHLSDORF, 2005, p. 6.

⁵³⁹ **Joseph Stübben** (1845-1936) foi arquiteto alemão, estudou na Academia de Arquitetura de Berlim (1864, 1844, 1868-1870) e tornou-se arquiteto do Estado (1871). Foi uma das figuras mais proeminentes do Planejamento alemão do fim do século XIX e início do século XX. Foi admirador da escola parisiense de planejamento que se filiava às idéias de Haussmann. Cf.: KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Presença de Camillo Sitte**. XI Encontro Nacional da ANPUR. Salvador, 2005, p. 6. TOLEDO, 1996, p. 291.

basicamente sobre a ênfase dada aos problemas de habitação, higiene e tráfego, que se tornaram uma verdadeira obsessão na época."⁵⁴⁰

Camillo Sitte também foi pioneiro na elaboração de tratados de urbanismo, mas o problema foi abordado de forma diversa de seus contemporâneos. No livro *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen* (1889), demonstrou a preocupação "com a estética das cidades e defendeu a concepção do urbanismo como arte, contestando o modelo 'oficial' de intervenção nos centros urbanos, e criticando a colocação demasiadamente técnica de seus contemporâneos."⁵⁴¹ Por meio da análise dos monumentos da Renascença e do Barroco procurou entender as composições para reverter a tendência daquele momento da construção, de destruir a cidade antiga e da perda do sentido original das praças fechadas de expressar beleza.⁵⁴²

Sitte não poupou críticas às cidades modernas, por acreditar terem invertido a relação até então existente entre espaços vazios e construídos [...] as praças das cidades europeias tradicionais reforçavam o efeito coeso do conjunto urbano, despertavam pelo seu fechamento e ornamentação o espírito cívico dos cidadãos, e possibilitavam o crescimento de sentimentos grandes e nobres.⁵⁴³

No esforço de compatibilizar o crescimento acelerado, aspectos sanitários e circulação e partindo da análise de espaços públicos, "Sitte formula princípios gerais de composição urbana cuja aplicação julgava ser capaz de conferir às cidades modernas qualidades formais semelhantes aos exemplos históricos."⁵⁴⁴

Depois de obter grande repercussão logo após seu lançamento, a obra de Sitte é objeto de duras críticas por parte do Movimento Moderno para, nos anos 1960, ser retomada pelos contextualistas pós-modernos e pelo Movimento *Townscape*. A reverência à história, a escala através da qual trata a cidade, privilegiando as partes em relação ao todo, o interesse, manifesto em seus desenhos, pela maneira como o cidadão comum percebe o espaço urbano, são aspectos da obra de Sitte retomados nos trabalhos de Kevin Lynch, Gordon Cullen e dos irmãos Leon e Rob Krier.⁵⁴⁵

⁵⁴⁰ TOLEDO, 1996, p. 243.

⁵⁴¹ TOLEDO, 1996, p. 244.

⁵⁴² ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público**: do urbano ao político. São Paulo: Editora Annablume, 2008, p. 99.

⁵⁴³ ABRAHÃO, 2008, p. 99 e 100.

⁵⁴⁴ PEREIRA, 2012.

⁵⁴⁵ PEREIRA, 2012.

As contribuições técnicas e culturais da geração de urbanistas formado por Otto Wagner⁵⁴⁶, Eugene Hénard⁵⁴⁷ e Frederick Law Olmsted transformaram Paris entre 1855 e 1891, correspondente ao momento culminante de um longo processo de construção coletiva e de definição arquitetônica de novos elementos da grande cidade, com propostas anticonformistas para a construção de cidades capitalistas.⁵⁴⁸

Para Cerasi, a recusa de transformar o “sistema de vida” e a descoberta de modos e técnicas de intervenção para cada um dos sistemas de cidade definidos por caracteres tipológicos de forma autônoma ao sistema viário ou do sistema de áreas verdes por Wagner e Hénard tem um valor geral.⁵⁴⁹

Os temas principais do trabalho de Otto Wagner são “o novo espaço e as novas dimensões da cidade burguesia, as novas relações de alternância entre rua e edifício, a monumentalidade potencial dos espaços funcionais e sua possível reelaboração arquitetônica, os subprodutos menores da cidade.”⁵⁵⁰

Em um plano distinto de sistemas funcionais de grandes cidades e de seu zoneamento natural, Eugène Hénard teve “uma aderência ideológica que assume a vida frenética e os sistemas sobrepostos da metrópole (morar, áreas verdes, negócios, limpeza, trânsito, troca de mercadorias) como valor de vida cotidiana” por meio de uma investigação formal que transforma os elementos da arquitetura

⁵⁴⁶ **Otto Wagner** (1841-1918) foi arquiteto austríaco, cursou a Escola Politécnica de Viena (1857-59), a Königlich Bauakademie em Berlim (1860-61) e a Academia de Viena (1863). Sucedeu o professor von Hasenauer (ccc) na Academia de Viena (1894). O início de sua carreira acadêmica coincide com a exposição de suas convicções contra o passadismo e o revival de estilos arquitetônicos do passado. Insiste que as bases de um projeto são a função, a estrutura, os materiais e preconiza a pesquisa de novas formas que correspondam às necessidades da vida na época, lançando assim as bases para o desenvolvimento da Arquitetura moderna. Wagner, assim como Olbrich e Hoffmann era defensor ardoroso da Secessão de Viena, mas abandonou o movimento (1950). As obras posteriores denotam uma geometrização mais acentuada com menos ornamentação e linhas mais abstratas, ou seja, Wagner postulou e descreveu um “novo estilo”, distinto do historicismo. Cf.: BIERMANN, 2003, p. 663; TOLEDO, 1996, p. 292.

⁵⁴⁷ **Eugène Hénard** (1849-1923) foi urbanista francês oriundo da École des Beaux-Arts (1880), ampliou e sistematizou teoricamente as ideias de Haussman e suas ponderações sobre o sistema viário e transformou esta tipologia de trânsito em um fundamento do planejamento. De 1900 a 1909 desenvolveu importantes estudos urbanísticos, publicando a série de fascículos *Etrudes sur les transformations de Paris* (1903-09), que compreendia análises sobre viação e circulação, habitação, sistema de parques, etc. Cf.: BIERMANN, 2003, p. 608; TOLEDO, 1996, p. 281.

⁵⁴⁸ CERASI, 1990, p.147 e 162.

⁵⁴⁹ CERASI, 1990, p.147 e 168.

⁵⁵⁰ El nuevo espacio y las nuevas dimensiones de la ciudad burguesia, las nuevas relaciones de alternancia entre calle y edificio, la monumentalidade potencial de los espacios funcionales y su posible reelaboración arquitectónica, los subproductos menores de la ciudad, son los temas principales en el trabajo de Wagner arquitecto de la ciudad. CERASI, 1990, p.147 e 166.

tradicional eclética para adequá-los à estrutura dinâmica da metrópole.⁵⁵¹ Para os problemas das cidades existentes, Hénard apresentou propostas inéditas para a melhoria do tráfego com a implantação de circulação giratória, o solo adensado com a criação de "*boulevard à redans*" com edifícios altos, criação de áreas verdes e substituição das antigas fortificações por cinturões verdes. Estas ideias foram publicadas (1903 a 1909) e exerceram grandes influências nos tratados urbanísticos posteriores.⁵⁵²

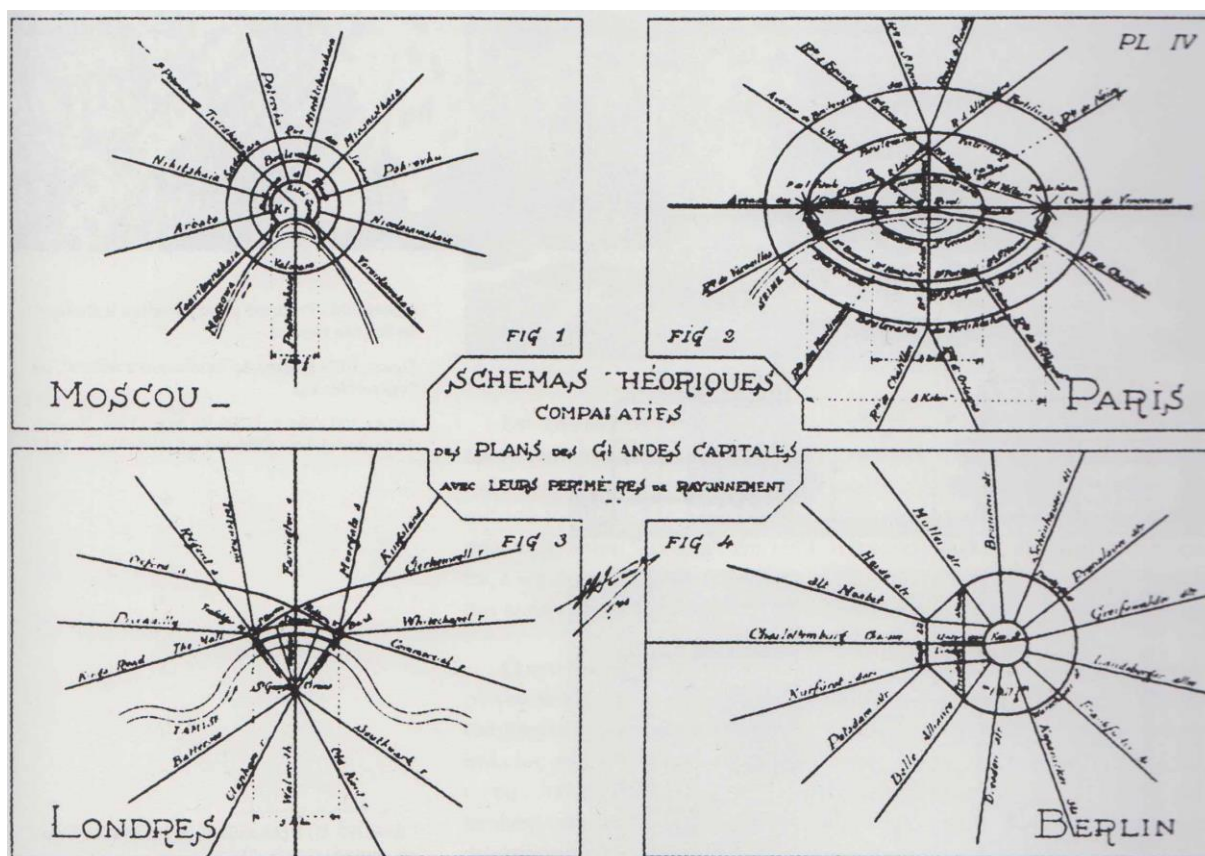


Figura 4: Esquema teórico da circulação nas principais capitais europeias

Autor: Eugène Hénard

Fonte: TOLEDO, 1996, p. 253

A referência a Paris é necessária porque a burguesia parisiense oitocentista⁵⁵³ conseguiu imprimir seus próprios interesses, formas de vida e ideologia sobre a cidade em um breve intervalo histórico, ou seja, antes do encerramento do processo de concentração capitalista que deveria ter alterado o

⁵⁵¹ Encontramos en ello una adhesión ideológica que assume la vida frenética y por sistemas superpuestos de la metrópole (vivir, áreas verdes, negocios, aseo, tráfico, intercambio de mercancías) como valor de vida cotidiana. CERASI, 1990, p.166.

⁵⁵² BIERMANN, 2003, p. 254.

⁵⁵³ À burguesia parisiense foi uma classe formada por amplos grupos sociais compostos por proprietários, profissionais, empresários, comerciantes, pequenos e meios industriais. Cf.: CERASI, 1990, p.147.

poder destes grupos e as formas anteriores da organização urbana. O sistema coletivo de Paris mais completo e cristalizado é provavelmente decorrente da formação das instituições e do poder burguês formado principalmente pela classe de proprietários em um processo duradouro e profundo. Isto é significativo porque “poucas cidades tiveram tempo de se transformar até o ponto de apresentar todos os caracteres típicos das cidades burguesas do século XIX.”⁵⁵⁴

As ruas passam a ter um forte movimento de pessoas de diferentes grupos sociais e de produtos, pois representam o lugar comum para a comunicação e o desenvolvimento de diversas atividades de trabalho, de lazer e de passagem.

A burguesia é uma classe privilegiada mas sempre de massas: desta dupla característica e dos graus de liberdade de uso oferecidos sobretudo dentro de certos âmbitos privilegiados, se desprende um desfrute individual e atomizado da cidade. É a fruição do cidadão que se confunde dentro da multidão, à qual, apesar de tudo, estão abertos todos os espaços coletivos. Não existem, portanto, elementos coletivos destinados exclusivamente a castas e a grupos especiais. Foram definitivamente derrotados o corporativismo e as clientelas da sociedade medieval, refletidas no pluralismo dos momentos coletivos da cidade, nos particularismos das famílias poderosas, nos diferentes poderes, nas diferentes artes.⁵⁵⁵

O desenvolvimento das atividades terciárias, do lazer de massas e dos edifícios públicos provocou a especialização dos centros urbanos das cidades europeias a partir do século XIX. O tipo edificado urbano passa a ser um grande container onde as atividades e usos autônomos são dispostos em diferentes pisos de um edifício, criando uma forte relação entre a forma urbana e o tipo edificado.

Todos os fatos e traçados monumentais parisienses foram recuperados por meio da adequação à escala é à opção visual que o monumento de qualquer período pode exigir. Porém, este processo de valorização do monumento no novo desenho ambiental de modo é feito quase sempre com pouco respeito para o

⁵⁵⁴ [...] pocas ciudades tuvieron tiempo de transformarse hasta el punto de presentar todos los caracteres típicos de las ciudades burguesas del siglo XIX. CERASI, 1990, p.147.

⁵⁵⁵ La burguesía es una clase privilegiada pero siempre de masas: de esta doble característica y de los grados de libertad de uso ofrecidos sobre todo dentro de ciertos ámbitos privilegiados, se desprende un disfrute individual y atomizado de la ciudad. Es la frucción del ciudadano que se confunde dentro del gentío, al cual a pesar de todo están abiertos todos los espacios colectivos. No existen por lo tanto elementos colectivos destinados exclusivamente a castas y a grupos especiales. Han quedado definitivamente derrotados el corporativismo y las clientelas de la sociedad medieval, reflejadas en el pluralismo de los momentos colectivos de la ciudad, en los particularismos de las familias poderosas, en los distintos poderes, en las distintas artes. CERASI, 1990, p.147.

significado histórico e para a integridade e unidade do objeto arquitetônico. “O respeito pela história limita-se aos aspectos estilísticos; a atitude é fundamentalmente instrumentalizadora, bastante próxima à de um verdadeiro roubo dos valores históricos, sacrificados para a construção de um novo contexto.”⁵⁵⁶

Os edifícios públicos da nova prática e as obras públicas mais significativas são estrategicamente distribuídos na cidade e são usados como monumentos históricos para criar valores ambientais e de localização em uma área expandida.⁵⁵⁷ Na cidade oitocentista, apesar da existência da segregação social, a possibilidade do caráter coletivo era um denominador comum de todas as experiências urbanas.

Este potencial é inexistente na cidade neocapitalista. Processo seletivo (o aumento dos alqueires e dos valores imobiliários, a especialização das infraestruturas e o poder dos grupos que movimentam um monopólio imobiliário de selecionar as atribuições de usos do solo mais favoráveis) eliminaram nas diferentes zonas urbanas, já hoje rigidamente especializadas, as atividades e formas organizativas que não são compatíveis com esta especialização.⁵⁵⁸

A redução das atribuições funcionais ou arquitetônicas coletivas do espaço público é a outra face da descontrolada concentração de atividades terciárias no núcleo central das grandes cidades.⁵⁵⁹ A afirmação do núcleo central como centro de serviços e de comércio para uma ampla área produtiva e residencial é um processo onde estas atividades terciárias e centrais são dissociadas de outros elementos coletivos por meio de uma redistribuição geográfica que geraram as periferias.⁵⁶⁰

⁵⁵⁶ El respeto de la historia se limita a los aspectos estilísticos; la actitud es fundamentalmente instrumentalizadora, bastante cercana a la de una verdadera rapiña de los valores históricos, sacrificados para la construcción de un nuevo contexto. Cf.: CERASI, 1990, p.156.

⁵⁵⁷ En tercer lugar, los edificios públicos de hechura nueva y las obras públicas más significativas (como puentes y ordenaciones fluviales) están distribuídos estrategicamente dentro de la ciudad y son usados a la medida de los monumentos históricos para crear valores ambientales y de posición sobre um área muy extendida. Cf.: CERASI, 1990, p.156.

⁵⁵⁸ Este potencial es inexistente en la ciudad neocapitalista. Proceso selectivos (el aumento de los alqueires y de los valores inmobiliarios, la especialización de las infraestructuras y el poder de los grupos que ajercem um monopólio inmobiliario de seleccionar las asignaciones de usos del suelo más favorables) han eliminado en las distintas zonas urbanas, ya hoy rigidamente especializadas, aquellas actividades y formas organizativas que no son compatibles com esta especialización. Cf.: CERASI, 1990, p.175.

⁵⁵⁹ La reducción de las atribuciones funcionales u arquitectónicas coletivas del espacio público el la otra cara de la incontrolada concentración de atividades terciarias en el núcleo central. Cf.: CERASI, 1990, p.162.

⁵⁶⁰ Os germes da redistribuição dos elementos urbanos já estavam presentes nas cidades do século XIX, mais precisamente nos fenômenos da terciarização dos centros, na formação de uma extensa periferia-dormitório, e nas

A formação de sistemas centrais dentro de constelações urbanas ou dentro da mesma área urbana não é nova. Esta formação acompanhou o nascimento da cidade. O que é novo na cidade capitalista metropolitana é a tendência a excluir dos núcleos centrais qualquer atividade e uso do solo que não sejam terciários, que não tenham função de serviço para toda a disposição produtiva metropolitana. Isto modificará o mesmo conceito de cidade; implicará a valorização de níveis de "urbanidade" das implantações com base na sua centralidade.⁵⁶¹

Com a evolução do centro de atividades terciárias surgiram as lutas operárias e os movimentos populares de caráter reivindicatório para melhorias das condições de vida por meio da abordagem das questões habitacionais, de infraestrutura urbana e de serviços de subsistência.

Otto Wagner e Adolf Loos⁵⁶² na Áustria, Louis Sullivan⁵⁶³ e Frank Lloyd Wright⁵⁶⁴ nos Estados Unidos, Henri van de Velde⁵⁶⁵ na Bélgica e Oscar Wilde⁵⁶⁶ na Inglaterra, foram os primeiros a admirarem a máquina e a compreenderem o seu significado e as consequências nas relações entre a arquitetura e a decoração. Entre estes, Van de Velde, Wagner, Loos e Wright sofreram influência decisiva da Inglaterra.⁵⁶⁷ Além deles, o Herman Muthesius⁵⁶⁸, introduziu os conhecimentos

grandes operações de reestruturização e de loteamento. Portanto, as periferias são grandes movimentos de urbanização e de constituição de pólos produtivos, que requerem a construção de um grande número de habitações e a formação de constelações de atividades comerciais e administrativas integradas por elas e com os sistemas de transportes. Cf.: CERASI, 1990, p.176 e 177.

⁵⁶¹ La formación de sistemas centrales dentro de constelaciones urbanas o dentro de la misma área urbana, no es nueva. Esta formación ha acompañado el nacimiento de la ciudad. Lo que es nuevo en la ciudad capitalista metropolitana es la tendencia a excluir de los núcleos centrales cualquier actividad y uso del suelo que no sean terciarios, que no tengan función de servicio para toda la disposición productiva metropolitana. Esto modificará el mismo concepto de ciudad; comportará la valoración de niveles de "urbanidad" de las implantaciones en base a su centralidade. Cf. CERASI, 1990, p.176.

⁵⁶² **Adolf Loos** (1870-1933) foi arquiteto austríaco e foi o único na geração dele que teve uma produção teórica vienense significativa. Cf.: BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura**: do Renascimento até aos nossos dias. Itália: Taschen, 2003, p. 742.

⁵⁶³ **Louis Sullivan** (1856-1924) foi arquiteto norte-americano.

⁵⁶⁴ **Frank Lloyd Wright** (1867-1959) foi um dos maiores expoentes da Arquitetura americana, cursou Engenharia na Universidade de Wisconsin, e trabalhou com Louis Henry Sullivan (xxx) em Chicago. Em sua carreira independente (1893) buscou uma arquitetura adaptada à vida moderna, por meio da utilização de técnicas e materiais contemporâneos. Wright defendia o conceito de Arquitetura orgânica, mas em base diversa dos racionalistas europeus. Considerava que a arquitetura deveria ser funcional, mas apenas a funcionalidade não era suficiente para determinar a organicidade, buscando, também, uma certa "espiritualidade". Escreveu inúmeros textos e foi, ainda, autor de um modelo "desurbanista" de cidade, a Broadacre City (1931-35). Cf. TOLEDO, 1996, p. 292.

⁵⁶⁵ **Henri van de Velde** (1863-1957) foi arquiteto belga.

⁵⁶⁶ **Oscar Wilde** (1854-1900) foi escritor, poeta e dramaturgo inglês.

⁵⁶⁷ PEVSNER, 2002, p. 11.

adquiridos do Movimento Arts and Crafts na cultura alemã. Em 1907 fundou o *Deutscher Werkbund* com a cooperação de políticos e industriais para organizar a produção alemã para torná-la competitiva no mercado internacional. A fundação do Werkbund e a união de Peter Behrens⁵⁶⁹ à fábrica AEG representaram a aproximação entre designers e a indústria, e o interesse das principais indústrias por produtos de qualidade e melhor *design*⁵⁷⁰.

Em 1911 foi realizado o Congresso da Werkbund por Muthesius, onde foram abordadas as ideias sobre estética de produto, padronização e forma abstrata⁵⁷¹ para jovens arquitetos como Bruno Taut⁵⁷², Walter Gropius⁵⁷³, Ludwig Mies van der Rohe⁵⁷⁴ e Le Corbusier⁵⁷⁵. Gropius, Mies e Le Corbusier trabalharam no estúdio de

⁵⁶⁸ **Herman Muthesius** (1861-1927) foi arquiteto alemão que estudou a nova casa na Inglaterra entre 1896 e 1903, e trabalhou com grandes arquitetos do Movimento Arts and Crafts. Cf.: estudou a nova casa na Inglaterra entre 1896 e 1903, e trabalhou com grandes arquitetos do Movimento Arts and Crafts.

⁵⁶⁹ **Peter Behrens** (1868-1940) foi arquiteto e designer alemão.

⁵⁷⁰ BANHAM, Reyner. **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. São Paulo: Perspectiva, 1975, p. 95-97.

⁵⁷¹ BANHAM, 1975, p. 101.

⁵⁷² **Bruno Julius Florian Taut** (1880-1938), foi arquiteto alemão, foi para Inglaterra para conhecer a filosofia da cidade jardim (1910).

⁵⁷³ **Walter Gropius** (1883-1969) arquiteto alemão graduado em Munique (1904-1905) e Berlim (1906-1907) e trabalhou (1909-1910) para Peter Behrens e se considerava um seguidor das teorias de Ruskin e de Morris, de van de Velde e da Werkbund. Abriu o seu próprio escritório (1910), publicou uma série de artigos na revista Werkbund, foi convidado para a diretoria da Escola de Artes Decorativas e a Escola de Belas Artes (1915) e criou a Bauhaus (1919). Após sua demissão da Bauhaus abriu um novo escritório em Berlim (1928). Após a ascensão do nazismo ao poder (1934), Gropius migrou para a Inglaterra (1934-36) e depois partiu para os Estados Unidos como diretor da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Harvard (1937). Cf. TOLEDO, 1996, p. 280.

⁵⁷⁴ **Ludwig Mies van der Rohe** (1886-1969), arquiteto alemão, trabalhou com Bruno Paul e Peter Behrens (1905), abriu seu próprio escritório (1912), foi diretor da Bauhaus (1930-33), migrou para os Estados Unidos (1937), onde consolidou a sua carreira.

⁵⁷⁵ **Le Corbusier** (Charles-Edouard Jeanneret - 1887-1965) foi arquiteto, urbanista, pintor e teórico suíço, graduado pela Escola de Artes Decorativas de La Chaux-de-Fonds e em seguida no curso superior organizado pelo professor suíço Charles L'Éplattenier (1874-1945), onde assimilou o princípio teórico da doutrina regionalista e artesanal decorrente do Movimento Arts and Crafts e das teorias do ornamento do arquiteto inglês Owen Jones (1809-74) e partiu para uma longa viagem pela Europa. Em 1908 chegou a Paris e trabalhou com os irmãos Perret (1909-1910) onde se familiarizou com o concreto. Depois, foi para a Alemanha, onde trabalhou com Peter Behrens e em seguida partiu para novas viagens. Voltou para Suíça e obteve o diploma de professor de desenho, passando a dar aulas e a executar alguns projetos em sua cidade natal. Le Corbusier instalou-se definitivamente em Paris (1917) como pintor, e publicou uma série de artigos polêmicos na revista *L'Esprit Nouveau*. Uma coletânea destes artigos foi publicada no livro *Vers une architecture* (1923), iniciando a carreira de teórico e difusor de ideias enquanto dava continuidade à carreira de arquiteto e urbanista. Associou-se com o primo Pierre Jeanneret (1922) e adotou a nacionalidade francesa (1930). Também foi influenciado pelo arquiteto francês Julien Guadet (1834-1908) da Escola de Belas Artes de Paris, que foi mestre dos arquitetos franceses Auguste Perret (1874-1954) e Tony Garnier (1869-1948), os progenitores do Movimento Moderno na França. Outra influência foi a visão de arquitetura do historiador francês Auguste Choisy (1841-1909), que era fundamentada na ideia de que a forma do edifício segue os meios técnicos, cujo estilo preferido era o gótico, porque considerava-o o ápice do método lógico da estrutura. Estas influências são perceptíveis nas obras de Le Corbusier e nos cinco pontos da arquitetura nova criados em 1927. Seu projeto para uma cidade de três milhões de habitantes, composta de vinte e quatro arranha-céus de sessenta andares (1922), no livro *Urbanisme* (1925) apresenta o Plano Voisin de Paris onde propõe a demolição do centro da cidade para construir dezoito torres

Behrens⁵⁷⁶ e foram os pioneiros na década de 1920 pela introdução do método objetivo, experimental e coletivo da pesquisa científica moderna da nova arquitetura, que abandonava a separação da técnica da arte.⁵⁷⁷

Os anos entre a Primeira e Segunda Guerra Mundiais foram dos mais intensos para a Arquitetura e Urbanismo europeus. Antes da Primeira Guerra, o modelo de cidade tradicional, apesar das modificações que eram propostas e executadas, ainda não tinha sido transformado em sua essência. Restabelecida a paz, a extensa destruição, causada por bombardeios, em várias cidades associada à paralização da construção civil durante o conflito e o retorno às cidades do contingente das tropas então desmobilizadas, geraram problemas em escala sem precedentes.⁵⁷⁸

Nos fins de 1914, Walter Gropius começou a preparar planos para a reorganização da Escola de Arte de Weimar. A Bauhaus foi aberta em 1919 e viria a tornar-se, durante mais de uma década, o mais importante centro criador da Europa. Era ao mesmo tempo um laboratório artesanal e de standardização, uma escola e uma oficina.⁵⁷⁹

Logo após a Primeira Guerra Mundial, Mies van der Rohe, enquanto trabalhava no *Novembergruppe*, era ativo nas polêmicas artísticas e sociais de Berlim, mas "se mostra alheio às posturas teóricas, permanecendo fiel a sua posição individual."⁵⁸⁰ Para as exposições do *Novembergruppe* entre 1919 e 1923, preparou uma série de projetos teóricos: dois arranha-céus de escritório com pele de vidro (1919 e 1922), um edifício para escritórios de concreto armado (1922) entre outros. Os dois projetos de vidro "são as duas últimas grandes manifestações do sonho de vidro de Scheerbart, e os primeiros produtos importantes do entusiasmo pelos arranha-céus dos arquitetos de Berlim no começo dos anos 1920."⁵⁸¹ Estes projetos teóricos, resolveram os problemas empíricos dos primeiros arranha-céus de

de 200 metros de altura, que resultaram na Ville Radieuse (1930). As concepções de Le Corbusier não eram mais originais, nem mais audaciosas de muitos de seus contemporâneos, mas seu papel foi fundamental como difusor de ideias e também pela síntese coerente que fez de utopias. Cf. COLQUHOUN, Alan. **Modernidade e tradição clássica**: ensaios sobre arquitetura. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 102 a 104; BENEVOLO, 2012, p. 37, 40, 52 e 54; TOLEDO, 1996, p. 265 e. 282.

⁵⁷⁶ TAFURI e DAL CO, 1979, p. 85.

⁵⁷⁷ BENEVOLO, 2012, p. 403.

⁵⁷⁸ TOLEDO, 1996, p. 264.

⁵⁷⁹ PEVSNER, 2001, p. 25.

⁵⁸⁰ BENEVOLO, 2012, p. 438.

⁵⁸¹ BANHAM, 1975, p. 442.

Chicago, tornando-se realidade arquitetônica vinte anos depois⁵⁸² no projeto de *Lake Shore Drivé Apartments* em Chicago de 1951 e no *Seagram Building* em Nova York de 1956. A pesquisa foi aprofundada de forma a propor um processo de posição modular capaz de ter controle em complexos de grandes dimensões baseada na análise de materiais e sistemas construtivos iniciados na Alemanha, e de forma a complementar a construção americana e assim, contribuiu para elevar o nível da construção representativa e industrial.⁵⁸³

Le Corbusier foi enviado pela sua escola à Alemanha (1910-1911) para estudar o design alemão e a Werkbund, onde teve contato com as ideias de Muthesius e com a teoria dos tipos⁵⁸⁴. Grande parte do discurso de Muthesius foi adaptada e incorporada nas publicações de Le Corbusier do início da década dos 1920.⁵⁸⁵ Mas, Le Corbusier identificou contradições entre o discurso de Muthesius sobre o valor estético dos edifícios utilitários e a natureza utilitária e materialista da cultura alemã. Por isso, apresentou uma proposta diferente para Paris. Para Le Corbusier, os princípios do concreto armado do Auguste Perret alcançou uma interpretação para o racionalismo construtivo compatível com seu idealismo devido à natureza plástica do material.

Porém, em vez de síntese do classicismo "à la Behens" e do racionalismo de Perret que ele alcançara com a Villa Schwob, Le Corbusier evidentemente ainda estava totalmente consciente do conflito entre um idealismo estético que tendia em direção ao clássico e um vanguardismo que desejava abraçar as tendências mais moderna.⁵⁸⁶

Esses conflitos estão presentes nos seus livros *Por uma arquitetura* (1923) e *Urbanismo* (1928). Em *Por uma arquitetura*, um livro manifesto em que Le Corbusier demonstrou preocupação entre o papel da engenharia e arquitetura. Para ele, "o objetivo do engenheiro é fornecer o que é útil. O objetivo do arquiteto é despertar a emoção. [...] Nessa teoria, a diferença entre o engenheiro e o arquiteto parece estar no grau de intencionalidade."⁵⁸⁷ Também discutiu estética dividindo-a em sensorial e

⁵⁸² BENEVOLO, 2012, p. 436.

⁵⁸³ BENEVOLO, 2012, p. 436, 438 e 634.

⁵⁸⁴ BANHAM, 1975, p. 329.

⁵⁸⁵ BANHAM, 1975, p. 103.

⁵⁸⁶ COLQUHOUN, 2004, p. 106.

⁵⁸⁷ Ibid., p. 106.

intelectual, onde a "a emoção arquitetural é o jogo sábio, correto e magnífico dos volumes sob a luz."⁵⁸⁸ Os engenheiros são guiados pelos efeitos dos cálculos por meio do emprego de elementos primários, criaram obras como o transatlântico que provocaram emoções arquiteturais.⁵⁸⁹ Portanto, o transatlântico para Le Corbusier é o modelo de funcionalidade, e "a casa é a máquina de morar"⁵⁹⁰ pela associação à funcionalidade e à beleza técnica e pura do transatlântico. Desse modo, para Le Corbusier, a engenharia moderna mostraria o caminho de retorno para as origens da arquitetura⁵⁹¹ e para os valores tradicionais perdidos. Para Gorelik, "o arranha-céu de Manhattan pode converter-se numa 'máquina para emocionar' porque tinha sido concebido como uma 'máquina para habitar'."⁵⁹²

Em *Urbanismo*, "os temas do engenheiro e do arquiteto, razão e emoção, são tratados com muito maior profundidade e em um nível mais filosófico"⁵⁹³ para defender o clássico por meio da abordagem da teoria da evolução cultural baseada em modelos de Jean-Jacques Rousseau⁵⁹⁴ e de Georg Hegel⁵⁹⁵, que lembram Giambattista Vico⁵⁹⁶. Nesse momento, "Le Corbusier passa, então, a ver o conflito entre o engenheiro e o arquiteto a partir de nova perspectiva. É da natureza da engenharia prática produzir resultados provisórios, enquanto que a obra de arte possui um valor perene."⁵⁹⁷

Apesar de Le Corbusier não fazer uma distinção entre arquitetura e planejamento urbano, há uma grande diferença na aplicação de sua teoria em cada campo. "As implicações sociológicas abstratas da cidade corbusiana são traduzidas diretamente em seu equivalente plástico - a forma geométrica abstrata."⁵⁹⁸ A explicação do próprio Le Corbusier é que "via seus projetos como um ideal, uma

⁵⁸⁸ LE CORBUSIER. Pedra Angular de nossa intervenção no movimento arquitetural, 1921 apud Le Corbusier. **Por uma arquitetura**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002, p. 65.

⁵⁸⁹ Ibid., p. 17 e 61.

⁵⁹⁰ Ibid., p. 65.

⁵⁹¹ COLQUHOUN, Op. Cit., p. 107.

⁵⁹² GORELIK, Adrián. Manifesto retroativo. In: KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante**: um manifesto retroativo para Manhattan. São Paulo: Cosac Naify, 2008, p. 16.

⁵⁹³ COLQUHOUN, Op. Cit., p. 108.

⁵⁹⁴ **Jean-Jacques Rousseau** (1712-1778) foi filósofo suíço.

⁵⁹⁵ **Georg Hegel** (1770-1831) foi filósofo alemão.

⁵⁹⁶ **Giambattista Vico** (1668-1744) foi filósofo italiano.

⁵⁹⁷ COLQUHOUN, 2004, p. 109.

⁵⁹⁸ Ibid., p. 113.

demonstração teórica, e não o projeto de uma cidade real."⁵⁹⁹ Esta intenção de construir um sistema teoricamente perfeito pode ser observado em seus escritos sobre a Cidade Contemporânea e sobre o Plano Voisin para Paris (figura 5).



Figura 5: Plano Voisin (1925)
Fonte: TREVISAN, fev. 2023

A proposta de Ville Radieuse apresentada no III CIAM pelo Le Corbusier, onde defendia a demolição de cidades existentes e reconstrução por meio de edifícios de 15 e 20 andares com o objetivo de promover a alta densidade, e diminuir o tempo de deslocamentos cotidianos entre casa e trabalho, e a implantação de espaços de lazer nos vazios. A ambição de Le Corbusier era inventar e construir uma cidade nova compatível com a civilização da máquina. Para viabilizar este projeto, iniciou na década de 1920 um processo teórico para provar a não existência desta cidade por meio de uma campanha contra os, ainda não visitados e experimentados, arranha-céus de Manhattan.⁶⁰⁰ Estas ideias estão presentes no projeto da Cidade Contemporânea (1922)⁶⁰¹, onde as cidades antigas eram substituídas por edifícios muito altos em cruz na área central, blocos residenciais mais baixos com reentrâncias e vias rodoviárias hierarquizadas para uma ligação

⁵⁹⁹ Ibid., p. 114.

⁶⁰⁰ KOOLHAAS, 2008, p. 281-282.

⁶⁰¹ LE CORBUSIER. **O urbanismo**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009, p. 155-166.

rápida entre os setores. Também previu um aumento de área recreativa onde a caminhada pela rua contemporânea era feita sob árvores e por rampas suaves de pedestres que conduziam aos terraços nos pisos superiores com cafés, lojas luxuosas, clubes e restaurantes.

O Plano Voisin (1925) foi a primeira tentativa de concretização da Cidade Contemporânea, uma cirurgia no centro de Paris doente, por meio de tábula rasa de uma grande área onde seriam implantados dois novos setores, a cidade de negócios em torres altas e a cidade residencial, e uma estação central subterrânea entre eles.⁶⁰² Esta proposta, que não foi levada a sério pelas autoridades parisienses⁶⁰³, talvez por ser mais radical e numa escala ainda maior que a reforma realizada por Haussmann⁶⁰⁴. Le Corbusier admirava a ordem geométrica e o uso do esquema de largas avenidas para ligar áreas isoladas da Paris reformada⁶⁰⁵ e na sua avaliação foi uma intervenção vital, pois "a Paris-automóvel de hoje só vive por Haussmann."⁶⁰⁶

A ligação e a diferença de Le Corbusier com as ideias do século XVIII são feitas por meio da adaptação da proposta de Marc-Antoine Laugier⁶⁰⁷ que resolvia o problema do excesso de regularidade da forma clássica com a aplicação de elementos surpresas que davam um aspecto de desordem e caos.⁶⁰⁸

Apesar destas inovações arquitetônicas de Gropius, Mies e Le Corbusier, o academismo continuou a ser o estilo hegemônico nos Estados Unidos e na Europa capitalista e socialista. Este fato foi comprovado em 1927, quando foi aberto um concurso internacional de arquitetura para selecionar o projeto para o Palácio da Sociedade das Nações em Genebra, onde os arquitetos de vários países apresentaram, em sua maioria de projetos acadêmicos⁶⁰⁹. Alguns críticos

⁶⁰² LE CORBUSIER, 2009, p. 261-263.

⁶⁰³ KOOLHAAS, 2008 p. 291.

⁶⁰⁴ HOLSTON, James. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 56.

⁶⁰⁵ LE CORBUSIER, *The Radiant City: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization*. Nova York: Orion Press, 1967, p. 209-311 apud HOLSTON, Op. Cit., p. 54.

⁶⁰⁶ LE CORBUSIER, 2009, p. 245.

⁶⁰⁷ **Marc-Antoine Laugier** (1713-1769) foi arquiteto e abade francês.

⁶⁰⁸ COLQUHOUN, 2004, p. 115.

⁶⁰⁹ SCHERER, 1986. In: LE CORBUSIER, LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Huittec: EDUSP, 1993.

consideraram que o projeto neoclássico vencedor de Henri Paul Nénot⁶¹⁰ era inferior ao projeto moderno de Le Corbusier.

Porém, "uma vez tendo se estabelecido um padrão, ele é simplesmente repetido"⁶¹¹ por Le Corbusier. Desse modo, para o Plano para Moscou do concurso de 1928, fazia novamente tábula rasa da cidade, mantendo apenas alguns edifícios considerados significativos, e substituindo por torres de alta densidade em forma de cruz do centro de negócios, quadras residenciais locadas em locais distantes, ligadas por vias rodoviárias de alta velocidade e pela ferrovia. O plano foi rejeitado pelos arquitetos soviéticos por consideraram o plano um desvio do Manifesto Comunista e, portanto, foi selecionado e construído parcialmente o projeto neoclássico do arquiteto russo Boris Iofan⁶¹².

Diante dessas circunstâncias, alguns arquitetos do futuro Movimento Moderno, "decidiram reunir-se e sistematizar em conjunto as pesquisas, as propostas e as conquistas que vinham desenvolvendo há tempos em seus países."⁶¹³ Desse modo foi criado em 1928 os CIAMs⁶¹⁴ com alternância de liderança entre Walter Gropius e Le Corbusier. Estes dois arquitetos representaram "duas experiências inovadoras, em acentuado contraste com a tradição próxima e seguramente independente entre si, embora ligadas sob vários aspectos [...] dois tipos extremos de contribuição, o primeiro coletivo e o segundo, individual."⁶¹⁵ Enquanto a experiência da Bauhaus recebia contribuições de todo mundo, a

⁶¹⁰ **Henri Paul Nénot** (1853-1934) foi arquiteto e presidente da Academia de Belas Artes.

⁶¹¹ COLQUHOUN, Op. Cit., p. 115.

⁶¹² **Boris Iofan** (1891-1976) foi arquiteto russo. Cf.: BENEVOLO, 2012, p. 621.

⁶¹³ SCHERER, 1986. In: LE CORBUSIER, 1993.

⁶¹⁴ Cf. BRAGA, 2011, p. 52 a 75, os congressos realizados foram:

1. 1928 – conceitos fundamentais do Movimento Moderno (Genebra, Suíça)
2. 1929 – habitação mínima (Frankfurt, Alemanha)
3. 1930 – métodos construtivos racional, loteamento racional e tipologia construtiva (Bruxelas, Bélgica)
4. 1933 – Carta de Atenas (navio Patris II – entre Marselhas e Atenas)
5. 1937 – moradia e lazer (Paris, França)
6. 1947 – espaço físico apropriado para as necessidades emocionais e materiais do homem (Bridgwater, Inglaterra)
7. 1949 – retomada da Carta de Atenas (Bergamo, Itália)
8. 1951 – Coração das cidades, 1ª divergências, inflexão (Hoddesdon, Inglaterra)
9. 1953 – habitat humano, criação do Team X (Aix en Provence, França)
10. 1956 – relação entre o meio físico e a necessidade sociopsicológica, separação do grupo (Dubrovnik, Croácia)
11. 1959 – extinção oficial do CIAM (Otterlo, Holanda)

⁶¹⁵ BENEVOLO, 2012, p. 403.

experiência individual de Le Corbusier contribuiu para introduzir a tradição francesa na cultura internacional.⁶¹⁶

Walter Gropius desenvolveu a ideia de habitação mínima para conjuntos habitacionais populares, que foi discutida no II CIAM em 1929. "Existia na época grande polêmica sobre a melhor opção a adotar: residências unifamiliares com poucos pavimentos ou edifícios altos. Walter Gropius optaria pelas construções em altura, procurando preservar o máximo de aeração, insolação e áreas verdes."⁶¹⁷ Um exemplo de padronização foram os tipos de espaço mínimo do Existenzminimum no início do século XX.

O "tipo" introduzido por arquitetos alemães, como as tabelas sobre *Die Wohnung für das Existenzminimum*⁶¹⁸ de Alexander Klein⁶¹⁹, foi ideologicamente essencial para a arquitetura funcionar e tornou-se parte do projeto arquitetônico no INA-Casa bairros habitacionais construídos após a guerra. Por isso, ele satisfaz as necessidades de construção, apesar de levantar mais questões qualitativas sobre a distinção e coexistência de diferentes tipologias (casas de fileiras, casas em linha, blocos de torres e casas galerias).⁶²⁰

Na produção em série de habitações em contextos distintos para atender a demanda habitacional do pós-guerra na Europa pelo Movimento Moderno, "o tipo deixa de ser um conceito abstrato para se tornar uma realidade concreta nos

⁶¹⁶ Ibid., p. 426.

⁶¹⁷ TOLEDO, 1996, p. 265.

⁶¹⁸ A habitação para a mínima existência, tema do II CIAM em 1929, buscava sistematizar a habitação com o mínimo necessário de moradia no contexto da preocupação higienista do século XIX e XX. Inseridos na temática de métodos racionais do Movimento Moderno. O método de avaliação de plantas de Klein que foi desenvolvido ao longo dos anos foi feito por meio de um método objetivo de avaliação de problemas funcionais e econômicos das habitações. Este tipo de investigação racionalista precedeu os manuais de classificação sistemática de tipos de edificação como o *Bauentwurfslehre* (Arte de Projetar em Arquitetura) publicado em 1936 do arquiteto alemão Ernst Neufert (1900-86) graduado na Bauhaus (1919-20). Cf. KLEIN, A. (1928) Neues Verfahren zur Untersuchung von Kleinwohnungs-Grundrissen, Städtebau 1, 16-62 apud CATALDI, 2003, p. 23; FOLZ, Rosana Rita; MARTUCCI, Ricardo. **Habitação mínima**: discussão do padrão de área mínima aplicada em unidades Habitacionais de Interesse Social. Revista Tópos, v. 1, 2007, p. 24 a 26.

⁶¹⁹ **Alexander Klein** (1879-1960) foi arquiteto graduado na Escola de Artes em São Petersburgo (1904) e migrou para a Alemanha em 1920. Klein pesquisou por um longo tempo os problemas econômicos e tipológicos dos edifícios residenciais, cuja teoria foi aplicada em muitas novas áreas urbanas em Berlim. Cf.: BEVILACQUA, Marco Giorgio. **Alexander Klein and the Existenzminimum**: a "scientific" approach to design techniques. Nexus Network Journal, jul. 2011.

⁶²⁰ The term 'type', as introduced particularly by German architects (see Klein's famous tables on the existenzminimum of elementary dwelling cells)⁶²⁰, was ideologically essential for architecture to function and had become part of architectural design in the INA-Casa housing districts built after war. Therefore, it appeared to satisfy building needs, despite raising further qualitative issues about the distinction and coexistence of different typologies (row houses, in-line houses, tower blocks and gallery houses). Cf.: CATALDI, 2003, p. 23.

processos industriais e ao viabilizar a reprodução exata do modelo o tipo é convertido em protótipo.”⁶²¹

Os parâmetros quantitativos como a insolação e a ventilação substituem a relação dos edifícios com outros elementos da forma urbana, como ruas, praças e quarteirões. Portanto, as intervenções arquitetônicas e urbanas na cidade não tem continuidade com a estrutura urbana pré-existente. “A relação entre tipologia habitacional e morfologia urbana passa a ser então unilateral: a tipologia determina a morfologia, pois as demandas do espaço urbano deixam de ser consideradas como aspectos relevantes.”⁶²²

Também para Le Corbusier, assim como foi para Haussmann, era fundamental criar uma arquitetura acessível ao sol, ao espaço e às árvores para todas as pessoas porque a era da máquina transformou as cidades em locais insalubres para a saúde moral e mental do homem. Muitas vezes, estes objetivos eram atingidos à custa da destruição da cidade existente para a implantação de extensas áreas verdes compostas por blocos residenciais à *redents* para criar movimento plástico, cuja composição é fundamentada na tradição do século XVIII.

Em 1926, Le Corbusier como profissional liberal, tinha uma meia dúzia de projetos concretizados ou em construção e tinha firmado sua figura no mundo da arquitetura de Paris, principalmente, pelo *Pavillon de l'Esprit Nouveau* de 1925.⁶²³ Mas os grandes projetos com maior visibilidade como o Plano Voisin, o palácio das Liga da Nações e o Palácio dos Soviéticos não foram realizados. Estas rejeições obrigaram Le Corbusier a fazer uma viagem por todo o mundo para vender a sua Cidade Contemporânea para as "mais caóticas cidades a chance de ser o contrário do 'paradoxo patético', Manhattan.”⁶²⁴

Após a sua viagem pela América Latina, Le Corbusier sintetizou todos os planos elaborados anteriormente com a experiência latina, que foi apresentado como Ville Radieuse no III CIAM (1930) e foi debatido no IV CIAM (1933). A partir do conteúdo das palestras do IV CIAM foram publicados dois textos, *Constatations*

⁶²¹ MONEO, Rafael. “Sobre la noción de tipo” (1978). In: COSTA, Xavier. *Habitats, tectónicas, paisajes. Arquitectura española contemporánea*. Barcelona: Actar, 2001, p. 182 apud PEREIRA, 2012.

⁶²² ROWE, Colin, KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. 2.ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 1998, p.58 apud PEREIRA, 2012.

⁶²³ BANHAM, 1975, p. 381-382.

⁶²⁴ KOOLHAAS, 2008, p. 291-292.

(1933) de Siegfried Giedon, Moser e Steiger e o *Resolutions* (1933) de Brunon-Guardia sobre "os postulados fundamentais a cidade". Estes três trabalhos foram sistematizados e absorvidos em *A Carta de Atenas* (entre 1941 e 43), em uma interpretação de Le Corbusier do IV CIAM.

Na Carta de Atenas foi adotado o modelo de cidade linear, com todas as construções elevadas sobre pilotis para que o solo fosse ocupado por um imenso parque livre e contínuo destinado para circulação a pé e para recreação. Desta forma, os pedestres e os carros foram separados de forma radical, por meio da hierarquização das vias de forma a eliminar definitivamente a rua corredor da cidade tradicional. Também reduziu a vida urbana a quatro funções básicas que nortearam o planejamento de cidades novas e a readequação de cidades existentes.⁶²⁵ Na hierarquia destas funções eram lideradas pelo morar, seguido do trabalhar, do divertir e do circular. Também fazia uma crítica aos subúrbios e cidades-jardins, pois representavam apenas os interesses individuais em detrimento dos benefícios da organização coletiva.

Nos primeiros anos de atuação profissional, Muratori aprofundou os seus conhecimentos sobre a arquitetura moderna por meio da publicação de uma série de artigos na revista *Architettura*⁶²⁶.

Essas primeiras experiências proporcionaram a Muratori um rigor metodológico e de planejamento que o acompanharia pelo resto de sua vida. O diálogo com a história foi formado também nestes anos, inicialmente como um meio de reflexão e aprofundamento de temas modernos, dos quais ele já tinha começado a perceber os limites, mais tarde como um palimpsesto dentro do qual iria lançar criticamente seu projeto para a cidade.⁶²⁷

Em 1935, patrocinado pelo MOMA para impor o verdadeiro modernismo nos Estados Unidos, Le Corbusier embarcou para Nova York pela primeira vez, ainda sem ter concretizado sua teoria da Ville Radieuse. Após uma inspeção superficial da

⁶²⁵ ABRAHÃO, 2008, p. 68.

⁶²⁶ CATALDI, Giancarlo; MAFFEI, Gian Luigi; VACCARO, Paolo. **Saverio Muratori e a escola italiana de tipologia projetual**. Urban Morphology, 2002, p. 04.

⁶²⁷ These early experiences provided Muratori with a methodological and planning rigour that would accompany him for the rest of his life. The dialogue with history was formed in these years too, initially as a means of reflection on and deepening of modern themes, of which he had already begun to perceive the limits, later as a palimpsest within which to cast critically his project for the city. Cf.: MARETTO, Marco. **Saverio Muratori: a legacy in urban design**. 2 ed. Milano: Franco Angeli, 2015, p. 24.

cidade, causou polêmica na primeira entrevista coletiva no Rockefeller Center com a afirmação de que "o problema de Nova York é que seus arranha-céus são pequenos demais. E o número deles é excessivo."⁶²⁸ Por isso, Rem Koolhaas⁶²⁹ criticou esta teoria anti arranha-céu com a afirmação de que os conceitos eram falsificados para substituir a Manhattan verdadeira pela sua anti-Manhattan.⁶³⁰

"O Corbusier tratava o urbanismo como coisa fundamental e a arquitetura como coisa complementar⁶³¹, mas a cidade corbusiana permaneceu no campo teórico, onde "o dualismo do pensamento de Le Corbusier produz uma contradição não-resolvida em sua teoria e uma abstração sem corpo em sua cidade, em seus edifícios esse dualismo produz uma dialética em que se cria significado estético."⁶³²

O rompimento de Le Corbusier com a cidade tradicional por meio da eliminação da rua corredor, calçadas e esquinas gerou diversas reações de pensadores e urbanistas de perfil mais humanista. Essa reação é fundamentada na perda de qualidade de espaços urbanos que existiu durante a longa história de 2500 anos, da Grécia Antiga até o Barroco, onde o sistema de ruas e praças das cidades pré-industriais era local de comércio e encontro de pessoas, onde era caracterizada pela heterogeneidade das funções, atividades e instituições.⁶³³

A partir de 1935, Muratori passou a adotar novas teorias funcionalistas e novos materiais distintos das tendências internacionais que determinou uma virada estilística em sua composição arquitetônica e urbana⁶³⁴. Na percepção de Muratori, a teoria e o projeto urbanos do Movimento Moderno tinham deixado de ser um instrumento cultural fundamentado na história e na cultura do lugar, portanto o foco de sua pesquisa foi a criação de uma teoria que recuperasse a identidade cultural do ambiente urbano. As suas reflexões críticas foram intensificadas durante a Segunda Guerra Mundial, cujos ensaios apresentam pela primeira vez os conceitos de cidade como organismo⁶³⁵ vivo e da obra de arte coletiva, a defesa de novas

⁶²⁸ KOOLHAAS, 2008, p. 297-298.

⁶²⁹ **Rem Koolhaas** (1944 -) é arquiteto, urbanista e teórico neerlandês.

⁶³⁰ KOOLHAAS, 2008, p. 300.

⁶³¹ NOBRE, Ana Luiza (org.). **Lucio Costa**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2010., 2010, p. 237.

⁶³² COLQUHOUN, 2004, p. 117.

⁶³³ HOLSTON, 1993, p. 133.

⁶³⁴ CAPANNA, Alessandra. **Saverio Muratori**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 77 (2012).

⁶³⁵ Em *Vita e storia della Città* (1950), Muratori levanta pela primeira vez a necessidade de determinar as características de um organismo urbano e adaptá-lo à construção moderna. Cf.: CATALDI, Giancarlo. Designing in

intervenções arquitetônicas em continuidade com a cultura urbana do lugar, e o esboço da ideia de história operativa⁶³⁶. O projeto urbano, tema central no trabalho de Muratori, é a ferramenta teórica e metodológica para elaborar o “contexto” crítico e cultural para a intervenção arquitetônica coerente e consciente no tecido pré-existente da cidade. O conceito de organismo⁶³⁷ para Muratori,

É cada unidade biológica (viva) que se arrasta no tempo e no espaço. Mais propriamente, é um complexo de ESTRUTURAS não separadas, mas interferindo umas nas outras para se condicionarem firmemente e constituírem uma unidade funcionalmente coerente, em que tudo o que não é visível acaba sendo removido e eliminado... um organismo vive e se transforma com o tempo. O que isso significa? Obviamente, além de seu equilíbrio funcional nos momentos individuais, haverá também uma propriedade particular: a de garantir, na mudança, esse funcionamento orgânico particular nos diferentes tempos: isto é, uma continuidade na mudança. Mesmo no tempo, como no espaço, o organismo será caracterizado por uma lei de equilíbrio que fecha em um processo unitário e orgânico o complexo de mutações.⁶³⁸ O fato essencial do urbanismo [...] é o organismo e o caráter da cidade, ou seja, o sentido original do desenvolvimento de seu plano ao longo do tempo, de sua colocação na paisagem, de suas estruturas urbanas e de construção, sua vida cívica e social, seu clima moral, suas tradições e história.⁶³⁹

Stages, Theory and Design in the Typological Concept of the Italian School of Saverio Muratori. In: PETRUCCIOLI, Attilio (ed.) **Typological processo and design theory**. Cambridge: Akipia, 1998, p. 37.

⁶³⁶ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 04.

⁶³⁷ È ogni unità biologica (vivente) che si trascina nel tempo e nello spazio. Più propriamente è un complesso di STRUTTURE non separate, ma interferenti una sull'altra così da condizionarsi strettamente e costituire una unità funzionalmente coerente, nella quale tutto ciò che non è cospirante finisce per essere eliso ed eliminato... un organismo vive e si trasforma col tempo. Che significa ciò? Evidentemente, che oltre al suo equilibrio funzionale nei singoli momenti, sarà presente anche una particolare proprietà: quella di assicurare, nel mutamento, tale organicità di funzionamento particolare nei diversi tempi: cioè una continuità nel mutamento. Anche nel tempo, come nello spazio, l'organismo sarà caratterizzato da una legge di equilibrio che chiude in un processo unitario e organico il complesso delle mutazioni. Cf.: MURATORI, Saverio. **Architettura e Civiltà in crisi**. Roma: Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963, p. 12 apud TAGLIAZUCCHI, Silvia. **Studi per una operante storia del territorio**: il libro incompiuto di Saverio Muratori. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura). Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura, Università di Bologna, 2015, p.236.

⁶³⁸ È ogni unità biologica (vivente) che si trascina nel tempo e nello spazio. Più propriamente è un complesso di STRUTTURE non separate, ma interferenti una sull'altra così da condizionarsi strettamente e costituire una unità funzionalmente coerente, nella quale tutto ciò che non è cospirante finisce per essere eliso ed eliminato... un organismo vive e si trasforma col tempo. Che significa ciò? Evidentemente, che oltre al suo equilibrio funzionale nei singoli momenti, sarà presente anche una particolare proprietà: quella di assicurare, nel mutamento, tale organicità di funzionamento particolare nei diversi tempi: cioè una continuità nel mutamento. Anche nel tempo, come nello spazio, l'organismo sarà caratterizzato da una legge di equilibrio che chiude in un processo unitario e organico il complesso delle mutazioni. Cf.: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 236.

⁶³⁹ The essential fact of urbanism – writes Muratori – is the organism and character of the city, that is, the original sense of the development of its plan over time, of its collocation in the landscape, of its urban and building structures, its civic and social life, its moral climate, its traditions and history. Cf. Muratori, S. (1946) *La valutazione dell'opera architettonica*, posthumous publication, Marinucci, G. (ed) (1980), Centro Studi di Storia Urbanistica (C.S.S.U.), Rome, 258, p. 47 apud MARETTO, 2015, p. 20.

Após a Segunda Guerra Mundial, as teorias de Le Corbusier ainda prevaleciam apesar de apenas dois dos planos urbanísticos terem sido concretizados: Citè Frugès em Pessac (1925) e Chandigarh (1950). Por outro lado, os problemas trazidos pelo conceito de morte da rua tradicional e diante da missão de reconstruir uma Europa destruída física e emocionalmente, surgiram as primeiras reações contra os princípios da Carta de Atenas com propostas de revalorização de espaços públicos e aplicação de conceitos políticos de perfil humanista.

Os dados do IV e V CIAM foram organizados por José Luís Sert⁶⁴⁰, cujo resultado foi o livro *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, Their Analysis, Their Solution*, publicado (1942). No mesmo ano, Sert constituiu a Town Planning Associates (TPA) com Paul Lester Wiener⁶⁴¹ com quem projetou cidades novas como a Cidade dos Motores em Rio de Janeiro (1943), e intervenções em Chimbote, para ampliar a cidade portuária no Peru (1950) e Medelin, para descongestionar o centro existente por meio de um novo coração. Na proposta de Sert, o papel do centro cívico e cultural era de recentralizar as cidades e transformar a sociedade, assumindo a importância de quinta função da cidade, juntamente com as quatro funções da Carta de Atenas.⁶⁴²

No VI CIAM (1947), foi apresentada a proposta de centros cívicos monumentais pelos integrantes do *middle generation* José Luís Sert e o historiador de arquitetura tcheco Sigfried Giedon⁶⁴³. Os resultados do evento foram os textos *The Human Scale in City Planning* escrito por Sert (1943) e *The Need for a New Monumentality* escrito por Giedion em 1944, ambos publicados também no livro organizado por Paul Zucker⁶⁴⁴ (1944).

No artigo *The Need for a New Monumentality*, Giedion demonstrou a importância do centro cívico monumental para a vida em sociedade tendo como modelo a ágora, os fóruns romanos e as praças dos mercados medievais para retomar a "vida em comunidade, condição necessária para que o homem consciente

⁶⁴⁰ **José Luís Sert** (1902-83) foi arquiteto catalão, trabalhou com Le Corbusier e era membro do CIAM. Durante o governo franquista (1939-75), Sert exilou-se em 1939 para a cidade de Nova York. Cf.: ABRAHÃO, 2008, p. 77.

⁶⁴¹ **Paul Lester Wiener** (1895-1967) foi arquiteto e urbanista alemão.

⁶⁴² ABRAHÃO, 2008, p. 77.

⁶⁴³ **Sigfried Giedon** (1888-1968) foi historiador de arquitetura tcheco. Giedion que teve o primeiro contato com Walter Gropius e Le Corbusier em 1923, foi convidado por Gropius para lecionar em Harvard Cf.: ABRAHÃO, 2008, p. 77.

⁶⁴⁴ **Paul Zucker** (1888-1971) foi arquiteto e crítico de arte.

puddesse vencer o isolamento de que tinha se tornado refém nas grandes cidades.⁶⁴⁵

No CIAM VII (1949), a Carta de Atenas foi retomada e a questão da restauração dos centros antigos das cidades tradicionais foi trazida pelos italianos e a proposta de centro cívico monumental foi reforçada com a apresentação dos projetos do arquiteto catalão.

O Centro Cívico Monumental passou quase despercebido pelos VI e VII CIAMs, mas no VIII CIAM (1951), momento de inflexão, esta proposta do coração da cidade de Sert e Giedon foi a principal protagonista. Foi reproposto o core como um espaço público urbano comum e como um instrumento urbanístico para recentralizar e humanizar as cidades, onde o sentido de comunidade deveria refletir no espaço físico.

Para Sert, o sucesso dos "corações da cidade" estava condicionado à cultura cívica da sociedade de onde seria implantado, que dependeria da existência de um marco favorável para se desenvolver e também de estrutura política, social e econômica, que poderiam consolidar um governo democrático. "Contrariamente, a ausência de centros e o fato de que os cidadãos iriam depender de fontes de informações controladas (mídia) iria torná-los mais facilmente governáveis pela vontade de poucos."⁶⁴⁶ Desse modo, a explicação para aquela postura da prefeitura e consequente ausência de centro cívico na cidade pode estar na formação cultural do país.

Os projetos apresentados no VIII CIAM foram organizados e publicados por J. Tuwhitt, Sert e Ernesto Nathan Rogers⁶⁴⁷, cuja proposta era uma revisão da Carta de Atenas onde o conceito de núcleo central mudaria a rigidez da cidade funcional e proporcionaria a retomada da vida em comunidade como forma do homem urbano vencer o isolamento existente nas grandes cidades.⁶⁴⁸

Em *Centros para a vida da comunidade*, Sert conectou na proposta do coração de cidade ao significado da pólis como um espaço vazio e destinado às funções públicas por meio da aplicação do pensamento do filósofo e jornalista

⁶⁴⁵ ABRAHÃO, 2008, p. 77.

⁶⁴⁶ ABRAHÃO, 2008, p. 85.

⁶⁴⁷ **Ernesto Nathan Rogers** (1909-69) foi arquiteto italiano.

⁶⁴⁸ ABRAHÃO, 2008., p. 79.

espanhol José Ortega Y Gasset⁶⁴⁹ como "praça enquanto espaço civil, de formação de uma nova sociedade, apoiada na comunhão do homem com o homem."⁶⁵⁰ A criação destes novos espaços comuns urbanos não negava os lugares tradicionais de manifestação da vida coletiva como os parques públicos, mercados, passeios, praças, cafés, cassinos populares, estações de trem, pontos de ônibus e aeroportos.

A palestra de Giedion focava no interesse dos membros do CIAM na humanização de espaços das cidades por meio do retorno da escala humana nos ambientes e defesa dos direitos dos indivíduos sobre os instrumentos mecânicos. Para alcançar tais objetivos, Giedion propôs para o planejamento de cidades, a adoção "de ideias e soluções de determinados 'precedentes históricos'."⁶⁵¹ Para Giedion, antes da invenção dos veículos motorizados, o coração das cidades respeitava o direito do pedestre, portanto, a reconquista desse direito, representava o grande desafio para os arquitetos e urbanistas daquele momento. Também constatou que em determinadas cidades como Nova York havia carência "de lugares onde o cidadão pudesse passear tranquilo, descansar, sentar, conversar e mover-se sem meta precisa."⁶⁵²

Para Giedion o coração das cidades tem duplo papel de estruturador físico e moral das cidades por meio da clara distinção entre o espaço público e privado, e de garantir aos pedestres o acesso e liberdade de expressão nestes espaços. Também fazia uma "crítica velada aos espaços verdes ilimitados apregoados pela Carta de Atenas"⁶⁵³, pois considerava "que a forma dos 'corações' não deveriam ser jamais confundidas com uma concepção paisagística na forma de um jardim, onde os edifícios se perdessem no espaço, nem tampouco ser convertido em um conjunto de edifícios monumentais."⁶⁵⁴

Para Cerasi⁶⁵⁵, o projeto urbano da imediata pós-guerra, assim como a Convenção sobre o Coração da cidade dos CIAM interpretou erroneamente a

⁶⁴⁹ **José Ortega Y Gasset** (1883-1955) foi filósofo e jornalista espanhol.

⁶⁵⁰ ABRAHÃO, 2008, p. 82.

⁶⁵¹ ABRAHÃO, 2008, p. 86.

⁶⁵² ABRAHÃO, 2008, p. 87.

⁶⁵³ ABRAHÃO, 2008, p. 89.

⁶⁵⁴ ABRAHÃO, 2008, p. 89

⁶⁵⁵ **Maurice Münir Cerasi** (1932-2015), nasceu em Istambul, foi arquiteto que atuou profissionalmente em Istambul, Florença e Milão e foi professor em Milão, Gênova e Veneza.

constituição do sistema de espaço coletivo, devido à tendência em explicar a estruturação urbana contingente, por meio da identificação de centros geográficos e o surgimento de novos fatos coletivos como um fato universal, que refletiram “também nas tentativas fundamentalmente conservadoras de formular projetos de cidadãos mais ‘humanos’ voltados para formas urbanas pré-capitalistas pretensamente comunitárias.”⁶⁵⁶

Entre 1952 e 1954, no Instituto Universitario di Architettura di Venezia (IUAV)⁶⁵⁷, Muratori fez uma revisão das pesquisas sobre o centro da cidade e as hipóteses teóricas de seus ensaios anteriores por meio de conceitos fundamentais de tipo, tecido, organismo e história operativa⁶⁵⁸, definindo o conceito de história operativa e marcando o início de uma verdadeira revolução na interpretação dos fenômenos urbanos, que seriam a base da escola italiana de tipologia construtiva e de morfologia urbana.

A morfologia urbana é o estudo das formas da cidade. A tipologia construtiva é o estudo dos tipos de construção. Ambas as disciplinas estudam duas ordens de fatos homogêneos; além disso, os tipos construtivos que se concretizam nos edifícios são o que constitui fisicamente a cidade.⁶⁵⁹

O significado da revolução arquitetônica de Muratori é a caracterização da crise na arquitetura moderna como uma crise de civilização iniciada a partir da divisão do século XIX entre estrutura e forma que afetou a mentalidade de arquitetos e engenheiros e, a longo prazo, o senso comum dos construtores e usuários.⁶⁶⁰

Para Muratori, a tipologia representa a busca de estruturas típicas que podem ser portadoras da história arquitetônica, social e cultural do lugar, o organismo refere-se à unidade cívica do lugar e sua homogeneidade ambiental e a

⁶⁵⁶ Esta tendência en explicar como un hecho universal lo que solamente es una estructuración contingente (identificación de centros geográficos y de emergência urbana de los hechos colectivos), se refleja también en las tentativas fundamentalmente conservadoras por formular proyectos de ciudades más “humanas” volviendo a formas urbanas pré-capitalistas pretendidamente comunitárias. CERASI, Maurice, 1990, p. 91.

⁶⁵⁷ Muratori fez parte da primeira geração de professores durante os anos do apogeu do IUAV (1945-1970), dirigida por Giuseppe Samoná (1898-1983), juntamente com Carlo Scarpa (1906-1978), Egle Trincanato (1910-1988), Bruno Zevi (1918-2000). Cf.: PEIXOTO, Elaine Ribeiro. **As dimensões da Escola de Veneza**. Paranoá, Dossiê especial Teoria, História e Crítica. n. 25, 2020, p. 5 e 8.

⁶⁵⁸ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 05; MARETTO, 2015, p. 94.

⁶⁵⁹ ROSSI, Aldo. *Para una arquitectura de tendencia. Escritos: 1956-1972*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1977.

⁶⁶⁰ CATALDI, 2003, p. 20 e 22.

complementaridade é a identificação de subunidades urbanas e sociais com o objetivo de articular estas pré-existências com os projetos de novas intervenções urbanas⁶⁶¹.

[...] o urbanismo deve ter uma visão histórica e, portanto, universal [...] é transmitida a nós [...] pelo fato de que ele lida com as cidades, não como coisas inertes, mas como organismos criados pelo homem para a vida, que está em evolução contínua [...] e que não pode ser entendida na visão analítica de aspectos particulares [...] mas apenas na sua totalidade, porque só nisto podemos reconhecer o seu verdadeiro significado.⁶⁶²

No IX CIAM (1953), a função habitar da Carta de Atenas foi abordada com o tema habitat humano, cujo o objetivo era formular a Carta do Habitat. Esta "funcionaria como uma carta de princípios orientadores da produção dos espaços habitados modernos. A intenção era dar continuidade à produção de documentos-manifesto em arquitetura moderna, elaborados pela equipe liderada por Le Corbusier, o grupo ASCORAL.⁶⁶³ A vinculação da arquitetura com as questões sociais relacionadas com a produção do espaço"⁶⁶⁴, questão central do Movimento Moderno, foi o tema das discussões e das obras práticas do grupo com o propósito de priorizar os caminhos que possibilitassem a continuidade desta tradição, mas o debate da nova proposta espacial acabaria provocando a cisão entre o *middle generation* e a constituição do Team X.

A atuação do Team X⁶⁶⁵ (1954-84) foi iniciada com questionamento aos elementos funcionais da Carta de Atenas e ao acréscimo dos corações da cidade como a quinta função. O grupo considerava estas propostas simplistas demais para a complexidade do problema daqueles dias e propunham a humanização dos espaços produzidos, a partir da negação dos princípios universais dos CIAMs e a

⁶⁶¹ MARETTO, Marco. **Saverio Muratori**: a legacy in urban design. 2002. 2 ed. Milano: Franco Angeli, 2015, p. 116.

⁶⁶² That urbanism must have an historical and hence universal vision [...] is conveyed to us [...] by the fact that it deals with cities, not as inert things, but as organisms created by man for life, which is in continuous evolution [...] and which cannot be understood in the analytical vision of particular aspects [...] but only in its totality, because only in this can we recognise its true meaning. MURATORI, Saverio. Vita e storia delle città. Rassegna critica di architettura, jan.-abr. 1950, n. 11-12, p.8 apud MARETTO, 2015, p. 96.

⁶⁶³ BARONE, Ana Cláudia Castilho. **Team 10**: arquitetura como crítica. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002, p. 64.

⁶⁶⁴ BARONE, 2002, p. 20-21.

⁶⁶⁵ O grupo Team X permaneceu unido entre 1954 e 1984, era composto por Alison Smithson, Peter Smithson, Giancarlo de Carlo, Ralph Erskine, Aldo van Eyck.

defesa de projetos com soluções arquitetônicas baseados em valores culturais locais.⁶⁶⁶

O modelo de Ville Radieuse, proposto por Le Corbusier, mostrava-se abstrato por desconsiderar os habitantes dos espaços em sua dimensão individual e nas suas necessidades de expressão. Além disso, conforme a visão do modelo racionalista, a cidade tornava-se um objeto calculado a partir de uma equação analítica que anulava por completo as inter-relações humanas criadas no processo de apropriação dos espaços. Da mesma forma, a redução da cidade a um mecanismo composto de quatro funções achatava a consideração dos espaços como objetos concebidos por processos históricos, com significados relevantes para a memória urbana.⁶⁶⁷

A primeira tentativa de espacializar estas ideias do Team X, foi feita por Peter Alison⁶⁶⁸ e Alison Smithson⁶⁶⁹ no projeto Golden Lane Housing (1951-52), uma cidade de múltiplos níveis com grandes blocos interligados por ruas aéreas. "Está claro que a rua suspensa já estava presente em Le Corbusier, mas a contribuição em Golden Lane é de se considerar essa rua no lugar da rede de ruas no solo e oferecer novas possibilidades de caminhada."⁶⁷⁰ Deste modo, Golden Lane Housing é "um novo modo de reconfigurar a cidade e sua vida social através de 'lugares comum' apartados do solo."⁶⁷¹

Neste contexto de debates sobre a arquitetura moderna, Muratori regressou para a Faculdade de Arquitetura de Roma (1954) para substituir o professor Arnaldo Foschini⁶⁷² na Cadeira de Composição Arquitetônica⁶⁷³. Muratori e Vagnetti colaboraram como arquitetos no escritório de Foschini.

⁶⁶⁶ BARONE, 2002, p. 64.

⁶⁶⁷ BARONE, 2002, p. 65.

⁶⁶⁸ **Peter Alison** (1923-2003) foi arquiteto inglês.

⁶⁶⁹ **Alison Smithson** (1928-1993) arquiteta inglesa.

⁶⁷⁰ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter. **Team 10 + 20**. Architecture D'Aujourd'hui, Paris, 1975, p. 4 apud ABRAHÃO, 2008, p. 93.

⁶⁷¹ ABRAHÃO, 2008, p. 93.

⁶⁷² **Arnaldo Foschini** (1884-1968) graduado pelo Instituto de Belas Artes de Roma (1902-1909), ele foi professor da Scuola Superiore di Architettura di Roma (1914-1954), foi eleito reitor da Faculdade de arquitetura de Roma (1944) e foi diretor da INA-casa. Cf.: Arch Inform. **Arnaldo Foschini**.

⁶⁷³ O sucessor de Foschini para a cátedra de Composição, considerada disciplina-chave, foi decidida entre Saverio Muratori e Adalberto Libera após muita hesitação. Cf.: PORTOGHESI, Paolo. **Depois da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 81.

As questões-chave em toda a lógica de planejamento e teórica do período diziam respeito ao contexto ambiental, em particular a caracterização e diferenciação das cidades. Na tentativa de dar uma resposta, Muratori tem constantemente mantido em mente essas perguntas, bem como outra questão importante sobre o que é a realidade para o homem.⁶⁷⁴

A proximidade com Arnaldo Foschini desempenhou um papel fundamental para a evolução da teoria muratoriana, pois foi o arquiteto que melhor conseguiu manter-se no eixo neutro do programa ambiental, afastando-se das tendências personalistas⁶⁷⁵ do Movimento Moderno. “Apesar das semelhanças óbvias com Muratori, quem melhor segue a linha Foschini entre todos os colaboradores é Vagnetti, que reinterpreta o sentido arquitetônico/ambiental de Foschini de forma eclética, como uma fuga historicista do problema do meio ambiente.”⁶⁷⁶

No X CIAM (1956), o Team X confirmava sua rejeição à Carta de Atenas e sua defesa à rua e aos seus usuários como os principais estruturadores do espaço urbano. Mantiveram o tema habitat e propôs estudar os problemas numa escala micro, na ligação entre a casa e a rua⁶⁷⁷, para "encontrar uma relação mais precisa entre a forma física e a necessidade sociopsicológica."⁶⁷⁸ A relação entre as formas novas e tradicionais das cidades provocou calorosas discussões entre dois grupos que defendiam a conciliação das propostas dos mestres do Movimento Moderno e a necessária renovação: o grupo de jovens arquitetos do Team X e o grupo italiano liderado pelo *middle generation* dos CIAMs Ernesto Rogers. Um dos projetos polêmicos foi a torre Valesca (1956-58) no centro de Milão, projetada por Rogers para reunião de Otterlo, "que evocava formas medievais em uma linguagem tecnológica moderna."⁶⁷⁹ "Peter Smithson entendia que o edifício de Rogers beirava

⁶⁷⁴ Le questioni nevralgiche in tutte le logiche progettuali e teoriche del periodo vertevano sul contesto ambientale, in particolare sulla caratterizzazione e differenziazione delle città. Nel tentativo di dare una risposta, Muratori ha costantemente tenuto presente queste domande, oltre ad un altro e importante quesito di cosa sia la realtà per l'uomo. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 17.

⁶⁷⁵ O conceito **personalismo** foi criado por Emmanuel Mounier (1905-1950) no contexto da crise econômica (1929) e da Segunda Guerra Mundial para o problema do individualismo por meio da construção de um humanismo em constante confronto com as crises da época. Cf. NOLLI, Josi Mara. **Educação e desenvolvimento da pessoa no personalismo de Emmanuel Mounier**. Filosofia e Educação. v. 12, n. 2, maio/ago. 2020, p. 1032 e 1033.

⁶⁷⁶ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 17.

⁶⁷⁷ BARONE, 2002, p. 88.

⁶⁷⁸ FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 330.

⁶⁷⁹ BARONE, 2002, p. 88.

a uma mera representação de um vocabulário plástico formal."⁶⁸⁰ Porém, para Rogers, a arquitetura, "além de ser um fato formal e estético, também é um fato humano, cultural e social."⁶⁸¹ Portanto ele se esforçou para "construir uma teoria da arquitetura contemporânea que responda às exigências internas da disciplina e que ao mesmo tempo esteja aliada aos objetivos sociais, culturais e políticos propostos que a esquerda propôs como resposta ao crescimento do capitalismo do pós-guerra."⁶⁸²

O propósito dos questionamentos sobre os princípios do Movimento Moderno feito pelo Team X era promover a recuperação e o desenvolvimento dos aspectos originários do CIAM, tais como a vinculação da arquitetura e da produção do espaço com as questões sociais.⁶⁸³ Porém as divergências entre as diferentes gerações do grupo encaminharam para a extinção do grupo no XI CIAM (1959).

Foi nesse momento de extinção dos CIAMs, que Juscelino Kubitschek criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) para implantação e construção da nova capital brasileira. Le Corbusier, lutando para realizar seu antigo sonho de 1926, enviou uma carta pessoal ao presidente para oferecer seus serviços na elaboração do Plano Piloto de Brasília. Esta oferta foi recusada, pois um projeto estrangeiro inseria-se mal no contexto psicológico da mística nacional da nova capital e a arquitetura brasileira já estava consolidada em escala mundial.⁶⁸⁴ Em 1956 foi realizado um concurso nacional do Plano Piloto de Brasília, onde o plano piloto vencedor de Lucio Costa apresentou soluções inovadoras, mas foi "considerado a mais completa aplicação dos princípios contidos na Carta de Atenas."⁶⁸⁵ Desse modo, foi alvo de diversas críticas na época da inauguração. Lucio Costa defendeu o plano argumentando que devido ao prazo curto para a implantação da cidade, esta ordenação de cidade era a única solução. E complementou dizendo que "a melhor crítica contrária a Brasília foi escrita vinte anos antes de a cidade nascer, pelo professor Hudnut [...] que ridiculariza o conceito

⁶⁸⁰ ABRAHÃO, 2002, p. 94.

⁶⁸¹ MONTANER, Josep Maria. **Depois do movimento moderno**: arquitetura da segunda metade do século XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001, p. 99.

⁶⁸² MONTANER, 2001, p. 99.

⁶⁸³ BARONE, 2002, p. 18.

⁶⁸⁴ BRUAND, 1981, p. 354.

⁶⁸⁵ SCHERER, 1986 apud LE CORBUSIER, 1993.

cartesiano de cidade ordenada, onde tudo é estabelecido com lógica, precisão e rigidez.⁶⁸⁶ Na última viagem ao Brasil em 1962, Le Corbusier conheceu Brasília numa visita ao terreno onde seria instalada a futura Embaixada da França, como parte do processo de desenvolvimento de seu projeto.⁶⁸⁷

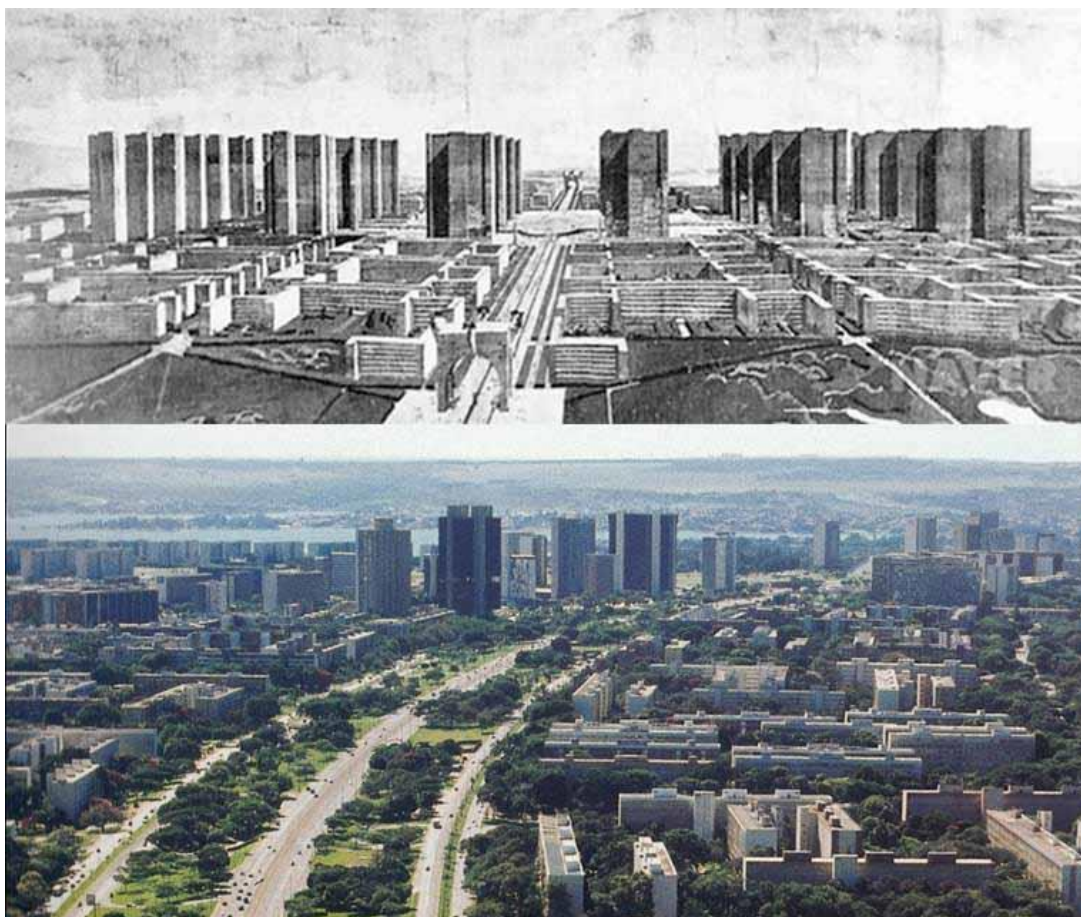


Figura 6: Cidade contemporânea (superior); Brasília (inferior).

Fonte: LE CORBUSIER, 2009, p. 180; FERREIRA; GOROVITZ, 2007, P. 33

Brasília é uma releitura dos “cinco pontos” fundamentais da urbanística corbusiana enunciados na *Ville Radieuse*: o esquema ou partido, o sistema de circulações, o zoning, a morfologia das unidades de vizinhança e a tipologia residencial do edifício sobre pilotis.⁶⁸⁸ Conforme a comparação das duas imagens da figura 6, a Estação central rodeada de arranha-céus e cinturão verde no projeto da cidade contemporânea, e a cidade “explode” no encontro dos dois eixos com os edifícios altos em oposição aos prédios baixos das outras áreas.⁶⁸⁹ Portanto, o

⁶⁸⁶ HUDNUT, Joseph. Prefácio. In: SERT, José Luis Sert. **Can our cities survive?: an ABC of urban problems, their analysis, their solutions.** Cambridge: Harvard University Press, 1942 apud COSTA, 1961 in NOBRE, 2010, p. 51-52.

⁶⁸⁷ SANTOS, Cecília Rodrigues dos [et al]. **Le Corbusier e o Brasil.** São Paulo: Tessela: Projeto Editora, 1987, p. 28.

⁶⁸⁸ MACHADO, 2016 apud CARPINTEIRO, 1998.

⁶⁸⁹ COSTA, 1984. In: NOBRE, 2010, p. 87

objetivo das superquadras e do enquadramento verde é manter a horizontalidade nos seis quilômetros de cada lado, para que o centro urbano se defina em altura no cruzamento dos eixos.⁶⁹⁰

O ponto de partida do projeto foi o cruzamento de dois eixos em formato de cruz, tornando-se um símbolo de conquista, marcação, posse de território. O eixo rodoviário que atravessa a asa norte e a asa sul das superquadras residenciais é arqueado para acompanhar as curvas de nível do terreno, e perpendicular a este, é traçado leste-oeste do Eixo Monumental, onde foram locados o centro cívico, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas de armazenagem e abastecimento, as pequenas indústrias e a estação ferroviária.⁶⁹¹

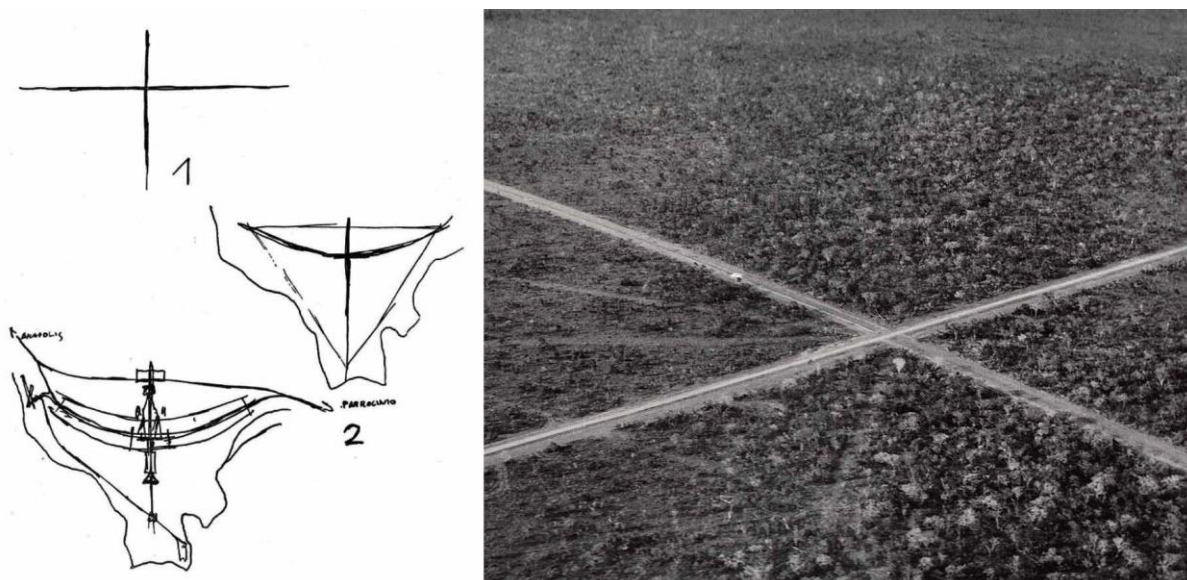


Figura 7: projeto dos eixos (esquerda) e a obra dos eixos (direita)
 fonte: ArPDF; CODEPLAN; Depha, 1991; WESELEY, 2010, p. 115

O principal elemento de organização do plano piloto de Lucio Costa é o veículo individual, em torno do qual são desenvolvidos todos os outros.

E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação dos cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado correspondente às vias de acesso a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local.⁶⁹²

⁶⁹⁰ GOROVITZ, Matheus. **Brasília uma questão de escala**. São Paulo: Projeto, 1985, p. 24.

⁶⁹¹ Relatório apresentado no concurso do Plano Piloto de Brasília. Cf. ArPDF; CODEPLAN; Depha. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, GDF, 1991.

⁶⁹² Relatório de Lucio Costa para o concurso do plano piloto de Brasília. In: ArPDF; CODEPLAN; Depha, 1991.

Portanto, o plano piloto vencedor estava alinhado com os projetos de desenvolvimento nacional de Juscelino Kubitschek, apoiados na indústria automobilística. Brasília como a meta-síntese nos planos do governo, contribuía no sentido de valorizar o veículo.⁶⁹³ Ao pedestre reserva-se exclusivamente o cotidiano, nas superquadras⁶⁹⁴, mesmo assim convivendo com o veículo.

Tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família.⁶⁹⁵

Brasília é o exemplo da cidade funcional.e da aplicação dos princípios funcionalistas da Carta de Atenas, dos CIAMs e das ideias de Le Corbusier, cuja representatividade na escala urbana foi reconhecida pela Unesco (1987) como expressão viva dos princípios e ideais do Movimento Moderno que estava ligada à estratégia de desenvolvimento do governo e de um processo de construção de identidade nacional diante do mundo.⁶⁹⁶

A década de 1960 foi um período turbulento com as manifestações estudantis para reivindicar o papel social da arquitetura em um momento final da reconstrução das cidades europeias no pós-guerra por meio do enfretamento de questões de grande escala de forma cada vez mais acelerada, ou seja, era necessário considerar não apenas o tema da cidade, mas o da cidade-território. Porém, o metaprojeto do Movimento Moderno não apresentava uma coerência com o conceito de tipo e de forma urbana, em evidente divergência com a teoria muratoriana.⁶⁹⁷

⁶⁹³ CARDOSO, M. 1977 apud CARPINTERO, 1998.

⁶⁹⁴ A superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis com acesso comum a uma área delimitada de 280 x 280 metros com renques de árvores de copa densa e uma população de 2.500 a 3.000 pessoas. O chão é público, sem cercas e muros onde os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence.

⁶⁹⁵ Relatório de Lucio Costa para o concurso do plano piloto de Brasília. In: ArPDF; CODEPLAN; Depha, 1991.

⁶⁹⁶ Brasilia is a singular artistic achievement, a prime creation of the human genius, representing, on an urban scale, the living expression of the principles and ideals advanced by the Modernist Movement and effectively embodied in the Tropics through the urban and architectural planning of Lucio Costa and Oscar Niemeyer. The Brazilian experience is notable for the grandiosity of the project, one which not only brought to a definitive close a particular historical epoch, but which was closely tied to an ambitious development strategy and to a process of national self-affirmation before the world. Cf. Unesco, 2022.

⁶⁹⁷ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 17.

A experiência de Muratori de Veneza foi relatada no livro *Studi per una operante Storia Urbana di Venezia* (1960) onde o tipo é abordado como estrutura formal, ou seja, como conceito básico para explicar o desenvolvimento histórico desta cidade por meio da relação dos elementos do organismo urbano com o território.

Para Muratori, o tipo é a chave para compreender a conexão entre os elementos individuais e as formas urbanas; assim tanto as *calli*, como os *campi* e os *corti* de Veneza são considerados elementos tipo vinculados uns aos outros, que perdem o sentido se não são reconhecidos a partir da interdependência constatada.⁶⁹⁸

Este método de análise morfológico foi a base para o desenvolvimento de outros estudos tipológicos. “Os outros expoentes italianos que, à época, propõe uma análise da cidade a partir da relação entre tipologia construtiva e morfologia urbana são: Giulio Carlo Argan, Aldo Rossi, Carlo Aymonino e Ludovico Quaroni

Nesse período, também surgiram novas abordagens sobre as ruas e os espaços públicos, que contribuíram para difundir o debate sobre o espaço tradicional de uso comum e para resgatar a socialibilidade dos espaços públicos. O livro *The Death and Life of Great American Cities* (1961) de Jane Jacobs contrapõe os princípios da cidade funcional. A tese central de Jane Jacobs é a importância da rua como lugar da vida pública informal, como catalisadora da diversidade de usos, com possibilidade de se tornarem e se manterem sempre vivas. O fator gerador dessa diversidade de usos seria obtido pela convivência de duas ou mais funções principais numa mesma área formada por quadras curtas para obter alta densidade de pessoas circulando pelas ruas e utilizando estes espaços de múltiplos usos em horários diversificados. Apenas por meio da associação destes fatores criariam combinações de usos economicamente eficazes. A rua se torna o principal antídoto contra a fragmentação e a segregação socioespacial das cidades modernas, assumindo "o status de uma das principais protagonistas no desenvolvimento (positivo) da cidade, pelo seu papel de articuladora de uma rede de usos combinados e complexos, responsável por manter a diversidade e a vitalidade

⁶⁹⁸ PEREIRA, 2012.

urbana."⁶⁹⁹ Para Jacobs, "os planejadores regionais ou descentralizadores foram os responsáveis pela difusão da ideia de rua, enquanto lugar indesejável para os seres humanos."⁷⁰⁰

Com relação ainda à questão da ordem pública das ruas, a autora discordava das políticas e intervenções de reurbanização de cidades do planejamento moderno, que apoiadas na questão da insegurança urbana e desprezando a função fundamental da rua concebiam verdadeiras ilhas urbanas, segregadas em seu conjunto, permitindo assim que nela o perigo reinasse absoluto e se intensificasse a utilização de veículo privado como fator de proteção.⁷⁰¹

Para Jürgen Habermas⁷⁰², o que foi transmitido ao longo dos séculos desse modelo clássico, não foi "a formação social que lhe era subjacente, mas o seu próprio modelo ideológico".⁷⁰³ Em seu livro *Mudança estrutural da esfera pública* (1962), Habermas demonstra que o processo de construção da esfera pública burguesa a partir do século XVII, passando pelo período de auge no século XIX quando assume a função de mediador entre Estado e sociedade, até a sua destruição no final do século XX devido a sobreposição do setor público com o privado, e deste modo, a intermediação de pensadores privados e politizados deixou de existir.⁷⁰⁴

Henri Lefebvre⁷⁰⁵ publicou um artigo na revista *L'Architecture D'Aujourd'Hui* (1967) sobre sua investigação dos grandes conjuntos habitacionais em Nanterre. Ao apontar que a rua é um dos principais antídotos ao planejamento moderno, e destacar a integralidade de suas funções estética a simbólica, evidenciou sociológica e filosoficamente o significativo negativo dos grandes conjuntos habitacionais urbanos.⁷⁰⁶ Lefebvre questionou a validade da criação de uma vida social divididas em setores que teve como consequência a segregação causada

⁶⁹⁹ ABRAHÃO, 2008, p. 101.

⁷⁰⁰ Ibid., p. 102.

⁷⁰¹ Ibid., p. 103.

⁷⁰² **Jürgen Habermas** (1929 -) é filósofo e sociólogo alemão da Escola de Frankfurt.

⁷⁰³ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 25.

⁷⁰⁴ Ibid., p. 27.

⁷⁰⁵ **Henri Lefebvre** (1901-91) foi filósofo e sociólogo francês.

⁷⁰⁶ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 105.

pela "perda de sociabilidade humana e a ausência de vida social espontânea e orgânica."⁷⁰⁷

Em 1959, o conceito resultante da preocupação de Muratori em integrar a arquitetura moderna nas cidades históricas, ou seja, o projeto em estágios do método de "história operativa"⁷⁰⁸ ou "história ativa" foi aplicado no projeto do concurso do projeto das restingas de San Giuliano, como forma de unir a vida e a história da cidade.⁷⁰⁹ O plano do Estuário foi composto por três fases, Estuário I – século XI, estuário II – gótico, Estuário III – séculos XV-XVIII, onde cada uma é caracterizada por "referências específicas ao tecido e tipos de edifício histórico veneziano."⁷¹⁰ A equipe de Muratori recebeu o primeiro prêmio para o planto do Estuário III e uma menção honrosa para o Estuário I. O segundo prêmio foi de Ludovico Quaroni⁷¹¹, cujo projeto de linha modernista contrastava explicitamente com o método muratoriano.⁷¹² O ensino da teoria da história operativa, com características radicalmente distantes das tendências do Movimento Moderno gerou conflitos com os movimentos estudantis e com alguns integrantes do corpo docente da Faculdade de Arquitetura de Roma⁷¹³ como o Bruno Zevi⁷¹⁴ e Ludovico Quaroni.

Os temas propostos tinham em vista a compreensão dos diferentes valores inerentes às diferentes fases de formação urbana, incluindo as influências e implicações dos novos projetos sobre os edifícios existentes quer no centro histórico das cidades, onde o tecido é compacto, quer nos subúrbios, onde os territórios eram suscetíveis de acomodar um vasto leque de soluções.⁷¹⁵

⁷⁰⁷ LEFEBVRE, Henri. **Propositions**. Urbanisme, Architecture D'Aujourd'hui, n. 132, 1967, p. 14-6 apud Ibid., p. 105.

⁷⁰⁸ Em 1959, os resultados da pesquisa de Veneza (1950-54) foi a publicação em Roma de *Studi per una operante storia Urbana di Venezia*, onde são abordados as primeiras definições de tipo de construção, tecido urbano e organismo urbano, posteriormente desenvolvidos por sua escola. Cf.: CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, P. 37.

⁷⁰⁹ CATALDI, 2003, p. 24 e 25.

⁷¹⁰ Every stage is characterized by specific references to the fabric and types of Venetian historic building. Cf. CERASI, 1998, p. 39.

⁷¹¹ Os primeiros projetos de Saverio Muratori foram desenvolvidos em parceria com Ludovico Quaroni (1911-1987), que graduou na Scuola Superiore di Architettura di Roma (1934) e foi professor da Faculdade de Arquitetura de Roma (1965-81). Cf.: CAPANNA, Alessandra. **Ludovico Quaroni**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 85 (2016).

⁷¹² CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 39.

⁷¹³ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 05.

⁷¹⁴ **Bruno Zevi** (1918-2000), arquiteto pela Scuola Superiore di Architettura di Roma (1933-38), escreveu *Saber ver a arquitetura* (1948), fundou as revistas *Metron* (1945-55) e *L'Architettura-Cronache e storia* (1955-2000), e foi professor no IUAV (1949-63) e na Faculdade de Arquitetura de Roma (1964).

⁷¹⁵ CATALDI, MAFFEI, VACCARO, 2002, p. 05.

As primeiras campanhas anti-Muratori que se seguiram logo após o concurso de San Giuliano provocou um isolamento progressivo de Muratori e depois de 1968, à sua remoção da cena italiana.⁷¹⁶ Segundo Paolo Portoghesi⁷¹⁷, quando Muratori assumiu a cátedra na Faculdade de Arquitetura de Roma em 1954, já estava “fora circuito” da cultura oficial, de forma que a maioria de seus projetos não saía do papel.⁷¹⁸

[...] ninguém, espera que Muratori inaugure, a partir da sua cátedra, uma atitude de rejeição à tradição do Movimento Moderno, e faça do seu curso não apenas uma denúncia teórica da crise da arquitetura, mas também uma proposta de refundação *ab imis* da teoria e da prática arquitetônica, embasada numa ambiciosa teoria “científica” do desenvolvimento urbano como desenvolvimento tipológico. [...] Todo o esforço de Muratori consistia em substituir uma didática ancorada na originalidade e na invenção por um método objetivo e verificável, fundado na história.⁷¹⁹

Muratori se destacava entre os arquitetos de sua época, sempre mantendo consistência e certeza em suas ideias, não se deixando ser afetado ou ser manipulado por qualquer corrente arquitetônica.⁷²⁰ Portanto, a morte de Muratori em 1973 representava a falta de uma referência essencial para os seus discípulos e também para os seus antagonistas, “que há muito ultrapassaram os limites da controvérsia cultural, também difícil, para dar origem a uma acusação implacável contra ele.”⁷²¹

A revolução no ensino iniciada por Muratori representou uma referência essencial e uma reforma intelectual para os seus assistentes de Veneza e de Roma.

⁷¹⁶ CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 39.

⁷¹⁷ **Paolo Portoghesi** (1931-) é graduado arquiteto pela Faculdade de Arquitetura de Roma (1953-57) e em história da arte (1958) cuja atuação profissional e acadêmica com método histórico, teve choques com muitos protagonistas da cultura arquitetônica italiana, de Zevi a Benevolo, Tafuri. A carreira acadêmica começou na Faculdade de Arquitetura de Roma (1962), depois foi professor de História da arquitetura no Politécnico de Milão (1967-77), é professor na Faculdade de arquitetura de Roma (a partir de 1995). Também foi diretor das duas primeiras Bienais de Veneza (1979-81) e presidente da Bienal de Veneza (1983-1992). É autor de vários projetos e de livros sobre arquitetura renascentista, barroca e contemporânea, *Depois da arquitetura moderna* (1980). Archimagazine. **Biografie:** Paolo Portoghesi.

⁷¹⁸ PORTOGHESI, 2002, p. 81.

⁷¹⁹ PORTOGHESI, Paolo. *Depois da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 81 e 82.

⁷²⁰ Muratori si contraddistingue rispetto agli architetti del suo periodo, mantenendo sempre coerenza e decisione nelle sue idee, non lasciandosi scalfire o manipolare da nessuna corrente architettonica. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 17

⁷²¹ [...] i quali avevano da lungo tempo trasceso i limiti della polemica culturale, anche dura, per dar luogo ad una spietata accusa nei suoi confronti. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 20

Após a morte do mestre, eles foram privados das oportunidades de carreira na Faculdade de Arquitetura de Roma, devido à exclusão promovida pelos docentes opositores da teoria de Muratori, porém, a teoria da leitura operativa foi promovida por eles nas novas faculdades criadas na década de 1970. A divulgação da escola muratoriana foi possibilitada pelo apoio de Luigi Vagnetti⁷²² por meio de contratação de Paolo Mareto⁷²³, Gianfranco Caniggia⁷²⁴, Alessandro Giannini⁷²⁵, Renato e Sérgio Bollati⁷²⁶, Paolo Vaccaro⁷²⁷, Giancarlo Cataldi⁷²⁸, e outros ex-assistentes de Muratori nas novas faculdades de arquitetura de Reggio Calabria, Gênova e Florença. Porém, não é possível falar em uma verdadeira escola muratoriana, pois quase

⁷²² **Luigi Vagnetti** (1915-80) graduado arquiteto (1938), foi assistente de Arnaldo Foschini (1939-54) e de Muratori (1954-62), e professor (1950-62) na Faculdade de Arquitetura de Roma (1938), foi professor catedrático em Palermo (1962-65), foi presidente da comissão científica em Reggio Calabria (1968-71), foi diretor em Gênova (1965-71) e em Florença (1971-80). Cf. CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 07; MELE, Giampiero. **Luigi Vagnetti**.

⁷²³ **Paolo Mareto** (1931-98) graduado arquiteto pela IUAV, foi assistente de Muratori em Veneza e em Roma, e de Luigi Vagnetti na Faculdade de Arquitetura de Reggio Calabria. Cf.: CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 07; TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 324.

⁷²⁴ **Gianfranco Caniggia** (1932-87), graduado arquiteto pela Faculdade de Arquitetura de Roma foi aluno e assistente de Saverio Muratori. Após a morte do mestre, Caniggia foi assistente de Luigi Vagnetti e começou a ensinar como professor responsável nas novas faculdades de Reggio Calabria, Gênova (1971-73 e 1978-79) e Florença (1973-77 e 1979-1981) e terminou em Roma (1982-87). Também com a cadeira de Composição Arquitetônica, Caniggia foi um dos maiores intérpretes do pensamento de Muratori. Caniggia divulgou, desenvolveu e aplicou o método muratoriano na prática pedagógica e profissional. Cf.: CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 05 a 09; TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 31, 318, 324.

⁷²⁵ **Alessandro Giannini** (1929-) é graduado arquiteto na Faculdade de Arquitetura de Roma (1962-73) e foi aluno de Luigi Vagnetti e Saverio Muratori, foi assistente de Saverio Muratori (1961-68). Vagnetti promoveu a sua contratação como seu assistente nas novas faculdades dos anos 1970. Ele foi professor de Planejamento Urbano e de Planejamento do Território na Universidade Reggio Calabria (até 1974) e de Gênova (1974-92). Ele foi o primeiro assistente a seguir o mestre no desenvolvimento de estudos territoriais de grande escala. Cf. TAGLIAZUCCHI, Silvia. **Studi per una operante storia del território**: il libro incompiuto di Saverio Muratori. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura). Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura, Università di Bologna, 2015, p. 19, 31, 309, 324; CATALDI, MAFFEI, VACCARO, 2014, p. 05 e 07.

⁷²⁶ **Renato Bollati** (1929-2007) e **Sergio Bollati** (1929-) graduraram arquitetos na Faculdade de Arquitetura de Roma nos anos 1950 e foram os mais fiéis assistentes de Muratori (1957-73) colaborando na produção do livro *Studi per una operante storia romana di Roma* e do incompleto atlas *Studi per una operante storia del território*. Além de realizar uma intensa atividade profissional, ensinaram Composição Arquitetônica, primeiro na IUSA (Instituto Universitário de Arquitetura), em seguida, na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Reggio Calabria. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 19, 31, 318, 324; CATALDI, MAFFEI, VACCARO, 2002, p. 05 e 07.

⁷²⁷ **Paolo Vaccaro** (1938-2022) foi assistente de Muratori na Faculdade de Arquitetura de Roma e de Vagnetti na Faculdade de Arquitetura de Florença. Cf. CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 07.

⁷²⁸ **Giancarlo Cataldi** (1944-) é arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura de Roma (1968) onde frequentou o curso de Saverio Muratori, foi assistente de Paolo Mareto em Reggio Calabria e Gênova e de Luigi Vagnetti em Florença (1974), foi colaborador nas pesquisas sobre Florença com Gianfranco Caniggia (1981), foi presidente do ISUF (2014-2017), foi presidente da Comissão Nacional para as comemorações do centenário do nascimento de Saverio Muratori (2010-2011). É professor de Composição Arquitetônica na Faculdade de Arquitetura de Florença desde 1975 e autor de numerosas publicações sobre a construção de tipologia e morfologia e planejamento urbano. Cf. MIRANDA (inédito); TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 307. .

todos os assistentes de Muratori foram dispersos e realizaram pesquisas independentes, ou seja, a continuidade coletiva da pesquisa foi interrompida.⁷²⁹

Os cursos livres de Muratori (1965-66) representava uma tentativa de criar um currículo para uma nova faculdade de arquitetura que entrou em conflito com as propostas para os estudos arquitetônicos introduzidos por Zevi alguns anos antes.

Atacado publicamente, Muratori reagiu através do famoso *Discorso del Roxy* (Cataldi, 1984), no qual reafirmou a sua posição e convidou para os seus cursos, aqueles que no movimento estudantil não partilhavam o extremismo de Zevi. Este processo deu lugar à formação de um grupo de estudantes altamente motivados, que promoveram uma campanha, na faculdade, a favor de Muratori. Muratori decidiu aceder aos seus pedidos e organizou cursos de planeamento não-institucionais. O fracasso dessas iniciativas, devido à oposição da faculdade e ao levantamento dos estudantes em 1968, provocou em Muratori um sentido de isolamento e introversão que atravessou as aulas dos seus últimos anos (que foram publicadas a título póstumo por Marinucci).⁷³⁰

Os alunos e assistentes de Muratori, Paolo Portoghesi, Gianfranco Caniggia e Paolo Marconi, se destacavam e costumavam se agrupar.⁷³¹ Nos confrontos entre os muratorianos e anti-muratorianos após o *Roxy*⁷³², “Caniggia, Portoghesi e Marconi foram divididos em diferentes campos: Caniggia, que foi um dos melhores alunos da Faculdade permaneceu com Muratori; Paolo Marconi⁷³³ escolheu a Restauração e Portoghesi escolheu História”⁷³⁴, tornando-se assistente de Zevi. Os assistentes de Muratorii que estavam mais alinhados com o seu pensamento foram Marinucci e os irmãos Bollati e permaneceram com ele até a sua morte.

⁷²⁹ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 17.

⁷³⁰ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 06.

⁷³¹ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 318.

⁷³² A Convenção de Roxy foi uma reunião geral de professores e estudantes promovida pelo Conselho da Faculdade e convocada como ato de abertura do ano acadêmico de 1963-64. Neste dia, pela primeira vez publicamente, Muratori tomou uma posição contra os métodos acadêmicos usados até então na arquitetura. Este discurso, conhecido como “O Discurso de Roxy”, concretamente colocou Muratori em oposição ao resto do corpo acadêmico da época. Em 1964, Bruno Zevi apresentou para o Biênio de 1964-65, uma proposta de reorganização anti-muratoriana da Faculdade de Arquitetura de Roma. Cf.: ROSSI, Piero Ostilio. Bruno Zevi e la didattica dell’architettura. Roma: Quodlibet, 2019, p. 192; Entrevista com Giancarlo Cataldi em 17/01/2012. In: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 314.

⁷³³ **Paolo Marconi**, filho de Plínio Marconi que era professor de Urbanismo.

⁷³⁴ Entrevista com Giancarlo Cataldi em 17/01/2012. In: TAGLIAZUCCHI, Silvia. **Studi per una operante storia del território: il libro incompiuto di Saverio Muratori**. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura). Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura, Università di Bologna, 2015, p. 314.

Cada assistente de Muratori teve atitudes diferentes durante suas carreiras em relação à vasta teoria do mestre, por exemplo, “Alessandro Giannini se concentrou principalmente no território e no planejamento urbano, os irmãos Bollati com Guido Marinucci⁷³⁵, focaram na composição arquitetônica e Gianfranco Caniggia na restauração e estudo urbano.”⁷³⁶

Os estudos tipológicos italianos são, provavelmente, mais conhecidos por meio dos conceitos de fatos urbanos e arquitetônicos de Aldo Rossi em *A arquitetura da cidade*. “A contribuição de Saverio Muratori, por outro lado, se restringe ao domínio técnico da morfologia urbana em grande parte devido ao seu ostracismo do panorama crítico dominante, provocado por sua condenação ideológica às mãos de Bruno Zevi e Manfredo Tafuri.”⁷³⁷

Segundo Giannini, a geração dele era fascinada “pela arquitetura moderna à ‘Bruno Zevi’; entramos na escola com essa carga sentimental, que era difícil de dispor sob Muratori. Ele foi uma cura muito drástica, levou tempo.”⁷³⁸

Aldo Rossi foi muito influenciado pelo trabalho de Saverio Muratori em Veneza do final dos anos 1950, e de Gianfranco Caniggia em Como do início dos anos 1960, porém nunca citou as teorias da escola muratoriana, provavelmente porque ela “foi condenada a *Damnatio Memoriae* por toda a cultura italiana de Roma

⁷³⁵ **Guido Marinucci** (1924-2000) é arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura de Roma no início dos anos 1960, e também foi um assistente fiel de Muratori e colaborou no livro sobre Roma e no atlas sobre a teoria do território. Ele foi o único assistente que não prosseguiu na carreira acadêmica ao deixar Roma após a morte de Muratori em 1973. Nos 20 anos seguintes, ele se dedicou à transcrição de gravações do mestre e à publicação póstuma das teorias de Muratori, em particular as palestras de 1971-73 sobre *Auto-consciência e realidade na história do ecumenismo civil* e as palestras de 1972-73 em Metodologia do sistema da realidade. Cf. TAGLIAZUCCHI, Silvia. **Studi per una operante storia del território: il libro incompiuto di Saverio Muratori**. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura). Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura, Università di Bologna, 2015, p. 19; CATALDI, MAFFEI, VACCARO, 2002, p. 05 a 07.

⁷³⁶ Alessandro Giannini si era concentrato prevalentemente sul territorio e l'urbanistica, i fratelli Bollati con Guido Marinucci si focalizzarono sulla composizione architettonica e Gianfranco Caniggia nel restauro e nello studio urbano. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 18.

⁷³⁷ Saverio Muratori's contribution, on the other hand, is restricted to the technical domain of urban morphology,³ to a great extent due to his ostracism from the mainstream critical panorama, brought about by his ideological condemnation at the hands of Bruno Zevi and Manfredo Tafuri. Cf.: Giancarlo Cataldi, “Saverio Muratori: il debito e l'eredità”. In: **Saverio Muratori architetto (Modena 1910-Roma 1973): a cento anni dalla nascita: atti del convegno itinerante**, ed. Giancarlo Cataldi (Firenze: Aión, 2013), 14; Giorgio Pigafetta, *Saverio Muratori, Architetto: Teoria E Progetti*, 1st ed., Saggi Marsilio (Venezia: Marsilio, 1990), 29 apud ALMEIDA, Pedro Paulo Palazzo. **The death and life of “operative history”**, 2020.

⁷³⁸ Tutti quelli della mia generazione, io ho 84 anni, erano affascinati dall'architettura moderna alla “Bruno Zevi”; siamo entrati a scuola con questo carico sentimentale, che è stato difficile da smaltire sotto Muratori. Lui è stato davvero una cura drastica, c'è voluto tempo. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 325.

zeviana.”⁷³⁹ Apesar da pouca, talvez nenhuma, referência declarada à teoria muratoriana, à noção de tipo, ao entendimento e à leitura operante da cidade, identificados nos textos de Aldo Rossi⁷⁴⁰ e Giulio Carlo Argan⁷⁴¹ apresentam notáveis semelhanças.

Diante das limitações do projeto urbano e da ruptura com a história do Movimento Moderno, Aldo Rossi e de Giulio Carlo Argan retomam a definição de tipo de Quatremère de Quincy.

Para Argan, o tipo supõe uma certa abstração inerente à forma e à função dos edifícios. O tipo se configura como um esquema, deduzido através de um processo de redução de um conjunto de variantes formais a uma forma base comum, entendida como estrutura interna da forma ou como princípio que implica a possibilidade de infinitas variantes formais e, até, da ulterior modificação estrutural do tipo mesmo.⁷⁴² O tipo deduzido de uma série de obras é portanto resultado de uma operação feita a *posteriori*, o que faz com que Argan divirja de Quatremère, para quem o tipo se aproxima do absoluto platônico, da *idea a priori*.

Aldo Rossi transpôs o pensamento sociológico de sua teoria para o livro *A arquitetura da Cidade*. O destaque da análise está na teoria da cidade como uma arquitetura construída no tempo e como produto de uma grande representação da condição humana, manifestada nas relações entre a esfera pública e a esfera privada. "Por meio da "teoria dos fatos urbanos, Rossi atribuiu grande importância ao valor dos monumentos e, recorrentemente, ao valor da fundação da cidade, da transmissão das ideias na realidade urbana e ao significado desse valor na dinâmica urbana."⁷⁴³ Portanto, os fatos urbanos são abordados por meio de questões como a

⁷³⁹ GALASSI, Giancarlo. **Aldo Rossi e Gianfranco Caniggia ... 2012.**

⁷⁴⁰ **Aldo Rossi** (1931-97), arquiteto e teórico de arquitetura graduado no Politécnico de Milão (1949-1959), foi assistente de **Ludovico Quaroni** na Scuola di Urbanismo di Arezzo e de Carlo Aymonino no IAUV (1963), foi professor em várias faculdades, entre as quais, na UIAV (1975), na Harvard University (1983), escreveu *Arquitetura da Cidade* (1966) e recebeu o prêmio Pritzker (1990). O método de análise da cidade e a fundamentação da relação entre a tipologia edificatória e a morfologia urbana propostos no livro eram referenciados na teoria geral dos fatos urbanos, do historiador e bibliotecário francês Marcel Poète (1866-1950), do geógrafo francês Jean Tricart (1920-2003) e do biógrafo, historiador e teórico italiano Francesco Milizia (1725-98). Cf. ALMEIDA, Eneida. **O “construir no construído” na produção contemporânea: relações entre teoria e prática.** 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009, p. 165 a 169;

⁷⁴¹ **Giulio Carlo Argan** (1909-1992) foi crítico, historiador e docente de arte italiana na UIAV. - complementar

⁷⁴² ARGAN, G.C. "Sobre o conceito de tipologia arquitetônica". In: ARGAN, G. C.. *Projeto e destino*. São Paulo: Editora Ática, 2000. p.67 apud PEREIRA, 2012.

⁷⁴³ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 98.

individualidade, o locus, a memória, o desenho, cuja função foi transformada ao longo do tempo.

Esta "revolarização do monumento como gerador da forma da cidade, como marco privilegiado para definir a imagem e o caráter da cidade, [...] recupera a ideia de monumentalidade defendida por Sert e Giedion nos anos 1940, e se projeta nas teses de espaços públicos urbanos de Jordi Borja, nos anos 1990."⁷⁴⁴ Desse modo, Rossi conjugou na sua teoria, "de forma direta a esfera pública com os espaços públicos urbanos, os monumentos, os edifícios públicos e os elementos primários." Em seu livro também atribuiu grande importância ao trabalho de Camillo Sitte, devido a sua defesa ao traçado das ruas e praças, segundo princípios técnicos e artísticos.⁷⁴⁵

Para Rossi, o tipo é uma constante e um elemento cultural, que pode ser encontrado em todos os fatos arquitetônicos e principalmente nos fatos urbanos. "O tipo é, pois, constante "e se apresenta com características de necessidade; mas mesmo determinadas, elas reagem com a técnica, com as funções, com o estilo, com o caráter coletivo e o momento individual do fato arquitetônico."⁷⁴⁶

Portanto, é provável que a passagem de Muratori pelo IUAV tenha influenciado o grupo de professores de projeto da segunda geração da era Samoná. A relação que Muratori estabelece com a tradição, por meio da tipologia e da morfologia urbana, antecipa questões que serão posteriormente desenvolvidas por Rossi acerca do tipo em arquitetura, na esteira do mestre Argan.⁷⁴⁷ Estas teorias também tiveram um papel de destaque na pesquisa italiana realizada por Giorgio Grassi⁷⁴⁸, Carlo Aymonino.

⁷⁴⁴ Ibid., p. 98-99.

⁷⁴⁵ Ibid., p. 99.

⁷⁴⁶ ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001, p. 27.

⁷⁴⁷ A segunda geração de professores do IUAV era composta por Leonardo Benevolo (1923-2017), Aldo Rossi (1931-97), Carlo Aymonino (1926-2010) e Manfredo Tafuri (1935-94) e outros, e formavam quatro grupos com posturas divergentes. Os dois principais eram o grupo de História liderado por Tafuri com posição contrária à história operativa e o grupo de Projeto envolvido com o ensino de Muratori, Rossi, Aymonino e Luciano Semerani (1933-2021), que de forma não homogênea adotavam o contexto da forma construída como ponto de partida para as novas intervenções arquitetônicas e urbanas. Cf.: PEIXOTO, Elaine Ribeiro. **As dimensões da Escola de Veneza**. Paranoá, Dossiê especial Teoria, História e Crítica. n. 25, 2020, p. 5, 8 a 10.

⁷⁴⁸ **Giorgio Grassi** (1935-) é arquiteto graduado pela Universidade Politécnica de Milão (1960). **Architectuul**.

Os estudos morfológicos e tipológicos alimentavam seus trabalhos de projetos. [...] O foco dos estudos era sempre centrado na forma, mas não como um documento a ser lido, desdobrado e confrontado com documentos de outra natureza, como defendia Tafuri. A forma adquiria uma autonomia, com um valor a-histórico. Uma longa linha de pesquisas com essa abordagem havia se desenvolvido na Itália. Ela vincula arquitetos como Muratori, as pesquisas de análise de Trincanato, o conceito de tipologia recuperado por Argan e que na interpretação de Rossi adquiriu relevância tanto em seus escritos quanto em sua arquitetura.⁷⁴⁹

Para Tagliazucchi⁷⁵⁰, a influência da teoria muratoriana, exercida sobre a nova geração de professores do UIAV não foi necessariamente positiva. “A forte posição teórica de Muratori tornou-se a base, por afinidade ou contradição, das propostas de Aldo Rossi, Carlo Aymonino e Giorgio Grassi, sobre a pesquisa de estudos urbanos que passaram pela pesquisa italiana ao longo dos anos setenta.”⁷⁵¹ Muratori estava em total desacordo com estas novas posições, cada vez mais isoladas e inéditas. Também continuou as suas pesquisas sobre a questão ambiental em Roma, gerando um esvaziamento ao seu redor com mal-entendidos e ressentimentos, culminando com ataques repetidos à sua cadeira (1962 e 1965).

As duas questões finais levantadas por Muratori é a questão dialética ligada ao território e a internacionalização do mundo civilizado.

A definição de território de Muratori como resultado positivo e único da cooperação entre o homem e a natureza surge talvez do seu desejo de resolver o dualismo implícito na distinção forçada entre o mundo natural e o humano (em alemão entre o *Naturlandschaft* e *Kulturlandschaft*) feito em geografia.⁷⁵²

Porém, o conceito territorial de Muratori não é o conceito puro da geografia tradicional criada durante o Iluminismo por Alexander von Humboldt.

⁷⁴⁹ PEIXOTO, Elaine Ribeiro. **As dimensões da Escola de Veneza**. Paranoá, Dossiê especial Teoria, História e Crítica. n. 25, 2020, p. 10.

⁷⁵⁰ **Silvia Tagliazucchi** foi assistente de Muratori por dez anos, professora de Planejamento territorial e doutora pela Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 259.

⁷⁵¹ La forte posizione teorica di Muratori diventa la base, per affinità o contraddizione, delle proposte di Aldo Rossi, Carlo Aymonino e Giorgio Grassi, sulla ricerca degli studi urbani che ha attraversato la ricerca italiana per tutti gli anni Settanta. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 18.

⁷⁵² Muratori's definition of territory as 'the positive, sole outcome of co-operation between man and nature' arises perhaps from his desire to resolve the dualism implicit in the forced distinction between the natural and the human world (in German between the *Naturlandschaft* and *Kulturlandschaft*) made in geography [...]. Cf. CATALDI, 2003, p. 26.

Para Muratori, o território está em contínua transformação, abrindo e fechando o processo cíclico de organismos artificiais. Tipicamente o seu lugar na história através da sequência de território-para-material-para-casa-para-aldeia-para-cidade-para-território, que é projetada em tempo e espaço e se aplica a todos os tipos de cultura. O território é, portanto, o organismo escalar máximo produzido pelo homem, processando, engendrando e sustentando estruturalmente todos os outros.⁷⁵³

Os outros organismos do espaço antrópico abrangem desde a escala do urbanismo até a escala do objeto de uso, representando o patrimônio completo da realidade, ou seja, “a construção positiva e única da colaboração do homem e da natureza, nossa condição de existência, mas também patrimônio insubstituível, mas também perdível, pelo menos no sentido de patrimônio civil.”⁷⁵⁴

No entendimento de Cataldi⁷⁵⁵, a teoria dos ciclos históricos de Muratori, onde foi verificada a coincidência entre a história e a estrutura territorial, tem antecedentes na Escola Histórica Italiana fundada por Giambatista Vico⁷⁵⁶ e Ludovico Antonio Muratori. Outras influências recebidas por Muratori podem ter sido o conceito de história de Croce⁷⁵⁷, a história do mundo de Oswald Spengler⁷⁵⁸, a comparação de várias culturas e civilizações de Arnold Toynbee⁷⁵⁹ e a teoria de *Longue durée* da escola francesa *Les Annales*⁷⁶⁰.

A obra teórica de Muratori, em particular a partir de 1960, preconizava “uma ideia de cidade que se territorializa ao longo de elementos geográficos que a

⁷⁵³ To Muratori, territory is under continual transformation, opening and closing the cyclical process of man-made organisms. Typically its place in history through the sequence of territory-to-material-to-house-to-village-to-town-to-territory, which is projected into both time and space and applies to all types of culture. Territory is, therefore, the maximum scalar organism produced by man, proceeding, engendering and structurally sustaining all the others. Cf. CATALDI, 2003, p. 26.

⁷⁵⁴ Il territorio come patrimonio totale compiuto è realtà, la realtà, cioè il costruito positivo e univoco della collaborazione di uomo e natura, nostra condizione di esistenza, ma anche patrimonio insostituibile, e però anche perdibile, almeno nel senso di patrimonio civile [...]. Cf.: MURATORI, Saverio. **Civiltà e territorio**. Centro studi di urbanistica, Roma 1967, p. 25 apud TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 239.

⁷⁵⁵ Cf. CATALDI, 2003, p. 27.

⁷⁵⁶ **Giambatista Vico** (1668-1744) foi o primeiro a questionar no livro *Principi di Scienza Nuova* (1725-30), a primazia das chamadas ciências exatas sobre a ciência histórica. Cf.: CATALDI, 2003, p. 27.

⁷⁵⁷ **B. Croce**. Em seu livro *La storia come Pensiero e com Azione* (1938), Croce fez a distinção teórica entre historiografia como teoria e história como prática. Cf.: CATALDI, 2003, p. 27.

⁷⁵⁸ **Oswald Spengler** (1880-1936) foi historiador alemão. O livro *Der Untergang des Abendlandes* (1923) contém teses visionárias fundamentadas no projeto histórico e suas implicações políticas. Cf.: CATALDI, 2003, p. 27.

⁷⁵⁹ **Arnold Toynbee** (1889-1975) foi historiador inglês – complementar. A comparação foi feita nos dez volumes de *A study of history* (1889-1975). Cf.: CATALDI, 2003, p. 27.

⁷⁶⁰ A escola francesa **Les Annales** foi fundada em 1929 por Lucien Febvre (1878-1956) e Marc Bloch (1886-1944), que defendeu a necessidade de reformar a pesquisa histórica metodologicamente, alargar o estudo de fontes documentais à cultura material. Cf.: CATALDI, 2003, p. 27.

atravessam ou a suportam”, e foi construída a partir de noções que tinham circulado na Itália (1920- 30), e que eram opostas a algumas teorias hegemônicas nas universidades italianas da época.⁷⁶¹

Após a publicação em 1963 do livro da história operante de Roma⁷⁶², Muratori e sua equipe de discípulos composta por Renato e Sergio Bollati, Guido Marinucci e Alessandro Giannini, iniciaram a produção do atlas inacabado da teoria do território⁷⁶³ *Studi per una operante storia del territorio* (1969-1973)⁷⁶⁴. “Neste, ele pretendeu descrever e comparar os mecanismos da difusão de civilizações territoriais em uma escala grande a fim ganhar uma vista geral da aventura grandiosa da civilização representada pela história do mundo.”⁷⁶⁵

Um destes organismos vivos com amplas reflexões por vários teóricos deste período foi a recuperação dos espaços públicos como lugares de permanência, de convívio social e de luta pelos direitos de cidadania.

A arquitetura é impossível na cidade capitalista se ela estiver abandonada somente a si mesma. Neste caso, torna-se um serviço volúvel (nem sempre utilizado) do aproveitamento capitalista e especulativo do solo.

Converte-se em mudança em elemento de progresso, em serviço e força cultural que pode ser desenvolvida a qualquer momento da edificação do território - inclusive do território capitalista - naqueles pontos e setores onde as forças democráticas consigam exercer um controle anticapitalista, obter um aperfeiçoamento das condições de vida e uma maior liberdade cultural.⁷⁶⁶

⁷⁶¹ “O que me pareceu que mais surpreendia e interessava na altura [1990] os arquitetos italianos era a naturalidade com que nós portugueses assumíamos sem preconceitos ideológicos a mal amada arquitetura italiana do tempo do fascismo. A mesma falta de preconceitos que me permitiu recuperar a relativamente esquecida teoria de construção do território em parte desenvolvida no mesmo período.” João Luís Carrilho da Graça. Portugal under influence. In: Moritz Elbert, N. Miguel Seabra (coord.). *Arquitetos italianos em Portugal*, [s.i.]; Librus, [2005], p. 5. “Sigo uma ética de ruptura com os aspectos de cidade que não remetam para o território como estrutura e suporte inicial, ainda que tenha presente o enriquecimento cultural progressivo da cidade no território. Este modo de interpretar a cidade tem como base as teorias italianas do período de antes da guerra, hoje abandonadas, mas que para mim continuam a ser um ponto de partida que diria existencial.” Carrilho da Graça, entrevista de d’Afonso, in *Disegnare nelle città*, p. 188 (n. 3 supra). Cf. GRAÇA, João Luís Carrilho da. **Carrilho da Graça**: Lisboa. Porto: Dafne Editora, 2015, p. 36, 39 e 40.

⁷⁶² BOLLATI, Renato; BOLLATI, Sergio; MARINUCCI, Guido; MURATORI, Saverio. **Studi per una operante storia urbana di Roma**. Roma: Centro Studi di Storia Urbanistica, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963.

⁷⁶³ O conceito de território começou a ser abordado por Muratori no concurso de S. Giuliano Sandbank (1959) e posteriormente desenvolvido no artigo *Civiltà e Territorio* (1967). Cf. CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 38.

⁷⁶⁴ MURATORI, Saverio; BOLLATI, Renato; BOLLATI, Sergio; MARINUCCI, Guido. **Studi per una operante storia del territorio**. Roma: Centro Studi di Storia Urbanistica, 1973 – não publicado.

⁷⁶⁵ In this he intended to describe and compare the diffusion mechanisms of territorial civilizations on a large scale in order to gain an overview of the grandiose ‘adventure of civilization’ represented by world history. Cf.: CATALDI, 2003, p. 26.

⁷⁶⁶ La arquitectura es imposible en la ciudad capitalista si ésta es abandonada solamente a sí misma. En este caso se convierte en un servicio voluble (no siempre utilizado) del aprovechamiento capitalista y especulativo del suelo.

Para a filósofa Marilena Chauí (1941-), o evento realizado em 1947 na Suíça para formular um projeto econômico político contrário aos princípios keynesianos e fordistas foi o início do encolhimento do espaço público influenciado pelo neoliberalismo. Este projeto ganhou projeção a partir dos anos 1970, como solução para a crise da economia capitalista dos países centrais e também para o Brasil num contexto econômico e social diferente. O espaço público é espaço social que permite as lutas sociais e formas políticas de expressão permanente que seja capaz de constituir e consolidar a cidadania brasileira.⁷⁶⁷

As considerações de Chauí estão "na dimensão da filosofia política, não apresentam traços diretos de correspondência com o espaço urbano, mas elas contribuem para clarificar questões surgidas pela imposição do pensamento neoliberal ao conjunto da sociedade e, recorrentemente, nas formas de interação dessa sociedade com sua cidade."⁷⁶⁸

A figura central do pensamento neoliberal é o pós-modernismo, entendido como o conjunto das mudanças processadas no modo de pensar, agir e sentir, que, em última análise, implicava na "passagem do espaço público à condição de marketing, merchandising e midiação, e a do espaço privado à condição de privacidade intimista, com destaque para a perda de fronteiras."⁷⁶⁹

Richard Sennet⁷⁷⁰ em seu livro *O declínio do homem público* (1974), também procurou demonstrar esse progressivo estreitamento da esfera pública a partir do século XX, por meio da perda de significado social da rua ao tornar-se apenas lugares de passagem entre lugares, que podem ser resultados da materialidade espacial.

Segundo Arantes tanto Sennet quanto Arendt acreditavam no renascimento do homem público, e, conseqüentemente, na transformação da cidade moderna, que

Se convierte en cambio en elemento de progreso, en servicio y fuerza cultural que puede hacerse crecer en cualquier momento de la edificación del territorio – incluso del territorio capitalista – en aquellos puntos y sectores donde las fuerzas democráticas consigan ejercer un control anticapitalista, obtener un perfeccionamiento de las condiciones de vida y una mayor libertad cultural. In: CERASI, 1990, p. 14.

⁷⁶⁷ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 30

⁷⁶⁸ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 32.

⁷⁶⁹ CHAUÍ, Marilena. Ideologia neoliberal e universidade. In: OLIVEIRA, Francisco & PAOLI, Maria C. (org.). **Os sentidos da democracia**. Petrópolis: Vozes, 1999 apud ibid., p. 31

⁷⁷⁰ **Richard Sennet** (1943 -) é sociólogo e historiador norte-americano.

voltaria a ser um lugar da vida social ativa, um lugar que se pudesse revelar e reviver todas as possibilidades humanas".⁷⁷¹



Figura 8: empreendimento de habitação social Pruitt-Igoe (1954-72)

Fonte: Souza. In: ArchDaily, 2016

Neste contexto de debates sobre a crise do Movimento Moderno e de transição do Movimento Moderno para o Pós-moderno, o tipo construtivo definido por Muratori, que ligava dialeticamente de forma indireta a definição de organismo arquitetônico, que é “a unidade formal de estruturas cooperativas, coesas e conspiradoras, sujeitas à transformação no espaço-tempo”⁷⁷², implicou em conceitos de processo, de formação e de processos transformadores” consolidados no Renascimento, e que mais tarde estimularam não só Caniggia, mas toda a escola, tendo um grande efeito na pesquisa histórica e planejamento urbano na Itália.

Charles Jencks decretou o final simbólico do movimento moderno (1972) com “a demolição do premiado conjunto habitacional de Pruitt-Igoe “realizada em três etapas. Jencks toma a data da última, quando o fato se consuma inteiramente. A

⁷⁷¹ ARANTES, 1995, p. 114 apud ABRAHÃO, Op. Cit., p. 29.

⁷⁷² “formal unity of co-operating, cohesive and conspiring structures, subject to transformation in space-time”. Cf.: Muratori (1963) **Architettura e civiltà in crisi** (Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma), p. 12 apud CATALDI, 2003, p. 23.

escolha desse episódio como marco para a virada pós-moderna, feita por Jencks é assumida por muitos autores, ganhando grande relevância cultural.⁷⁷³

2.3 Cidades globais

A partir dos anos 1970 ocorreram grandes mudanças nas qualidades da vida urbana, cujo período é definido como pós-moderno, representando uma reação à monotonia da visão de mundo do movimento moderno. “Geralmente percebido como positivista, tecnocêntrico e racionalista, o modernismo universal tem sido identificado com a crença no progresso linear, nas verdades absolutas, no planejamento racional de ordens sociais ideais, e com a padronização do conhecimento e da produção.”⁷⁷⁴

Entre 1975 e 1978, La Biennale di Venezia⁷⁷⁵ organizou as primeiras exposições pós-modernas de arquitetura com curadoria de Vittorio Gregotti: A proposito del Mulino Stucky (1975); **Werkbund 1907. Alle origini del design** (1976); **Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo** (1976); **Europa-America, centro storico, subúrbio** (1976); **Utopia e crise dell'antinatura. Intenzioni architettoniche in Italia** (1978). O Teatro de Mondo construído para a Biennale de 1979, um edifício flutuante de madeira efêmero que ficou ancorado em Punta della Dogana até 1980.

Em 1980, na primeira Bienal Internacional de Arquitetura de Veneza com o título *La Presenza del passato*, dirigida por Paolo Portoghesi foi uma reflexão sobre o Movimento Pós-moderno e representou o lançamento deste estilo na Itália e consequente conexão ao circuito internacional composto por “análogos *opinion-makers*, Charles Jencks e Robert Stern. Ao contrário destes, no entanto, Portoghesi teve a seu favor uma longa militância enquanto teórico e arquiteto interessado em manipular os sinais da história”⁷⁷⁶, cujas primeiras experiências neobarrocas remontam aos anos 1950.

⁷⁷³ WISNIK, 2018, p. 150.

⁷⁷⁴ Cf. editores da revista *Precis* 6, 1987, p. 7-24 apud HARVEY, 2013, p. 19.

⁷⁷⁵ A história da Bienal de Veneza remonta a 1895, quando foi organizada a primeira Exposição Internacional de Arte. Na década de 1930 nasceram novos festivais: Música (1930), Cinema (1932) e Teatro (1934). Em 1980 teve lugar a primeira Exposição Internacional de Arquitetura, e em 1999, a Dança fez a sua estreia na Bienal. Cf. *La Biennale di Venezia*, 2022.

⁷⁷⁶ [...] come analoghi *opinion-makers*, Charles Jencks e Robert Stern. A differenza di questi, tuttavia, Portoghesi può vantare una lunga militanza di teorico e architetto interessato a manipolare i segni della storia [...]. Cf. TAFURI, Manfredo. *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985*. 3. ed. Turim: Einaudi, 2002, p. 230-231.



Figura 9: deesenho do Teatro del Mondo
Fonte: site do CCA, 2022

A partir desse tema central foi criada a exposição *Strada Novíssima*, cujo “objetivo era permitir que os visitantes verificassem diretamente 'o retorno à rua' enquanto elemento formador da cidade e um dos objetivos fundamentais da investigação pós-moderna.”⁷⁷⁷ A rua recebeu vinte fachadas projetadas com o desafio de refletir sobre a história da arquitetura por um grupo de grandes arquitetos pós-modernos renomados, tais como: Frank O. Gehry, Rem Koolhaas, Arata Isozaki, Robert Venturi, Franco Purini, Ricardo Bofil, Christian de Portzamparc, Francesco Dal Co, Richard Burdett, David Chipperfield, Alejandro Aravena. A *Strada Novíssima* e o Teatro del Mondo (1979-1980 | figura 9) de Aldo Rossi tornaram-se símbolos e consolidaram o Movimento Pós-moderno internacionalmente.⁷⁷⁸

A Bienal reivindicava o papel de rua como forma urbana essencial e pregava o que Portoghesi chamava de o ‘fim das proibições’ - uma volta emancipadora ao ornamento, à citação histórica e ao gesto monumental ou lúdico. Por seu lado, Jencks recomendava uma redescoberta do desenho e a recuperação de valores semânticos e poéticos que haviam sido perdidos pelo Movimento Moderno. Sem distinguir com clareza as falhas indiscutíveis dos métodos dos modernos e a modernização no seu conjunto, Jencks celebrava a coexistência de posições extremamente diversas, que procurou mapear em categorias.⁷⁷⁹

⁷⁷⁷ LA BIENNALE DI VENEZIA. **The 'Stada Novíssima'**. In: LA BIENNALE DI VENEZIA. *Architecture 1980 - The Presence of the Past: Venice Biennale*. Nova York: Rizzoli, 1980, p. 38.

⁷⁷⁸ La Biennale di Venezia. **La Presenza del Passato**. 2022.

⁷⁷⁹ COHEN, Jean-Louis. **O futuro da arquitetura desde 1889: uma história mundial**. São Paulo: Cosac Naify, 2013, p. 413.

Portoghesi e equipe⁷⁸⁰, diante da crise da arquitetura moderna, escolheram para o tema da Bienal o Movimento Pós-moderno, que é representativo do fenômeno arquitetônico anos 1980, “cujos sintomas estão nos anos cinquenta, na corajosa mudança de direção nas pesquisas dos mestres da arquitetura moderna, e que seguiram, com um ritmo lento e árduo, transformando-se em um esforço radical e definitivo nestes últimos anos”⁷⁸¹

Jencks, que fazia parte da comissão organizadora da Bienal, fez uma distinção entre as várias tendências do Movimento Pós-moderno. A principal escola do pós-moderno daquela época era formada por Venturi, Moore, Stern, Hollein, Stirling, Philip Johnson e Bofill. Outro grupo com abordagem filosófica era formado por Leon Krier, Aldo Rossi, um terceiro formado por Kroll e Erskine, a escola metafísica e outros. A comissão organizadora favoreceu apenas a tendência historicista do Movimento Pós-moderno, pois era pertinente ao tema central do evento.⁷⁸²

Sua posição crítica, identificada com o pós-moderno, motivou agressivos ataques dos defensores da tradição filosófica iluminista - tanto Jürgen Habermas como Frederic Jameson [sic] - e de seus porta-vozes arquitetônicos: Manfredo Tafuri, Leonardo Benevolo, Kenneth Frampton, Tomás Maldonado, Joseph Rykwert e William Curtis, entre outros. Foi Christian Norberg-Schulz o único [sic] da velha guarda modernista a apoiar Portoghesi, que, por sua vez, defendeu com paixão suas idéias nas revistas *Controspazio* e *Eupalinos*, que dirigiu entre 1970 e 1990.⁷⁸³ Seguem abaixo dois exemplos das reações dos modernistas:

O setor arquitetônico da Bienal de Veneza de 1980, A presença do passado, anunciava de várias maneiras a emergência do pós-modernismo em nível global. Embora não se possa definir essa tendência em termos de um conjunto específico de características ideológicas e estilísticas, o fato de que ela tende a proclamar sua legitimidade em termos exclusivamente formais - para não dizer superficiais -, e não em termos de considerações construtivas, organizacionais ou socioculturais (como era, ainda, uma postura central do Revisionismo do Team X), já a separa, enquanto *modus operandi*, da produção arquitetônica do terceiro

⁷⁸⁰ A coordenação geral ficou a cargo de Paolo Portoghesi, com a colaboração de Vincent Scully, Christian Norberg-Schulz, Charles Jencks e, num primeiro momento, Kenneth Frampton - que se retirou da comissão por discordar da abordagem pós-moderna do evento.

⁷⁸¹ PORTOGHESI, Paolo. **The end of prohibitionism**. In: LA BIENNALE DI VENEZIA, 1980, p. 9.

⁷⁸² JENCKS, Charles. **The presence of the past**. Domus, Milão, n. 610, out. 1980, p. 9-15.

⁷⁸³ SEGRE, Roberto. **Do pós-modernismo à geoarquitetura**. Projeto Design. São Paulo, n. 319, p. 92-95, set. 2006.

quarto do século. Contudo, apesar da tese defendida por Portoghesi na Bienal, o passado já era uma presença nos principais monumentos do período. [...] É difícil chegar ao caráter fundamental do fenômeno pós-moderno do modo como ele surgiu na arquitetura e em quase todos os outros campos culturais. Sob um ponto de vista, é preciso reconhecê-lo como uma reação compreensível às pressões da modernização social, e, portanto, como uma fuga à tendência da vida contemporânea a ser totalmente dominada pelos valores do complexo industrial-científico.⁷⁸⁴

A repercussão dessa primeira Bienal de Arquitetura foi decepcionante. Os expositores em Veneza constituem uma vanguarda, cuja frente de combate se inverteu. Com o lema 'O presente do passado' sacrificaram a tradução da modernidade, que cedeu lugar a um novo historicismo.⁷⁸⁵

Para Otilia Arantes' título *A presença do passado* é equivocada, pois a exposição era composta por projetos representativos da nova arquitetura de arquitetos de destaque internacional, em que o novo do Movimento Moderno já era tradição por meio de repetições de fórmulas por mais de trinta anos. "Regia-se, num retorno ao passado, esquecido pelos Modernos, para encontrar aí a inspiração de uma rua inteiramente diferente daquilo que se estava habituado a ver - uma *Strada Novissima*, como foi chamada."⁷⁸⁶

A base teórica de Portoghesi para a Bienal de Veneza foi formulada por meio do ensaio *Depois da arquitetura moderna*, pois foi escrito enquanto ele organizava a exposição. "Ensaio e a exposição descreviam um fenômeno em emergência: a ruptura ocorrida no mundo da arquitetura, entre um período de fé absoluta no Movimento Moderno [...] e um período de afastamento desta ortodoxia, em direções diversas e muitas vezes oposta."⁷⁸⁷

Para Portoghesi, a superação das imposições do Movimento Moderno aos arquitetos e usuários é feita por meio da recuperação das "línguas completas" perdidas anteriormente por meio da revisitação de todo o repertório do passado e da recuperação dos conceitos de lugar e de continuidade.⁷⁸⁸ O Movimento Pós-Moderno apresentava uma proposta pluralista em oposição ao caráter universal do

⁷⁸⁴ FRAMPTON, 1997, p. 370 e 372.

⁷⁸⁵ HABERMAS, Jürgen. Modernidade - um projeto inacabado. In: ARANTES, Otilia B. Fiori; ARANTES, Paulo Eduardo (Org.). **Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas**: arquitetura e dimensão estética depois das vanguardas e duas conferências de Jürgen Habermas. São Paulo: Brasiliense, 1992. p. 99-123.

⁷⁸⁶ ARANTES, Otilia. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 3. ed. São Paulo: EDUSP, 2000, p. 28 e 29.

⁷⁸⁷ PORTOGHESI, 2002. p XIII.

⁷⁸⁸ TAFURI, 2002, p. 230-231.

Movimento Moderno que era entendido como superação de toda experiência arquitetônica anterior.

Le Corbusier, Gropius, Mies van der Rohe, Wright foram considerados inventores de sistemas compositivos absolutamente originais, evolucionistas ligados a uma tradição única: a do Movimento Moderno. Esta, por sua vez, foi reproduzida a um fenômeno unitário, isento de contradições, em relação ao qual aqueles arquitetos constituíam o ponto de chegada definitivo. Sua tarefa histórica parece ter sido a de isolar definitivamente a arquitetura de sua tradição material (em larga medida vinculada às diferentes situações geográficas), enunciando como sua única e definitiva ligação com o homem uma explosiva mistura de genialidade individual e tecnologia em estado puro.⁷⁸⁹

Na terceira Bienal de Veneza (1985), *Progetto Venezia*, dirigida por Aldo Rossi e presidida por Paolo Portoghesi, resume dois conceitos-chaves da exposição: a prioridade dada ao momento do planejamento e a comparação com a paisagem veneziana. Para a exposição de ideias e projetos para a requalificação de áreas específicas de áreas da vila lagunar e do seu continente, Aldo Rossi convidou arquitetos consagrados, menos conhecidos e jovens para serem julgados com o objetivo de selecionar os melhores projetos por um júri internacional.⁷⁹⁰

O clima arquitetônico tinha mudado radicalmente após 25 anos do concurso veneziano de San Giuliano (1959). A partir dos anos 1970, a temática da morfologia urbana e tipologia construtiva adquire maior expressão por constituir um instrumento de contestação do Movimento Moderno.

Tratava-se de lutar contra o primado das abordagens econômicas e sociológicas, introduzindo uma perspectiva histórica, capaz de extrair significado do plano cultural. O viés tipológico revelava-se como uma regra implícita mais convincente do que a visão puramente plástica das ordenações impostas pela tradição Beaux-Arts. Fascinaram-se pelo método, aqueles cujo patente interesse era o de restabelecer a continuidade cultural entre passado e presente bem como o diálogo do patrimônio com o projeto.⁷⁹¹

⁷⁸⁹ PORTOGHESI, 2002. p 29.

⁷⁹⁰ La Biennale di Venezia. **Progetto Venezia**. 2022.

⁷⁹¹ LOYER, François. "Prefácio". In: SALGUEIRO, Heliana A.. *La casaque d'arlequin: Belo Horizonte une capitale éclectique au 19e. Siècle*. Paris: EEHESS, 1997, p.X.

Portoghesi foi figura chave para o pós-modernismo europeu (anos 1980) e “pertence à brilhante geração de arquitetos-teóricos italianos composta por Bruno Zevi, Leonardo Benevolo, Aldo Rossi e Manfredo Tafuri. Não que com eles compartilhe qualquer coordenada intelectual. Pelo contrário.”⁷⁹² Portoghesi, que tinha sido um dos maiores antagonistas de Muratori (anos 1970)⁷⁹³, reconheceu a contribuição de Muratori para a formação do cenário arquitetônico das primeiras Bienais de Veneza.

Atesta uma “herança muratoriana”, livre da ambição de apresentar-se como um resultado concludente e definitivo, como superação da crise, e é reconhecido como uma mensagem interrompida, por isso mesmo ambígua e difícil, mas significativa e interrogativa. Parte desta herança, notadamente o esforço de refundar a disciplina da arquitetura sobre a cultura dos lugares e sobre algumas noções e operações elementares de composição, merece ser colocada no mesmo plano da obra didática e arquitetônica de um mestre autêntico, Louis Kahn⁷⁹⁴, cuja capacidade instintiva de construtor, associada a um contexto cultural distinto e menos sectário, tornou possível uma experiência bem mais frutífera, que marca de maneira decisiva a cultura arquitetônica dos anos 60.⁷⁹⁵

A nova realidade arquitetônica (virada dos anos 1970 para os anos 1980) está descrita na introdução de Portoghesi do catálogo da Bienal.⁷⁹⁶

Quanto à “nova familiaridade” com a herança do passado, seja recente ou remota, esta exposição mostra que já não se trata de uma hipótese crítica, mas de um sólido corpo estável de informações com o qual as gerações futuras também devem chegar a um acordo, a menos que eles desejem permanecer em sua falsa distração. É igualmente óbvio que este avivamento não cancelou a herança do que era “moderno”. Não rompeu nenhum broto jovem; talvez tenha fornecido um espelho, e, portanto, uma ferramenta formidável para a autocrítica: a questão desgastada, cansativa e confusa do declínio da modernidade.⁷⁹⁷

⁷⁹² NOBRE, Ana Luiza. Apresentação. In: PORTOGHESI, 2002. p. X.

⁷⁹³ CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 45.

⁷⁹⁴ **Louis Isidore Kahn** (1901-74), migrou da Estônia para os Estados Unidos (1905) durante a guerra entre a Rússia e o Japão, graduado em arquitetura pela Beaux-Arts da Pensilvânia (1925). Uma das principais características de Kahn foi a não vinculação aos estilos que estavam em alta na sua época. Suas grandes influências sempre foram os estilos arquitetônicos clássicos.

⁷⁹⁵ PORTOGHESI, 2002. p. 83.

⁷⁹⁶ CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 45.

⁷⁹⁷ CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 45.

Aproximadamente 1500 participantes de todo o mundo se inscrevem para a seleção. Os vencedores do *Progetto Venezia*⁷⁹⁸ foram Robert Venturi e Manuel Pascal Schupp, COPRAT, Franco Purini (Ponte Accademia); Raimund Abraham, Raimund Fein, Peter Nigst, Giangiacomo D'Ardia (Ca' Venier dei Leoni) Alberto Ferlenga (Piazza di Este); Daniel Liebeskind (Piazza di Palmanova); Laura Foster Nicholson (Villa Farsetti em Santa Maria di Sala); Maria Grazia Sironi e Peter Eisenman (Castelli di Romeo e Julieta em Montecchio Maggiore).

A escola italiana muratoriana representada por Giancarlo Cataldi e Carlo Chiappi participou do concurso *Ca' Venier dei Leoni*, que foi encarado como uma oportunidade de debate crítico em um cenário de destaque do evento internacional. As principais referências utilizadas foram:

- As cidades são história, que resumem os fatos históricos básicos de uma civilização e os desenvolvem" (S.Muratori, 1950) .
- A história é continuidade, nada vem do nada, e isso pode ser aplicado a todas as invenções da humanidade" (A.C. Quatremère de Quincy, 1832).
- Descontinuidade é crise, representadas pelo rompimento da arquitetura moderna com a tradição. (A. Sant'Elia, 1914).
- Continuidade é o trabalho de leitura. (S. Muratori, 1971).⁷⁹⁹

Após a morte de Caniggia (1987), Florença tornou-se o centro mais ativo e de referência da escola muratoriana formando uma nova geração de seguidores na Itália que não conheceram o Muratori diretamente como o Luigi Maffei⁸⁰⁰ e também influenciaram arquitetos de outros países como Linzasoro⁸⁰¹ Carrilho da Graça⁸⁰².

⁷⁹⁸ La Biennale di Venezia. **Progetto Venezia**. 2022.

⁷⁹⁹ - Towns are history [...] towns sum up the basic historic facts of a civilization and develop them.

- History is continuity, nothing comes from nothing, and this can only be applied to all inventions of mankind.

- Discontinuity is crisis: Modern architecture [...] has broken away from tradition.

- Continuity is working reading. Cf.: CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 45 e 47.

⁸⁰⁰ **Gian Luigi Maffei** (1942-2019) foi pupilo de Gianfranco Caniggia na Faculdade de Arquitetura de Florença e posteriormente professor na mesma instituição. Cf.: Associação Manfredo Giuliani. **Gian Luigi Maffei**. out. 2022.

⁸⁰¹ **José Ignacio Linzasoro Rodríguez** (1947-), graduado em arquitetura pela Escola de Arquitetura de Barcelona em 1972. Cf.: Linzasoro & Sanchez, out. 2022.

⁸⁰² **João Luís da Carrilho da Graça** (1952-) é arquiteto graduado pela Escola Superior de Belas Artes de Lisboa em 1977, logo em seguida iniciou as atividades profissionais e em 2001, as atividades acadêmicas. Para Carrilho, o modo de interpretar a cidade pelo método muratoriano é o ponto de partida de seus projetos por meio da leitura do lugar da intervenção arquitetônica. Cf.: Carrilho de Graça arquitectos, out. 2022; SEQUEIRA, Marta. **O território como invariável**. In: GRAÇA, 2015, p. 39 e 40.

Tanto Caniggia como Linzasoro defendem, tal como Carrilho da Graça, que a “lógica de antropização do território e de transformação dos conjuntos urbanos ao longo dos tempos tem normalmente como base uma gradação, e não uma simples substituição traumática, repentina, razão pela qual ainda hoje se podem identificar nas cidades vestígios das ocupações primitivas do território.”⁸⁰³

No contexto pós-moderno e das cidades globais, foi realizado o primeiro encontro internacional de escolas de morfologia urbana francesa, inglesa e italiana focadas nas pesquisas de cidades e de seus processos de transformação, conduzindo à fundação do International Seminar on Urban Form (ISUF-1994)⁸⁰⁴.

As Bienais de Veneza e os seminários do ISUF tiveram início no contexto da superabundância espacial que é resultado de consideráveis modificações físicas: concentrações urbanas, transferências de população e multiplicação de ‘não-lugares’, por oposição à noção sociológica de lugar, associada por Mauss e por toda uma tradição etnológica àquela de cultura localizada no tempo e no espaço.

Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados do planeta.⁸⁰⁵

O dispositivo espacial é o que exprime a identidade de um grupo, pois as origens do grupo são muitas vezes diversas, mas a identidade do lugar funda, congrega e une o grupo.⁸⁰⁶ “Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar.” A supermodernidade é produtora de não lugares, ou seja, de espaços que não são lugares antropológicos e não integram os lugares antigos que são classificados como lugares de memória. É um mundo da individualidade solitária, da passagem, do provisório e do efêmero que propõe às pessoas um objeto novo. O não-lugar não existe na forma pura pois “os

⁸⁰³ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 33.

⁸⁰⁴ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 11.

⁸⁰⁵ AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 7 ed. Tradução: Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papius, 1994, P. 36.

⁸⁰⁶ AUGÉ, 1994, p. 46.

lugares se recompõem nele, relações se reconstituem nele; o cotidiano e as “artes de fazer” podem ser desenvolvidas, ou seja, o não-lugar pode existir como lugar. O lugar nunca é completamente apagado e o não lugar nunca se realiza totalmente em palimpsestos em que se reinscreve sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação.⁸⁰⁷ O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude.”⁸⁰⁸ Os lugares antropológicos é uma construção concreta e simbólica do espaço para aqueles que o habitam e têm pelo menos três características comuns: identitários, relacionais e históricos cujo conteúdo é ao mesmo tempo espacial e social.⁸⁰⁹

“Portoghesi questionou radicalmente o dogmatismo formal do Movimento Moderno e as obras anônimas que proliferaram nas metrópoles com linguagem baseada no aço e no vidro do International Style”⁸¹⁰, evidenciou as atribuições do Movimento Pós-Moderno que são:

superar a equação desenvolvimento = progresso, redimensionar o valor redentor atribuído à produção industrial, frear os processos parasitários do consumo energético e da poluição; recompor, numa visão global, a relação entre o Ocidente industrializado e o resto do mundo, proteger ao mesmo tempo a identidade dos grupos étnicos e seu direito à integração. Esses e tantos outros objetivos convergentes que concernem a toda a humanidade, e dos quais depende sua própria sobrevivência, estão a grande distância da neovanguarda que tanto interessa às revistas de arquitetura e configuram um percurso repleto de obstáculos, porém bem mais apaixonante que a evocação dos primórdios da arte soviética.⁸¹¹

A chave da questão da cidade contemporânea está na possibilidade de readequação das funções dos fatos urbanos da teoria rossiana, “a partir das qualidades da sua arquitetura e de sua forma urbana, de partes inteiras da cidade cujos usos tornaram-se obsoletos”, e portanto, a validade de uma interpretação tipológica se coloca [...] toda vez que se reconhece o caráter unitário e ao mesmo tempo relacional da arquitetura e da cidade.”⁸¹²

⁸⁰⁷ AUGÉ, 1994, p. 73-74.

⁸⁰⁸ AUGÉ, 1994, P. 95.

⁸⁰⁹ AUGÉ, 1994, P. 52.

⁸¹⁰ SEGRE,, set. 2006.

⁸¹¹ PORTOGHESI, 2002. p. XIV e XV.

⁸¹² PEREIRA, 2012.

Este capítulo teve o propósito de inserir o pensamento e a teoria muratoriana no contexto do Movimento Moderno, e suas propostas para enfrentar os problemas das cidades industriais, por ser um teórico pouco citado e conseqüentemente pouco conhecido no Brasil, além de identificar os desdobramentos da escola italiana de morfologia urbana e tipologia dos edifícios.

3. A leitura operante da região de Etrúria

Análise territorial de Muratori

No método de leitura⁸¹³ operante⁸¹⁴ da escola italiana de tipologia projetual e de morfologia urbana de Saverio Muratori, os processos que determinaram historicamente o assentamento e a infraestrutura de um território são ancorados “cientificamente” à fase analítica da “leitura”.

[...] em analogia com a literatura, que 'escrever' (projetar) um 'texto' arquitetônico sobre o palimpsesto territorial (o grande 'livro' da história do homem, uma realidade total inevitável e não falsificável) devemos primeiro aprender a 'ler' ('com-tomar' com a lógica do projeto) o que foi escrito até agora, de modo que o nosso pensamento de projeto é concretizado e se encaixa no 'edifício e contexto ambiental' para continuar com sentido completo a narrativa histórica da aventura da civilização. Os arquitetos devem, portanto, começar a mudar sua atitude, concentrando sua atenção não no objeto em si (o edifício do projeto), mas no objeto fora de si (o contexto ambiental como um trabalho coletivo - cum-textum - herdado do passado).⁸¹⁵

Para ler a forma de uma cidade “é de particular importância o conhecimento da estrutura fundiária e das questões econômicas; esses fatos estão intimamente ligados ao que chamamos de influências histórico-sociais.”⁸¹⁶ O papel de cada núcleo e de suas partes só pode ser compreendido quando referido ao contexto mais amplo, que é a rede.⁸¹⁷

⁸¹³ **Leitura** é a análise da operação analítica visando a compreensão dos fenômenos orgânicos em sua totalidade e reciprocidade e em seus principais componentes. Na Arquitetura, significa o momento reflexivo em que se está diante de um objeto arquitetônico específico para poder compreender, através do exame dos componentes e das relações, sua organicidade íntima no nível da tipicidade. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 235.

⁸¹⁴ **Operação** é a atitude, inerente ao mundo da consciência espontânea e da consciência operacional, que supervisiona a transformação, mais ou menos consciente, do espaço antrópico, em função de determinados objetivos que o homem como um objeto pretende alcançar. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 236.

⁸¹⁵ [...] in analogia con la letteratura, che per 'scrivere' (progettare) un 'testo' architettonico sul palinsesto territoriale (il grande 'libro' della storia dell'uomo, realtà totale imprescindibile e non falsificabile) dobbiamo prima imparare a 'leggere' ('com-prendere' con la logica del progetto) ciò che è stato scritto finora, affinché il nostro pensiero progettuale si concretizzi e s'inserisca nel 'contesto edilizio ed ambientale' per proseguire con senso compiuto il racconto storico dell'avventura della civiltà. Sarà bene pertanto che gli architetti comincino a cambiare atteggiamento, focalizzando la loro attenzione non più sull'oggetto in sé (l'edificio di progetto), ma sull'oggetto fuori di sé (il contesto ambientale come opera collettiva - cum-textum - ereditata dal passato). Cf. CATALDI, Giancarlo. **Studi per una lettura operante del territorio delle province**. mai. 2020.

⁸¹⁶ ROSSI, 2001, p. 36.

⁸¹⁷ REIS, 2000, p. 79.

O trabalho de contextualização múltipla praticado pelos micro-historiadores parte de premissas muito diferentes. Ele afirma, em primeiro lugar, que cada ator histórico participa, de maneira próxima ou distante, de processos – e portanto se inscreve em contextos – de dimensões e de níveis variáveis, do mais local ao mais global. Não existe portanto hiato, menos ainda oposição, entre história local e história global.⁸¹⁸

O método muratoriano não é somente de leitura, mas também de projeto:

No mundo da arquitetura este saber é uma verdadeira revolução: com a difusão do método de leitura-projeto – própria da escola tipológica que se refere ao pensamento e ensino de Saverio Muratori - poderíamos substancialmente alcançar dois objetivos, um "objetivo" em relação à leitura, um "subjettivo" relacionado com o projeto. A primeira diz respeito à fundação de uma 'ciência do território', uma disciplina em que o projeto já não se destina apenas ao futuro - como é habitual na profissão - mas também voltado para o passado, ou seja, é usado 'retroativamente' para reconstruir os processos de estruturação do espaço antrópico.⁸¹⁹

Portanto, o projeto urbano deve ser resultado de “um profundo conhecimento da realidade, que considera a arquitetura, a paisagem e o território como um todo.”⁸²⁰ O objetivo do método da história operativa é “a compreensão dos diferentes valores inerentes às diferentes fases de formação urbana, as influências e as implicações dos novos projetos sobre os edifícios existentes”⁸²¹, cuja base fundamental do projeto contextual e da ciência do território é a reconstrução “retroativa” dos processos de estruturação do espaço antrópico⁸²². Esta reconstrução é viabilizada pela análise de elementos considerados invariantes nas estruturas urbanas ao longo do tempo por meio da identificação do tipo urbano ou construtivo e a identificação de uma linha de desenvolvimento histórico da cidade⁸²³

⁸¹⁸ REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: REVEL, Jacques (org.). **Jogos de escala: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. 28.

⁸¹⁹ Nel mondo dell'architettura questa sapere una vera rivoluzione: con la diffusione del metodo della lettura-progetto - proprio della scuola tipologica che si rifà al pensiero e all'insegnamento di Saverio Muratori - si potrebbero sostanzialmente conseguire due obiettivi, uno "oggettivo" relativo alla lettura, uno "suggettivo" relativo al progetto. Il primo riguarda la fondazione di una 'scienza del territorio', disciplina nella quale il progetto non è più soltanto rivolto al futuro - come di norma nella professione - ma è anche rivolto al passato, cioè impiegato 'retroativamente' per ricostruire i processi di strutturazione dello spazio antropico. Cf.: CATALDI, mai. 2020.

⁸²⁰ Any urban project is, according to Muratori, a deep process of knowledge of reality. A project that considers architecture, landscape and territory as a whole. Cf.: MARETTO, 2015, p. 12.

⁸²¹ CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002, p. 26 e 27.

⁸²² CATALDI, mai. 2020.

⁸²³ MARETTO, 2015, p. 98.

Assim os diferentes tipos de tecido urbano são o resultado de vários tipos de tecido econômico, social, cultural e político, que é encontrado na antiga concretude e *forma*. A partir do estudo da forma semântica se pode "ler" e "escrever" a história de um lugar antrópico em todas as suas escalas: "um tipo de edifício não é particularizado exceto na sua aplicação concreta, isto é, no tecido de construção; [...] um tecido urbano não é particularizado exceto na sua totalidade, isto é, no organismo urbano, e o valor total de um organismo urbano só é compreendido na sua dimensão histórica." Assim, a escala urbana - como condição essencial para a vida associada, para a referência cruzada contínua entre o particular e o universal, o indivíduo e a civitas - torna-se o menor denominador comum para Muratori dessas experiências, ou seja, o contexto mínimo necessário para uma leitura "estrutural" do tecido edificado e para um projeto urbano.⁸²⁴

O interesse de Muratori pela historiografia dos tecidos urbano estava focado na identificação do "nexo estrutural"⁸²⁵ que permite a leitura operativa do lugar. A identificação do "nexo estrutural" é a base da existência de uma cidade por meio do desenvolvimento temporal e gradual de suas estruturas sociais, econômicas e culturais e representa o produto concreto de análise e a base necessária para a síntese, pois é o ponto de encontro entre a história e o presente, a interpretação e a compreensão do processo histórico como um todo para a sua aplicação como fundamento crítico do projeto urbano contemporâneo.

O projeto de partes da cidade deveria então encaminhar-se como desenho urbano, em consonância com parâmetros que regulassem a arquitetura dos edifícios, pois segundo esta abordagem, a qualidade arquitetônica da cidade não se restringe à realização de obras isoladas, mas também à capacidade das novas arquiteturas relacionarem-se a fatos urbanos anteriores: a outras arquiteturas, à paisagem, ao lugar e aos sistemas de infra-estrutura.⁸²⁶

⁸²⁴ So the differences types of urban fabric are the result of as many different types of economic, social, cultural and political fabric, which find in the former concreteness and *form*. A semantic form, from the study of which one can "read" and "write" the history of an antropic place, on all its scales: "a building type is not particularised except in its concrete application, that is, in the building fabric; [...] an urban fabric is not particularized except in its totality, that is, in the urban organism, and the total value of an urban organism is only grasped in its historical dimension. So the urban scale – as the essential condition for associated life, for the continuous cross-reference between the particular and the universal, the individual and civitas – becomes the lowest common denominator for Muratori of these experiences, that is, the minimal context required for a "structural" reading of the building fabric and for an urban design. Cf.: MARETTO, 2015, p. 98.

⁸²⁵ MARETTO, 2015, p. 98 e 116.

⁸²⁶ AYMÓNINO, Carlo. *O significado das cidades*. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p.126 apud PEREIRA, jan. 2021.

O último trabalho inacabado de Muratori, *Studi per una operante storia del territorio*, é um atlas sobre a teoria do território, cuja pesquisa da Península Itálica estava mais adiantada. Nas cartografias, ainda em fase de rascunho, a periodização das fases da implantação dos percursos e dos assentamentos foi detalhada e representada de modo a permitir a leitura das permanências e transformações de todo o território.

“A distinção da produção cartográfica do atlas pela história ativa do território é determinada pelo desejo de Muratori de consolidar o seu pensamento, que estava isolado no contexto acadêmico e cultural de seu tempo.”⁸²⁷

No Atlas muratoriano desenha-se assim uma geografia onde o espaço e o tempo são decisivos para o estudo do território. Um espaço que nem sempre permanece o mesmo para sempre; onde a natureza se transforma com a obra do homem, com a sua história. Uma história que deixa sinais tangíveis e reconhecíveis no território examinado, ajudando a determinar as coordenadas dentro das quais a arquitetura de alvenaria operativa - que não é apenas teórica - deve ser inserida e intervir.⁸²⁸

Alessandro Giannini foi o primeiro a estudar o material original do volume inacabado de Muratori contido no *Studi per una operante storia del Territorio*. Em 2002, ele fez a doação deste material composto por 276 cartografias e 17 provas para a Biblioteca Poletti di Modena.⁸²⁹ A digitalização dos desenhos disponíveis no site da biblioteca foi realizada pelo Departamento de Design de Arquitetura da Universidade de Florença. Giannini fez algumas considerações sobre os desenhos referentes à Itália, deixados sem texto por Muratori, organizou a coleção de desenhos e os seus textos complementares de acordo com as diferentes escalas morfológicas.

Durante a leitura do Atlas muratoriano para a sua tese de doutorado, Silvia Tagliazucchi fez uma simulação de como poderia ter o sido o atlas acabado

⁸²⁷ La produzione cartografica che contraddistingue *Studi per una operante storia del territorio* è determinata dalla volontà di Muratori di stabilire una ulteriore riconferma e segno del suo pensiero, isolato nel contesto accademico e culturale del suo tempo. Cf.: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 16.

⁸²⁸ Biblioteca Poletti di Modena, jun. 2021.

⁸²⁹ Biblioteca Poletti di Modena, jun. 2021.

adicionando novas legendas computadorizadas para auxiliar na compreensão da teoria muratoriana.⁸³⁰

Com o mesmo propósito, Tagliazucchi também elaborou um glossário das principais palavras-chave precedentes ao atlas que caracterizam a produção teórica de Muratori, a partir das definições e dos conceitos encontrados nos escritos de Muratori e de seus discípulos. A principal fonte é o livro *Lezioni di architettura*,⁸³¹ de Cataldi. Muitas destas definições estão citadas na nota de rodapé desta pesquisa.

Cataldi fez um resumo dos pressupostos teóricos do método da leitura operante do processo histórico que pode ser feito em etapas⁸³², devido à perda de espontaneidade na construção atual.

1. “o tipo⁸³³ de edifício é uma síntese a priori ou um conceito de vida espontânea peculiar a uma cultura, variável no tempo e no espaço.”⁸³⁴
2. “a história da construção é uma sequência de fenômenos construtivos espontâneos [...] e implica a continuidade da construção do desenvolvimento numa determinada área cultural (especialmente nas cidades).”⁸³⁵
3. “a história da arquitetura é uma sequência de fenômenos construtivos projetados. Não tem qualquer influência na escala dos edifícios especiais, exceto para expressar

⁸³⁰ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 255 e .260.

⁸³¹ CATALDI, Giancarlo. **Lezione sull'architettura**. Firenze: Unedit, 1972.

⁸³² Os discípulos de Muratori desconhecem como a ideia do projeto em estágios veio à mente dele como resultado lógico da “leitura” de desenvolvimento da cidade. Cf. CATALDI. In: PETRUCCIOLI, 1998, p. 38.

⁸³³ **Tipo** na construção ou em outra atividade é o resgate pelo homem de experiências anteriores de forma espontânea para a resolução de problemas semelhantes, que em graus sucessivos de aprofundamento até o limite, a resolução de apenas de um caso particular dá origem ao tipo por meio da concentração física em um edifício novo e único. No campo das artes figurativas, a tipologia é entendida no senso comum como os objetos de produção em seus aspectos formais de série, devido a uma função comum ou a uma imitação recíproca, em contraste com aspectos originais. A escola muratoriana discorda com esta definição, um tanto redutora, que é contrastante com a anterior, especialmente com a “presumida” antinomia entre “tipo” e “originalidade”, que sofre com os preconceitos da crítica idealista da derivação crociana, negando a tipologia (Zevi, Bonelli, Pane). O “tipo” e a “originalidade” nada mais são do que momentos complementares de um processo orgânico, pois quando a obra captura o conhecimento de “toda a realidade espiritual de um edifício, no qual podem existir intuições coletivas formais - tipos - a contribuição de um ambiente arquitetônico especial e, finalmente, expressões individuais em múltiplos estágios de desenvolvimento e restauração, cada um dos quais adota a forma anterior e a introduz como parte integrante, em um organismo com nova capacidade e mais elaborado”. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 240.

⁸³⁴ Building type is a priori synthesis or a spontaneous living concept peculiar to a culture, variable in time and space. É uma definição desenvolvida por Giancarlo Caniggia. Cf. CATALDI, 1998, p. 35.

⁸³⁵ Building history is a sequence of spontaneous constructional phenomena [...] and it implies the continuity of building development in a given cultural area (especially in towns). É a consequência do pressuposto do tipo e é a principal razão para a estrutura histórica da cidade. Cf.: CATALDI, 1998, p. 35.

a intencionalidade do arquiteto e a influência tipológica que as áreas culturais podem ter sobre ele.”⁸³⁶

4. “a crise na arquitetura moderna é uma crise tipológica e linguística. [...] A crise atual do mundo moderno é, portanto, civil e, ao mesmo tempo, arquitetônica. Está profundamente enraizada, essencialmente devido ao crescimento e à perda de visão histórica [...]”⁸³⁷

Esta crise representou um corte no processo de construção tipológica e da linguagem arquitetônica, e portanto, embasou a teoria muratoriana que tem o propósito “de tentar preencher a lacuna através do método de design baseado na dialética entre leitura e design.”⁸³⁸ O ponto central da definição muratoriana de território⁸³⁹ é a adaptação das novas intervenções arquitetônica e urbanas à natureza física e à tradição civil do lugar, cujo conceito estava vários anos à frente de seu tempo.

A adaptação ao meio ambiente, no entanto, não significa apenas a observância ou a defesa passiva contra a natureza, mas um espaço antrópico em constante evolução, implicando a adição de novos edifícios, desde que se enquadrem no patrimônio da construção. Nesse sentido, a tipologia garante a melhor renderização tecnológica e prática possível e a adesão às formas arquitetônicas da área cultural.⁸⁴⁰

A leitura operante é a base fundamental do “projeto contextual” e da “ciência do território” composta por dois quadros metodológicos básicos: o quadro escalar para a tipologia projetual e o quadro cíclico para a morfologia urbana, sistematizado por Cataldi para o livro *Per una Scienza del Territorio* (1997)⁸⁴¹.

⁸³⁶ The history of architecture is a sequence of designed constructional phenomena. It has no bearing on the scale of special buildings, apart from expressing the greater intentionality of the architect designer and the typological influence that greater cultural areas can have on him. Esta é a crítica de Muratori para as tendências subjetivas de desenhos individuais dos arquitetos. Cf.: CATALDI, 1998, p. 35 e 37.

⁸³⁷ The crisis in modern architecture is a typological and linguistic crisis. [...] The present crisis of the modern world is, therefore, civil and, at the same time, architectural. It is deeply rooted, essentially due to growth and a loss of historical insight [...]. Este foi o ponto de partida de Muratori no início dos anos setenta para a sistematização do seu pensamento. CATALDI, 1998, p. 37.

⁸³⁸ CATALDI, 1998, p. 37.

⁸³⁹ **Território** é a categoria escalar máxima de organismos do espaço antrópico contendo outras escalas do urbanismo e do objeto de uso. O território como patrimônio completo é a realidade e condição de existência. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 239.

⁸⁴⁰ CATALDI, 1998, p. 38.

⁸⁴¹ CATALDI, Giancarlo. **Studi per una lettura operante del território dele province**. mai. 2020.

Quadro cíclico		Fase territorial			
		fase da montanha	fase de meia encosta	fase de fundo de vale	fase de planície
categorias	fronteiras	fundo de vale	espigão e fundo de vale	espigão	espigão e rios
	caminhos	espigão	meia encosta	fundo de vale	planície
	tecido	espigão	meia encosta	fundo de vale	planície
	assentamentos	centros de espigão	centros de meia encosta	centros de fundo de vale	centros de planície

Tabela 12: Quadro cíclico da leitura operante da forma urbana

Fonte: CATALDI, Giancarlo. Studi per una lettura operante del território dele province.

No quadro cíclico da leitura operante muratoria (tabela 13), adotado para a análise dos estratos da cidade de São Paulo, as categorias fronteiras e caminhos, tecidos, assentamentos são lidas em cada estrato histórico correspondente às quatro fases⁸⁴² de ocupação territorial: montanha, encosta, fundo de vale e planície.

Até a unificação italiana (mapa 30)⁸⁴³, as cidades italianas, principal objeto de estudo de Muratori, apresentavam caracteres arcaicos se comparada com a evolução urbana e a estrutura social da região central e noroeste da Europa. A distribuição e os caracteres dos tipos e das funções das cidades italianas estavam implantados por meio de formas urbanas e sociais medievais e renascentistas.⁸⁴⁴ Uma nação burguesa europeia deste período transformava a cidade a sua própria imagem, proporcionalmente ao seu dinamismo econômico e social e ao grau de controle do aparelho estatal em que a cidade estava vinculada. Na Itália, a unificação tardia do país e a não coincidência da cidade capital com os centros econômicos do país explicam o atraso do desenvolvimento urbano e industrial em relação às cidades francesas e outras grandes cidades europeias.⁸⁴⁵

Segundo Cataldi, a Península Itálica teve quatro ciclos com quatro teorias distintas em que as fases territoriais, conforme a tabela 14.

⁸⁴² Para a esola muratoriana, uma **fase** é o intervalo de tempo entre duas crises sucessivas, dentro do qual certos “fenômenos”, ou momentos de desenvolvimento do processo orgânico, manifestam-se de forma e modalidades particularmente evidentes. Segundo Muratori cada ciclo histórico é realizado de acordo com a sucessão das quatro fases seguintes: fase lógica de formação conceitual; fase estrutural e expansão quantitativa; fase ética e reprodução formal, com crise final e reinvenção do próximo ciclo. A **crise** é o momento de transição e de inflexão, em que as leis antigas tentam transformar-se em leis mais amplas e mais abrangentes. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 231 e 232.

⁸⁴³ A unificação italiana (1848-1871) foi uma iniciativa dos burgueses para o fortalecimento econômico, porém as guerras provocaram o atraso do desenvolvimento industrial na península itálica

⁸⁴⁴ La distribución y los caracteres de las tipologías y de las funciones están todavía implantados de las formas urbanas y sociales medievales y renascentistas. CERASI, 1990, p.116 e 117.

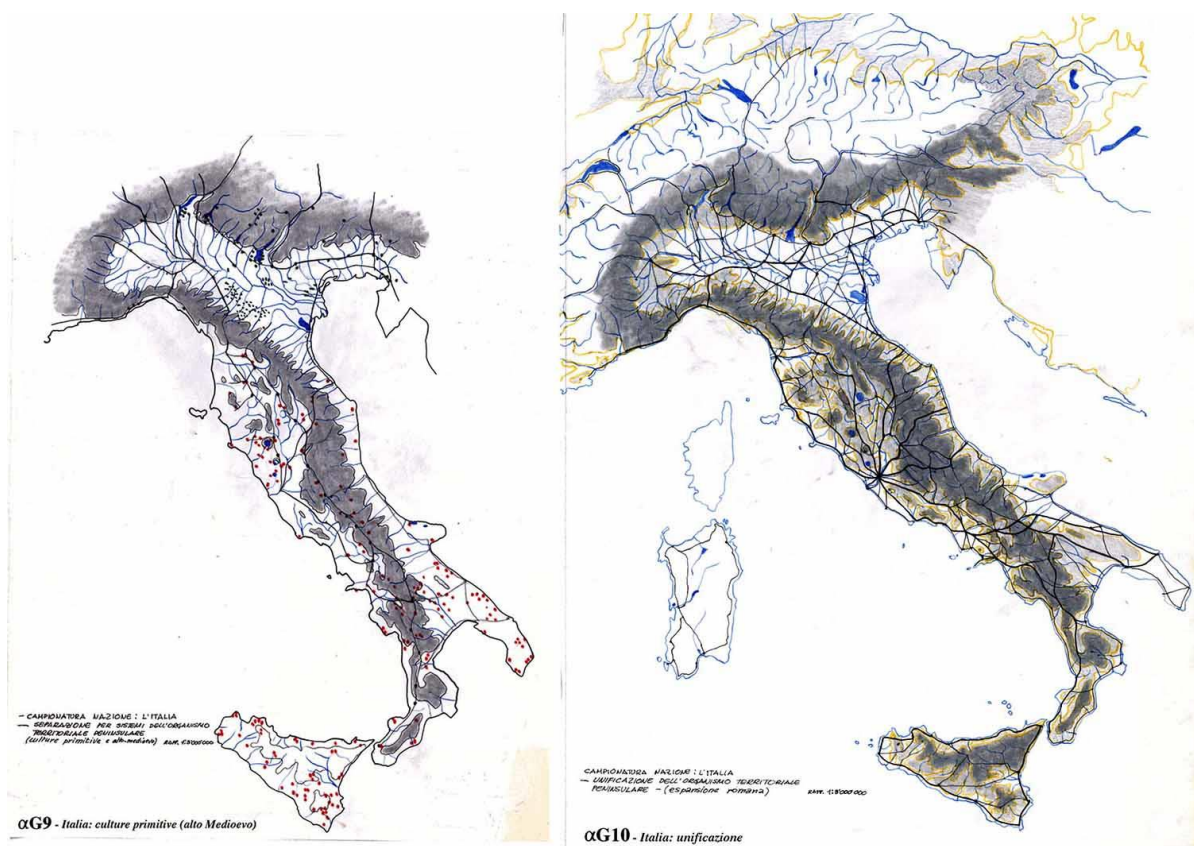
⁸⁴⁵ CERASI, 1990, p.116 e 147.

período	ciclo	teoria
antes de 750 a.C.	espontâneo de implantação	espigão
500 a.C. - 500 d.C.	plano de consolidação	forma quadrada
500-1500	espontâneo de reuso	medievalização
1500-2000	planificado de consumo	Fringe Belt

Tabela 13: Periodização da Península Itálica

Fonte: CATALDI, Giancarlo. Studi per una lettura operante del território dele province.

Dentre os territórios trabalhados no atlas, a produção cartográfica da Península Itálica estava mais adiantada, onde as fases da implantação dos percursos e dos assentamentos estão identificadas e representadas detalhadamente de modo a permitir a leitura operante das permanências e transformações do território, conforme amostra desta produção no mapa 30.



mapa 31: Península Itálica medieval (esquerda) e unificada (direita)

autor: Saverio Muratori

fonte: biblioteca Polleti in Modena

As linhas de desenvolvimento, que são os caminhos de espigão, meia encosta ou fundo de vale, estão localizados ao longo dos principais rios. “Por esta razão, Roma ocupa uma posição central, tudo é referido a ela, ou seja, ao trecho do

Tibre em um ângulo reto com a costa.”⁸⁴⁶ O sistema de vales ocidentais é um corredor contínuo denominado Via Cássia que liga Roma a Florença. Conforme o mapa 31, “entre este corredor e o mar está a Etrúria, um mundo complexo, dividido em dois subsistemas potenciais divididos pelo Ombrone: o Toscano (ou propriamente etrusco) e o Lácio.”⁸⁴⁷



mapa 32: Etrúria meridional em 750 a.C. (esquerda); Vias Cassia Vetus (direita)
 fonte: CASELLI, Giovanni, 2022.

Esta estrada segue, mais ou menos de perto, um caminho natural, de bacia hidrográfica, que corre entre o Arno e o Tibre, praticamente sem encontrar um córrego. Foi uma das direções de movimento de grupos humanos pré-históricos descendo ou subindo a Península. É claro que esta rota pré-histórica não era uma 'estrada', mas um grande cinturão de movimento máximo em direção norte-sul, com ramificações em todas as direções. Alguns centros muito remotos estão localizados ao longo desta rota, mas raramente eles estão na mesma, talvez porque a terra lá é menos adequada para assentamento, talvez porque eles não preferem as áreas de tráfego mais intenso, pelo menos em tempos pré-históricos.⁸⁴⁸

⁸⁴⁶ Per questo Roma occupa una posizione centrale, tutto è riferito ad essa, cioè al tratto di Tevere ad angolo retto con la costa. In: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 266.

⁸⁴⁷ Tra questo corridoio ed il mare c'è l'Etruria, un mondo complesso, articolato in due potenziali sub-sistemi divisi tra loro dall'Ombrone: quello toscano (o propriamente etrusco) e quello laziale. In: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 266.

⁸⁴⁸ Questa via ricalca, più o meno da vicino, una via naturale, di spartiacque, che corre fra l'Arno e il Tevere, praticamente senza trovare un corso d'acqua. Era una delle direttrici di movimento dei gruppi umani preistorici che discendevano o risalivano la Penisola. Naturalmente questa direttrice preistorica non era una 'strada', ma una grande fascia di massimo movimento in direzione nord-sud, con ramificazioni in ogni direzione. Alcuni centri di remotissima origine si trovano ubicati lungo questa direttrice, ma raramente essi stanno sulla stessa, forse perché il terreno lì è meno adatto all'insediamento, forse perché non si prediligevano le aree di più intenso traffico, almeno in epoca

A Etrúria analisada por Muratori é metade Lácio e metade Toscana, até a província de Lucca.⁸⁴⁹ Para ilustrar o método muratoriano foi selecionado três mapas editados por Giannini e Tagliazucchi referentes às três fases do ciclo territorial da região da Toscana devido a representatividade desta região.

A proposta de resolver a crise da arquitetura moderna por meio da reintrodução de elementos tipológicos nas memórias das pessoas “são ainda mais densas e estratificadas quando são submetidas à seqüência cíclica de eventos históricos, como têm sido particularmente no caso da Itália. É uma questão de lê-los para compreendê-los plenamente.”⁸⁵⁰

A tradição arquitetônica italiana do norte da península atingiu um equilíbrio entre tecido e exceção, entre a casa privada e a catedral de todos, entre dois momentos da existência humana; este equilíbrio estava presente nas pequenas cidades toscanas, venezianas ou emilianas, nas aldeias piemonteses e lígures, nos povoados umbros, por meio de “um modelo irreproduzível de cidade de vida à escala humana, para um homem que não queira renunciar nem à sua individualidade nem ao seu sentido, hoje perdido, da coletividade social, do viver juntamente com os outros e com outros sem negar o eu.”⁸⁵¹ A essência da casa de colonos toscana com qualidade mínima e suficiente para satisfazer a exigência primária de proteção física e da dignidade humana do camponês nas pequenas cidades, onde surgem de forma autêntica uma igreja brunellesca entre as casas parecidas ou uma vila de Giuliano de Santo Gallo.” No sul e centro-sul da Itália, em cidades como Roma, este equilíbrio nunca existiu, onde os monumentos representaram uma relação de dominação.

preistorica. Cf.: CASELLI, Giovanni. **La via Cassia Antica: primo itinerario da Roma a Sutri**. Tuttatoscana, 25 novembre 2022.

⁸⁴⁹ Entrevista com Alessandro Giannini em 24/11/2012. In: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 338.

⁸⁵⁰ CATALDI, 2003, p. 20.

⁸⁵¹ La tradición arquitectónica italiana había llegado a encontrar, pero solamente en la mitad superior de la península, aquel equilibrio admirable y aquella compensación natural entre tejido y excepción, entre la casa de cada uno y la catedral de todos, entre dos momentos de la existencia humana; equilibrio que ha conseguido en las ciudades pequeñas toscanas, venetas o emilianas, en los pueblos piemonteses y lígures, en los poblados umbros, un modelo irreproducible de ciudad de vida a la medida humana, para un hombre que no quiera renunciar ni a su individualidad ni a su sentido, hoy día perdido, de la colectividad social, del vivir juntamente con los otros y con otros sin negar el yo. QUARONI, Ludovico. Prólogo. In: CERASI, Maurice, 1990, p. 6.



Figura 10: caminho de espigão em Val D'Orcia
Fonte: CATALDI; FORMICHI, 2007, P. 37

A paisagem, o caráter e a estética renascentista Val d'Orcia, na província de Siena, Toscana (centro da Itália) foi reconhecida pela Unesco como Patrimônio da Humanidade (2004) por ser “um reflexo excepcional da maneira como a paisagem foi reescrita nos tempos do Renascimento para refletir os ideais de boa governança e criar uma imagem esteticamente agradável.”⁸⁵² Na paisagem de Val d'Orcia percebe-se os estratos com evidências de ocupação humana que se estendem por milhares de anos.

A área foi importante durante o período etrusco e se desenvolveu durante a era do Império Romano. Na Idade Média, a produção agrícola e pastoral diminuiu e grande parte da área parece ter sido abandonada. Um período de renascimento econômico e estabilidade política nos séculos X e XI levou ao estabelecimento de mosteiros, aumentando o uso da Via Francigena (uma importante rota religiosa e comercial que liga Roma e o norte da Itália) e o desenvolvimento das aldeias sob um sistema feudal.⁸⁵³

⁸⁵² Unesco. **World Heritage List**. Val Val d'Orcia, nov. 2022..

⁸⁵³ Unesco, nov. 2022..

Embora esparsos e pequenos em tamanho, os assentamentos históricos em Val d’Orcia são de extrema importância cênica, pois como regra geral, eles foram construídos em colina - e montanhas e são mais olho-captura do que as casas espalhadas circundantes não só por conta de suas posições dominantes, mas também devido às suas formas, densidade de construção e tipo⁸⁵⁴, conforme a figura 10.

Muratori, Caniggia, Cataldi, Linzasoro e Carrilho defendem que “a lógica de antropização do território e de transformação dos conjuntos urbanos ao longo dos tempos tem normalmente como base uma gradação, e não uma simples substituição traumática, repentina.”⁸⁵⁵ É por isso que o método de leitura operante permite identificar os vestígios das ocupações anteriores nos territórios e sistematizar os elementos identificados em estratos históricos.

O avanço da escola de Muratori na pesquisa territorial foi sua teoria de rotas de cumes originais. Embora ainda desconhecida ou subestimada por geógrafos e historiadores, é de grande importância porque facilita a identificação da relação entre os caminhos migratórios originais e os sistemas de assentamento promontório, cuja marca indelével ainda pode ser detectada nas regiões acidentadas e montanhosas da Itália.⁸⁵⁶

A antropização do território é composta dos ciclos de implantação e de consolidação, cada um com quatro fases de desenvolvimento: rede de caminhos de espigão, assentamentos em promontórios, áreas produtivas e rede de caminhos de fundo de vale.

A teoria do espigão⁸⁵⁷ é referente à primeira fase de ocupação do território pelos nômades por meio da implantação espontânea de caminhos nos espigões que

⁸⁵⁴ CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 43

⁸⁵⁵ SEQUEIRA.. In: GRAÇA,, 2015, p. 33.

⁸⁵⁶ The breakthrough of Muratori’s school in territorial research was its theory of original ridge-top routes. Even though it is still either unknown to or underrated by geographers and historians, it is of great importance because it facilitates identification of the relationship between original migratory paths and promontory settlement systems, whose indelible mark can still be detected in the hilly and mountainous regions of Italy. Cf. GIANNINI, Alessandro (ed.). I disegni dell’Atlante del Territorio di Saverio Muratori ala biblioteca Poletti di Modena. Studi per una operante storia del território, publicado como 6 CDs (Centro Studi del Territorio e del Paesaggio “L. Vagnetti”, Anghiari).traduzir apud CATALDI, 2003, p. 26.

⁸⁵⁷ O **espigão** é um elemento morfológico fundamental onde foram evidenciados os primeiros assentamentos antrópicos. Esta teoria muratoriana é perseguida em um segundo tempo por dois de seus alunos: Cataldi e Caniggia. A teoria dos espigões e aprofundada com a definição de linhas de desenvolvimento que é um sistema coincidente

eram utilizados apenas para as conexões entre os territórios. A leitura do sistema econômico de coleta elementar pode reconstruir sistematicamente a história do momento da primeira ocupação humana de territórios com topografia montanhosa. Os traçados dos caminhos tinham regularidade altimétrica, evitando o cruzamento com obstáculos, em particular rios ou linhas de água, e obtendo segurança por meio de uma maior amplitude visual da área do vale.

Na Itália corresponde ao período anterior a 750 a.C, quando o acesso para a região montanhosa da Etrúria era feito pelo mar em Pisa por uma passagem no rio Arno no local da atual cidade de Florença.



Figura 11: caminho de espigão
Fonte: CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 57

O caminho de espigão na Cordilheira dos Apeninos entre o monte Cetona e monte Amiata está representado na figura 11, onde:

A área entre os rios Tibre e Arno (Etrúria histórica) foi provavelmente a primeira área a ser ocupada por viajantes a partir do ramo norte do caminho principal da Cordilheira dos Apeninos pela grande passagem do rio Arno nas proximidades de Fiesole, posteriormente substituída pela ponte Vecchio, Duzentos e cinquenta quilômetros ao sul da extremidade latina do que então se tornou Ponte Milvio, porta de entrada para o sistema de sete aldeias nas encostas em que Roma foi construída. ⁸⁵⁸

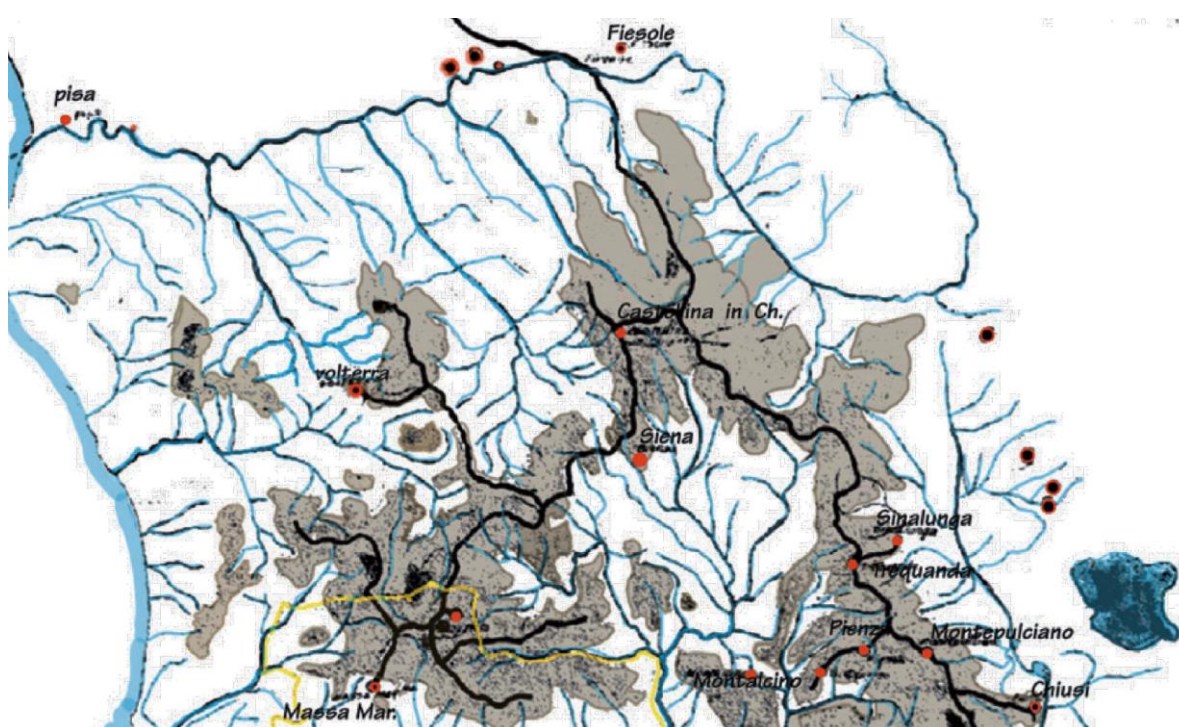
Na segunda fase, houve o surgimento dos primeiros assentamentos em promontórios localizados na extremidade de caminhos secundários, após o desenvolvimento da capacidade do homem de reconhecer o ciclo sazonal da flora e

com os caminhos longitudinais e transversais, resultante da morfologia do território, sempre seguindo os espigões, as meia-encostas ou os fundos de vale. As **linhas de desenvolvimento** são estruturas estáveis, fixas e imutáveis que permitem delinear as "constantes" dentro da configuração de um território e os assentamentos constituídos. Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 230, 231.e 235.

⁸⁵⁸ [...] the area between the Tiber and Arno rivers (historic Etruria) [...] It was probably the first area to be occupied by travelers from the northern branches of the "major Apenine ridge way" across one of the Arno river's major fords beneath Fiesole, subsequently replaced by Ponte Vecchio, two hundred and fifty kilometres south of the Latian end of what then became Ponte Milvio, gateway to the seven hillside-village system on which Rome was built. CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 57.

os movimentos migratórios dos animais. Os caminhos secundários subiam a partir dos promontórios em direção aos caminhos de espigão mais antigos.⁸⁵⁹

O traçado dos primeiros caminhos nas linhas dos espigões e a ocupação territorial inicial nos promontórios acessíveis por caminhos secundários representaram um processo simples e universal de escolha de sítios de povos nômades e seminômades. A defesa do povoado nos promontórios favorecida pela topografia com uma única linha de acesso facilmente controlável. Os acampamentos precários da primeira fase evoluíram para casas, vilas, conventos, castelos e cidades na fase seguinte



mapa 33: caminhos de espigão e caminhos secundários
 autor: Alessandro Giannini
 fonte: TAGLIAZUCCHI, 2015, 264.

No mapa 32, estão representadas as duas primeiras fases, onde as linhas de percurso de espigão e secundárias estão traçadas na cota mais alta do território destacada na cor cinza, e os promontórios próximos das nascentes dos rios estão ocupados por assentamentos como Volterra, Siena, Pienza, Chiusi e outros representados por pontos vermelhos.

⁸⁵⁹ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 38.

As cidades etruscas foram as primeiras a surgir nesta fase na região central da Itália, provavelmente devido à propagação do fenômeno urbano das antigas cidades gregas, com as quais comercializavam desde o início da Idade do Ferro. No entanto, suas formas e estruturas diferem muito em termos de locais, momentos no tempo e processos geradores: estes últimos surgiram como colônias, ou como a extensão de uma cultura ultramarina avançada, que os planejou e posicionou estrategicamente em pontos de desembarque costeiros. Os primeiros são o resultado endógeno de um mecanismo territorial tendencialmente mais lento, menos espontâneo, baseado em caminhos de cumeeira e implicando a construção de cidades proto-urbanas nas fronteiras dos sistemas de elevação, quer à beira-mar para controlar um porto ou interior, nos grandes rios, para controlar uma passagem de rio.⁸⁶⁰

Na terceira fase correspondeu a passagem do uso do campo em estado natural para a intervenção humana da terra por meio da agricultura e da pecuária. Portanto, o surgimento de áreas produtivas determinou a fixação do homem no território e a necessidade de intercâmbio entre os assentamentos e as áreas produtivas localizados nos antigos promontórios por meio da criação de novos caminhos de meia encosta paralelos ao caminho de espigão que cruzavam os rios. Ao longo dos novos percursos surgiram novos assentamentos em promontórios de cotas mais baixas. A partir da sedentarização dos homens e o surgimento de uma nova rede de caminhos, os percursos mais antigos, cujo objetivo era a passagem entre um território e outro, deixaram de ser primordiais.⁸⁶¹

Na quarta fase teve a formação de caminhos de meia encosta contínuos para a conexão dos novos assentamentos com a passagem da economia de subsistência para a economia de troca de mercadorias e hierarquização de cada sistema composta de núcleos proto-urbanos e urbanos em função da localização dos mercados.⁸⁶²

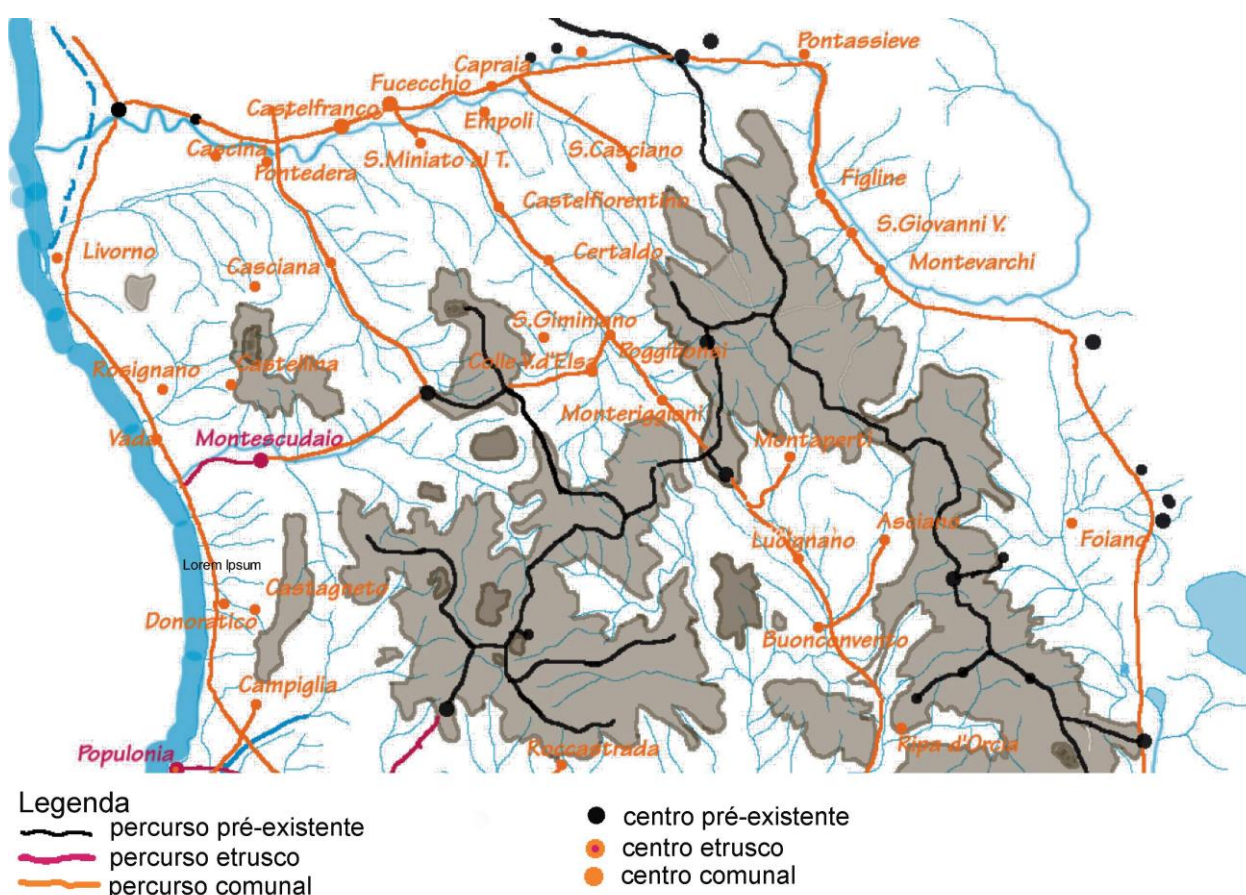
⁸⁶⁰ Etruscan towns were the first to arise at this stage in central Italy, probably due to spreading of the urban phenomenon from ancient Greek towns, with which they traded since the early Iron Age. However, their forms and structures differ widely in terms of sites, moments in time and generating processes: the latter arose as colonies, or as the extension of an advanced overseas culture, which planned and positioned them strategically on coastal landing points. The former are the endogenous result of a tendentially slower, less spontaneous, territorial mechanism, based on ridge ways and implying the building of proto-urban towns on the borders of rise systems either at the seaside to control a port or inland, on major rivers, to control a ford. Cf.: CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 63.

⁸⁶¹ SEQUEIRA, Marta. **O território como invariável**. In: GRAÇA, João Luís Carilho da. **Carrilho da Graça**: Lisboa. Porto: Dafne Editora, 2015, p. 38.

⁸⁶² SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 38 e 39.

Segundo Caniggia, a consolidação das relações entre os assentamentos contíguos, caracterizados por um sistema de defesa comum, pela presença de atividades terciárias e por uma organização política, econômica e social de maior magnitude, pode ser lida como o corolário de um processo de antropização do território, e que levou à conquista progressiva de uma maior área produtiva em direção aos vales e, por fim, à criação de percursos de vale primários.⁸⁶³

Os percursos de fundo de vale, paralelos ou diagonais que cruzavam as linhas de água, interligavam os povoados criando uma rede percorrível de caminhos que geraram dois espaços diversos: o sistema embrionário do espaço público e o sistema inicial de lotemanto do solo privatizado.⁸⁶⁴



mapa 34: caminhos de meia encosta, de fundo de vale
 fonte: TAGLIAZUCCHI, 2015, 264.

No mapa 33, correspondente à teoria da forma quadrata (500 a.C. a 500 d.C.), os novos centros urbanos das áreas produtivas e de fundo de vale estão representados nas cores rosa e laranja, porém as ocupações anteriores

⁸⁶³ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39.

⁸⁶⁴ GRAÇA, 2015, p. 29.

permanecem inalteradas, apesar do deslocamento das atividades comerciais para os novos territórios.

As estruturas antrópicas do ciclo de consolidação são as mesmas do ciclo de implantação, porém, há uma inversão na hierarquização com o uso preferencial de trajetos locais e regionais por meio de caminhos de fundo de vale.⁸⁶⁵



Na segunda fase, devido a consolidação das ocupações de fundo de vale, os núcleos urbanos estendem-se para os sopés, as áreas costeiras, às planícies e aos vales dos principais rios, onde já existiam os núcleos proto-urbanos e urbanos.⁸⁶⁶

Na terceira fase houve a articulação entre os percursos dos vales principais e as áreas já ocupadas por meio de percursos de vale secundários, promovendo a conexão entre os assentamentos de planícies aos de promontórios criados no ciclo anterior.⁸⁶⁷

mapa 35: Etrúria, o VII Regio
Fonte: CASELLI, Giovanni, 2017.

⁸⁶⁵ Este novo ciclo implica, numa primeira fase, uma utilização preferencial dos percursos dos principais vales – úteis não apenas para os trajetos locais, mas também para os de maior extensão. Numa segunda fase, a viabilidade do vale terá tendido a estender-se aos sopés, às áreas costeiras e às planícies, aos vales dos principais cursos de água, onde estariam implantados os núcleos proto-urbanos. Numa terceira fase, ter-se-á dado a articulação entre os percursos dos vales principais e as áreas já ocupadas, através de percursos de vale secundários que corresponderiam, geralmente, aos caminhos de meia encosta contínuos previamente implantados, e unindo, assim, os assentamentos de promontório a cota baixa, criados no ciclo precedente. Uma quarta fase poderá então ter correspondido à progressiva utilização dos caminhos de meia encosta de maior cota e, a partir destes, dos assentamentos de promontório a cota alta. O novo ciclo não terá implicado um abandono, mas a reutilização dos percursos anteriores de acordo com uma nova hierarquia. Ter-se-á dado uma reversão do uso e do próprio significado do território: a estruturação a partir do fundo do vale terá passado a imperar em todo o território, antes organizado a partir dos caminhos de espigão. Trata-se de uma mudança de visão, uma mudança no conceito de território e uma efetiva mudança do tipo territorial – a tal ponto que nós próprios, hoje em dia, afeitos a percorrer, a habitar e a cultivar os vales, temos dificuldades em imaginar o território invertido, tal como se requer para se poder compreender a sua estruturação original. Cf. SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39

⁸⁶⁶ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39.

⁸⁶⁷ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39.

Uma quarta fase poderá então ter correspondido à progressiva utilização dos caminhos de meia encosta e os assentamentos em promontórios de cotas mais altas.⁸⁶⁸ O novo ciclo não terá implicado um abandono, mas a reutilização dos percursos anteriores de acordo com uma nova hierarquia. Ter-se-á dado uma reversão do uso e do próprio significado do território: a estruturação a partir do fundo do vale terá passado a imperar em todo o território, antes organizado a partir dos caminhos de espigão.⁸⁶⁹ invertido, tal como se requer para se poder compreender a sua estruturação original.

Na Idade Média, a disputa do eixo da Via Emilia entre os lombardos e os lombardo tem como consequência, a perda da sua importância para os fins de comunicações entre o Sul e o Norte da Itália e é substituído pela Via Via Francigena,⁸⁷⁰ destacada no mapa 34, passava por Lucca e Siena até chegar à Roma.

A teoria de medievalização (500 a 1500) os novos caminhos e os assentamentos são implantados no fundo de vale⁸⁷¹. Nesta fase, a economia de subsistência foi substituída pela economia da troca, onde a localização estratégica dos mercados formaram os núcleos proto-urbanos e urbanos. Os caminhos de fundo de vale faziam as conexões territoriais locais e também de longa extensão⁸⁷².

No mapa 35, referente à Idade Média, uma parte dos caminhos romanos em vermelho foram sobrepostas ao antigo caminho comunal e outra parte são traçados de novos caminhos. Nesta fase alguns caminhos de espigão e de meia encosta desapareceram, com a construção de novos caminhos de fundo de vale, os caminhos dos espigões anteriores foram superados, mas continuou a servir como rede de conexão dos assentamentos.⁸⁷³

A partir do século XI, o desenvolvimento urbano é iniciado nos núcleos dominados por um senhor eclesiástico ou por um senhor leigo, que governam a partir de seu palácio episcopal ou castelo, que na Itália são frequentemente

⁸⁶⁸ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39.

⁸⁶⁹ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 39

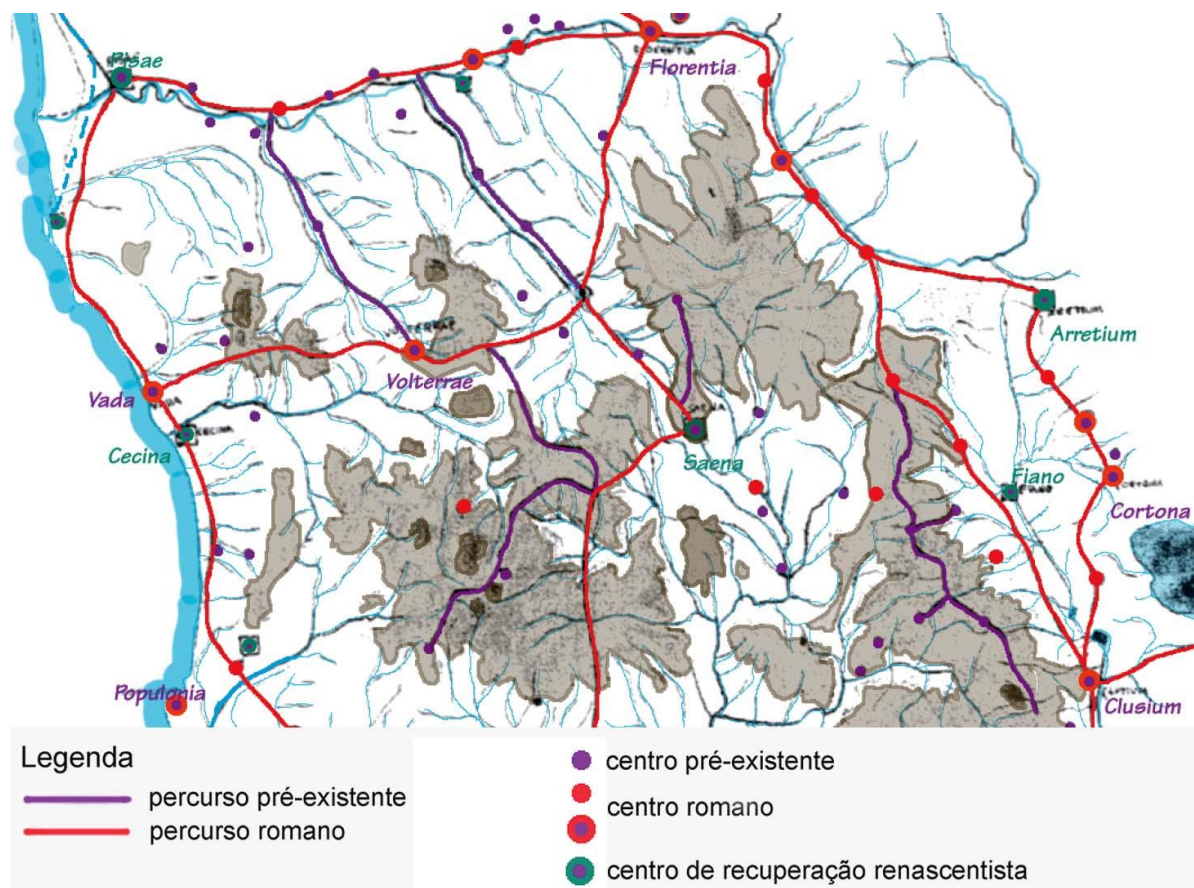
⁸⁷⁰ TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 280.

⁸⁷¹ CATALDI, mai. 2020.

⁸⁷² SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 38.

⁸⁷³ Territorially, this occurred through a series of caravan valley-bottom routes, which overrode previous ridge ways that, however, continued to serve the settlement network. CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 59.

estabelecidos em lugares escarpados. No século XII, os núcleos primitivos das cidades eram constituídos de um ou dois burgos importantes, onde exerciam o seu poder⁸⁷⁴.



mapa 36: percursos e assentamentos romanos e renascentista

autor: Alessandro Giannini

fonte: TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 265.

O campo foi constantemente repovoado a partir dos séculos VII-VIII, coincidindo com os primeiros documentos oficiais que testemunham o início do poder temporal da igreja. A igreja tendia a controlar o território estrategicamente através da construção de pequenas igrejas paroquiais para substituir o antigo Pagi romano. A conversão do campo em paróquias também foi seguida pela "fortificação" das aldeias.⁸⁷⁵

⁸⁷⁴ LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998, p. 16 e 17.

⁸⁷⁵ The countryside was steadily repopulated as from the 7th -8th centuries, coinciding with the first official documents testifying to the beginning of the church's temporal power. The church tended to control the territory strategically by building small parish churches to replace ancient Roman *pagi*. The countryside's conversion into parishes was likewise followed by the "fortification" of villages. Cf.: CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 75, 77.

No interior da Toscana, a área montanhosa entre Arno, Chiana, Monte Amiata e Maremme, com exceção das duas ilhas densamente habitadas de Volterra e Siena, juntamente com a direção da Via Francigena medieval, o resto foi - pelo menos no pós-tempos clássicos - um território praticamente desabitado até tempos muito recentes. Este era um território de passagem para numerosas trilhas de ovelhas e rotas comerciais, que levavam das montanhas e os vales floridos em seus pés dentro, para a costa, onde estavam e as pastagens de inverno e as cidades portuárias de Etrúria.⁸⁷⁶



mapa 37: esquerda: a República de Siena no início do século XIV.

direita: plano de Siena no início do século XIV.

Fonte: CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 78

Conforme o mapa 37, Siena é uma das primeiras cidades de cume que se transformou ao longo do tempo até se transforma em "protótipo" das cidades medievais: posicionada "excentricamente" para suas propriedades no coração do interior da Etrúria para controlar seus tridentes de cumeira desviando a estação para as colinas metalíferas. Em grande parte deve sua "fortuna" histórica à sua via Francigena, (anteriormente a antiga Via Cassia romana), um dos seus principais recursos econômicos na Idade Média.⁸⁷⁷

⁸⁷⁶ CASELLI, Giovanni. **Etrúria romana e preromana** (parte prima). Tuttatoscana, 1 giugno 2017.

⁸⁷⁷ The year one thousand was a much-chronocled turning point in the Middle Age, after the predicted apocalypse never materialized. After five centuries of lull in urban transformation processes and boosted by Mediterranean trade, a new urban development cycle commenced in Europe that was most unlike Roman planned towns: interim ridge-area reoccupation and small-town fortification phenomena led to a turreted, walled idea of a hillside town. The idea of a town is frescoes in Siena's city hall and often reiterated on a smaller scale on numerous title pages of its annual accounts ("biccherne"). In fact, Siena is the "prototype" of medieval towns: positioned "eccentrally" to its estates in the heart of inland Etruria to control its ridge trident's shunting station for the metalliferous hills. It largely owes its historic "fortune" to its via Francigena, (formerly the ancient Roman Via Cassia), one of its major economic resources in the Middle Ages. Cf. CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 79.

“A cidade da Idade Média é um espaço fechado. A muralha a define. Penetra-se nelas por portas e nela se caminha por ruas infernais que, felizmente, desembocam em praças paradisíacas. Ela é guarnecida de torres, torres das igrejas, das casas dos ricos e da muralha que a cerca.”⁸⁷⁸



Figura 12: Centro Histórico de Siena
Fonte: Unesco, nov. 2022.

A forma urbana atual da cidade de Siena é resultante de rivalidades urbanas com Florença e com Pisa entre os séculos XII e XV por meio da ocupação de três colinas conectadas por três caminhos principais que se cruzam na área livre da atual Piazza del Campo. Esta forma urbana original foi mantida por meio da preservação do caráter medieval de todos os elementos da cidade, tais como a muralha fortificada, com os bastiões, os portões e as torres. Dentro das muralhas, as casas, os palácios, as igrejas, os caminhos e os espaços verdes preservam o estilo gótico, juntamente com a sua funcionalidade e as atividades urbanas tradicionais permanecerem inalteradas desde a época medieval. Devido a sua autenticidade histórica e a sua conservação material é um raro exemplo de uma cidade histórica medieval, de forma que foi listada como Patrimônio da Humanidade pela Unesco (1995).⁸⁷⁹

⁸⁷⁸ LE GOFF, 1998, p. 71.

⁸⁷⁹ Unesco. **World Heritage List**. Historic Centre of Siena, nov. 2022.

A teoria de Gringe Belt (1500 a 2000) corresponde aos caminhos e aos assentamentos implantados na planície⁸⁸⁰. A ocupação dos vales foi estendida para as áreas costeiras e de planícies por meio da criação de caminhos de articulação entre os assentamentos da planície e os mais antigos. Os caminhos anteriores foram adaptados a uma nova hierarquia de utilização do território, ou seja, os fundos de vale passaram a organizar e a estruturar a ocupação territorial⁸⁸¹.



Mapa 38: a volo d'uccello della Toscana occidentale (ca. 1503-04)
 Autor: Leonardo da Vinci
 Fonte: Royal Collection Trust, acesso em out. 2022.

O mapa 38 em vista aérea de Leonardo da Vinci⁸⁸² representa uma parte da Toscana correspondente aos mapas 35 de Muratori, com a representação de cidades de cumes como Volterra e de fundo de vale como Pisa.

No período da Faculdade de Arquitetura de Roma, a investigação do organismo arquitetônico era feito por meio de exercícios de projeto cujo objetivo era o restauro da cidade de Roma e a correção de inserções que Muratori acreditava ter comprometido o caráter ambiental do entorno.

Emerge para este tema [...] a vontade de reconstruir idealmente, na medida do possível, os espaços da Roma do século XVIII, correspondente ao período anterior do início da 'crise' cultural moderna a partir do Iluminismo. [...] A comparação entre a localização dos vários edifícios especializados estabelecidos e o Novo Plano de Roma elaborado em 1748 por Giovanni Battista Nolli revela o projeto muratoriano com bastante clareza.⁸⁸³

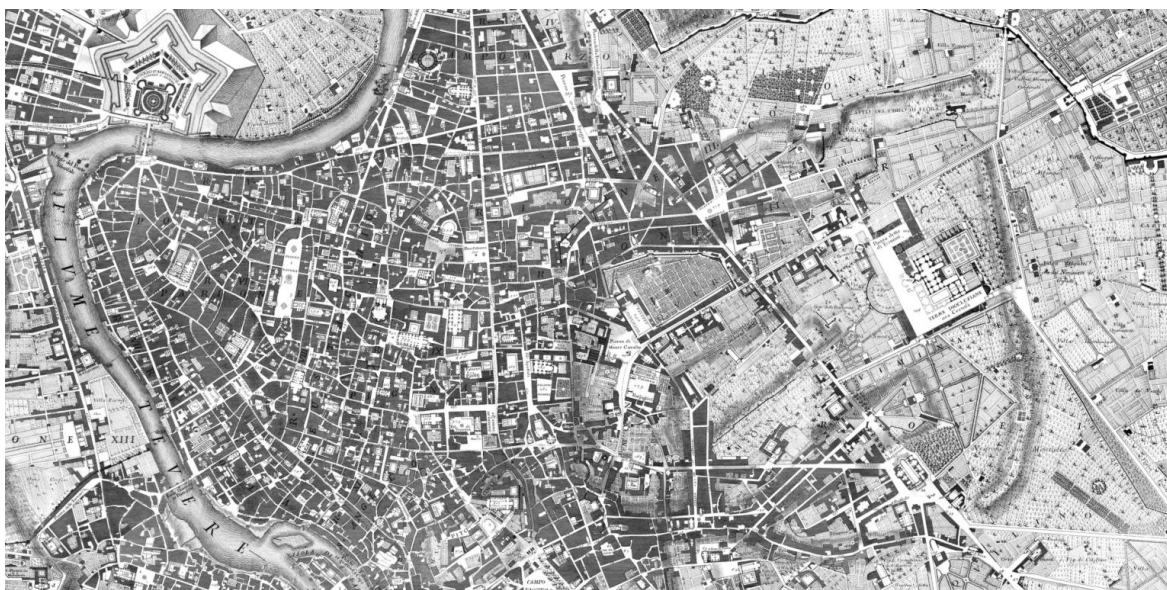
⁸⁸⁰ CATALDI, mai. 2020.

⁸⁸¹ SEQUEIRA. In: GRAÇA, 2015, p. 36.

⁸⁸² **Leonardo da Vinci** (1452-1519).

⁸⁸³ Emerge per questo tema [...] la volontà di ricostruire idealmente, per quanto possibile, gli spazi di una Roma settecentesca appartenente a un'epoca precedente all'inizio della "crisi" culturale moderna, apertasi per Muratori con l'illuminismo. [...] Il raffronto tra la dislocazione dei diversi edifici specialistici ambientati e la Nuova pianta di Roma redatta nel 1748 da Giovanni Battista Nolli rivela in maniera abbastanza chiara il disegno muratoriano. Cf. MENGHINI, Anna Bruna; PALMIERI, Valerio. Saverio Muratori: Didattica della Composizione architettonica nella Facoltà di Architettura di Roma – 1954-1973. Bari: Arti Grafiche Flavia, 2009, p. 157 e 158.

A Nuova Pianta di Roma de Giambattista Nolli⁸⁸⁴ surgiu em decorrência de um novo interesse pela Antiguidade, cujo objetivo inicial era mapear e fazer uma pesquisa científica da arqueologia de Roma. O contexto era a cidade de Roma no momento em que a influência da Igreja Católica tinha sido reduzida drasticamente após os conflitos entre as igrejas Católica e Protestante na Europa no século XVII, no final da Guerra dos Trinta Anos⁸⁸⁵. “Com esse declínio geopolítico, seguiu-se um processo de decadência cultural e política, que afetou profundamente o significado e a ressonância das transformações urbanas da cidade.”⁸⁸⁶



Mapa 39: La Pianta Grande di Roma (1748) de Giambattista Nolli (1701-56)
Fonte: Interactive Nolli Map Website. out. 2022

Somente no século XVIII, quando a Igreja teve menos relevância geopolítica e o antagonismo entre papas, suas famílias e seus aliados se tornou menos premente, Roma se tornou uma cidade mais estável e governável, apesar de seu declínio na economia e no prestígio. Neste contexto, os esforços papais mudaram da construção de monumentos para promover reformas urbanas urgentes, especialmente na gestão da administração e infraestrutura da cidade. O mapa de Nolli foi executado precisamente neste momento.⁸⁸⁷

⁸⁸⁴ La Pianta Grande di Roma (iniciada em 1736) pelo arquiteto e topógrafo Giambattista Nolli (1701-56), publicada (1748), permaneceu em uso até a década de 1970. É considerado um dos mais importantes mapas iconográficos e documentos históricos sobre a cidade. Cf.: TICE, James; STEINER, Erik. **The Nolli Map**. In: Interactive Nolli Map Website 2.0, out. 2022.

⁸⁸⁵ Guerra dos Trinta Anos (1618-48)

⁸⁸⁶ With this geopolitical decline, a process of cultural and political decadence ensued, which deeply affected the meaning and resonance of the city's urban transformations. Cf. AURELI, Pier Vittorio. **The possibility of an absolute architecture**. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2011, p. 103.

⁸⁸⁷ Only in the eighteenth century, when the Church had less geopolitical relevance and the antagonism between popes, their families, and their allies became less pressing, did Rome become a more stable and governable city, in spite of its decline in economics and prestige. In this context, papal efforts shifted from building monuments to promoting urgent urban reforms, especially in the management of the city's administration and infrastructure. The Nolli map was executed at precisely this moment. Cf. AURELI, 2011, p. 112.

O levantamento preciso e objetivo das “ruínas tornou-se menos importante com o passar do tempo, e o projeto se concentrou exclusivamente no mapeamento da Roma moderna.”⁸⁸⁸ O mapa é um registro detalhado de importantes características urbanas por meio de síntese de três séculos de transformações urbanas iniciadas a partir do retorno do papado no início de 1400⁸⁸⁹ e foi baseado no mapa de Leonardo Bufalini (1551).⁸⁹⁰

O mapa de Nolli é o primeiro mapa preciso de Roma desde a antiguidade e captura a cidade no auge de suas realizações culturais e artísticas. O centro histórico de Roma mudou pouco nos últimos 270 anos; portanto, o mapa de Nolli continua sendo uma das melhores fontes para entender a cidade contemporânea.⁸⁹¹



Figura 13: porta del Popolo

Fonte: Interactive Nolli Map Website. Tour Rome in eight days, out. 22.

⁸⁸⁸ With the passing of time, however, the goal of accurately measuring all of the ruins became less important, and the project focused exclusively on mapping the entirety of modern Rome. Cf. AURELI, 2011, p. 108.

⁸⁸⁹ MAIER, Jessica. **Nolli's Rome/Rome after Nolli**. In: Interactive Nolli Map Website 2.0, out. 2022.

⁸⁹⁰ **Leonardo Bufalini** (-1552). Cf. AURELI, 2011, p. 89-90.

⁸⁹¹ The Nolli map is the first accurate map of Rome since antiquity and captures the city at the height of its cultural and artistic achievements. The historic center of Rome has changed little over the last 270 years; therefore, the Nolli map remains one of the best sources for understanding the contemporary city. Cf. TICE; STEINER, out. 2022.

A figura 13 do guia turístico (1763) de Giuseppe Vasi (xx), apresenta a vista da porta de Popolo, do obelisco egípcio, da igreja de Santa Maria del Popolo a partir da praça de Popolo. A porta Popolo (século III) implantada nas muralhas aurelianas (282 d.C.), sempre foi a entrada principal da cidade de Roma pelo caminho do norte da Península Itálica, a via del Corso (antiga via Flamínia, via Lata medieval).⁸⁹² A Piazza del Popolo foi remanejada para promover uma entrada triunfal para a cidade de Roma. Os três principais caminhos a partir da praça também foram racionalizados.⁸⁹³

Provavelmente, Muratori adotou o mapa de Nolli por possibilitar a leitura da “estrutura topográfica e geoespacial da cidade, os padrões de edifícios privados e públicos e sua relação com todo o conjunto urbano”⁸⁹⁴, ou seja, permite uma leitura do edifício como parte do tecido urbano.

A importância do método muratoriano de identificar os vestígios de estratos do passado e incorporar ao projeto urbano e do edifício é relacionada ao fato da experiência dos fatos sociais serem concretizadas pela experiência de uma sociedade localizada no tempo e no espaço, pelo indivíduo que se identifica com a cultura/identidade desta sociedade da qual faz parte, pois “é uma individualidade de síntese, expressão de uma cultura, ela própria, considerada como um todo.”⁸⁹⁵

É próprio dos universos simbólicos constituir para os homens que os receberam por herança mais um meio de reconhecimento do que de conhecimento: universo fechado, onde tudo se constitui em signo, conjunto de códigos dos quais alguns têm a chave e o uso, mas cuja existência todos admitem, totalidades parcialmente fictícias, porém, efetivas.⁸⁹⁶

⁸⁹² Interactive Nolli Map Website. **Tour Rome in eight days**, de Giuseppe Vasi, out. 22.

⁸⁹³ ATKINSON, Sam (ed.). *Great City Map: a historical journey through maps, plans, and paintings*. London: Dorling Kindersley Limited, 2006, p. 24.

⁸⁹⁴ Nolli's map conveys an understanding of the city's topographic and geo-spatial structure, the patterns of private and public buildings, and their relationship to the entire urban ensemble. This encourages an understanding of the building, not as isolated event, but one that is deeply and intrinsically embedded in the fabric of the city. Cf. TICE, James. **The Nolli Map and Urban Theory**.

⁸⁹⁵ MAUSS, Marcel. In: AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. 7 ed. Tradução: Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papirus, 1994, p. 25.

⁸⁹⁶ AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. 7 ed. Tradução: Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papirus, 1994, p. 35.

A tábula rasa do movimento moderno e os não-lugares da cidade global são propostas de cidade que não valorizam a memória e a identidade cultural construídos ao longo dos séculos.

O capítulo 3 teve o propósito de apresentar uma referência de aplicação do método muratoriano sobre o território da Etrúria, apesar de Muratori não ter concluído, e também de reforçar a ideia de que o caminho de espigão foi uma regra universal⁸⁹⁷ para o mundo pré-histórico, devido às questões de segurança e sobrevivência.

⁸⁹⁷ MIRANDA (inédito).

4. A leitura operante de São Paulo

Análise de São Paulo pelo método muratoriano

Conforme abordado no capítulo 1, as cidades com um PIB per capita muito acima da média brasileira concentram-se na maior parte do Sudeste, Centro-Oeste e Sul.⁸⁹⁸ Apesar da desconcentração macroespacial da indústria para fora de São Paulo, a produção de bens de consumo duráveis e os serviços produtivos continuam concentrados em um número muito pequeno de cidades do Sul e do Sudeste. Portanto, “mais do que a porte populacional ou a situação na hierarquia da rede urbana, a variável que mais incide sobre o dinamismo econômico e as condições de desenvolvimento urbano do município é a própria localização no território.”⁸⁹⁹ A região Sudeste concentra a maior parte das cidades mais populosas e 42,2% dos domicílios do país, onde o urbano está “dividido entre a inserção nos circuitos avançados e globalizados de mercado para poucos e a negação do direito à cidade para a maior parte dos moradores urbanos”⁹⁰⁰, portanto, o dinamismo dos circuitos econômicos não produziu cidades com urbanidade.”⁹⁰¹

Este cenário é resultado da convergência de caminhos terrestres e fluviais pré-colombianos no campo de Piratininga que são permanências identificáveis que mantiveram seu traçado original durante o desenvolvimento econômico e crescimento populacional da cidade de São Paulo, exceto a navegação fluvial que foi extinta após o início do processo de retificação e canalização dos rios e dos córregos e trechos de caminhos terrestres e ferroviários na escala regional.

"Em cada momento de inflexão da história do nosso desenvolvimento, a opção da aliança com os interesses do capital internacional, renunciando à possibilidade de construção da nação,"⁹⁰² marcaram cada ciclo de ocupação territorial paulistano.

⁸⁹⁸ IBGE, **Censo 2000 e PIB municipal** apud ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 93.

⁸⁹⁹ Os produtos da indústria de bens de consumo são divididos em duráveis (máquinas e equipamentos) e não duráveis (alimentos, bebidas, medicamentos). Os serviços de produtivos são segmentos que impulsionam a dinâmica das economias locais. Cf. ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 94 e 95.

⁹⁰⁰ SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993; ROLNIK, Raquel. **Exclusão territorial e violência**. São Paulo em perspectiva. vol. 13, n. 4, 1995, p. 100-11 apud ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 99.

⁹⁰¹ Nas cidades corporativas ocorreram a privatização do território. Cf. SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2006 apud ROLNIK; KLINK, Jeroen. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?**. Novos Estudos, n. 89, v. 30, n. 1, mar. 2011, p. 99.

⁹⁰² SAMPAIO JR., 1999 apud FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Petrópolis, RJ: Vozes; São Paulo, SP: Editora Unesp; Salvador, BA: Anapur, 2007, p. 103.

Conforme abordado anteriormente, os ciclos são formados pelas rupturas sobre os estratos de continuidade em momentos de inflexão que provocam mudanças no tempo e no espaço. Portanto, foi feita a análise do contexto mundial e brasileiro (capítulo 1) para identificar os momentos de inflexão, para periodizar os ciclos e para sistematizar os dados (tabela 15) da cidade de São Paulo, conforme o conceito de ciclo da teoria territorial muratoriana (capítulos 2) e a análise referencial da região da Etrúria (capítulo 3).

período	ciclo	teoria
antes de 1500	espontâneo de implantação	espigão
1500 - 1822	colonização	medievalização
1822 - 2023	planificado de consumo	Fringe Belt

Tabela 14: ciclo da cidade de São Paulo

Fonte: autora - síntese do capítulo 1, 2 e 3

A população do Brasil do período colonial era formada por portugueses colonizadores, os nativos indígenas e os africanos. Os saberes indígenas foram fundamentais para a adaptação portuguesa no território brasileiro e sem a força do trabalho dos africanos escravizados não teria sido possível o desenvolvimento econômico do Nordeste e posteriormente das regiões do Centro e do Sudeste. Porém, conforme relato do capítulo 1, por muito tempo a História do Brasil foi escrita apenas pelos portugueses e seus descendentes. Se a História do Brasil tivesse sido contada sob o ponto de vista do indígena, teria sido de opressão, violência e dominação. A abordagem da lógica da ideologia indianista (1840-1889) foi feita por meio da criação do antepassado mítico brasileiro, porém, os índios verdadeiros foram e ainda são considerados improdutivos e barreira para o desenvolvimento econômico. A Constituição de 1988 prevê em um “capítulo específico os direitos especiais dos povos indígenas e entende que o Brasil é uma sociedade multiétnica, onde há várias línguas, há várias culturas e elas têm direito de existir autonomamente de forma independente. Cabe ao Estado proteger esta autonomia e esta identidade indígena.”⁹⁰³ Se o Zumbi tivesse vencido a guerra dos Palmares (1692-94), ele escreveria sobre escravidão, pressão, violência e a vitória da rebelião. Somente em 1945 foi escrita a primeira História dos Palmares sob o ponto de vista dos pretos, como uma resistência à escravização, à dominação e à opressão.⁹⁰⁴

⁹⁰³ PUNTONI, 2016b.

⁹⁰⁴ PUNTONI, 2016b.

O Brasil é profundamente racista, porque com o fim da escravidão os negros não foram integrados na sociedade de classe, eles foram sendo excluídos da sociedade de classe, porque a sociedade brasileira deu preferência para a vinda dos imigrantes, sobretudo, os europeus e os negros foram sendo colocados de lado.⁹⁰⁵

O Brasil foi o maior importador de africanos escravizados e o último país do mundo ocidental a abolir (1888), e somente sob forte pressão de interesses internacionais. O regime fascista do Estado Novo (1938) apoiou os Aliados pela pressão norte-americana. A ditadura militar (1964-85) foi estimulada pelo Departamento do Estado norte-americano e a democracia foi restabelecida pela pressão do presidente Jimmy Carter e das democracias europeias.⁹⁰⁶

O processo de formação do território brasileiro que na verdade é um processo de conquista, ocupação e valorização. Estes três processos, conquista, ocupação e valorização caracterizam a colonização. O Brasil se define já no século XVI como um espaço de colonização, mas ele definirá como espaço de colonização também no século XIX, também no século XX e quero crer também no século XXI.⁹⁰⁷

No período inicial da colonização era composto por três grupos com objetivos distintos e por vezes antagônicos de domínio sobre o planalto: os padres jesuítas, os representantes do governo português e os colonos. "Os defensores de cada um deles contam até hoje histórias diferentes sobre a fundação da vila"⁹⁰⁸

Esquemáticamente poderíamos dizer que os representantes do governo português estavam interessados no domínio sobre a região do planalto e sobre os caminhos que levavam ao interior; os jesuítas estavam voltados para a conquista dos indígenas pela fé e pela ação intelectual; os povoadores estavam interessados na conquista de riquezas, na escravização dos indígenas, na conquista de suas terras e de suas mulheres.⁹⁰⁹

⁹⁰⁵ Florestan Fernandes apud PUNTONI, 2016b.

⁹⁰⁶ MARQUES, Luiz. Brasil: o legado da escravidão e o suicídio ambiental. In: FURTADO, Peter (org.). **Identidades das nações**: uma breve história. São Paulo: Edições Sesc, 2019, p.139 e 144..

⁹⁰⁷ PUNTONI, 2016a.

⁹⁰⁸ REIS, 2004, p. 16.

⁹⁰⁹ REIS, 2004, p. 16.

4.1 antes de 1500: terra dos tupi-guaarnis

Vários grupos tribais etnicamente distintos habitavam o Brasil no período da chegada dos portugueses à América portuguesa. No entanto, apenas as tribos⁹¹⁰ pertencentes ao estoque linguístico Tupi foram descritas de forma relativamente extensa e precisa. [...] Os Tupis entraram em contato com os portugueses em quase todas as regiões que eles tentaram ocupar e explorar colonialmente. Foram, ao mesmo tempo, a principal fonte de resistência organizada aos desígnios dos colonizadores e o melhor ponto de apoio com que eles contaram, entre as populações nativas.⁹¹¹

Conforme abordado no capítulo 1, há vestígios de presença humana no Brasil datados de 50 a 30 mil atrás, porém, os arqueólogos acreditam que a cultura tupi-guarani surgiu há 5 mil anos na Amazonia central. O grupo guarani, ancestrais dos tupiniquins, expandiu-se pelo rio Madeira para o Brasil meridional. Outro grupo, ancestrais dos tupinambás, desceu pelo rio Amazonas para ocupar todo o litoral desde o Rio Grande do Norte até o litoral norte do Estado de São Paulo.⁹¹²



Figura 14: caminho no espigão na Amazônia (esq.) e em Santa Catarina (direita)

Fonte: Carrilho Graça, jun. 2017 ; ROCHA FILHO, jun. 2017a (respectivamente)

Os tupi-guaranis era um povo navegante e caminhante, cuja maioria das rotas era composta de caminhos fluviais e terrestres formando uma rede de comunicação com várias opções de acesso aos mesmos lugares. Além das rotas

⁹¹⁰ A tribo era uma entidade complexa de poder referente ao domínio ocasional ou permanente de uma região, que abrangia um certo número de unidades menores denominadas de aldeias (grupos locais).⁹¹⁰

⁹¹¹ FERNANDES, Florestan. *Investigação etnológica no Brasil e outros ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1975, p. 11.

⁹¹² ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. *A pré-história de São Paulo: a descoberta do passado*. História de São Paulo, jun. 2017a.

fluviais, os indígenas abriram antigas trilhas seguindo a linha do espigão dos morros (figuras 14), cujo terreno plano facilitava a caminhada e dava a visão geral do entorno, ou seja, a estratégia de locomoção e de sobrevivência era igual à adotada pelos povos etruscos na Itália.

Porém a leitura territorial por meio da aplicação da teoria dos espigões para identificação de caminhos pré-colombianos é dificultada pelo fato de existirem espigões contínuos, demandando a necessidade de descer e subir os espigões e por vezes cruzar rios, riachos e montanhas em pontos estratégicos, ou seja, os trechos iniciais e finais são caminhos de meia-encosta. “O termo espigão remete para uma feição cartográfica, que sobe e desce, mas se mantém em cotas elevadas; na subida ou descida isso não se dá, e o caminho segue por um divisor de águas, que é um termo mais abrangente que espigão.”⁹¹³

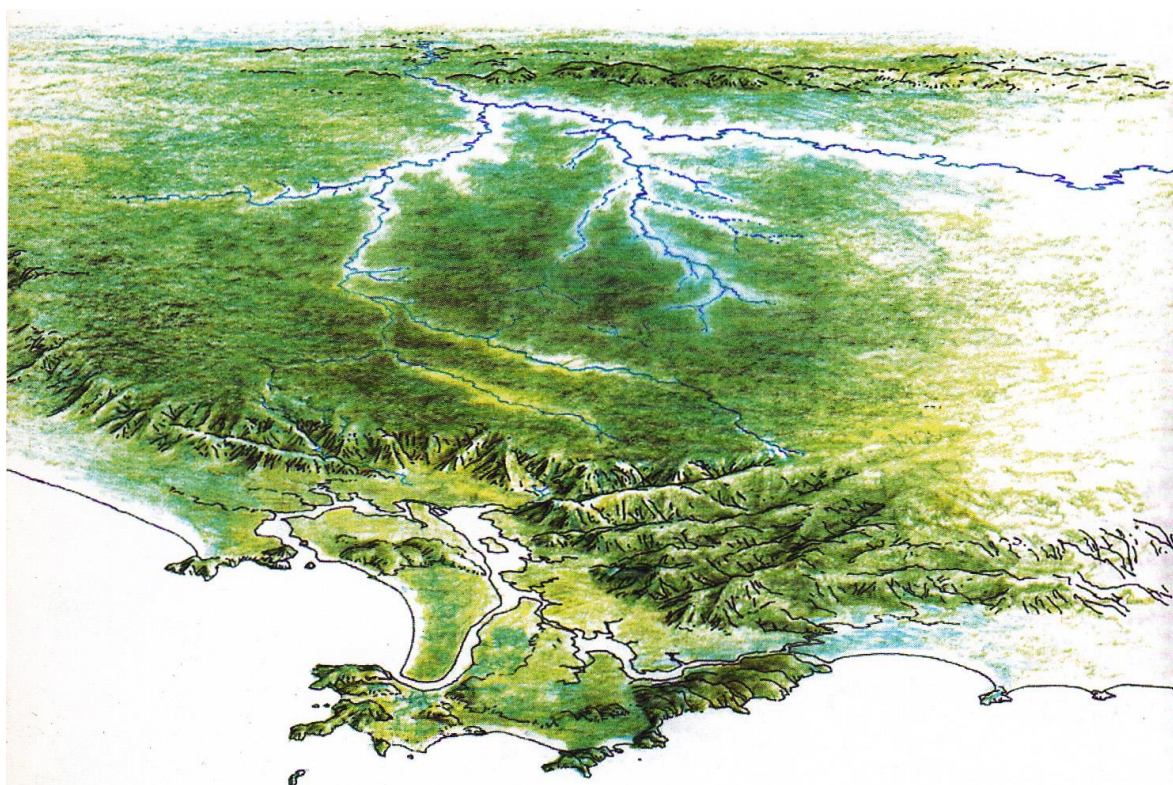


Figura 15: território antes da ocupação portuguesa

Autor: Vallandro Keating

Fonte: CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 22

A estrutura da cidade de São Paulo foi grandemente influenciada pelos fatores geográficos, sobretudo o relevo e os cursos d'água, que lhe marcaram

⁹¹³ CINTRA; Pimentel, dez. 2020, p. 26.

profundamente a fisionomia.⁹¹⁴ Estas características naturais apropriadas pela cultura indígena e combinadas com a tradição portuguesa de implantação de cidades foram determinantes para a forma atual da cidade de São Paulo. Na leitura da configuração territorial do Planato Paulista da figura 16, a planície do porto de Upanema (São Vicente), a serra do Mar, o Planalto Paulista⁹¹⁵ e a serra da Mantiqueira são destacados, com os traçados dos principais rios, Tamanduateí, Tietê e Pinheiros e uma introdução sobre as barreiras e os caminhos naturais do território.

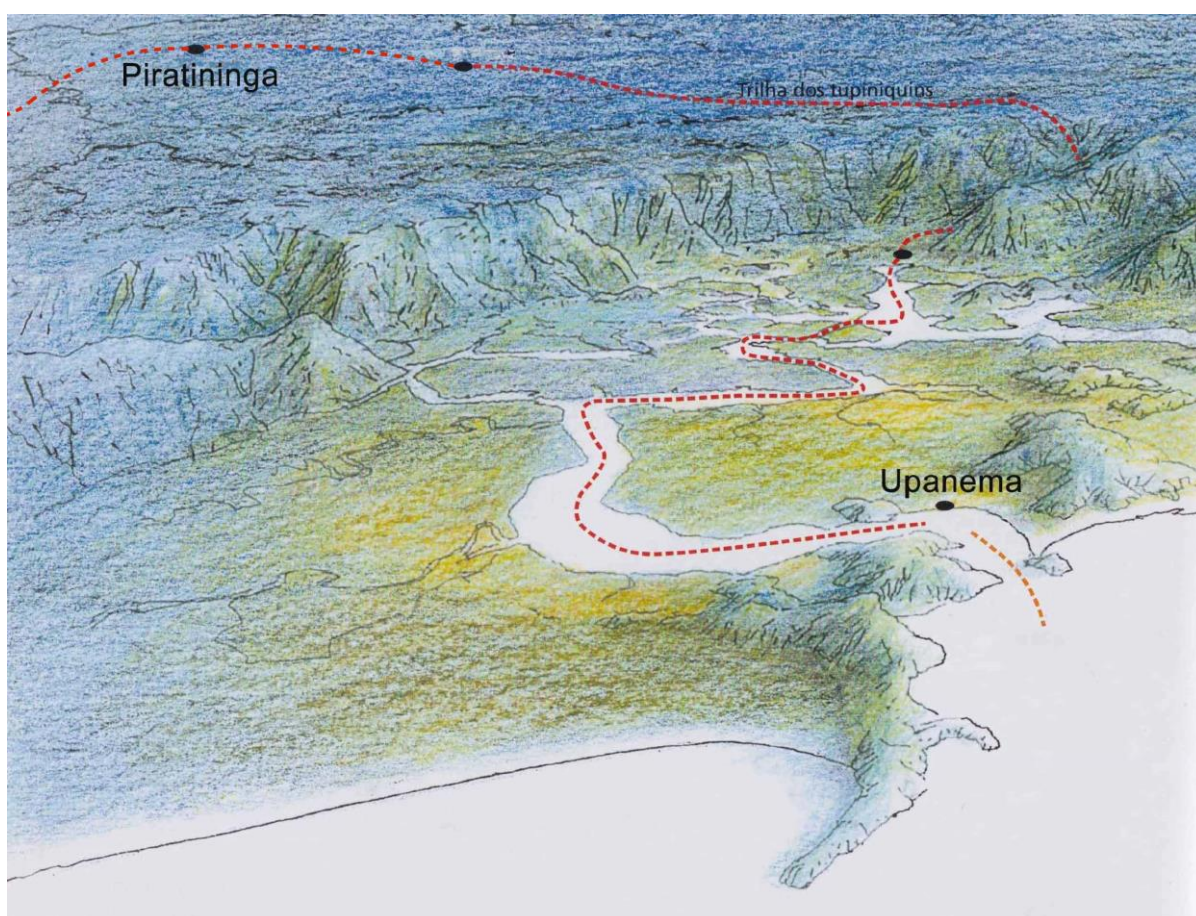


Figura 16: caminho do Peabiru
 Autor: Valandro Keating
 Fonte: MARANHÃO, KEATING, 2008, p. 46

O campo de Piratininga “combinava um admirável sistema regional de colinas, terraços e patamares de colinas com uma posição absolutamente única dentro do planalto paulista.”⁹¹⁶ A barreira da Serra do Mar com 800 metros de altura (figuras 16

⁹¹⁴ PRADO JUNIOR, Op. Cit., p. 138.

⁹¹⁵ Embora o planalto paulista corresponda a 70% de todo o atual estado de São Paulo (BARROS, 1973), nesta pesquisa a denominação corresponde às áreas da atual Grande São Paulo apud PREZIA, 2000, p. 121.

⁹¹⁶ AB´SABER, Aziz. O solo de Piratininga. In: BUENO (org.), 2004, p. 27.

e 17) determinou a existência de um único caminho pré-colombiano terrestre de ligação do porto marítimo de Upanema ao Planalto Paulista por uma passagem utilizada pelos indígenas e aproveitada pela colonização europeia. “Os trânsitos das populações indígenas que viviam, e se alternavam, entre o litoral e o planalto serra acima, remontam a tempos imemoriais.”⁹¹⁷ A dificuldade de transpor a Serra em outros pontos foi um dos motivos para permanência do povoamento do Brasil por muito tempo na faixa costeira.⁹¹⁸

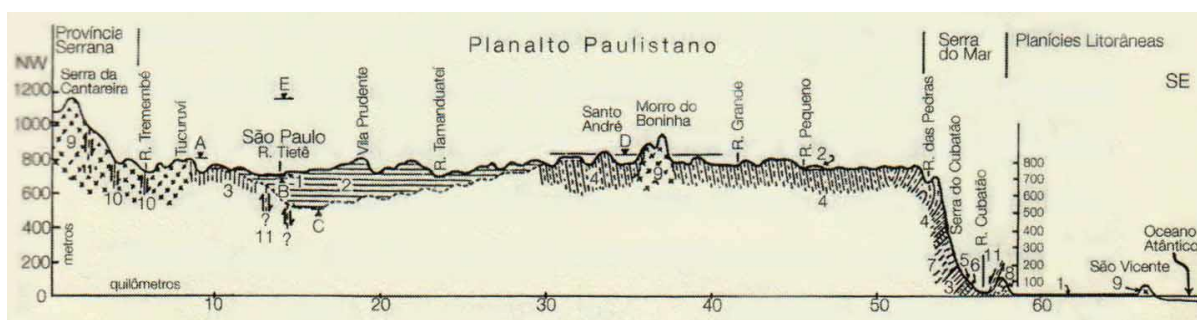


Figura 17: Planalto Paulista e planície de São Vicente
Fonte: AB´SABER. In: BUENO, 2004, p. 26.

No momento da chegada dos primeiros europeus ao Planalto Paulista, o território não era formado unicamente por florestas, cuja frequência de expressões como Campo, ou Campos de Piratininga nos séculos XVI e XVII⁹¹⁹ e a mancha verde do mapa 39 demonstram que São Paulo tinha árvores altas apenas “em pequenos bosques distantes uns dos outros e dispersos por toda a campana, a qual é um terreno desigual, cuja produção espontânea, e mais ordinária, consiste em feno e arbustos rasteiros, *capões de Mato* chamam no Brasil aos tais pequenos bosques⁹²⁰.”

A presença do topônimo Caaguaçu, assim como a permanência, até recentemente, de algumas manchas de mata, fazem acreditar em uma vegetação mista de mata e de campo. E nem seria sempre nitidamente tropical o revestimento

⁹¹⁷ VILARDAGA, 2020.

⁹¹⁸ PRADO JUNIOR, 1963, p. 101.

⁹¹⁹ Cf. A sessão de 3 de abril de 1590, em Atas da Câmara de S. Paulo, v. I, p. 398, documento de 1º de julho de 1583, em Registro Geral da Câmara de São Paulo, v. 1, p. 80-81 (documento de 2 de maio de 1600) apud PETRONE, 1995, p. 36.

⁹²⁰ Frei Gaspar da Madre de Deus, op. cit., p. 119 apud PETRONE, 1995, p. 38.

arbóreo pelo “fato de o topônimo Pinheiros ter marcado um dos mais significativos ângulos do Planalto Paulista.”⁹²¹



Mapa 40: matas pré-colombianas de São Paulo (1936)

Fonte: autora a partir de ISGSP apud Coleção João Baptista de Campos Aguirra

O Planalto Paulista era um centro de povoamento importante de vários grupos indígenas, concentrando 12 aldeias indígenas articuladas por água e por terra,⁹²² constituindo as redes de parentesco e alianças.⁹²³ Porém, o relato do padre Manoel da Nóbrega concentravam-se nas aldeias aliadas, cujas cinquenta crianças a serem catequisadas eram oriundas apenas de três aldeias indígenas: Piratininga, Jurubatuba e Ibirapuera.⁹²⁴ Portanto, os relatos mais detalhados dos jesuítas eram limitados a estes núcleos indígenas, cujas aldeias tinham formato circular com aproximadamente 150 metros de diâmetro em um terraço fluvial situado na confluência de dois rios, cujo terreno era argiloso e próximo de matas ciliares com

⁹²¹ Sessão 12 de março de 1594, Ata da Câmara de São Paulo, v. 1, p. 491. Algumas observações contidas nos documentos da Câmara contribuem para que se acredite na condição mista do revestimento vegetal (cf. Registro Geral da Câmara de São Paulo, v. 1, p. 162 e 167 e Ata da Câmara de São Paulo, v. II, p. 332 apud PETRONE, 1995, p. 38).

⁹²² ANCHIETA, José. Informação do Brasil e de suas capitâneas, 1584. In: ANCHIETA, José. **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões do Padre Joseph de Anchieta**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/Academia Brasileira de Letras (Cartas Jesuíticas, v. 3), 1933 [1554-94], p. 321 apud PREZIA, 2000, p. 73 e 170.

⁹²³ BERARDI, Maria Helena Petrillo. **História dos bairros de São Paulo**: Santo Amaro. v. 4, 2 ed. São Paulo: Gráfica Municipal de São Paulo, 1981, p. 23; VILARDAGA, 2020.

⁹²⁴ Carta do padre Manoel da Nóbrega (1553) apud ROCHA FILHO, ago, 2018.

solos apropriados para as suas roças e territórios acessíveis por caminhos de espigão, de subida de espigão e por caminhos fluviais.

A aldeia Jurubatuba (ca. 1491-?) localizada na curva do rio Pinheiros⁹²⁵ sendo acessível pelo caminho Jeribatiba e pelos rios Pinheiros e Grande extinta por uma epidemia de varíola. A aldeia do Ibirapuera (?-1563) localizada na confluência dos ribeirões da Traição e Uberaba era acessível pelo Caminho dos Tupiniquins, caminhos do Ibirapuera e pelo rio da Traição. A aldeia do Piratininga (ca. 1515-1560) estava localizada no terraço fluvial com 20 metros de altura, na confluência do rio Tamanduateí e do ribeirão Anhangabaú⁹²⁶ e era acessível pelos Caminhos do Ibirapuera, dos Pinheiros, do Piqueri, dos Goiases e pelos rios Tamanduateí e Tietê. Além destes, foi encontrado vestígios da aldeia do Aricanduva (ca. 1450-?) em um terraço com aproximadamente 20 metros de altura na confluência dos rios Tietê e Aricanduva com acesso pelos ramais do morro do Quilombo do Caminho dos Tupiniquins, e do Caminho Piqueri e pelos dois rios.⁹²⁷

A aldeia de Piratininga estava localizada no campo de Piratininga que era o primeiro campo primitivo e original na floresta⁹²⁸ no trajeto do litoral ao planalto pelo caminho dos Tupiniquins.⁹²⁹ Conforme representação da figura 18, a partir da aldeia do Piratininga tinha-se uma visão ampla do horizonte formado por várzeas até a Serra da Cantareira, parte da “Serra da Mantiqueira que está, em grande parte de sua extensão, paralela à Serra do Mar, por onde corre o rio Paraíba e forma o vale do mesmo nome do rio.”⁹³⁰ Talvez Piratininga fosse um ‘lugar de poder’, pois na região havia três cemitérios indígenas e uma itaecerá (ou ‘pedra rachada por raio’, de grande importância na mitologia tupi).⁹³¹

⁹²⁵ O rio Jeribatiba (rio “dos jerivás”), posteriormente rio Pinheiros (araucárias) nasce na serra do Mar e corria para o rio Tietê e era um dos caminhos fluviais utilizado para acessar a Serra do Mar. Cf. VILARDAGA, 2020.

⁹²⁶ O ribeirão do Anhangabaú (rio dos “maus espíritos”) é formado pelo encontro dos córregos Saracura, Itororó e Bexiga e desemboca no rio Tietê.

⁹²⁷ ROCHA FILHO, jun. 2017a; ROCHA, ago, 2018; ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. **A aldeia de Piratininga.** História de São Paulo, jul. 2017a.

⁹²⁸ De um modo geral, os campos abrangem toda a bacia do rio Tamanduateí, desde a margem esquerda do Ribeirão Aricanduva, a leste, até a margem direita do Rio Pinheiros, a oeste e sul. Cf.: ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. **Os caminhos quinhentistas de São Paulo.** História de São Paulo, 2017c.

⁹²⁹ O trecho do caminho do Peabiru entre a vila de São Vicente e a vila São Paulo de Piratininga é denominada trilha/caminho dos Tupiniquins pelos historiadores.

⁹³⁰ VILARDAGA, 2020.

⁹³¹ BUENO, 2004, p. 12.

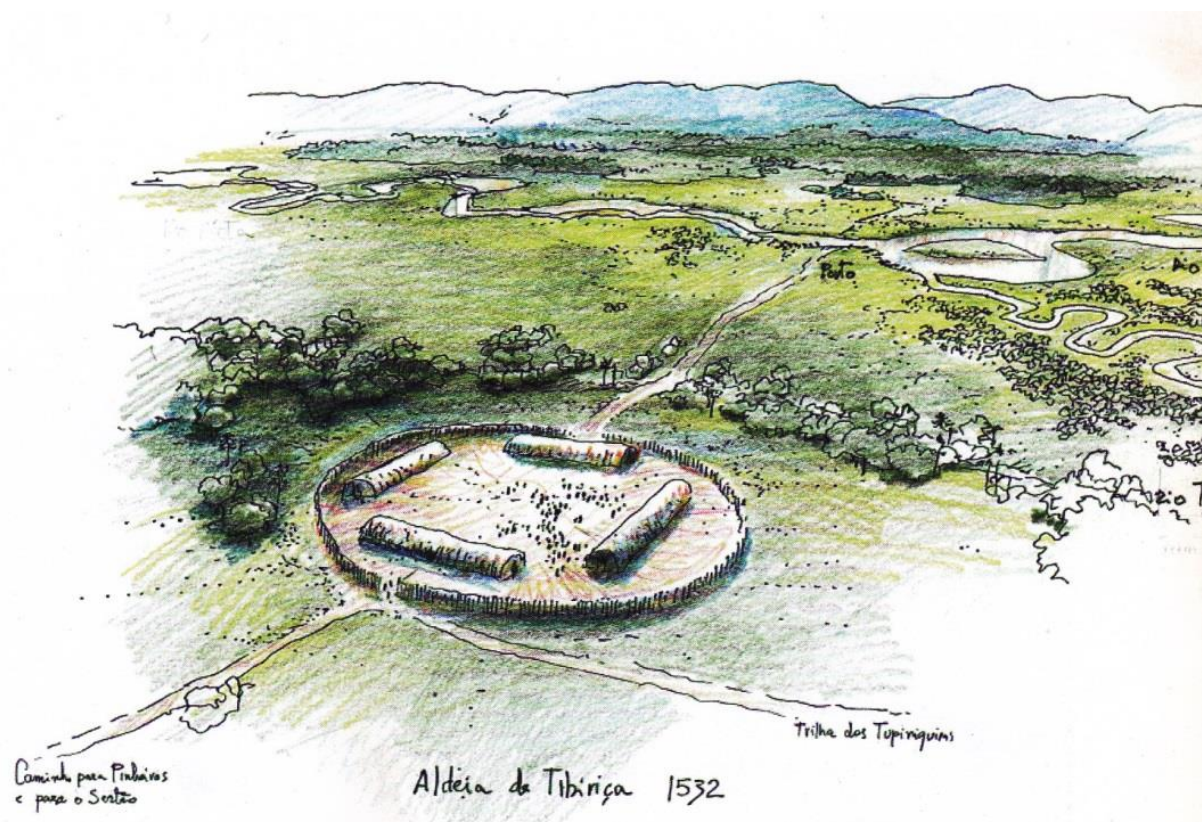


Figura 18: aldeia Piratininga
 Fonte: CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 23

O padrão de implantação das aldeias era o terraço fluvial situado na confluência de dois rios que tinha o papel de defesa contra os inimigos, da obtenção de alimentos e de mobilidade terrestre e fluvial, pois o rio Tietê⁹³² e seus afluentes principais, Pinheiros e Tamanduateí, formavam uma rede de comunicação em diversas escalas. A figura 19 procura resgatar a imagem da navegação fluvial feita pelos indígenas pelos cursos sinuosos dos rios do Planalto Paulista.

O caminho pelos rios era propício não só por possibilitar a ligação essencial entre o litoral e o interior, mas também por permitir a comunicação interna⁹³³ entre as aldeias indígenas mais próximas, que eram todas acessíveis por água. Conforme demonstrado na tabela 16 e mapa 41, a “maior parte das trilhas indígenas estava

⁹³² O rio Anhembi, chamado Tietê depois do século XVIII, dando destaque à sua fundamental importância para a fixação das populações indígenas e, posteriormente, da sociedade colonial instalada a partir do século XVI, no Planalto Paulista. Esta região era o centro de uma ampla rede hidrográfica, e formada por várzeas, campos e colinas. Cf. VILARDAGA, 2020.

⁹³³ FREIRE, Anita Rodrigues. **As várzeas urbanas de São Paulo**: o processo de ocupação e transformação das várzeas dos rios Tiete, Pinheiros e Tamanduateí. 2018. 294 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018, p. 31.

associada aos caminhos fluviais.⁹³⁴ Portanto, durante a descida do espigão para o terraço fluvial, uma parte do caminho era percorrida nas várzeas dos rios.

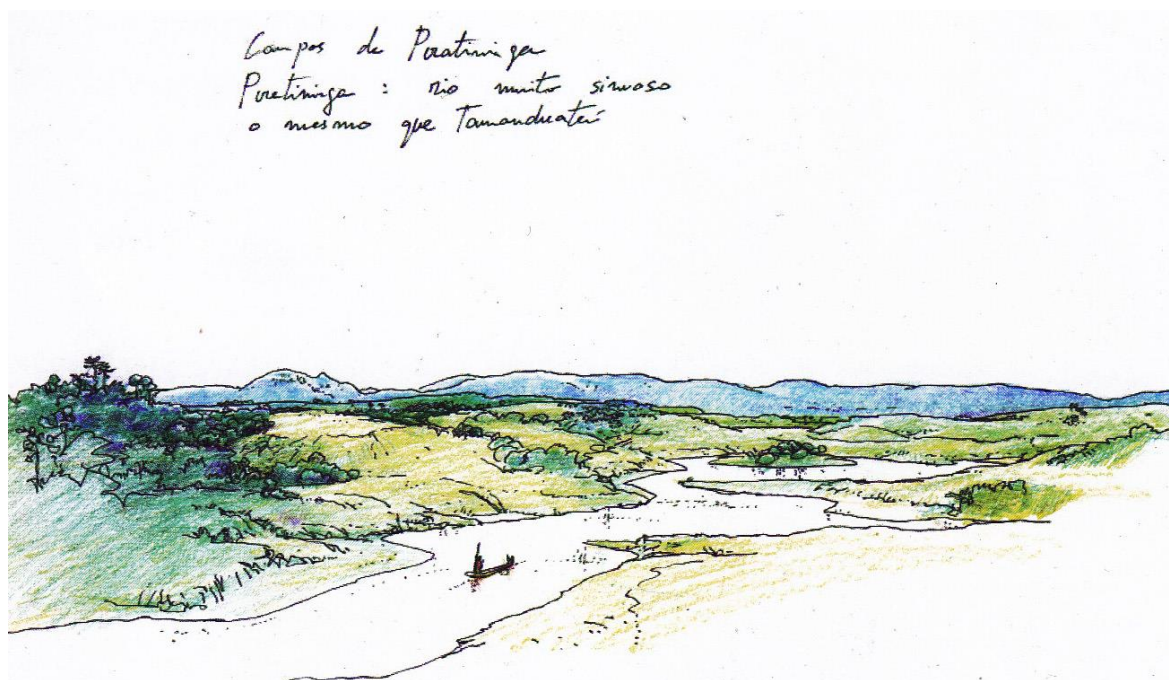
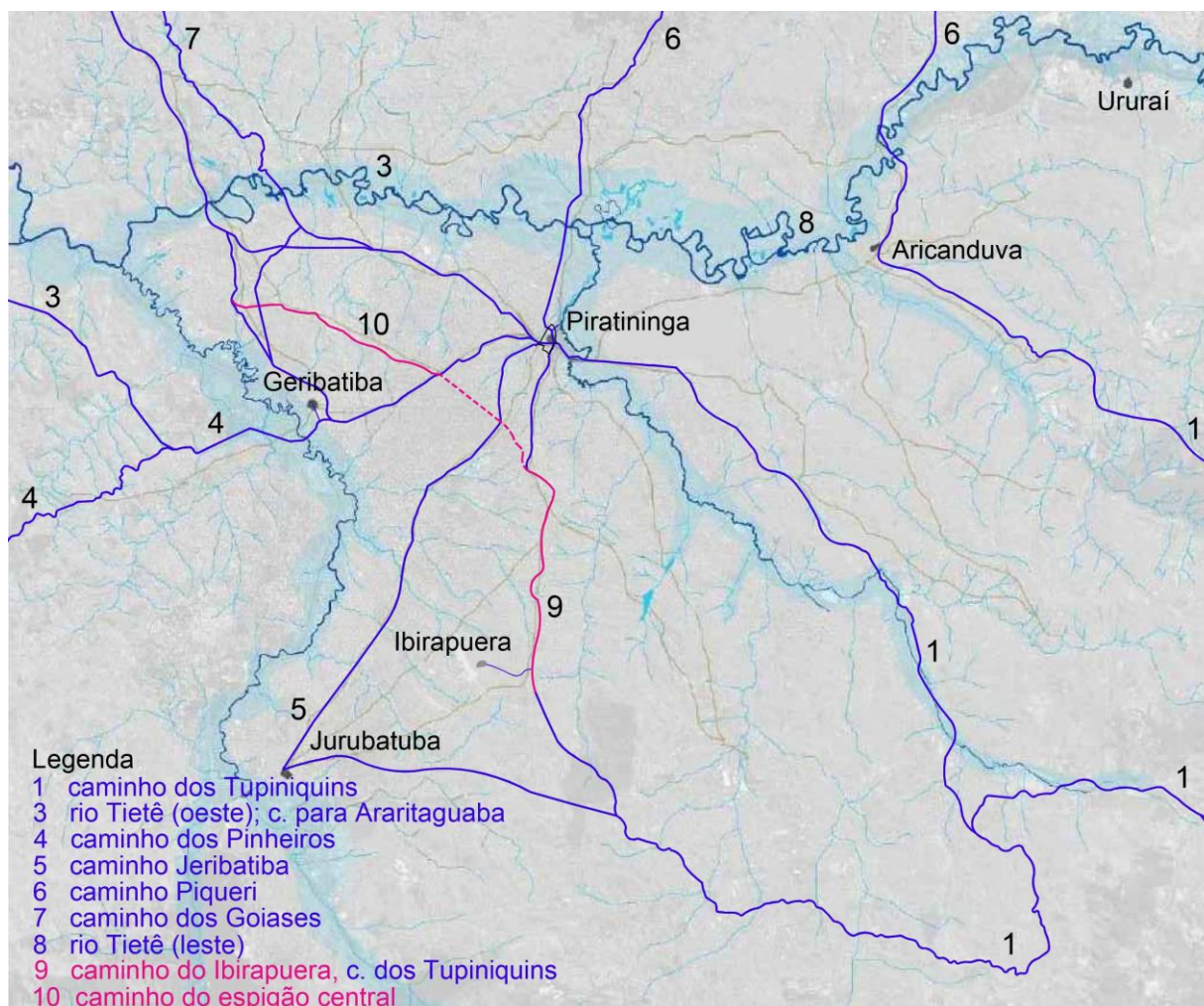


Figura 19: navegação fluvial pelos Campos de Piratininga
 autor: Vallandro Keating
 fonte: CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 23

“As trilhas indígenas são um dos raros testemunhos da vida no período pré-colombiano brasileiro. Vestígios delas ainda existem e podem ser identificados ainda hoje”⁹³⁵ pelo método de leitura operante da teoria muratoriana. Os vestígios identificados de caminhos de espigão pré-colombianos faziam as conexões regionais e entre as aldeias sazonais localizados em terraços fluviais do Planalto Paulista.

⁹³⁴ GOUVEIA, Isabel Cristina Moroz Caccia. **Da originalidade do sítio urbano de São Paulo às formas antrópicas: aplicação da abordagem da geomorfologia antropogênica na bacia hidrográfica do Rio Tamanduateí, na região metropolitana de São Paulo.** 2010. Tese (Doutorado em Filosofia, Letras e Ciências Humanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010; GOUVÊA, José Paulo Neves. **A presença e a ausência dos rios de São Paulo: acumulação primitivos e valorização da água.** 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

⁹³⁵ GONÇALVES, Daniel Issa. **O Peabirú: uma trilha indígena cruzando São Paulo.** São Paulo: FAU USP, 1998, p. 4.



Mapa 41: caminhos terrestres e fluviais pré-colombianos

Fonte: autora a partir do mapa de FREIRE, 2018, p. 35; síntese dos capítulos 1 e 4

As conexões entre os caminhos terrestres e fluviais que formavam outros nós de caminhos entre as aldeias indígenas⁹³⁶, cuja integração formava uma rede de comunicação com alternativas de rotas para os mesmos destinos. Portanto, na narrativa portuguesa, a convergência de caminhos terrestres e fluviais para o terraço fluvial da aldeia do Piratininga a tornou o centro de todas as articulações territoriais, mas não significava que era a única e que tinha a mesma importância para o mundo indígena, apenas não foi encontrado durante esta pesquisa, os registros detalhados e trabalhos investigativos de vestígios de outros nós de caminhos do Planalto Paulista.

⁹³⁶ Das doze aldeias existentes no momento da chegada dos padres jesuítas no planalto paulista (1553), foram encontradas referências bibliográficas e cartográficas de apenas cinco aldeias, pois a aldeia de Aricanduva já tinha sido abandonada, provavelmente, por ter finalizado o ciclo sazonal de permanência. A mobilidade no espaço era realmente grande. Eles praticavam a horticultura, a coleta, a caça e a pesca, porém, após a exaustão da terra do local ocupado demandava a migração periódica dentro de uma mesma área, significando o abandono de uma área para a invasão de uma área nova. Cf. ROCHA FILHO, jun. 2017a; FERNANDES, Florestan. *Investigação etnológica no Brasil e outros ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1975, p. 12.

destino	caminhos terrestres	caminhos fluviais
1 Santos	caminho dos Tupiniquins (caminho do Peabiru)	rio Tietê rio Aricanduva rio Tamanduateí
3 Cuiabá		rio Tamanduateí rio Tietê
4 Sorocaba Curitiba	caminho dos Pinheiros (caminho do Peabiru)	
5 Santo Amaro Santos	caminho Jeribatiba	rio Pinheiros rio Grande
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri	
7 Campinas Goiás	caminho dos Goiases	
8 Penha		rio Tietê rio Aricanduva
9 aldeia do Ibirapuera	caminho do Ibirapuera (caminho do Peabiru)	

Tabela 15: caminhos indígenas

Fonte: autora - síntese dos capítulos 1 e 4

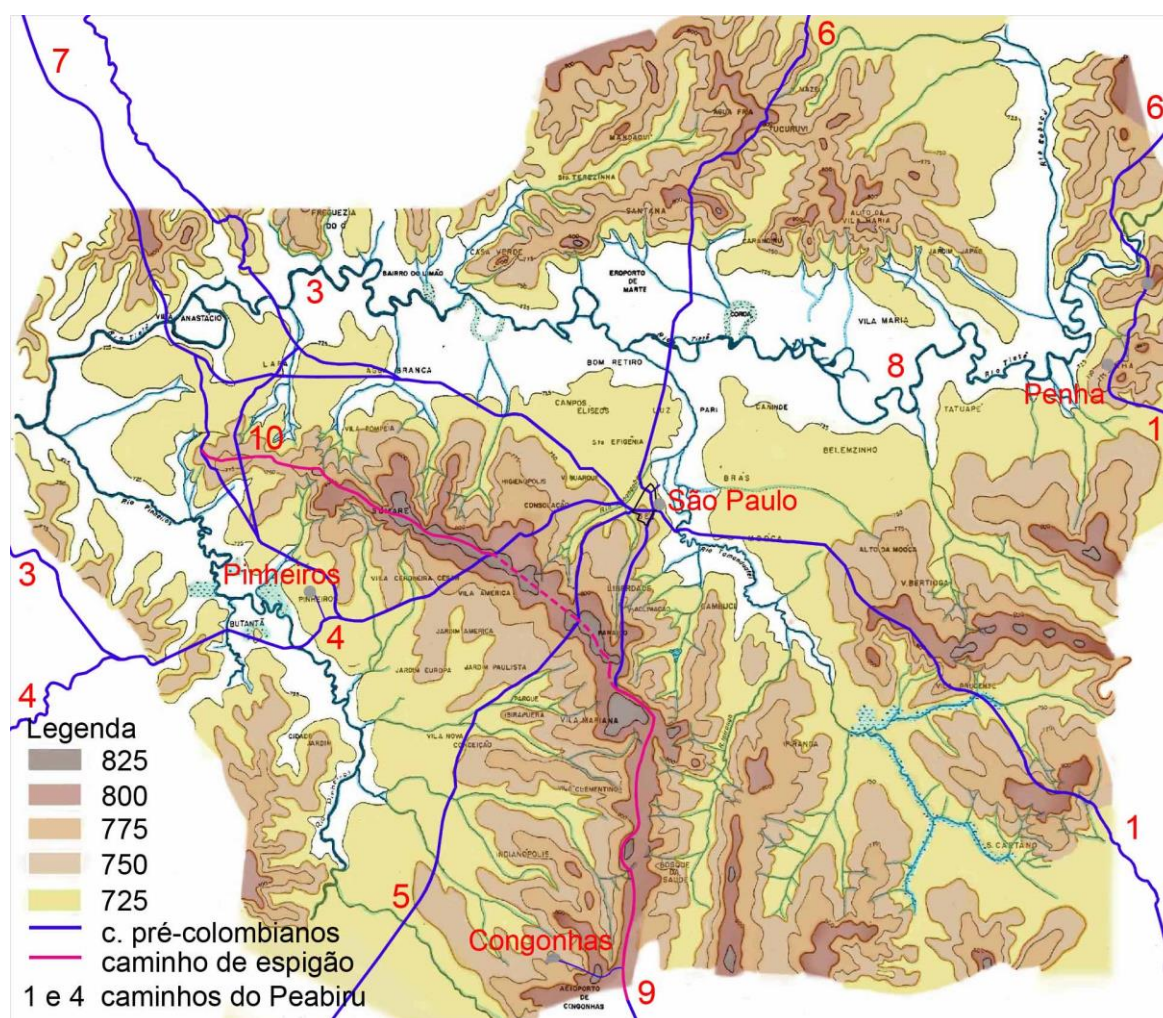
As tabelas 16 e 17 são demonstrativos das possibilidades de conexões dos caminhos terrestres e dos caminhos fluviais com as aldeias do Planato Paulista e com os demais territórios do continente no período pré-colombiano e a apropriação destes territórios pela Coroa portuguesa.

aldeias	c. pré-colombianos	lugares indígenas	lugares colonias
Piratininga (ca. 1515-60)	3 rio Anhembi (oeste)		Cuiabá
	4 caminho dos Pinheiros		aldeamento de Pinheiros
	5 caminho Jeribatiba	Cusco	Sorocaba, Curitiba, Embu, Itu
	6 caminho Piqueri	aldeia Jurubatuba	aldeamento de Santo Amaro
	7 caminho dos Goiases		Bragança Minas Gerais
	8 rio Anhembi (leste)		Campinas Goiás
	9 caminho do Ibirapuera	aldeia Aricanduva	Penha, São Miguel, Mogi das Cruzes
		aldeia do Ibirapuera	
Aricanduva (ca. 1450-?)	1 caminho dos Tupiniquins	porto Upanema	Santos
	3 rio Anhembi (leste)	aldeia do Piratininga	Centro Histórico
	6 caminho Piqueri		Bragança, sul de Minas Gerais
Jurubatuba (ca. 1491-1563)	3 rio Jurubatuba e rio Tietê	aldeia Piratininga	vila São Paulo de Piratininga
	5 caminho Jeribatiba	aldeia Piratininga	vila São Paulo de Piratininga
	rio Jurubatuba e rio Grande	porto Upanema	Santos
Ibirapuera (ca. ?-1563)	1 caminhos dos Tupiniquins	porto Upanema	Santos
	9 caminho do Ibirapuera	aldeia do Piratininga	vila São Paulo de Piratininga

Tabela 16: aldeias e caminhos pré-colombianos

Fonte: autora - síntese do capítulo 1 e 4

em direção ao litoral e para o rio Tietê, o rio Tietê em direção leste para a aldeia de Aricanduva na várzea do ribeirão Aricanduva com direção ao litoral, para o lado oeste tinha acesso ao rio Pinheiros e a aldeia de Jurubatuba. A partir da aldeia de Piratininga, cinco grandes caminhos pré-colombianos ligavam o Planalto Paulista para todo o território americano. Para Norte, o caminho Piqueri para Sul de Minas Gerais; para o Sul, o caminho do Ibirapuera para a aldeia do Ibirapuera que continuava como o caminho dos Tupiniquins para o porto Upanema no litoral; para Noroeste, o caminho dos Goiazes para Campinas e Goiás; para Sudoeste, o caminho Jeribatiba para a aldeia Jurubatuba, que conectava com o caminho de Pinheiros para Sorocaba e Cusco e o rio Grande em direção ao litoral.



mapa 43: espigão central do Planalto Paulista

Fonte: autora a partir deo mapa O sítio urbano de São Paulo, TOLEDO, 1006,p. 16.

até encontrar-se com o rio Tietê da aldeia de Piratininga. Foi um dos primeiros caminhos de penetração para o Planalto. Cf. VILARDAGA, 2020.

O traçado de caminhos nos divisores de água entre São Vicente e São Paulo do mapa 42 é composto de trilhas secas, planas e de descida para os rios. Porém, na narrativa do padre jesuíta Fernão Cardim (1585) sobre o trajeto entre o planalto e o litoral é divergente, pois “o caminho é cheio de tijucos, o pior que nunca vi e sempre íamos subindo e descendo serras altíssimas e passando rios e caudais de águas frigidíssimas”.⁹³⁸ Portanto, o traçado do mapa 42 é referente ao caminho pré-colombiano dos Tupiniquins, cujo trânsito foi permitido até 1560 e o trajeto do padre Cardim é referente ao caminho colonial padre José (1560) que era mais curto, mas com traçado passando por locais pantanosos e cruzando os rios.

Nem todas as ruas e avenidas localizadas nos espigões da metrópole contemporânea de São Paulo são remanescentes viários do caminho do Peabiru e de seus ramais. Os caminhos considerados pré-colombianos pelos historiadores estão indicados nos velhos documentos quinhentistas e documentos posteriores.⁹³⁹ Apesar da falta de documentação, a aplicação da teoria do espigão parece ser pertinente ao trecho central do espigão central devido à sua configuração geográfica e à tradição pré-histórica e universal da ocupação dos divisores águas pelos povos nômades. Antes dos melhoramentos e o loteamento da Avenida Paulista sobre a trilha aberta na Mata do Caaguaçu, conhecida como Caminho da Real Grandeza⁹⁴⁰, este caminho de espigão fazia a ligação do caminho dos Pinheiros até o matadouro da Vila Mariana⁹⁴¹ (1887).

“O alongado e estreito espigão de topo aplainado, que avança de SE pra NW, a partir do centro da Bacia de São Paulo, constitui a principal plataforma interfluvial do sistema de colinas da região paulistana.”⁹⁴² O espigão central localizado nas proximidades da aldeia do Ibirapuera até as colinas do Sumaré nas proximidades da confluência dos rios Tietê e Pinheiros. Este espigão tem dois eixos distintos, o eixo N-S correspondente ao trecho de 5 km entre a aldeia do Ibirapuera e o ponto de

⁹³⁸ Cardim, Fernão, *Tratados da terra e gente do Brasil*, Rio de Janeiro, J. Leite & Cia, 1925, p. 353 apud VILARDAGA, 2020.

⁹³⁹ GONÇALVES, 1998, p 63.

⁹⁴⁰ Instituto Cultural Itaú. **Cadernos cidade de São Paulo: Avenida Paulista**. São Paulo: ICI, 1993, p. 11.

⁹⁴¹ O velho Matadouro de Humaitá, no Largo da Pólvora, tornara-se pequeno para atender à população paulistana que praticamente duplicara ('880). Para suprir esta demanda, foram construídos três galpões paralelos de tijolos aparentes (1887) projetados por Alberto Kuhlmann em terreno situado no rincão dos Sapateiros. O conjunto foi tombado pelo Condephaat (1985). Cf. TANCLER, Márcia apud Condephaat. **Matadouro de Vila Mariana**. jan. 2023.

⁹⁴² AB'SABER, Aziz. **Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2007, p. 108.

encontro o trecho SE-NW, que corresponde ao perímetro de 8 km até as colinas do Sumaré. O trecho N-S e parte do trecho SE-NW até o córrego do Saracura são divisores de águas pluviais entre os afluentes da margem direita do rio Pinheiros e os afluentes da margem esquerda do rio Tamanduateí. A partir do córrego do Saracura, o trecho SE-NW passa a ser o principal divisor de águas pluviais para o rio Tietê ao Noroeste e para o rio Pinheiros ao Sudoeste (mapa 43 e figura 20).

A altitude média do espigão central é de 790-830 metros, cujo trecho mais baixo corresponde ao eixo N-S com altitude entre 790-815 metros. O trecho central entre o caminho do Ibirapuera e o caminho dos Pinheiros tem altitude entre 815-820 metros. O trecho mais alto com cotas entre 820-830 metros corresponde ao eixo SE-NW a partir do caminho Pinheiros até as colinas do Sumaré. Em ambos os lados do espigão central, definem-se patamares escalonados, que descem até os baixos terraços fluviais e planícies de inundação. Os patamares são espigões secundários e descontínuos, perpendiculares ao espigão central em caminhos radiais dos Pinheiros e Jeribatiba com altitude entre 750-800 metros. As aldeias de Piratininga e Jurubatuba foram implantadas em plataformas com 15-20 metros acima das planícies de inundação com cotas médias de 745-750 metros. As partes mais baixas do território composta de terraços fluviais (724-730 m), planícies de inundações sujeitas às inundações periódicas (722-724 metros) e planícies de inundação sujeitas às enchentes anuais (718-722 metros) não tem registros de ocupação territorial por aldeias indígenas.⁹⁴³

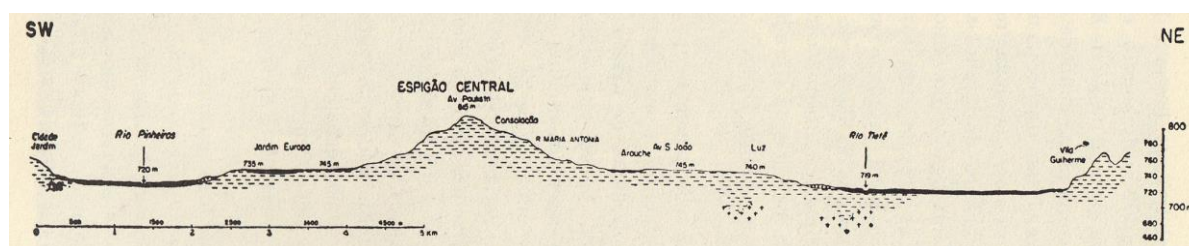


Figura 20: Seção geológica na porção central da bacia de São Paulo

Fonte: AB'SABER, 2007, p. 109

A figura 20 destaca o caminho dos Pinheiros e o espigão central do campo de Piratininga nos primeiros anos de colonização do Planalto Paulista, com a indicação da localização do Pátio do Colégio e o aldeamento de Pinheiros. Há indícios de um ramal do caminho do Peabiru para o norte com o nome de caminho do Ambuaçava

⁹⁴³ AB'SABER, 2007, p. 105 a 108 e 113.

que percorria ao longo do espigão até o rio Tietê⁹⁴⁴ e para o sul, o caminho do Ibirapuera também traçado no espigão central, passava pela aldeia do Ibirapuera para acessar o porto de Upanema no litoral⁹⁴⁵. Apesar de não ter sido identificadas referências bibliográficas e cartográficas de que o trecho entre o caminho dos Pinheiros e o caminho Ibirapuera tenha existido no período pré-colombiano, parece ser coerente considerar que todo o espigão central era percorrido por um caminho contínuo⁹⁴⁶, pois também não foi encontrada evidências que impedissem a continuidade deste caminho para conectar o caminho do Ambuaçava e o caminho do Ibirapuera.

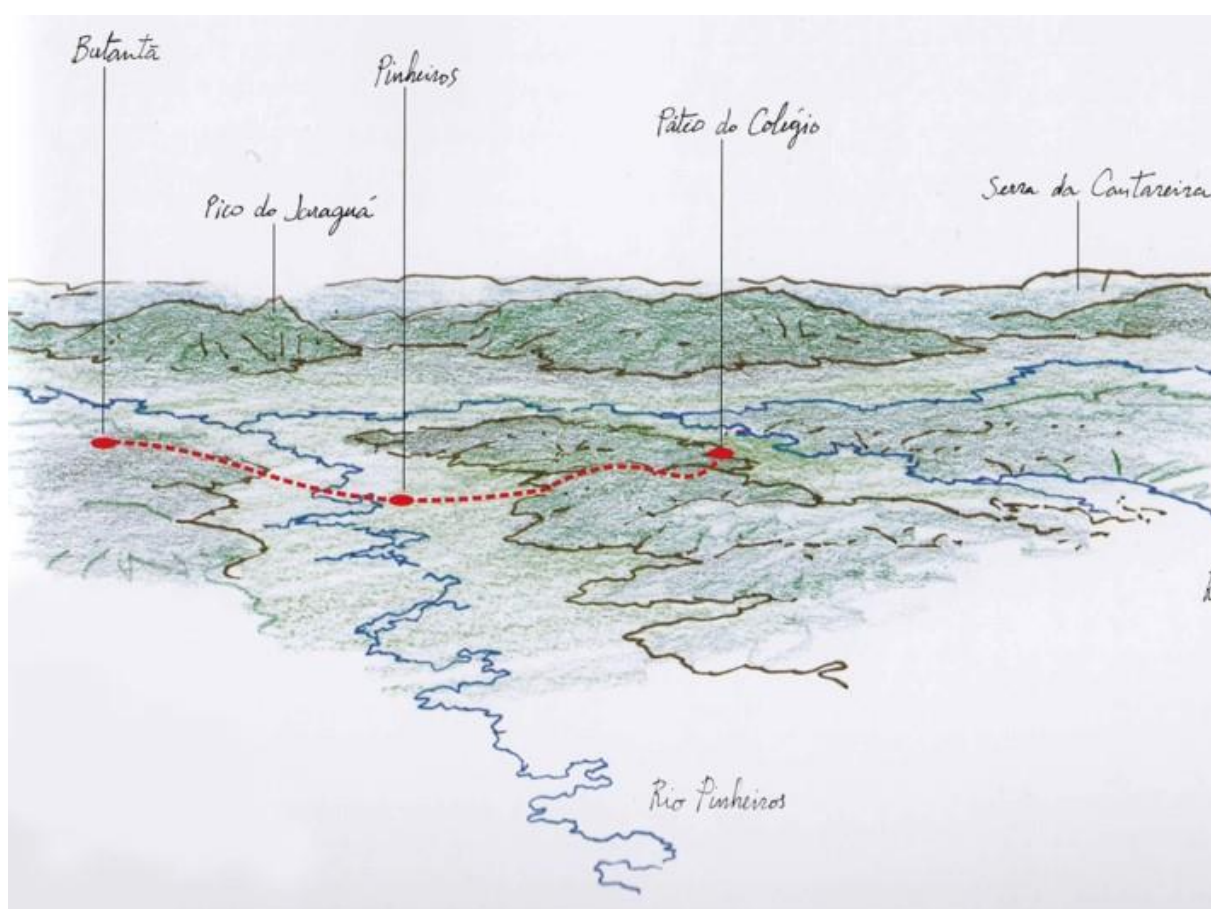


Figura 21: caminhos dos Pinheiros e o espigão central

Autor: Valandro Keating

Fonte: MARANHÃO; KEATING, 2008, p. 207

⁹⁴⁴ GONÇALVES, 1998, p. 43.

⁹⁴⁵ ROCHA FILHO, jul. 2017c.

⁹⁴⁶ O espigão central do maciço paulistano é hoje acompanhado pelas seguintes vias públicas: Avenida Jabaquara, Rua Domingos de Moraes, Avenida Paulista, Avenida Dr. Arnaldo, Alto do Sumaré, prolongando-se até o alto da Vila Pompeia, onde tem início a declividade do terreno que conduz para a confluência dos rios Pinheiros e Tietê.

No final do caminho Ambuaçava, na proximidade da confluência dos rios Tietê e Pinheiros, existia a fortificação Embuaçava (final do século XVI) para a defesa territorial em eventuais ataques de indígenas vindos do Oeste pelo rio.⁹⁴⁷

Os indígenas da América portuguesa ainda não utilizavam o metal e habitavam em cabanas de madeira comunitárias muito grandes⁹⁴⁸, construídas em terraços fluviais localizadas nas confluências de rios com favoráveis condições climáticas, hidrográficas e de oferta alimentar da região por meio da caça, pesca, coleta e colheita em regiões propícias à agricultura⁹⁴⁹. Se os recursos naturais de sobrevivência de uma região se exauriam, as aldeias compostas por aproximadamente sete cabanas eram transferidas de um lugar para outro⁹⁵⁰. Nesse processo de deslocamento encontravam muitos lugares já ocupados por outros grupos, e portanto, evidentemente eclodiam os conflitos.⁹⁵¹

4.2 1500-1560: povoado de São Paulo

A principal característica geográfica da aldeia de Piratininga, e posteriormente da cidade de São Paulo, é o nó do sistema topográfico formado pela Serra da Mantiqueira, Serra do Mar e as rochas permianas que apresentam três grandes passagens nestas barreiras a partir dos Campos de Piratininga. Os caminhos pré-colombianos foram abertos utilizando estas passagens em direção do Vale do Paraíba e para os campos de Campinas e Sorocaba, que representavam as únicas áreas possíveis para a expansão do planalto paulista. Este nó também é o ponto intermediário, a escala necessária das comunicações entre o planalto e o litoral, ou seja, o principal porto marítimo da Capitania.⁹⁵² No mapa 44 foi feita a resperesentação das barreiras topográficas e de todos os caminhos terrestres e fluviais dos períodos pré-colombiano e colonial, que se encontram e são articulados no campo de Piratininga, que é centro natural do planalto e do sistema de todos os caminhos pré-colobmianos de penetração para o interior e contato com a Europa.

⁹⁴⁷ VILARDAGA, 2020.

⁹⁴⁸ VESPUCIO, 1987, p. 71 apud ROCHA FILHO, jul. 2017a.

⁹⁴⁹ ROCHA FILHO, jul. 2017a.

⁹⁵⁰ STADEN, 1974, p. 155 apud ROCHA FILHO, jul. 2017a.

⁹⁵¹ AB'SABER, Aziz. O solo de Piratininga. In: BUENO (org.), 2004, p. 30.

⁹⁵² PRADO JUNIOR, 1963, p. 107.

as entradas e bandeiras e para o intercâmbio outras povoações do planalto.⁹⁵⁵ É para aproveitar "das vantagens destes caminhos naturais e de fácil acesso que o povoamento procura no início, de preferência e quase exclusivamente, a margem dos rios."⁹⁵⁶

O caminho dos Tupiniquins e o caminho de Pinheiros são trechos do Caminho do Peabiru que conectava o porto de Upanema à cidade de Cusco.⁹⁵⁷ Conforme abordado no capítulo 1, o Caminho do Peabiru era o caminho mais importante devido a esta ligação do Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico passando pelos territórios da América portuguesa e América espanhola.⁹⁵⁸ O ramal principal para o sertão, denominado caminho dos Pinheiros no trecho do campo de Piratininga, seguia para a região do Guairá e o ramal do rio Piqueri era frequentemente denominado de Caminho das Bandeiras no século XVIII.⁹⁵⁹ O ramal principal do Caminho do Peabiru para a direção sul, denominado caminho dos Tupiniquins, era a única forma de transpor a Serra do Mar e de comunicação do Planalto Paulista ao litoral.

Ao contrário do papel representado por outros caminhos – caminho da seda, caminho do sol, caminho das especiarias – na evolução das relações históricas entre os grupos humanos, a função do caminho do Mar foi toda negativa: isolou em vez de ligar. Dêse fato se originaram consequências notáveis para o passado de São Paulo, confirmando o que sempre repete Capistrano de Abreu, que é no estudo dos caminhos que melhor se entende a história do Brasil. [...] O isolamento aos poucos se atenuou e desapareceu: por meados do século XVIII a cidade de São Paulo era o centro de uma estrela irradiando em todas as direções do quadrante.⁹⁶⁰

A importância do caminho do Peabiru também pode ser verificada pela decisão da Coroa Portuguesa pela fundação da primeira vila da América portuguesa porto de Upanema localizada na capitania de São Vicente (1532) e o fechamento temporário do ramal de São Vicente do caminho do Peabiru por Martim Afonso (1532), pelo novo fechamento dos ramais da costa de Santa Catarina (1552) e da

⁹⁵⁵ PRADO JUNIOR, 1963, p. 105.

⁹⁵⁶ Ibid., p. 106.

⁹⁵⁷ Hipótese formulada por Gustavo Neves da Rocha Filho apud GONÇALVES, 1998, p. 61.

⁹⁵⁸ GONÇALVES, 1998, p. 2

⁹⁵⁹ GONÇALVES, 1998, p. 19..

⁹⁶⁰ GONÇALVES, 1998, p. 31.

costa de São Vicente (1553) por Tomé de Sousa⁹⁶¹ para a defesa territorial por meio do controle de tráfego por portugueses, espanhóis e indígenas pelo caminho e a criação da missão jesuíta no campo de Piratininga (1553). Estas ordens de fechamento eram relevantes, pois a barreira da Serra do Mar determinou a existência de pontos específicos de comunicação entre os portos marítimos e os planaltos.

O caminho dos Tupiniquins e a existência da aldeia do Piratininga foram determinantes para a escolha do campo de Piratininga para a fundação da Casa dos Meninos pelos jesuítas⁹⁶². Portanto, a proximidade do alto da serra e as condições vantajosas de circulação no planalto a partir do Campo de Piratininga, atribuiu à vila de São Paulo a função de um segundo porto⁹⁶³. Este “sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos torna-se o eixo, a base do organismo econômico da capitania”⁹⁶⁴, mas a dificuldade de trânsito por este caminho e de acesso ao porto não era favorável para o comércio internacional.

4.3 1560-1711: vila de São Paulo de Piratininga

A primeira expedição em busca de ouro (1550) no Planalto Paulista, cuja atividade garimpeira foi iniciada no morro do Jaraguá, no aldeamento de Guarulhos por Afonso Sardinha (fim do século XVI). Também existiu intensa atividade de extração de ouro, como ainda mostram vestígios de galerias, encostas e minas nas proximidades da vila de Santana de Parnaíba.⁹⁶⁵

A migração do litoral para o Planalto Paulista era proibida pelo rei D. João III⁹⁶⁶ e pelo governador geral Tomé de Sousa para evitar que o litoral ficasse abandonado e exposto aos ataques de franceses e ingleses. Apesar da proibição quando o padre Leonardo Nunes foi à vila de São Vicente para fundar o colégio (1550), subiu para o Planalto Paulista e constatou que já existiam cerca de quinze

⁹⁶¹ GONÇALVES, 1998, p. 8 e 9.

⁹⁶² GONÇALVES, 1998, p. 5.

⁹⁶³ PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas. São Paulo**: Editora da Universidade de São Paulo, 1995, p. 46, 48.

⁹⁶⁴ PRADO JUNIOR, 1963, p. 111.

⁹⁶⁵ Reis, 2013.

⁹⁶⁶ D. João III (1502-1557), rei de Portugal e Algraves (1521-1557).

pequenas povoações de portugueses.⁹⁶⁷ Tomé de Sousa cedeu à pressão dos padres jesuítas e dos índios (1553).⁹⁶⁸ O padre Manoel da Nóbrega foi ao Planalto Paulista e fez cinquenta catecúmenos na aldeia de Piratininga, reunidos das aldeias Piratininga, Jurubatuba e Ibirapuera, e o irmão José de Anchieta⁹⁶⁹ e irmão Antonio Pires⁹⁷⁰ na nova Casa de Meninos.⁹⁷¹

A aldeia do Piratininga tinha todas as características de um sítio típico indígena, ou seja, era um terraço fluvial rico em peixes e animais e adequado para a criação de gado e cultivo de hortifruticulturas⁹⁷².

A expressão “cidade de colina” é de acepção luso-brasileira, associada à tradição urbanística de se escolherem sítios elevados para a fundação de urbes. Pode ser entendida como decorrente de uma série de princípios e normativas norteadores da prática portuguesa, quando da criação de urbes novas, política esta aplicada tanto em Portugal, na época da reconquista de territórios aos mouros (a partir do século XIII), quanto na política de expansão do Império Colonial Português, ocorrida a partir do século XV em territórios da África, Ásia e América.⁹⁷³

Desse modo, os primeiros núcleos urbanos do Brasil foram criados em sítios elevados no litoral ou nas proximidade de rios. "Mesmo na região de São Paulo, os núcleos mais antigos dispunham-se ao longo dos rios maiores e junto das trilhas que os mantinham ligados ao litoral."⁹⁷⁴

Praticamente todas as vilas e cidades fundadas antes de 1580 foram assentadas sobre colinas, que facilitassem sua defesa pela altura e o controle das vias de acesso, principalmente as marítimas e fluviais. Variavam a altura das colinas mas os sítios eram praticamente iguais.⁹⁷⁵

⁹⁶⁷ ROCHA FILHO, jun. 2017b.

⁹⁶⁸ ROCHA FILHO, jul. 2017b.

⁹⁶⁹ **José de Anchieta** (1534-97), chegou à Amércia portuguesa na condição de irmão (1553).

⁹⁷⁰ RIBEIRO, Antônio Sérgio. **São Paulo - 460 anos - Parte 5**. Alesp, 2014.

⁹⁷¹ ROCHA FILHO, ago. 2018.

⁹⁷² REIS, 2004, p. 17.

⁹⁷³ LOBO, Manuel Leal da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (org.). **Urbanismo de colina: uma tradição luso-brasileira**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, 2012, p. 17.

⁹⁷⁴ REIS, 2000, p. 124

⁹⁷⁵ REIS, 2000, p. 126

Portanto, a ocupação do Planalto Paulista por Manuel da Nóbrega, cuja escolha do sítio dotado de características estratégicas de defesa e de sobrevivência foi feita de acordo com os padrões portugueses de implantação de um povoado.⁹⁷⁶ O território já estava ocupado pela aldeia do Tibiriçá, conforme figura 22 e mapa 47.



Figura 22: Villa de S. Paulo, nove léguas da barra, ca. 1631

autor: Joao Teixeira Albernaz

fonte: REIS, 2014, p. 43 e 228.

A Casa de Meninos construída no campo de Piratininga foi inaugurada com a missa rezada no dia 25 de janeiro de 1554, ou seja, no dia da conversão de Paulo.⁹⁷⁷ Porém, a aceitação de uma nova vida conduzida pela disciplina e pela doutrina imposta pelos jesuítas foi parcial, cujo desfecho foi o abandono do aldeamento de Piratininga por todos os índios fiéis e infiéis aos jesuítas.⁹⁷⁸ O período da permanência da aldeia de Piratininga (ca. 1515-60) da colina histórica é encerrado com a dispersão de indígenas, que não se adaptaram à disciplina imposta pelos jesuítas, em grupos de choças nas imediações. Os indígenas fiéis foram

⁹⁷⁶ REIS, 2004, p. 16.

⁹⁷⁷ **Saulo de Tarso** (5-67 d.C.), era judeu e cidadão de Tarso e de Roma, foi educado pelo rabino Gamaliel e foi perseguidor dos cristãos. Após um milagre, Saulo converteu-se ao cristianismo e mudou o seu nome para Paulo. Sua conversão teria se dado por meio de uma “visão da ressurreição de Cristo”, depois da qual teria ficado temporariamente cego. Paulo transformou-se em um dos mais influentes missionários do cristianismo, disseminando-o através de todo o Império Romano. A ele se atribui a escrita de uma parte considerável do Novo Testamento, principalmente dos Evangelhos, que tratariam da vida e ensinamento de Jesus de Nazaré. Cf.: BARKER, Kenneth (org.). **Bíblia de estudo NVI** (Nova Versão Internacional). São Paulo: editora Vida, 2003, p. 1868 e 1869; NIETZCHE, Frederich. **O anticristo**. São Paulo: Martin Claret, 2012, p. 72.

⁹⁷⁸ LEITE, 1957:105 apud ROCHA FILHO, jul. 2017b.

transferidos e agrupados em dois aldeamentos cristãos⁹⁷⁹, São Miguel (1560) e Nossa Senhora da Conceição dos Pinheiros (1560)⁹⁸⁰, organizados pelos jesuítas com características distintas das aldeias, pois eram compostos de casas individuais construídas em torno de uma praça quadrangular com a igreja em posição dominadora.⁹⁸¹

A maior parte destes fez outras moradas não longe daqui, onde agora vivem [...] persuadio-lhes agora uma diabólica imaginação, que esta Igreja é feita para a sua destruição em a qual os possamos encerrar; e aí matar aos que não são batisados e aos batisados fazer nossos escravos.⁹⁸²

Provavelmente, os grupos que abandonaram o cristianismo formaram novos núcleos indígenas correspondentes às seis aldeias existentes no planalto paulista após a chegada dos jesuítas (1566).⁹⁸³

Em sua visita à capitania de São Vicente (1560), o governador geral Mem de Sá⁹⁸⁴ proibiu novamente o trânsito pelo caminho do Tupiniquins⁹⁸⁵ e a Coroa espanhola vetou a navegação pelo Tietê em direção ao sertão para pessoas e mercadorias sem licença, mesmo no contexto da União Ibérica (1580-1640). Em consequência do fechamento do único caminho para o litoral, foi aberto o caminho do padre José (1560) pelos indígenas dos aldeamentos liderados pelo padre José de Anchieta,⁹⁸⁶ representado na figura 23 e no mapa 45⁹⁸⁷. O fechamento do

⁹⁷⁹ ANCHIETA, José. Informação do Brasil e de suas capitanias, 1584. In: ANCHIETA, José. **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões do Padre Joseph de Anchieta**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/Academia Brasileira de Letras (Cartas Jesuíticas, v. 3), 1933 [1554-94], p. 321 apud PREZIA, 2000, p. 73 e 170.

⁹⁸⁰ CARDIM, Fernão. *Tratados da Terra e gente do Brasil*. 3 ed. São Paulo: Nacional/MEC. (Coleção Brasileira, v. 168)1978 [1625], p. 213 apud PREZIA, Benedito A. **Os indígenas do Planalto Paulista nas crônicas quinhentistas e seiscentistas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2000, p. 73.

⁹⁸¹ ROCHA FILHO, 2018.

⁹⁸² Carta de José de Anchieta. Cf. LEITE, 1958, p. 366 apud ROCHA FILHO, jul. 2017b.

⁹⁸³ AZPILCUETA NAVARRO et al. *Cartas avulsas* (Cartas Jesuíticas v. 2. Fac-símile ed. Academia Brasileira de Letras, 1931). 2 ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp (Coleção Reconquista do Brasil, 2 série, v. 148), 1988 [1550-1568], p.

apud PREZIA, Benedito A. **Os indígenas do Planalto Paulista nas crônicas quinhentistas e seiscentistas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2000 p. 60.

⁹⁸⁴ ROCHA FILHO, XXX,

⁹⁸⁵ TOLDO, 2000, p. 153.

⁹⁸⁶ REIS, 1996, p. 153.

⁹⁸⁷ Apesar da indicação de trilha dos Tupiniquins, esta trilha tem características de ocupação territorial da teoria muratoriana correspondente a fase de

caminho dos Tupiniquins e abertura de um caminho novo foi decorrente da crescente oposição ao novo modo de vida pelos indígenas que habitavam a serra do Ururai.⁹⁸⁸

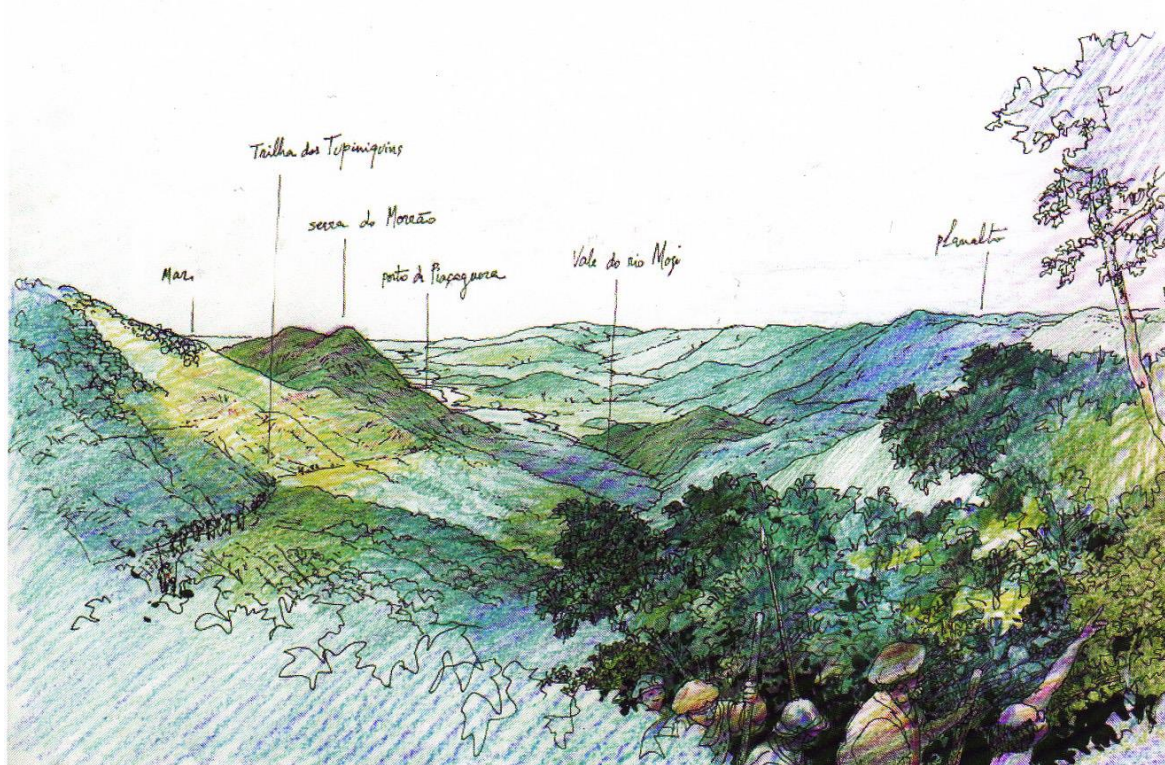


Figura 23: Expedição na subida da Serra do Mar

Autor: Vallandro Keating

Fonte: CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 22

Aspesar da indicação da trilha com a denominação Tupiniquins na figura 23, pela teoria muratoriana, esta trilha é a representação do caminho do padre José por ser um caminho de meia encosta, cuja periodização corresponde ao período colonial e não ao pré-colombiano.

O mapa 45 é a representação da vila de São Paulo (1560), dos principais rios e serras, dos caminhos pré-colombianos dos Tupiniquins e dos Pinheiros e do novo caminho colonial do padre José. A localização das vilas de São Paulo de Piratininga, Santos, São Vicente e Itanhaém; das aldeias de Geribatiba, Guarapiranga, Guaras e Boigy; dos aldeamentos de Pinheiros, Ibirapuera, São Miguel e Taquaquicetuba. Porém, as indicações da aldeia de Geribatiba e o aldeamento de Ibirapuera estão

⁹⁸⁸ GONÇALVES, 1998, p. 63 e 64.

invertidas em relação à indicação do mapa 41, provavelmente decorrente das alterações das denominações do período pre-colombiano para o período colonial⁹⁸⁹.



Mapa 45: caminho dos Tupiniquins (esquerda) e caminho do padre José (direita)
 Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

Mem de Sá também atendeu aos pedidos dos padres jesuítas e dos moradores da vila de Santo André da Borda do Campo, respectivamente referente à proteção da casa de Meninos e ao problema de má localização, por meio da extinção da vila e sua unificação ao povoado no campo de Piratininga. O aldeamento de Piratininga e a casa de Meninos, que eram vinculados à vila de São Vicente, foram elevados para vila de São Paulo de Piratininga, cuja oficialização foi feita por meio da transferência do pelourinho e dos livros da câmara. Após a ocupação de suas terras pelos portugueses, os indígenas deixaram o aldeamento de Piratininga para os aldeamentos de Nossa Senhora dos Pinheiros (1560) e de São Miguel de Uruaí (1560). Muitos indígenas abandonaram o cristianismo e foram viver

⁹⁸⁹ No início do período colonial a atual região de Santo Amaro estava ligada à aldeia indígena na margem do rio Jurubatuba ou Jeribatiba, que somente em 1950 foi nomeado oficialmente como rio Pinheiros. Assim como o rio, o bairro também teve diferentes nomes, como Virapuera, Jeribatiba, Ibirapuera, Santo Amaro de Virapuera e finalmente Santo Amaro. Cf. Cidade de São Paulo. Bairro de Santo Amaro. **Cultura**, fev. 2008.

nas imediações, pois não suportaram a disciplina imposta pelos padres jesuítas e o choque da diferença cultural.

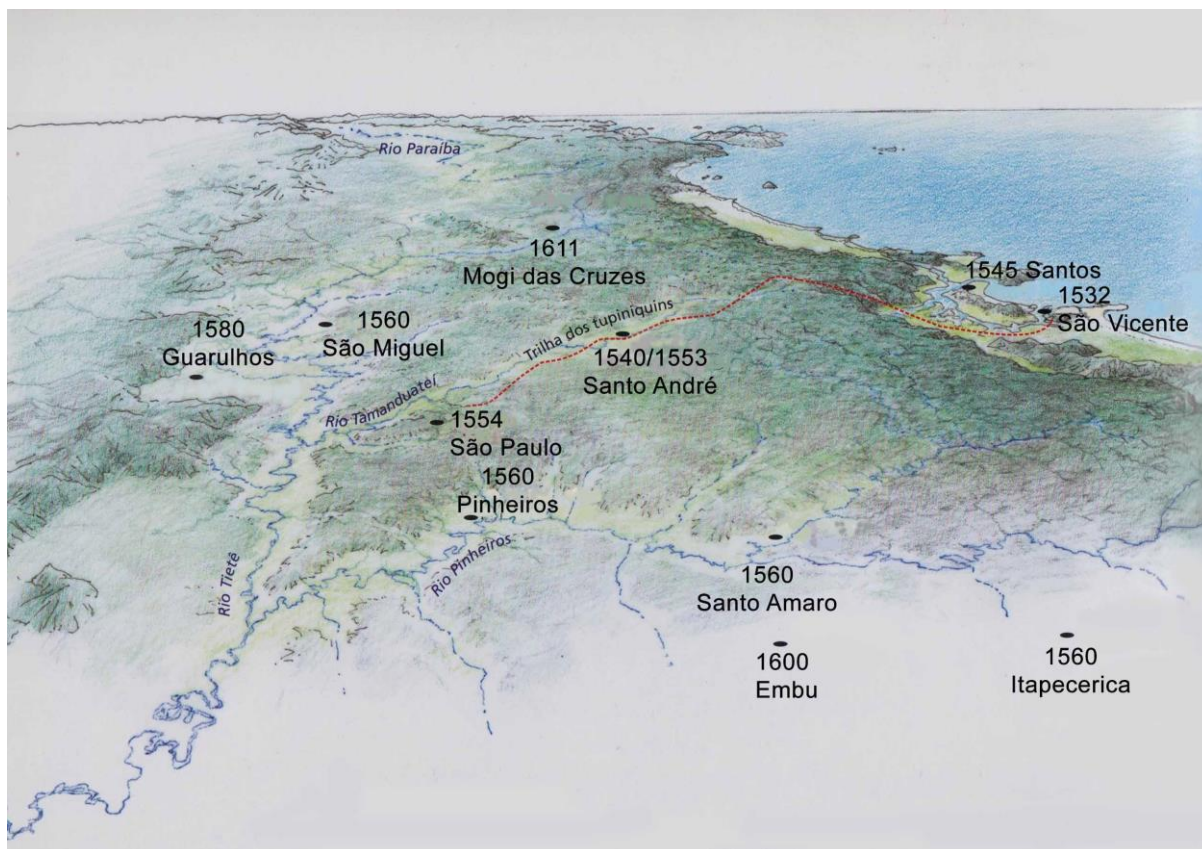


Figura 24: as primeiras povoações no Planalto Paulista

Autor: Valandro Keating

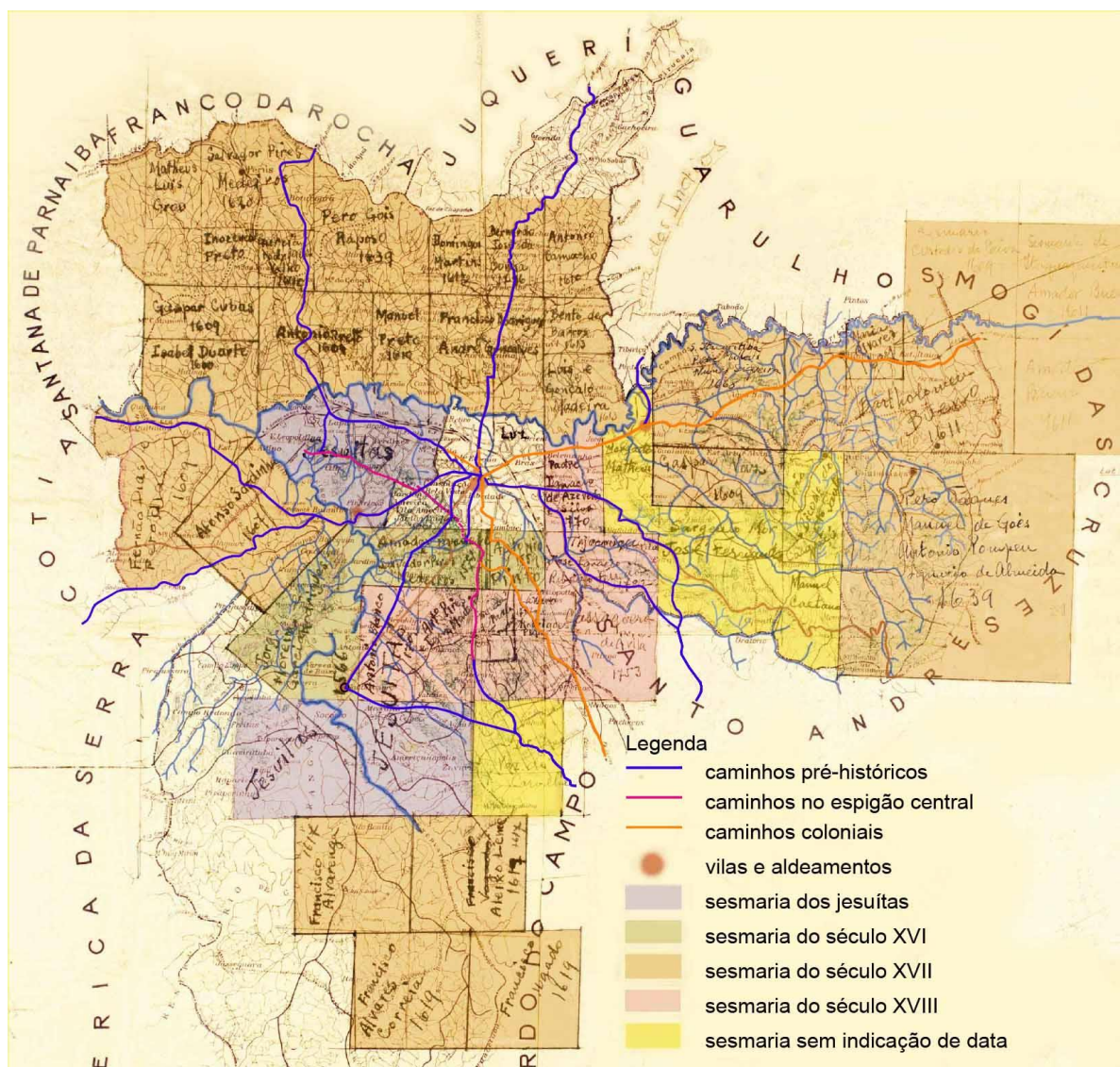
Fonte: MARANHÃO; KEATING, 2008, p. 140

Na figura 24, estão locados os aldeamentos e vilas que surgiram a partir de aldeias originárias em territórios transformados em sesmarias da Companhia de Jesus, tais como os aldeamentos de Nossa Senhora de Pinheiros (1560), Santo Amaro (1560), São Miguel de Ururay (1560), Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos (1580) e Nossa Senhora dos Prazeres⁹⁹⁰ (1560 – Itapecerica da Serra). Outros como o aldeamento de Nossa Senhora de Itaquaquecetua (ca. 1620) foi criado pelo padre João Álvares e posteriormente doado aos jesuítas⁹⁹¹. O aldeamento de Bohi ou M'Boy (1554 - Embu) foi criado pelos jesuítas mas as terras passaram a pertencer a Fernão Dias (1607), tio do bandeirante Fernão Dias Paes Leme (1608-1681), o Caçador de Esmeraldas, que doou a sesmaria aos jesuítas

⁹⁹⁰ Câmara Municipal de Itapecerica da Serra. **Histórico**. fev. 2023.

⁹⁹¹ ALMEIDA, Rodolfo Rodrigues. O antigo aldeamento de São Miguel de Ururá em São Paulo Colonial: conflitos, resistência e trocas culturais. **Faces da História**. Assis, SP, v.7, n. 1, p. 141-166, jan/jun. 2020; VILARDAGA, 2020.

(1624)⁹⁹² A segunda vila do Planalto Paulista, Mogi das Cruzes (1611) foi resultante de sesmaria (1560).⁹⁹³



Mapa 46: sesmarias indicadas no mapa do município de São Paulo, 1936

Fonte: autora a partir de ISGSP apud Coleção João Baptista de Campos Aguirra

Conforme indicado na figura 24 e no mapa 46, após terem sido abandonados e ameaçados de morte por uma parte dos grupos indígenas e protegidos por outros, o padre Manoel da Nóbrega conseguiu transformar a casa de Meninos em Colégio e obter a concessão da primeira sesmaria do donatário Martim Afonso de Sousa para o Colégio de Piratininga no local da antiga aldeia de Jurubatuba, na confluência dos

⁹⁹² O Conjunto Jesuítico Nossa Senhora do Rosário foi tombado pelo SPHAN (1939). Cf. TEIXEIRA, Maria Regina. **Embu das Artes e sua história**. Cidade de Embu das Artes, fev. 2023.

⁹⁹³ VILARDAGA, 2020.

rios Pinheiros e Guarapiranga⁹⁹⁴, depois foi denominada de sesmaria de Geribatiba (1557)⁹⁹⁵ e de aldeamento de Pinheiros (1560). Os aldeamentos “recebiam a doação” de uma sesmaria, mas os colonos se instalavam nas fronteiras destas terras, para apropriarem dos indígenas como mão de obra e para dilapidarem “o patrimônio fundiário destes aldeamentos, que chegaram, quase todos, praticamente esvaziados e abandonados no século XVIII.”⁹⁹⁶

Apesar de terem existido vários aldeamentos em sesmarias da Companhia de Jesus no Planalto Paulista, no mapa 46, há apenas a indicações das sesmarias do aldeamento de Pinheiros e de Geribatiba (Santo Amaro). A maioria das sesmarias foi doada no século XVII, correspondente à mancha laranja do mapa, cuja distribuição teve início na década de 1580, pelo capitão mor Jerônimo Leitão, a montante e jusante do rio Tietê, a partir de São Paulo. A freguesia de Nossa Senhora da Expectação do Ó teve início como sesmaria (1610) doada ao bandeirante Manoel Preto. A sesmaria (1607) do bandeirante Afonso Sardinha foi doada aos jesuítas após a sua morte, formando o aldeamento de Carapicuíba (1616). O aldeamento da Nossa Senhora da Escada de Barueri foi instalado pelo governador geral do Brasil Francisco de Souza para formação de mão de obra para o trabalho nas minas que ele estava procurando. A sesmaria doada para Manoel Fernandes Ramos e Suzana Dias resultou na freguesia de Santana de Parnaíba.⁹⁹⁷ Nas proximidades do rio Pinheiros foram doadas as sesmarias de Aleixo Leme (1617), Feancisco Alvarenga (1617), Gonçalo Vogado (1619), Francisco Álvares Correia (1619), Luiz Furtado (1625), Bernardo Quadros (638), Pero Domingos (1638) e Paulo Gonsalves (1638).⁹⁹⁸

Diante das ameaças de ataque à vila por grupos indígenas inimigos da Companhia de Jesus, a igreja do Colégio (1556) e a vila foram cercadas por muros de taipa de pilão, providenciado pelos oficiais da câmara (1560-80) e ampliadas pouco depois (1580-95) com portas protegidas por baluartes dotados de artilharia, à semelhança das cidades medievais e renascentistas de Portugal.⁹⁹⁹ A hipótese do

⁹⁹⁴ BERARDI, 1981, p. 24.

⁹⁹⁵ LEITE, 1558, p. 198 e 414 apud ROCHA FILHO, jul. 2017b.

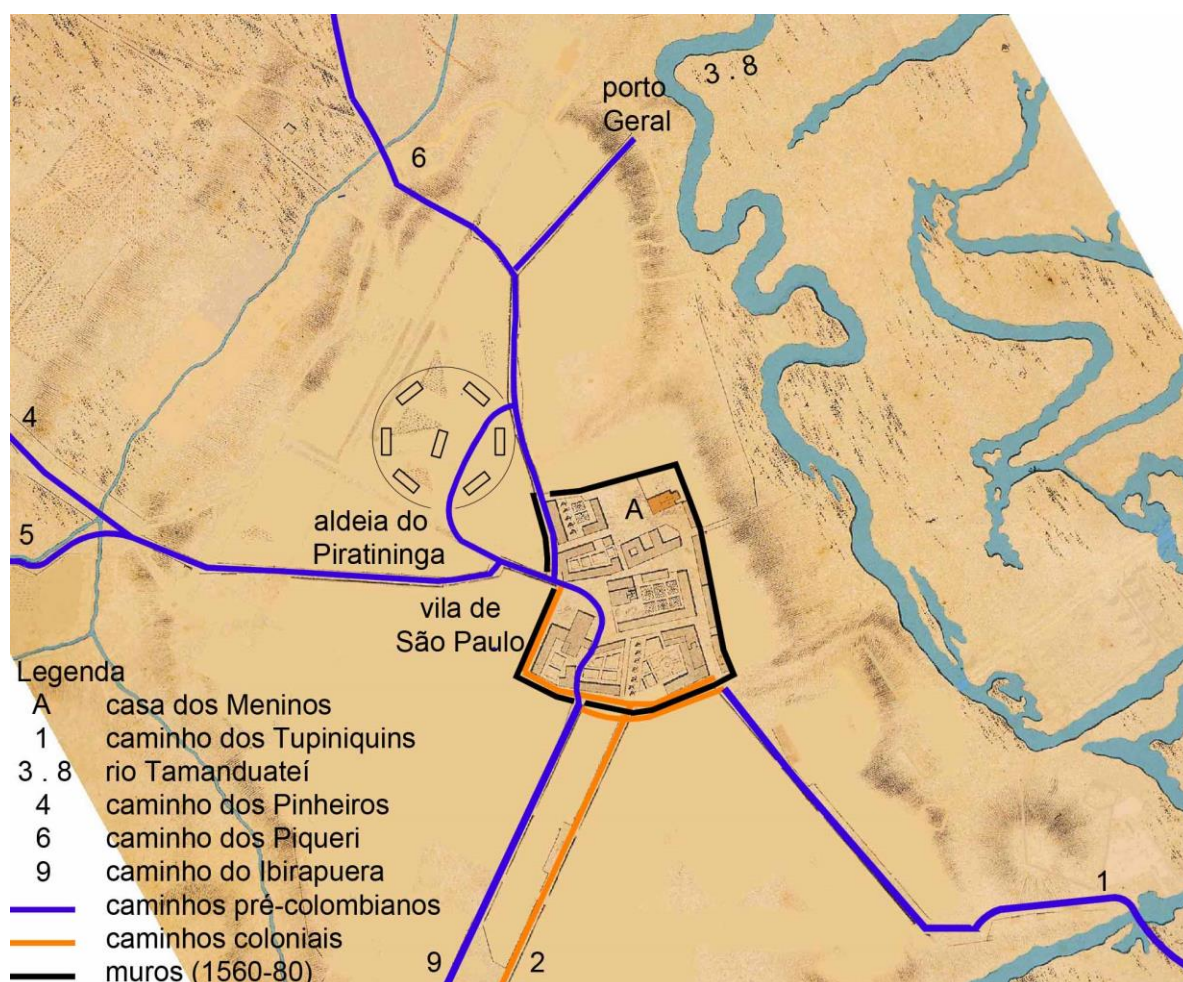
⁹⁹⁶ VILARDAGA, 2020.

⁹⁹⁷ VILARDAGA, 2020.

⁹⁹⁸ BERARDI, 1981, p. 31.

⁹⁹⁹ REIS, 2004, p. 22 e 25.

traçado dos dois muros (mapas 47 e 48) é baseada nos vestígios de ruas internas que acompanhavam os muros que eram estratégias de defesa baseadas no princípio do Direito Romano que foi transposto para a legislação portuguesa e aplicado na América portuguesa.¹⁰⁰⁰ Os muros foram construídos nas duas bordas de grandes desníveis de terreno deixando apenas um deles para a defesa aos ataques mais sérios¹⁰⁰¹, onde foram abertas três portas: a principal Porta Grande no caminho de Pinheiros, a porta no caminho do Piqueri e a porta do caminho do Ibirapuera. Os muros não tinham apenas o papel defensivo, “mas, segundo o costume medieval, eram definidores da condição de cidadania para os seus moradores.”¹⁰⁰²



Mapa 47: a aldeia do Piratininga, o traçado dos muros (1560-80)

Fonte: autora a partir dos mapas de REIS, 2004, p. 20; ROCHA FILHO, jul. 2017d

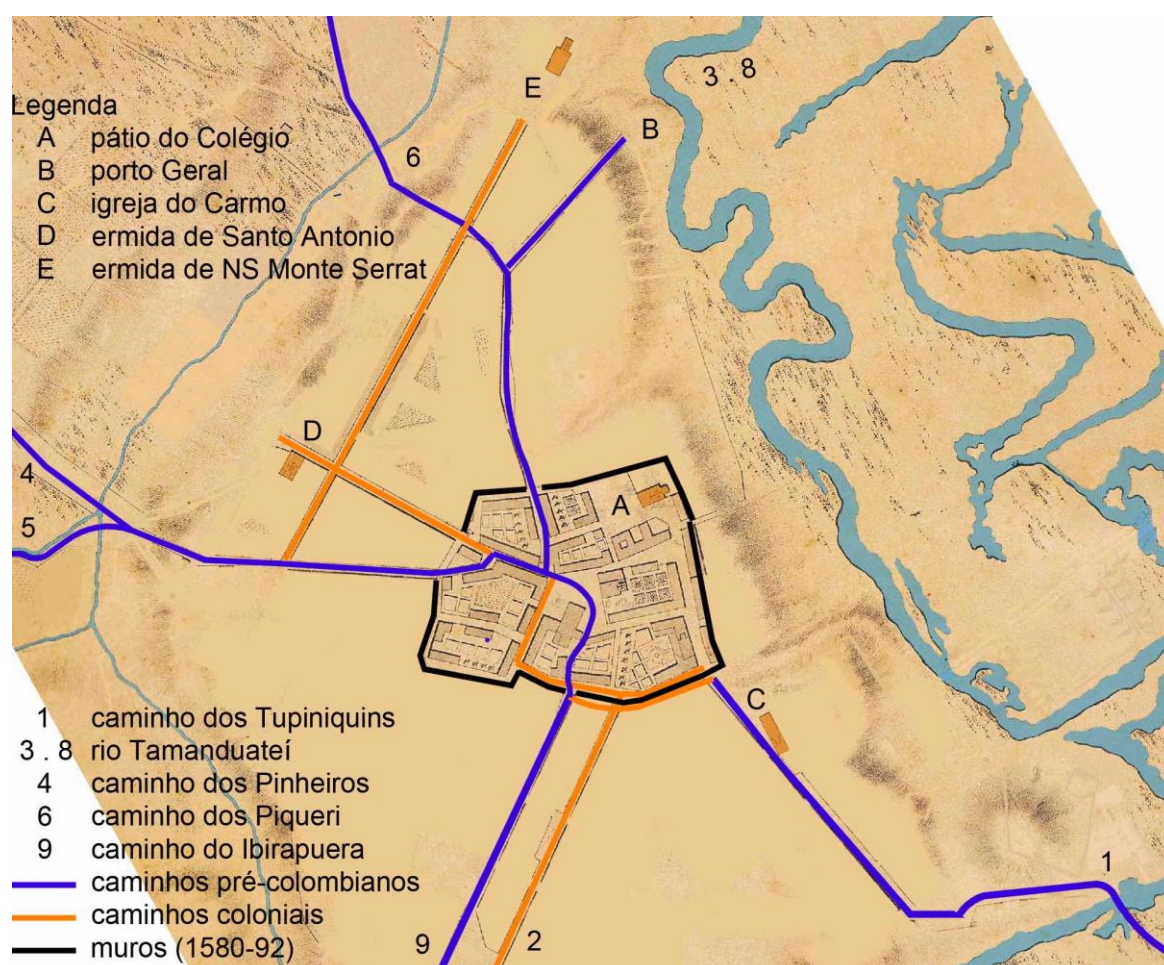
¹⁰⁰⁰ REIS, 2004, p. 23.

¹⁰⁰¹ REIS, 2004., p. 24.

¹⁰⁰² ATAS, 1967, p. 2 apud ROCHA FILHO, jul. 2017b, ROCHA FILHO, jun. 2017 c.

A síntese de dados do mapa 47 pretende reconstituir a vila de São Paulo por meio da locação da aldeia de Piratininga, da vila de São Paulo murada (1560-80) e dos caminhos quinhentistas que eram compostos quase na totalidade por caminhos pré-colombianos.

As ameaças dos indígenas das aldeias inimigas foram cumpridas por meio de ataque aos padres jesuítas (1562), com a participação do cacique Piquerobi e dos indígenas que habitavam a serra de Ururai¹⁰⁰³, mas foram derrotados pelos indígenas liderados pelo cacique Tibiriçá¹⁰⁰⁴.



Mapa 48: vila de São Paulo (1600) e traçado do segundo muro (1580-92)

Fonte: autora a partir dos mapas de REIS, 2004, p. 25; ROCHA FILHO, jul. 2017d

As locações das três portas nos caminhos de Pinheiros, do Piquerri e do

¹⁰⁰³ ROCHA FILHO, jul. 2017a e jul. 2017b; e ROCHA FILHO, jun. 2017; GONÇALVES, 1998, p. 64.

¹⁰⁰⁴ **Tibiriçá** (?-1562), supostamente filho do cacique Caiubi (?-1561) da aldeia de Jurubatuba. A aldeia de Piratininga liderada pelo Cacique Tibiriçá já existia no momento da chegada de Martim Afonso de Souza (1531). No batismo recebeu o nome de Martim Afonso Tibiriçá. Era irmão do cacique Piquerobi. Cf. ROCHA FILHO, jun. 2017a; ALMEIDA, jan/jun. 2020, p. 145.

Ibirapuera, confirmam a importância destes caminhos para a conexão com o litoral e os sertões e as sesmarias no entorno da vila.¹⁰⁰⁵

Conforme a configuração da vila de São Paulo (1600) pelo mapa 48, a primeira rua aberta fora dos muros da vila deve ter sido a rua de São Bento em um terreno plano entre a encosta do vale do Anhangabaú e o aldeamento do Piratininga abandonado, conectando os caminhos do Piqueri e dos Pinheiros. “A solução foi a mais favorável para os usos da época, pois permitia que as casas fossem construídas no alinhamento da rua e os quintais tivessem o escoamento das águas para o fundo do lote.”¹⁰⁰⁶ A rua Direita foi aberta na mesma época com o objetivo de ligar a vila à ermida de Santo Antônio¹⁰⁰⁷ e deste ponto para a ermida de Nossa Senhora do Monte Serrat (de São Bento) pela rua São Bento. O traçado reto destas duas ruas demonstra o abandono “da informalidade dos primeiros tempos, estabelecendo-se um pouco de disciplina urbanística. Dentro de suas limitações, eram novos tempos”¹⁰⁰⁸ iniciados durante a permanência de D. Francisco (1599-1611) e de D. Luís (1611-1612) na vila de São Paulo.

O traçado dessas duas ruas organizou urbanisticamente todo um lado da vila e depois da cidade, até o final do século XVIII, como nos mostra a planta daquela época. Eram dois lados do chamado “Triângulo”. Todas as outras ruas traçadas nesse quadrante foram apenas complementares aos “quatro cantos” e ao Triângulo, que se completava com a rua Quinze de Novembro.¹⁰⁰⁹

Na escala regional, a importância do caminho para o litoral é confirmada no mapa 49 pela indicação de apenas da saída e das pontes em direção a São Vicente, porém, não é a representação do caminho do Ibirapuera e nem do caminho do padre José. Os muros não estão registrados no mapa, e a localização do caminho ao lado da igreja do Carmo com a indicação da ponte do Tabatinguera para atravessar o rio Tamandateí são evidências de que se tratava do caminho dos Tupiniquins. A interrupção deste caminho pelos muros “medievais” (mapas 47 e 48) era coerente

¹⁰⁰⁵ Ata de 1591. In: ATAS, 1967, p. 419 apud ROCHA FILHO, jul. 2017d.

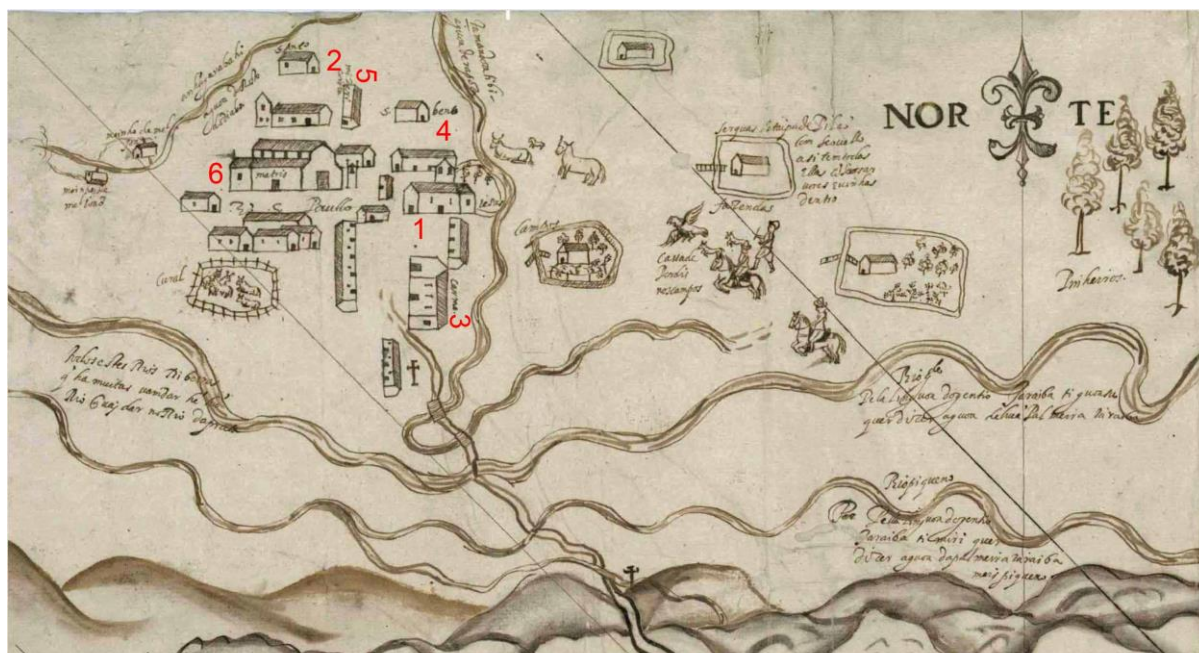
¹⁰⁰⁶ ROCHA FILHO, jul. 2017d.

¹⁰⁰⁷ ROCHA FILHO, jul. 2017d.

¹⁰⁰⁸ REIS, 2004, p. 40.

¹⁰⁰⁹ A rua Quinze de Novembro é a denominação republicana do caminho Piqueri. C. REIS, 2004, p. 40.

com a proibição do trânsito para o litoral, porém, o trecho do caminho dos Tuíniquins no entorno da vila sobreviveu, pois conectava a vila e as sesmarias do entorno.¹⁰¹⁰



Legenda

- | | |
|--|---|
| 1 igreja dos Jesuítas (1556) | 4 ermida NS do Monte Serrat (anterior a 1598) |
| 2 ermida Santo Antônio (anterior a 1592) | 5 igreja da Sé (612) |
| 3 igreja do Carmo (1594) | 6 igreja da Misericórdia (anterior a 1614) |

Mapa 49: Capitanía de S. Vicente (1608-16)

Autor: Alessandro Massai

Fonte: Biblioteca Digital Real Academia de la Historia; REIS, 2004, p. p. 36, 37 e 230

O mapa 49 é um detalhe do mapa da Capitanía de São Vicente (1606-16) referente à vila de São Paulo, cuja representação permite conhecer a forma dos principais edifícios e a área edificada da vila neste período.¹⁰¹¹ Os principais edifícios são compostos pela igreja dos Jesuítas, pelas três igrejas e pelas duas ermidas construídas durante a União Ibérica (1580-1640). O lado direito do rio Tamanduateí, estão representados as sesmarias com a criação de gado que era a principal atividade econômica do período (1600-1640), juntamente com o apresamento indígena.¹⁰¹²

Apesar dos caminhos pré-colombianos não terem sido totalmente imutáveis ao longo dos séculos, o traçado tem um caráter de permanência, não totalmente modificável devido aos pontos de passagem obrigatória, que lhe permite resistir às

¹⁰¹⁰ GONÇALVES, 1998, p. 556,

¹⁰¹¹ REIS, 2004, p. 37

¹⁰¹² REIS, 2004, p. 34.

transformações urbanas,¹⁰¹³ também é um elemento morfológico presente em vários níveis ou escalas da forma urbana.¹⁰¹⁴ Conforme pode ser verificado no mapa 47, até 1580 sob a responsabilidade dos donatários, a vila de São Paulo tinha os caminhos com traçados irregulares para o acesso à povoação em direção à praça central do Pátio do Colégio e Igreja da Sé.¹⁰¹⁵

Os caminhos pré-colombianos e os rios da bacia do Tietê eram utilizados como meio de transporte e de comunicação dos jesuítas em suas peregrinações missionárias pelos aldeamentos indígenas estabelecidos nas margens dos rios e de acesso às lavouras das sesmarias.¹⁰¹⁶ O porto Geral, onde atracavam as embarcações era considerado o principal porto da cidade, também era um importante local de comércio e de concentração de tropeiros, de escravos e de mercadores.¹⁰¹⁷

A base econômica era a terra com produção de legumes, frutas, algodão, gado, trigo, fumo e a çúcar. O Planalto Paulista estabeleceu comércio com o litoral para abastecer a população litorânea com excedentes de algodão, mantimentos, couro em troca de pólvora, armas, sal e utensílios trazidos de Portugal. Porém, não havia atividade econômica fixa para absorver toda a população e por isso, as expedições partiam para o sertão em busca de riquezas. A importância da vila de São Paulo cresceu com as atividades das bandeiras, tornando-se sede da capital da capitania de São Vicente (1681)¹⁰¹⁸

A partir do porto Geral da vila de São Paulo, o rio Tamanduateí e o rio Pinheiros eram navegáveis para as duas direções. Porém, o trecho de aproximadamente 50 quilômetros entre a barra do rio Pinheiros e o porto de Ararituaba (Porto Feliz) era composto por 42 cachoeiras de tamanhos diversos. Portanto, a partida das monções (1719-1770) ocorria a partir deste porto de embarque e desembarque do rio Tietê, pois o rio voltava-se a ser navegável e articulava com o rio Paraná e seus afluentes.¹⁰¹⁹ A conexão da vila de São Paulo ao

¹⁰¹³ POËTE, 1967; LAVEDAN, 1959; TRICART, 1962; ROSSI, 1966 apud LAMAS, 2017, p. 100

¹⁰¹⁴ LAMAS, Op. Cit., p. 100.

¹⁰¹⁵ REIS, 2004, p. 22 e 23.

¹⁰¹⁶ Cf. padre Serafim Leite em História da Companhia de Jesus no Brasil, 1948, p. 301 apud BERARDI, 1981, p. 23.

¹⁰¹⁷ SILVA, 2014, p. 32.

¹⁰¹⁸ BERARDI, 1981, p. 33 a 37.

¹⁰¹⁹ VILARDAGA, 2020.

porto Ararituaba era feita por um ramal do caminho do Peabiru¹⁰²⁰, porém a primeira referência (1604) a este caminho de espigão remonta ao período de colonização de Santana de Paranaíba (1625) e de Itu (1657).¹⁰²¹ Provavelmente, este foi o percurso, composto de caminhos fluviais e terrestres entre São Paulo e Assunção, feito pelo governador do Paraguai, Luis de Céspedes Xeria (1628), cuja parada de quase um mês em um porto natural em um ponto estratégico do rio Tietê foi nomeado por ele de Nossa Senhora de Atocha que pode ter sido o sítio onde foi iniciado o povoado de Ararituaba (1693).¹⁰²²

destino	c. pré-colombiano	caminho colonial
1 Santos	caminho dos Tupiniquins	caminho para Móoca rios Tietê e Aricanduva
2 Santos		caminho do Ipiranga
Itu	caminho do Peabiru	estrada de Itu
3 Porto Feliz	rio Tamanduateí	
Cuiabá	rio Anhembi	rio Tietê
Embu		caminho para Sorocaba
4 Sorocaba	caminho de Pinheiros	estrada de Itu
Curitiba		
5 Santo Amaro	caminho Jeribatiba rio Jurubatuba e rio Grande	rua Santo Antônio rio Pinheiros e rio Grande
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri	caminho da Luz
7 Campinas		1651 rua São João
Goiás	caminho dos Goiases	1786 rua da Palha
8 Penha	rio Tamanduateí	1728 estrada da Penha
Rio de Janeiro	rio Anhembi	rio Tietê
9 aldeia Ibirapuera	caminho do Ibirapuera	1745 rua da Pólvora

Tabela 17: caminhos pré-colombianos e caminhos coloniais

Fonte: autora – síntese dos capítulos 1 e 4

A “configuração da vila derivava da interseção de tais caminhos: o triângulo histórico, que conformou até o século XIX o núcleo urbano, tinha em cada um de seus vértices uma saída apontada para os caminhos existentes. Ao se afastarem, os caminhos desdobravam-se como uma teia, multiplicando as direções”¹⁰²³, conforme sistematizado na tabela 18. Os caminhos pré-colombianos tiveram seus nomes modificados em diversos momentos históricos e as novas ruas, destacadas em azul,

¹⁰²⁰ GONÇALVES, 1998, p. 62 e 69.

¹⁰²¹ OLIVEIRA, 1804 apud CINTRA; OLIVEIRA, 2020, p. 27.

¹⁰²² VILARDAGA, 2020; Prefeitura de Porto Feliz. **Terra das Monções**. jan. 2023.

¹⁰²³ FREIRE, 2018, p. 33.

foram abertas fazendo conexões mais curtas para as mesmas direções e os mesmos destinos.

Para compreender a história da povoação da vila de São Paulo, além da identificação de caminhos pré-colombianos e coloniais, outro modo de conhecer as formas da vila em suas primeiras décadas de existência é por meio de estudos da "relação entre as condições da topografia local, os acessos e os procedimentos correntes entre os construtores de cidades no mundo português, à época da colonização"¹⁰²⁴, por meio da identificação do espaço ocupado ao redor do colégio tais como a localização das primeiras ruas, praças, das portas do muro e do traçado dos muros.¹⁰²⁵

4.4 1711-1822: cidade de São Paulo

Conforme abordado no capítulo 1, com a descoberta do ouro em Minas Gerais houve um esvaziamento da vila de São Paulo devido a migração de trabalhadores para a exploração das novas minas, porém, os paulistas descobridores destas minas, após o conflito com o grande número de portugueses e forasteiros migrantes e imigrantes do Reino da Guerra dos Emboabas foram expulsos da região.¹⁰²⁶ Os bandeirantes continuaram na busca de novas minas de ouro até encontraram em Goiás e Mato Grosso. A capitania de São Vicente foi perdendo sua importância, foi relegada ao segundo plano e extinta (1748) pela Coroa Portuguesa, ficando subordinada ao governo do Rio de Janeiro. Entretanto, a vila de São Paulo foi elevada à categoria de Cidade (1711)¹⁰²⁷ e a autonomia da capitania de São Paulo (1765) foi restabelecida com a nomeação de Morgado de Mateus¹⁰²⁸ para o governo.¹⁰²⁹

O resultado do recenseamento (1765-1767) revelou que a maioria da população vivia nas regiões periféricas¹⁰³⁰, contudo, com o aumento da população

¹⁰²⁴ REIS, 2004, p. 15.

¹⁰²⁵ REIS, 2004., p. 19.

¹⁰²⁶ ROCHA FILHO, jul. 2017d.

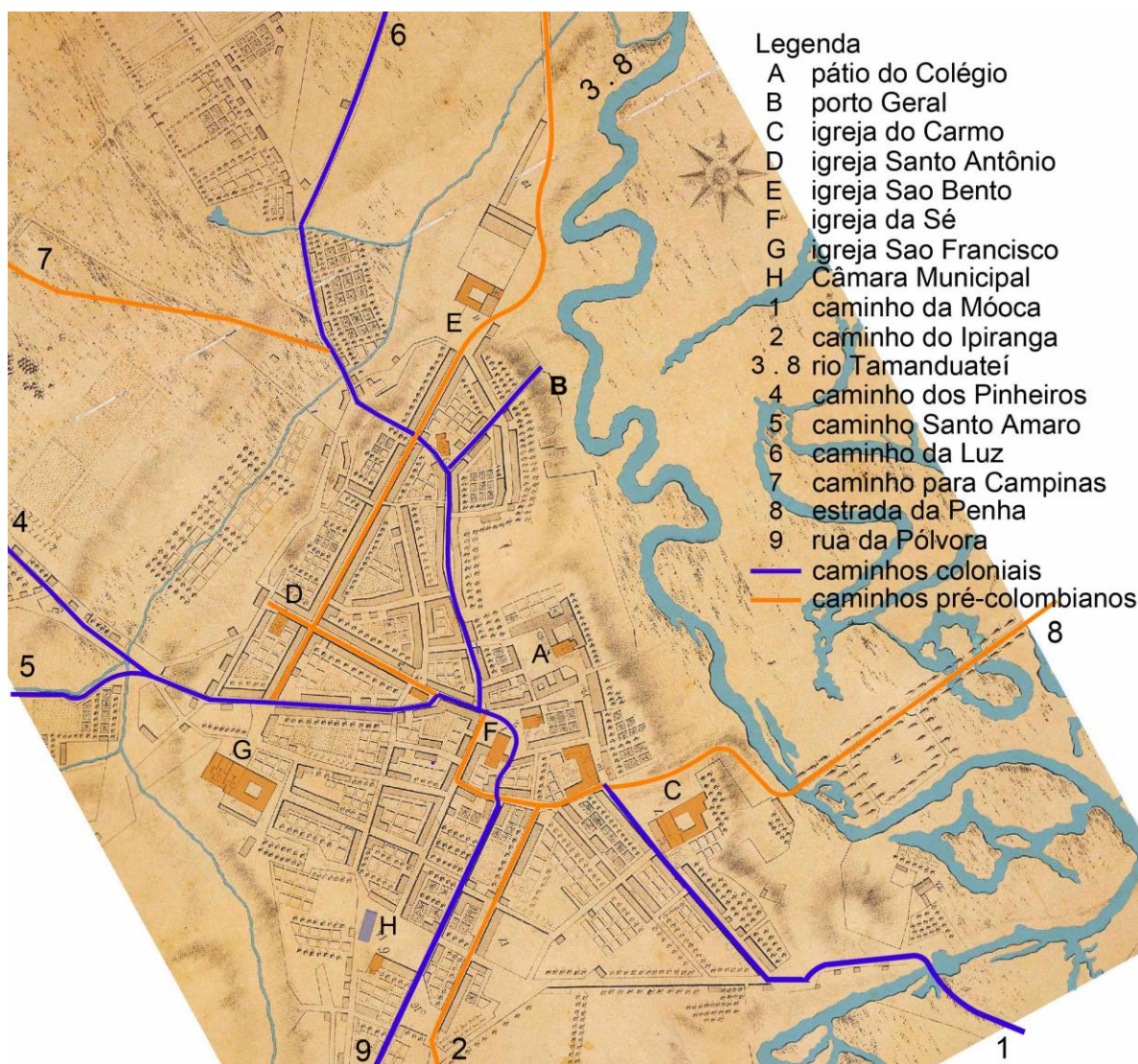
¹⁰²⁷ ROCHA FILHO, jul. 2017d; REIS, 2000, p. 87.

¹⁰²⁸ D. **Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão** (xxx),

¹⁰²⁹ ROCHA FILHO, jul. 2017d.

¹⁰³⁰ Uma das primeiras providências do novo governo de Morgado de Mateus foi coletar dados sobre a população realizando os recenseamentos de 1765 e 1767. O resultado foi revelar que os habitantes do "termo" da cidade somavam 14.760 assim distribuídos: 1.516 no núcleo central, 2.322 nos bairros limítrofes e 10.922 nos bairros

no núcleo central foi iniciada a abertura gradativa de novas ruas fora dos muros até a ocupação total do terraço fluvial¹⁰³¹, porém ainda dentro dos limites da colina do Centro Histórico (mapa 50). Neste momento, as ruas ainda não tinham nomes oficiais, cujo registro dos nomes e a numeração das casas ocorreu para a implantação do imposto Décima Urbana (1809).¹⁰³²



Mapa 50: cidade de São Paulo (1765/1774)

Fonte: autora a partir da Planta da Imperial cidade de São Paulo apud REIS, 2004, p. 66 e 67.; ROCHA FILHO, jul. 2017d

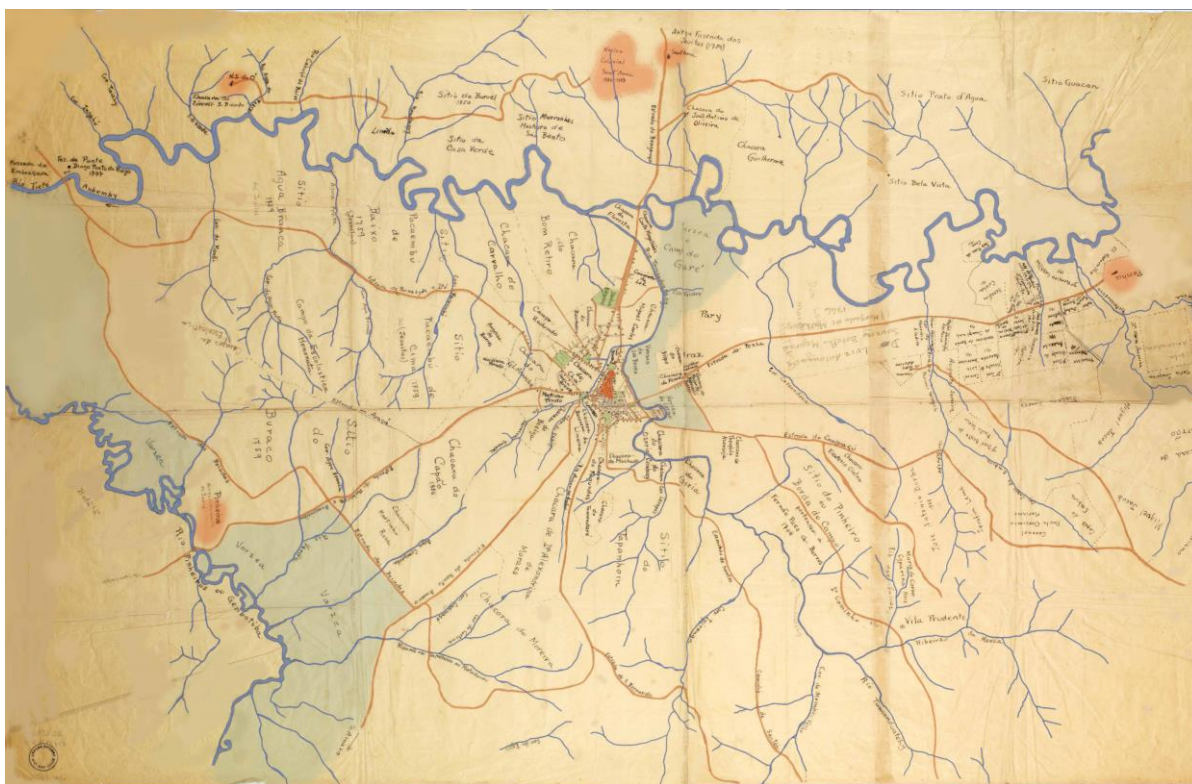
Os bairros limítrofes e os bairros periféricos eram núcleos agro-pecuários compostos de pequenas e médias propriedades resultantes da tendência do período

periféricos. Os bairros limítrofes eram Santa Efigênia, Brás, Penha, Nossa Senhora do Ó e São Bernardo. Os bairros periféricos, que bem mais tarde vieram a constituir novos municípios, eram Juqueri, Guarulhos, Cotia, Santo Amaro, Atibaia, Nazaré e Jaguari. Cf. ROCHA FILHO, 2017d.

¹⁰³¹ ROCHA FILHO, jul. 2017b.

¹⁰³² ROCHA FILHO, jul. 2017d.

da divisão do território das grandes sesmarias em chácaras e sítios, conforme o mapa 51.



Mapa 51: chácaras

Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

Este período também marcado pela chegada de africanos escravizados em grande quantidade para o trabalho agrícola e doméstico em consequência da mudança do eixo econômico da América portuguesa provocada pelo ciclo do ouro.¹⁰³³ Entre 1593 e 1830, as Capitânicas do Sul estiveram “à margem das políticas oficiais da Coroa portuguesa e da economia de exportação vinculada à mão de obra africana [...], até muito recentemente consideradas pobres e periféricas”, porém a região era formada por um vasto território de núcleos urbanos relacionados à mineração. A importância histórica e econômica das atividades agrícolas e mineradoras sulinas foi apagada pela concentração de foco nas regiões dominantes do Nordeste e das Gerais, de Mato Grosso e de Goiás e nas atividades dos bandeirantes paulistas.¹⁰³⁴

No século XVIII, a importância das vias fluviais foi diminuída, mas os caminhos terrestres continuavam primitivos e difíceis para o tráfego e o transporte

¹⁰³³ BERARDI, 1981, p. 39.

¹⁰³⁴ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Paisagem cultural da mineração nas Capitânicas da Repartição Sul: arqueologia de tempos. In: REIS, Nestor Goulart. REIS, 2013, p. 11 e 12.

de mercadorias, cujo meio mais adequado para enfrentar as condições dos caminhos e a topografia acidentada foi a adoção de tropas de burro e de carros de boi.

Apesar das transformações da Capitania de São Paulo terem iniciado após a descoberta de metais e pedras preciosas em Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, a cidade real de São Paulo teve poucas intervenções urbanas. As transformações e os desenvolvimentos econômico e urbano significativos tiveram início a partir do ciclo do café. Porém algumas características urbanas são comuns tanto em vilas administradas pelos donatários quanto em cidades reais administradas pelo Governo Geral.



Figura 25: vista geral da cidade de São Paulo (1827)

Autor: Jean-Baptiste Debret

Fonte: LAGO, 2003, p. 83

A localização de São Paulo, situada no Planalto de Piratininga, próxima ao rio Tiete, concentrando os diversos caminhos que irradiavam em direção ao interior e às minas, fez com que a cidade prosperasse e se consolidasse como capital da província. Além de ser responsável pelo “escoamento dos produtos extraídos no interior e abastecimento das cidades e das províncias da colônia”¹⁰³⁵, “a cidade era “ponto de descanso das tropas e ponto de trocas nestas paradas, após a travessia

¹⁰³⁵ CARVALHO, 2013, p. 4 apud FREIRE, 2018, p. 37.

da Serra do Mar”.¹⁰³⁶ Os pousos surgiam nas saídas principais da vila, como caminho para o litoral, no largo do Pieques e no caminho da Luz está locado nas proximidades do convento da Luz. Apesar de estratégica na articulação com o território, o crescimento da Vila de São Paulo de Piratininga ocorreu de forma lenta, principalmente nos três primeiros séculos. Os movimentos exploratórios concorriam para o “despovoamento” da vila.¹⁰³⁷

A vista geral da cidade de São Paulo (figura 25) confirma os limites urbanos do mapa 50, ou seja, em 1827 a cidade de São Paulo ainda estava concentrada na colina histórica com poucas edificações nos arredores.



Figura 26: Fundos de casa do Vale do Anhangabaú.

Fonte: Maia, 1930 apud OTTONI, Dácio, 1972, v. 2, p. 17.

Os três conventos do Triângulo Histórico, Carmo, São Bento e São Francisco, que “dispõem suas fachadas para o interior da cidade e voltam os fundos aos vales,

¹⁰³⁶ CARVALHO, 2013, p. 4 apud 2018, p. 37.

¹⁰³⁷ GOUVÊA, 2016.

assim como o casario que fazia as ruas perimentrais da cidade, [...] é comum em cidades situadas em espigão”¹⁰³⁸ No centro da figura 26, a rua Direita terminava em frente à casa do barão do Tatuí, cujo muro dos fundos ao lado de outros muros dos casarios laterais adquiriam a função de muralhas para o vale do Anhangabaú.



Figura 27: rua 15 de novembro, rua São Bento e rua Direita
fonte: OTTONI, 1972, v. 2, p. 19, 20 e 22

Portanto, apesar do crescimento da cidade tenha ocorrido para fora dos muros quinhentistas, a configuração e o aspecto feudal da cidade permaneciam por meio de ruas que terminavam em fachada de igreja, de casarões ou o casario de outra rua, ou seja, o fechamento da cidade era feita pelos muros das edificações. São os casos dos extremos das principais ruas coloniais, como a rua 15 de novembro que terminava nas fachadas da igreja da Sé e da igreja do Rosário (figura 27 | esquerda), a rua São Bento que terminava nos largos São Bento e São Francisco (figura 27 | meio) e a rua Direita que terminava no largo da Sé e na frente da casa do barão de Tatuí (figura 27 | direita).¹⁰³⁹



Figura 28: saída para o caminho da Móoca e para o caminho para Sorocaba
Autor: Jean-Baptiste Debret (esquerda); Valandro Keating (direita)
Fonte: LAGO, 2003, p. 82; MARANHÃO; KEATING, 2008, p. 207

¹⁰³⁸ OTTONI, 1979, p. 14.

¹⁰³⁹ OTTONI, 1979, p. 15.

No mapa 52, pode-se constatar que o núcleo urbano se mantinha restrito à colina histórica com algumas expansões para a outra margem do rio Anhangabaú e ao longo de caminhos em direção aos acessos/saídas da cidade por meio de quatro pontes que conectavam aos caminhos regionais. A ponte do Carmo ligava ao caminho da Móoca (figura 28-esquerda), a ponte do Tabatinguera ligava ao caminho do Ipiranga em direção ao litoral, a ponte do Lorena ligava ao caminho para Sorocaba (figura 28-direita) e a ponte do Acu para a rua São João e ao caminho da Luz.



Mapa 52: Planta da cidade de São Paulo (1810)

Autor : Rufino José Felizardo e Costa

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

Estas poucas saídas da cidade, ainda restrita à área do Triângulo Histórico, contribuiu para a lenta e difícil conquista de novas áreas de expansão urbana, mesmo quando se tornou necessário expandir o sítio colonial, as características naturais de defesa territorial tornaram-se dois obstáculos topográficos para a expansão territorial.¹⁰⁴⁰ Portanto, o Centro Histórico “correspondeu, do século XVI ao último quartel do XIX, à área efetivamente urbanizada da cidade.”¹⁰⁴¹ Desse modo, a colina naturalmente isolada e protegida pelos vales dos rios Anhangabaú e Tamanduateí tornaram-se obstáculos para circulação pelas ladeiras íngremes e pequenas pontes de pedra para transpor os rios. “Num primeiro momento, a fixação da elite paulistana foi vencer as depressões: transpor e urbanizar os vales. O eixo do Vale do Anhangabaú e a Várzea do Carmo eram as obsessões.”¹⁰⁴²

4.5 1822-1930: cidade imperial e metrópole do café

As características principais dos períodos pré-colombiano e colonial da América portuguesa, conforme abordadas anteriormente, são correspondentes às fases da montanha e de meia encosta da teoria muratoriana. No momento da independência do Brasil, o foco político, econômico e cultural já estava centrado na região Sudeste e as principais transformações da cidade de São Paulo já tinham sido iniciadas a partir do ciclo do café e das primeiras indústrias, cujas características correspondem à fase de fundo de vale da teoria muratoriana.

O ciclo de planificação do consumo da cidade de São Paulo foi subdividida em outros quatro ciclos marcados por importantes eventos de inflexão econômica. O período oligárquico corresponde ao período do Império e da República Velha e ao ciclo do café e às transformações provocadas pela primeira Revolução Industrial; o segundo período é marcado pela transição da economia do setor primário para o secundário e a transição do sistema ferroviário para o sistema rodoviário correspondente à segunda Revolução Industrial, que foi consolidado no período da implantação das indústrias de base e das grandes rodovias no estado de São Paulo e grandes avenidas de fundo de vale na cidade de São Paulo; a partir da terceira

¹⁰⁴⁰ BRUNA. In: PILAGALLO, 2003, p.110.

¹⁰⁴¹ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950)**. 2. ed. São Paulo: Editora de Universidade de São Paulo, 2016, p. 34.

¹⁰⁴² SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil: 1900-1990**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000, p. 15.

Revolução Industrial, a marcha do setor terciário para o vetor Sudoeste da metrópole de São Paulo foi intensificado (tabela 19).

período	ciclo
1822 - 1930	período oligárquico - agricultura de exportação
1930 - 1950	indústria de bens de consumo não duráveis
1950 - 1970	indústria de base e de bens de consumo duráveis
1970 - 2023	setor terciário

Tabela 18: períodos do ciclo de planificação do consumo

Fonte: autora - análise dos capítulos 1 e 3

As grandes reformas urbanas na administração do Barão de Haussmann em Paris e o empreendimento similar executado pelo prefeito Pereira Bastos no Rio de Janeiro¹⁰⁴³ inspiraram iniciativas de mesma natureza para São Paulo.¹⁰⁴⁴ Era o “desejo de a elite cafeeira adequar uma vila singela aos preceitos de um nascente urbanismo europeu” [...] e também existia uma “competição com a então capital do país, Rio de Janeiro.”¹⁰⁴⁵

Conforme abordado anteriormente, a vantajosa confluência de comunicações terrestres e fluviais entre o litoral e os sertões na cidade de São Paulo não foi suficiente para estimular a economia exportadora de produtos tropicais para a Metrópole e para toda a Europa. Depois de séculos de isolamento em relação ao comércio internacional, o curto ciclo açucareiro na capitania de São Paulo marcou o início da transição da pequena cidade para a maior metrópole brasileira, correspondente aos períodos da cidade imperial (1889-1930) e da metrópole do café (1889-1930),

A cidade escravocrata era pouco segregada; o centro era local de moradia e trabalho de todos, marcado pela presença constante dos escravos e do comércio, desde a negra com seu tabuleiro até o grande armazém. [...] A grande transformação que ocorreu na cidade do café foi, sem dúvida, a configuração de uma segregação espacial mais clara: territórios específicos e separados para cada atividade e cada grupo social. Isso se deu por meio da constituição dos bairros proletários e dos loteamentos burgueses, da apropriação e reforma do centro urbano

¹⁰⁴³ A partir de 1902, a cidade do Rio de Janeiro é saneada e cortada por avenidas novas e arborizadas dentro das tendências hausmanianas pelo prefeito Pereira Bastos (1903-06). Cf. OTTONI, 1972, p. 20.

¹⁰⁴⁴ SEGAWA, 2000, p. 17.

¹⁰⁴⁵ VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.) **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manoel, 2016, p. 96.

pelas novas elites dominantes e da ação discriminadora dos investimentos públicos e regulação urbanística.¹⁰⁴⁶

No período de transição entre o ciclo cafeeiro e o ciclo industrial (1850-1950), a cidade São Paulo se consolidou como a capital econômica do estado, concentrando grande parte dos investimentos em infraestrutura urbana.¹⁰⁴⁷ O processo de modernização foi iniciado nas últimas décadas do século XIX com a instalação das primeiras indústrias paulistas por meio do financiamento de máquinas pelo dinheiro do café e importação de mão de obra, até alcançar o destaque como o principal centro industrial do Brasil.¹⁰⁴⁸

Até o final do século XIX, a área mais povoada estava compreendida entre os largos da Sé, do Pátio do Colégio, da Misericórdia, de São Francisco e de São Gonçalo (hoje Praça João Mendes).¹⁰⁴⁹ A região sul desta área central era muito valorizada¹⁰⁵⁰, pois era o único lado sem barreiras geográficas para a expansão territorial, além de estar nas proximidades da ferrovia e dos caminhos para o litoral.

No momento de grande prosperidade do ciclo do café, a cidade de São Paulo foi totalmente transformada pelo dinheiro do café, pela introdução da ferrovia e pela chegada em massa de imigrantes europeus.¹⁰⁵¹ Portanto, o aumento populacional foi decorrente do crescimento vegetativo da população, acréscimo da população imigrante da Europa e acréscimo da população migrante da elite cafeeira que fixou-se na cidade devido a facilidade de locomoção proporcionada pela implantação da ferrovia.¹⁰⁵²

A metrópole do café administrada pelos "líderes republicanos que assumiram o poder em 1889, praticamente refizeram a cidade de São Paulo. Deram-lhe aparência de uma cidade europeia. [...] O imenso esfroço de modernização dos

¹⁰⁴⁶ ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. São Paulo: Publifolha, 2001, p. 18.

¹⁰⁴⁷ FREIRE, 2018, p. 53

¹⁰⁴⁸ Instituto Cultural Itaú, 1993, p. 7.

¹⁰⁴⁹ A periodização dos quatro surtos urbanos foi feita por Prestes Maia (1954). Cf. TOLEDO, 1996, p. 15.

¹⁰⁵⁰ HOMEM, Maria Cecília Naclério. **Higienópolis**: grandeza de um bairro paulistano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018, p. 51.

¹⁰⁵¹ A periodização dos quatro surtos urbanos foi feita por Prestes Maia (1954). Cf. TOLEDO, 1996, p. 15.

¹⁰⁵² GOUVEIA, 2010, p. 187.

líderes republicanos tornou-se explícito no uso das dimensões simbólicas do urbanismo.¹⁰⁵³



Mapa 53: Planta da cidade de São Paulo (1868)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

Na primeira metade do século XIX, tiveram início as obras, que modificaram o modo de vida no entorno do Porto Geral, como o aterro do Brás (1810) e a retificação do rio Tamanduateí iniciada em um pequeno trecho (1782-86)¹⁰⁵⁴, seguida da obra de supressão das “Sete Voltas” (1841) e da obra do trecho da

¹⁰⁵³ REIS, 2004, p. 139

¹⁰⁵⁴ Registro Geral da Câmara, 1882, p. 212 apud GOUVEIA, 2010, p. 144.

várzea do Carmo até o rio Tietê (1849), conforme projeto de Bresser.¹⁰⁵⁵ As obras de saneamento do ribeirão do Anhangabaú e de trechos dos córregos Saracura e Bexiga (1893) foram feitas por meio da retificação do canal e da canalização subterrânea dos rios (tamponamento). O saneamento da várzea do Carmo e o tamponamento do ribeirão Anhangabaú possibilitaram a implantação da rua do Anhangabaú, do parque do vale do Anhangabaú e do parque D. Pedro II.¹⁰⁵⁶

Estas obras não alcançaram o objetivo de melhorar as condições de saneamento das várzeas do Carmo e do Anhangabaú, além disso, a poluição dos rios gerada pelo crescimento populacional, a retificação do rio Tamanduateí e a canalização do rio Anhangabaú significaram a extinção das atividades de navegação fluvial e o declínio das atividades de subsistência que eram proporcionadas durante séculos em suas águas.¹⁰⁵⁷

O novo modo de vida urbana também trouxe problemas como a grande explosão demográfica, para a qual a cidade de São Paulo não estava estruturada, provocando a falta de moradias, de saneamento básico e de alimentos. Estes problemas de infraestrutura básica provocaram as epidemias de várias doenças e o aumento dos preços dos produtos de primeira necessidade.

O mapa 53 apresenta a expansão da cidade para todos os lados, porém, é notável a concentração de novas ruas abertas no Centro Novo e na região em torno da estação da Luz.

A tabela 20 é um demonstrativo de que os traçados principais das vias radiais na escala regional até o século XIX, são melhoramentos feitos em caminhos pré-colombianos, cuja denominação foi sendo modificada ao longo dos séculos. No período colonial, as vias destacadas em azul foram abertas para complementar e/ou encurtar os trajetos pré-colombianas existentes. A primeira grande transformação desta estrutura foi a introdução das ferrovias implantadas nos fundos de vale no perímetro urbano, porém, na escala regional tinham traçados similares aos antigos caminhos, pois os engenheiros da São Paulo Railway adotaram o traçado do caminho do Tupiniquins quase que rirgorosamente.¹⁰⁵⁸ Da mesma forma, o traçado

¹⁰⁵⁵ GOUVEIA, 2010, p. 145.

¹⁰⁵⁶ GOUVEIA, 2010, p. 199.

¹⁰⁵⁷ GOUVÊA, 2016, p. 18 e 110.

¹⁰⁵⁸ PEREIRA, 1935, p. 34 apud GONÇALVES, 1998, p. 39.

da linha da Estrada de Ferro Sorocabana, após a passagem do rio Pinheiros, é paralela ao caminho pré-colombiano para Porto Feliz, conforme pode ser verificado nos mapas 19 e 55.

destino	c. pré-colombiano	caminho colonial	caminho imperial
1 Santos	caminho Tupiniquins	caminho para Móoca rios Tietê e Aricanduva	caminho da Móoca 1867 São Paulo Railway
2 Santos		caminho do Ipiranga	1864 estrada Vergueiro
Itu	caminho do Peabiru	estrada de Itu	estrada velha de Itu
3 Porto Feliz Cuiabá	rio Tamanduateí rio Tietê		
4 Embu Sorocaba Curitiba	caminho de Pinheiros	caminho para Sorocaba estrada de Itu	rua da Consolação estrada velha de Embu 1875 EF Sorocabana
5 Santo Amaro	caminho Jeribatiba rio Pinheiros e Grande	caminho Santo Amaro rio Pinheiros e rio Grande	rua de Santo Antonio 1880 Caminho Santo Amaro
6 Bragança Minas Gerais	caminho Piqueri	caminho da Luz	rua Alegria 1889-1964 T. Cantareira
7 Campinas Goiás	caminho dos Goiaes	1651 rua São João 1786 rua da Palha	1867 São Paulo Railway
8 Penha Rio de Janeiro	rio Tamanduateí rio Tietê	1728 estrada da Penha	caminho do Braz 1877 EF Central do Brasil
9 aldeia Ibirapuera	caminho do Ibirapuera caminho dos Tupiniquins	1745 rua da Pólvora	1865 rua da Liberdade 1886 EF Santo Amaro

Tabela 19: caminhos pré-colombianos, coloniais e imperiais

Fonte: autora – síntese dos capítulos 1 e 4

Por exemplo, na escala regional, o caminho do Padre José (1560), também conhecido como caminho do Cubatão e do Perequê (nome da variante abandonada), da Piassaguera, foi aberto como uma rota alternativa para o caminho dos Tupiniquins. Outra rota para o litoral foi a Calçada do Lorena (1792), um caminho pavimentado com lajes que foi melhorado e renomeado para Estrada da Maioridade (1844). Após outra reforma foi novamente renomeada para estrada Vergueiro (1864) e posteriormente para Caaminho do Mar ou Raid automobilístico São Paulo-Santos (1908). Com a inauguração da rodovia Anchieta (1947) o caminho passou a ser um trajeto secundário e foi renomeado para estrada Velha de Santos é ser desativada para tráfego de automóveis (1985).¹⁰⁵⁹ A estrada Velha de Santos foi reaberta para atividades de vusutação ecoturística com o nome de Caminhos do mar (2002), localizada no parque estadual Serra do Mar (1977- a maior Unidade de Conservação da Mata Atlântica), cujo conjunto formado pela mata, pelos caminhos antigos e pelos monumentos foi tombado pelo Condephaat(1985).¹⁰⁶⁰

¹⁰⁵⁹ PEREIRA, 1935, p. 34 apud GONÇALVES, 1998, p. 39; BATISTA, Liz. **Caminho do Mar coleciona nomes e histórias**. Estadão, 30 nov. 2015.

¹⁰⁶⁰ Caminhos do Mar, fev. 2023.



Mapa 54: Parque Caminhos do Mar
estrada Velha de Santos (amarelo) e calçada do Lorena (azul)

Fonte: site Caminhos do Mar

Apesar das novas estradas de ferro, os caminhos pré-colombianos em São Paulo continuaram a serem utilizadas até a República Velha, cujos traçados mudaram muito pouco até a década de 1920, quando Washington Luis abriu novas rodovias ainda com traçados similares aos antigos caminhos pré-colombianos e coloniais.

As grandes transformações econômicas e sociais no núcleo urbano começaram por volta de 1872 por meio da introdução de diversos melhoramentos na cidade em quatro momentos correspondentes aos quatro surtos urbanos da cidade de São Paulo. Os primeiros melhoramentos urbanos da cidade estavam atrelados à infraestrutura ferroviária da várzea do Carmo, pois o seu entorno era considerado “como áreas prioritárias para os investimentos. Portanto, as principais intervenções realizadas concentraram-se nas imediações da Estação da Luz, cuja intenção era criar uma condição urbanística que pudesse atrair à cidade a oligarquia agroexportadora.”¹⁰⁶¹

¹⁰⁶¹ FRANCO, Fernando de Mello. **A construção do Caminho**: a estruturação da Metrópole pela Conformação Técnica das Várzeas e Planícies Fluviais da Bacia de São Paulo, 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005, p. 149.

No incipiente quadro econômico de São Paulo, a introdução da ferrovia impulsionou a dinâmica do setor agro-exportador, propiciando as condições básicas para o acúmulo de capital necessário para o florescimento da industrialização e do correlato processo de urbanização. A ferrovia garantiu o fluxo de mercadorias durante um período de escassez de recursos técnicos, possibilitando o surgimento das indústrias, as quais elegeram as áreas junto aos trilhos como local privilegiado para sua instalação.

Portanto, o primeiro surto urbano (1872-75) foi iniciado durante a gestão do presidente da província Joao Theodoro¹⁰⁶², e foi decorrente do desenvolvimento comercial oriundo da formação de um importante nó de estradas de ferro composto pela São Paulo Railway (1867), pela Central do Brasil (1875) e pela Estrada de Ferro Sorocabana (1875) implantadas nos fundos de vale. As várzeas e planícies fluviais eram extensas com baixa declividade em áreas disponíveis e baratas para a construção das linhas, estações e armazéns, portanto, eram apropriadas para a implantação do complexo ferroviário, pois atendiam as demandas técnicas e financeiras.¹⁰⁶³

Em função da economia cafeeira, houve uma demanda por novos bairros e moradias, o solo rural na envoltória da colina histórica foram loteadas pelo capital privado, deslocando as moradias para os novos bairros. “Por outro lado, o novo papel da Metrópole do Café no sistema urbano nacional e internacional condicionou a renovação de seu Centro para abrigar novos usos.” [...] “ De residencial e térreo a predominantemente vinculado às atividades produtivas do setor terciário (comércio, instituições, serviços, administração pública e lazer).”¹⁰⁶⁴

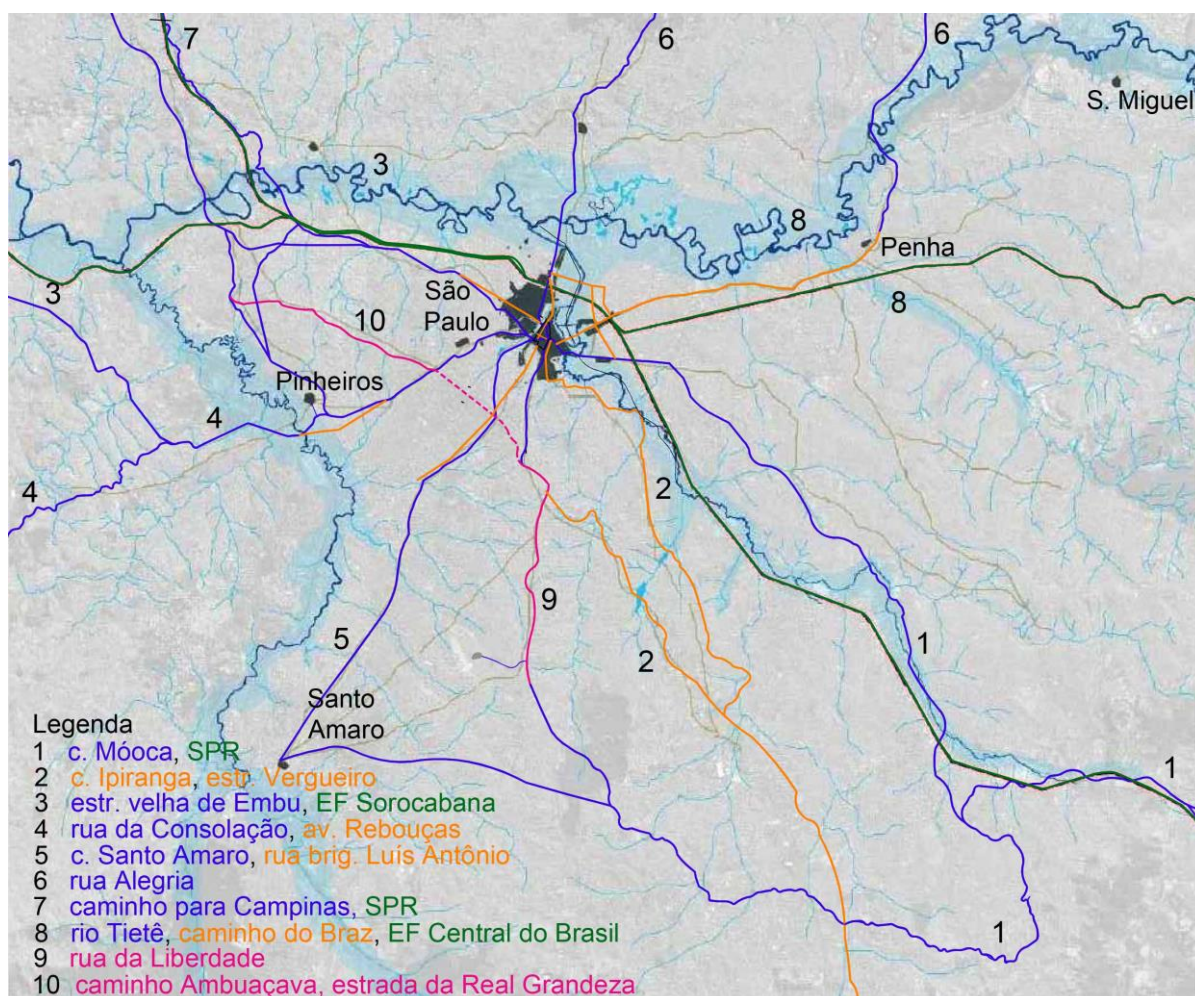
Nos mapas 55, é possível verificar a concentração da expansão territorial ao redor da estação da Luz e a formação do Centro Novo. A inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana (1875) incentivou a migração de vários fazendeiros para as proximidades das estações ferroviárias, onde foi feito o loteamento da Chácara Mauá por Frederico Gleite e Victor Nothmann para incorporar o primeiro bairro planejado de Campos Elíseos projetado por Hermann von Puttkamer. O bairro residencial de alto padrão (1878-1930) foi composto principalmente por fazendeiros

¹⁰⁶² **Joao Theodoro Xavier de Mattos** (1828-78), foi professor concursado na Faculdade de Direito e presidente da província de São Paulo (1872-75). Cf. TOLEDO, 1996, p. 19.

¹⁰⁶³ FRANCO, 2005, p. 104.

¹⁰⁶⁴ BUENO, 2016, p. 143 e 144.

de café.¹⁰⁶⁵ O sucesso de Campos Elíseos originou o surgimento de novos bairros por meio de loteamentos de chácaras.¹⁰⁶⁶



Mapa 55: mancha urbana e principais caminhos (1881)

Fonte: autora a partir do mapa de FREIRE, 2018, p. 58

No sistema viário, foram realizadas novas conexões regionais entre as estações ferroviárias da Luz, São Paulo (atual Júlio Prestes) e do Brás, e entre o centro e os bairros do Brás, Mooca, Luz, Santa Ifigênia e Campos Elíseos por meio de grandes obras de infraestrutura com o aterro do Gasômetro, as obras de segurança do Morro do Carmo, o aterramento e saneamento da Várzea do Carmo.¹⁰⁶⁷ Neste período foram feitos melhoramentos urbanos como a implantação de serviços e da iluminação a gás (1872), o tráfego de bondes a burro (1872), o

¹⁰⁶⁵ Instituto Cultural Itaú. **Cadernos cidade de São Paulo**: Bairro dos Campos Elíseos: ICI, 1995, p. 9 e 13.

¹⁰⁶⁶ DIAFÉRIA, Lourenço et al. **Um século de luz**. São Paulo: Scipione, 2001, p 7.

¹⁰⁶⁷ GOUVÊA, 2016, p. 16; GOUVEIA, 2010, p. 168; SILVA, 2014, p. 37 apud FREIRE, 2018, p. 54.

início da rede de esgotos (1872), a eletricidade, a instalação a Caixa Econômica (1875) e empreendimentos com empresas inglesas.¹⁰⁶⁸

No local do grito da Independência (1822) não existia um monumento ou um marco que indicasse o evento.¹⁰⁶⁹ O monumento comemorativo concretizado no Museu Paulista (1885-1894)¹⁰⁷⁰ de tendências arquitetônicas do ecletismo na concepção de uma avenida monumental com eixo em um grande jardim francês à frente do Museu viabilizado por meio de grandes modificações topográficas.¹⁰⁷¹

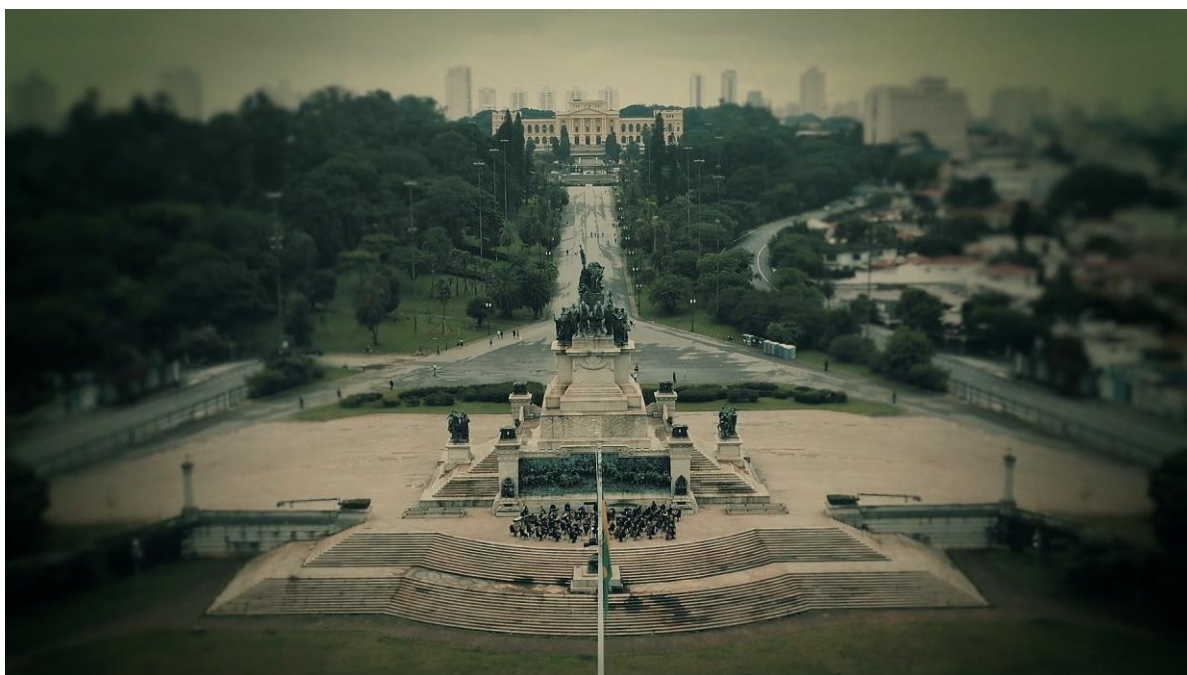


Figura 29: comemorações do bicentenário da Independência do Brasil
Fonte: site do Museu do Ipiranga-USP

Os republicanos ao assumirem o poder (1889), modificaram a aparência da cidade inspirados nas "reformas urbanísticas das cidades europeias, em especial Paris," com o propósito político de se diferenciar do período colonial e imperial. O imenso esforço de modernização dos líderes republicanos tornou-se explícito no uso das dimensões simbólicas do urbanismo.¹⁰⁷²

¹⁰⁶⁸ PAULA, Eurípedes Simões de. Contribuição monográfica para o estudo da segunda fundação de São Paulo, p. 170 a 173 apud TOLEDO, 1996, p. 17; SEGAWA, 2002, p. 19.

¹⁰⁶⁹ testemunho de 1869. In: SALUAR, 1953, p. 213 apud GONÇALVES, 1998, p. 50.

¹⁰⁷⁰ Registro de tombamento: Condephaat em 1975, Conpresp em 1991 e, Iphan em 1997. Cf. SILVA, Jonisi Santos da. Museu do Ipiranga. Serviço do Patrimônio Imobiliário, 6 fev. 2017.

¹⁰⁷¹ GONÇALVES, 1998, p. 50

¹⁰⁷² REIS, Op. Cit., p. 139.

O segundo surto urbano (1889-1911) ocorreu na gestão do primeiro prefeito de São Paulo, Antônio da Silva Prado¹⁰⁷³, que foi marcado por grandes intervenções urbanas principalmente na direção norte com obras como o alargamento e arborização do caminho Piqueri e renomeada como a avenida Tiradentes e remodelação do Jardim da Luz.¹⁰⁷⁴ Na escala da cidade, os serviços de água foram melhorados, a antiga várzea de Santo Amaro foi transformada no Parque Ibirapuera (1909) e foi realizada as obras dos jardins do Museu Paulista (1909).¹⁰⁷⁵

As obras de retificação do rio Tamanduateí, que teve prosseguimento (1894) e foram concluídas (1916) após 130 anos de intervenções urbanas nas imediações da ferrovia São Paulo Railway promoveram profundas transformações nas várzeas, pois passaria a atrair muitas indústrias para as áreas aterradas da região, cuja proximidade da ferrovia e da água contribuíram para o desenvolvimento dos negócios.¹⁰⁷⁶ A consolidação da concentração de indústrias e olarias nas proximidades das estações e linhas férreas nas áreas de várzea, e o início da expansão territorial para o vetor Sudoeste estão representados nos mapas 56 e 57.

“A própria prefeitura estimulava os proprietários a lotearem suas terras isentando-as de impostos. [...] Vemos assim, a divisão sucessiva de chácaras em São Paulo, e em especial a oeste da cidade.”¹⁰⁷⁷ “O retalhamento obedeceu ao traçado geométrico de tabuleiro de xadrez, conforme tradição latina proveniente do acampamento romano, que os loteamentos procuravam seguir, embora acomodando-se às suas possibilidades geográficas, sempre irregulares.”¹⁰⁷⁸ Os mapas de fins do século XIX da cidade de São Paulo, evidenciam a evolução desordenada da cidade, composta de "uma série de tabuleiros de xadrez, mais ou menos autônomos, arbitrariamente justapostos ou separados por longos vazios que

¹⁰⁷³ **Antônio da Silva Prado** (1840-1929) graduado em Ciências Sociais e Jurídicas pela USP (1861) foi fazendeiro, banqueiro e industrial e primeiro prefeito de São Paulo (1889-1911), pois suprimiu a intendência e instituiu o cargo de prefeito municipal. Prado recebeu o título de conselheiro (1888) de D. Pedro II. A Fazenda Santa Veridiana era uma das maiores produtoras de café do Brasil. Cf. TOLEDO, 1996, p. 67 e 71; CMSP, 2023..

¹⁰⁷⁴ TOLEDO, 1996, p. 62.

¹⁰⁷⁵ TOLEDO, 1996, p. 71.

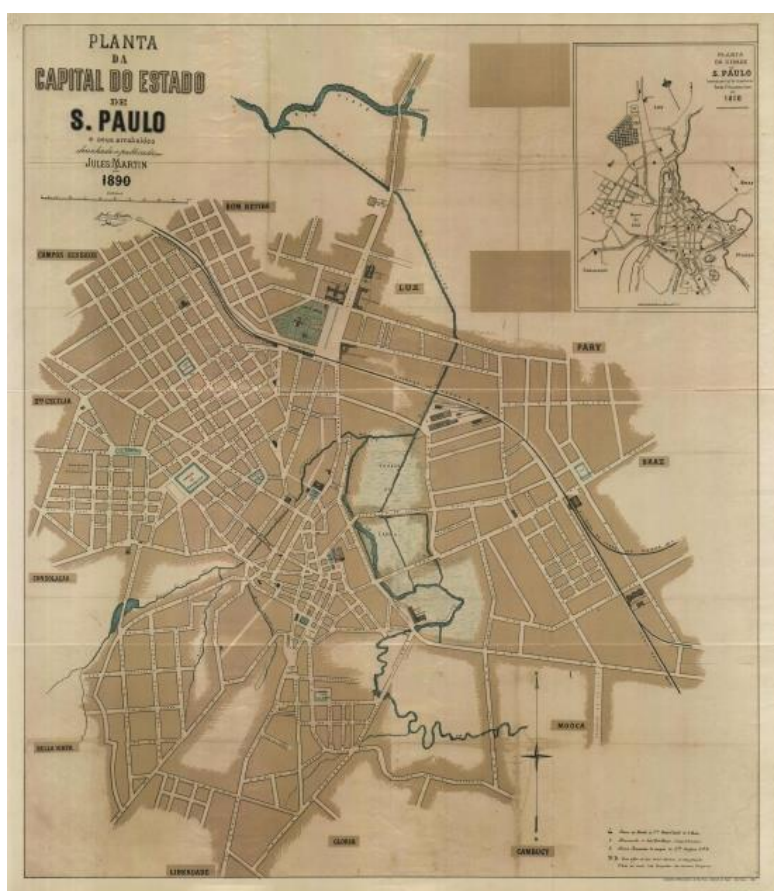
¹⁰⁷⁶ GOUVEIA, 2010, p. 198.

¹⁰⁷⁷ HOMEM, 2018, p. 55.

¹⁰⁷⁸ HOMEM, 2018, p. 57.

correspondem às terras baixas ou às encostas muito inclinadas difíceis de utilizar."¹⁰⁷⁹

Para planejar e fiscalizar um plano de ocupação do solo para a cidade que crescia em todas as direções, conforme a mancha da expansão urbana dos mapas 57 e 56, foi criada a Intendência de Obras Municipais (1892) pela Câmara.¹⁰⁸⁰ O nó do sistema ferroviário nas regiões norte e leste atraiu as indústrias, o comércio, os loteamentos planejados e as vilas operárias. Porém, o plano urbanístico (1874) de João Teodoro incentivava o loteamento das chácaras de famílias de grande fortuna localizadas no vetor Sudoeste.¹⁰⁸¹



mapa 56: Planta da capital do estado de São Paulo, 1890

autor: Jules Martin

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

¹⁰⁷⁹ BRUAND, 1981, p. 327.

¹⁰⁸⁰ TOLEDO, 1996, p. 62.

¹⁰⁸¹ O **Palácio das Indústrias** foi projetado por Domiziano Rossi, Ramos de Azevedo e Ricardo Severo para as exposições agrícolas, industriais e comerciais, foi construído no Parque Dom Pedro II (1911-24), e transformado posteriormente em sede de serviços administrativos públicos (1947-1991), O edifício foi restaurado com projeto de Lina Bo Bardi para a sede da Prefeitura Municipal de São Paulo (1992--2004) e atualmente está ocupado pelo Museu Catavento (2009). O edifício foi tombado pelo CONDEPHAAT (1982) E CONPRES (1991). Cf. Secretaria da Cultura. **Termo de referência para elaboração de proposta técnica e orçamentária para gestão de:** museu Catavento e/ou museu Afro Brasil. Governo do estado de São Paulo, 2017, p, 10 e 11.

No Triângulo Histórico, além do saneamento da várzea do rio Tamanduateí, foram realizados melhoramentos viários e de iluminação pública, construção do viaduto do Chá (1892), a remodelação do Largo da Sé com demolições de quaterirões entre as ruas Esperança e Marechal Deodoro (1910), a canalização do riacho do Anhangabaú (1906) e o Largo do Rosário foi transformado na Praça Antônio Prado,¹⁰⁸² e o tabuleiro do viaduto do Chá foi alterado, reforçado e adequado para a implantação de bondes elétricos (1902).¹⁰⁸³

No período de transição da cidade colonial para a cidade moderna a ligação do Centro Histórico ao Centro Novo já era realizada pelo viaduto do Chá, mas as demolições para a construção da catedral da Sé e a canalização do riacho do Anhangabaú ainda não tinham sido iniciadas. Quando o viaduto foi inaugurado, a cidade nova encontrava-se esparsamente edificada, cuja ocupação foi impulsionada com a construção Teatro Municipal (1903-11) e do Teatro São José (1909).¹⁰⁸⁴

O ritmo extraordinário de crescimento populacional da cidade nos primeiros anos de regime republicano trouxe o mercado imobiliário para a primeira linha de interesse dos empresários. Com a população crescendo rapidamente e de modo contínuo, os lucros do mercado já não eram uma probabilidade, mas uma certeza, decorrente das pressões da demanda, em busca de espaços para edificação.¹⁰⁸⁵

O grande interesse da iniciativa privada pelo mercado imobiliário no último quartel do século XIX, fez com que realizasse obras que habitualmente deveriam ser reservadas ao Poder Público. “Nos loteamentos, a este ficaria o ônus da implantação de infraestrutura de serviços básicos.”¹⁰⁸⁶ A corrida imobiliária, iniciada nos anos 1870-80, teve Joaquim Eugênio de Lima como um dos grandes agentes da iniciativa privada no processo de ocupação das várzeas pelas indústrias e bairros operários e o loteamento de chácaras por meio da aquisição de extensas áreas de terreno em várias regiões da cidade.¹⁰⁸⁷ A Companhia Paulista do Viaduto do Chá, composto por Eugenio de Lima, Pedro Vicente de Azevedo e outros sócios,

¹⁰⁸² TOLEDO, 1996, p. 69 e 71.

¹⁰⁸³ Instituto Cultural Itaú. **Cadernos cidade de São Paulo**: Praça do Patriarca/Viaduto do Chá, Praça Ramos/Viaduto do Chá. São Paulo: ICI, 1992, p. 9.

¹⁰⁸⁴ Instituto Cultural Itaú, 1992, p. 9.

¹⁰⁸⁵ REIS, 2004, p. 165.

¹⁰⁸⁶ TOLEDO, 1996, p. 62.

¹⁰⁸⁷ CARNICELLI e SACRAMENTO, 1991, p. 12 e 13

obtiveram a concessão para construção do viaduto do Chá (1887)¹⁰⁸⁸ com projeto de Jules Martin¹⁰⁸⁹ para transpor a barreira natural do vale do riacho Anhangabaú por meio da ligação dos morros do Centro Histórico e do Centro Novo¹⁰⁹⁰, representando o primeiro estímulo para a expansão da cidade para o vetor Sudoeste. As obras foram iniciadas com a chegada da estrutura metálica da Alemanha (1890-92). No mesmo ano do início das obras do viaduto do Chá, Joaquim Eugênio de Lima e seus sócios José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia adquiriram grandes chácaras (1890-91)¹⁰⁹¹ ao longo do espigão Caaguaçu¹⁰⁹² para a abertura de um boulevard sobre o caminho colonial Real Grandeza¹⁰⁹³.

O primeiro viaduto simbolizou a ruptura do terraço fluvial da fundação, pela abertura de um lado do Triângulo Histórico¹⁰⁹⁴ por meio da integração ao Morro do Chá, cujo patamar de altitude similar ao final da rua Direita¹⁰⁹⁵ contribuiu para a escolha deste vertente e foi fundamental para a formação do vetor Sudoeste de expansão da cidade da elite.¹⁰⁹⁶ A expansão para o vetor Sudoeste foi consolidada e intensificada após a articulação direta entre o Centro Histórico e o Centro Novo pelo viaduto do Chá (1892) e posteriormente pelo viaduto Santa Ifigenia (1913). Estes são "os primórdios do princípio que orientou a expansão urbana de São Paulo: a criação de bairros ao sabor da especulação, onde eram abertos loteamentos separados do núcleo urbano por vazios que seriam preenchidos gradualmente, conforme a infra-estrutura implantada e as conveniências especulativas."¹⁰⁹⁷

No Centro Novo, muito valorizado após a construção do Viaduto do Chá, foram realizadas obras de melhoramentos da Praça da República, do Largo do Paissandu e do Largo do Arouche. Nas proximidades destes locais de permanência

¹⁰⁸⁸ BUENO, 2016, p. 148.

¹⁰⁸⁹ **Jules Martin** (1832-1906), desenhista trazido por Joaquim Eugenio de Lima para atuar em São Paulo. Cf. BUENO, 2016, p. 148.

¹⁰⁹⁰ HOMEM, 2018, p. 51.

¹⁰⁹¹ Chácara Bela Vista e as chácaras de José Coelho Pamplona e de Mariano Antonio Vieira. (DANON, 1974, p. 21); HOMEM, 2018, p. 55.

¹⁰⁹² Do tupi mato grande ou mato grosso.

¹⁰⁹³ Trilha utilizada para condução da boiada até o matadouro da Vila Mariana..

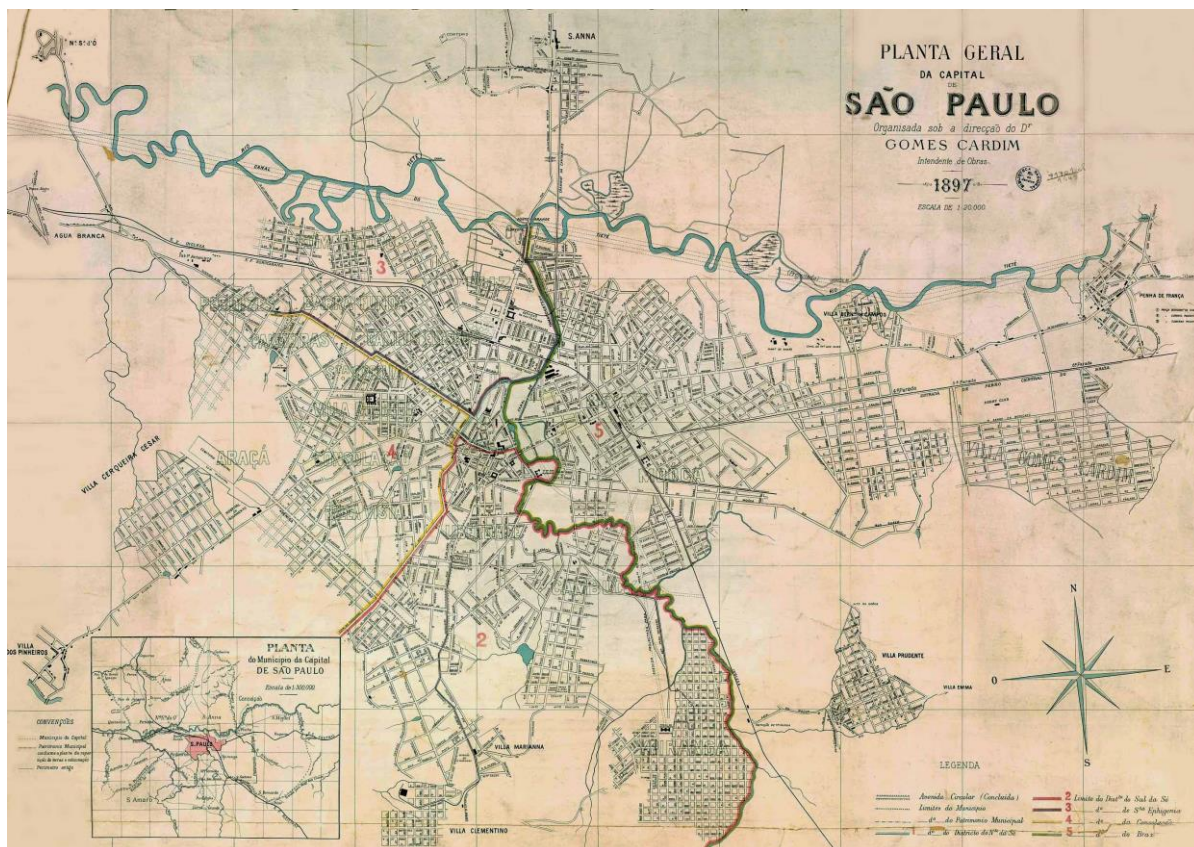
¹⁰⁹⁴ SEGAWA, 2000, p. 21.

¹⁰⁹⁵ AB'SABER.. In: BUENO, 2004, p.30 e 31.

¹⁰⁹⁶ BUENO, 2016, p. 148.

¹⁰⁹⁷ SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole**: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000, p. 109.

e de lazer foram feitos loteamentos exclusivamente residencial para a elite como a Avenida Paulista (1891) e o Higienópolis (1895) para a elite cafeeira e industrial. Do outro lado da cidade, ocorria o processo de industrialização, em paralelo ao ciclo do café, e a formação de bairros operários nos bairros como Brás, Móoca, Barra Funda e Móoca. O crescimento econômico conquistado durante o ciclo do café e a primeira fase de industrialização transformou a cidade que passou a receber eventos como a Primeira Exposição Industrial no Palácio das Indústrias. Portanto, o desenvolvimento urbano foi feito de modo profundamente desigual e marcado por conflitos e péssimas condições de vida para os trabalhadores e para a maioria da população paulistana.



Mapa 57: mancha urbana (1897)

Autor: Gomes Cardim

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

A reforma do Centro com planos urbanos conciliava os interesses públicos com os interesses privados, ou seja, seus planos buscavam harmonizar os objetivos declarados de interesse público e as oportunidades de atuação no mercado imobiliário. “Era o início de um processo de segregação. Demoliam-se casas,

cortiços e prostíbulos, afastando seus moradores, pessoas de baixa renda.”¹⁰⁹⁸ “A dinâmica da mutação da cidade é surpreendente. No entanto, o investimento estatal foi bastante inferior ao capital privado, responsável pela concreta destruição e reconstrução do velho centro de taipa de pilão.”¹⁰⁹⁹

Conforme a mancha urbana abaixo (1897 | mapa 57), a expansão da cidade de São Paulo ocorreu até o loteamento da avenida Paulista no vetor Sudoeste, ao longo da rua São João na direção Noroeste e das Estradas de Ferro, ao longo da Estrada de Ferro da Central do Brasil e da avenida Rangel Pestana na direção leste, ao longo da São Paulo Railway e da rua da Liberdade na direção do litoral, ou seja, a expansão urbana ocorreu nos novos loteamentos e ao longo das ruas principais e das estradas de ferro.

A parceria dos agentes do Poder Público e do mercado imobiliário resultou na desigualdade territorial marcada com o surgimento de bairros das elites cafeeiras e os bairros operários ao longo da linha ferroviária São Paulo Railway e nas proximidades das indústrias implantadas na várzea do rio Tamanduateí.¹¹⁰⁰ A “imagem desta topografia social é feita de colinas secas, arejadas e iluminadas, de palacetes que olham para as baixadas úmidas e pantanosas, onde se aglomera a pobreza.”¹¹⁰¹ Os bairros operários são compostos de lotes superpovoados horizontalmente, formando por becos e vilas, entremeados por galpões industriais.¹¹⁰²

Em 1910, “um grupo de cidadãos requeria ao Congresso Legislativo do Estado licença para construir na cidade três amplas avenidas com todos os melhoramentos da época. [...] O projeto, denominado ‘Grandes Avenidas’, era de autoria do arquiteto Alexandre de Albuquerque.”¹¹⁰³ Após a apresentação desse projeto, dois outros foram formulados. “Assim, no curto período entre novembro de 1910 e janeiro de 1911, três projetos de melhoramentos para São Paulo foram

¹⁰⁹⁸ REIS, 2004, p. 180.

¹⁰⁹⁹ BUENO, 2016, p. 172.

¹¹⁰⁰ NUNES, 2004, p. 76. apud FREIRE, 2018, p. 54.

¹¹⁰¹ ROLNIK, 2001, p. 20.

¹¹⁰² ROLNIK, 2001, p. 18.

¹¹⁰³ TOLEDO, 2004, p. 121.

tornados públicos:¹¹⁰⁴ Projeto de Alexandre de Albuquerque, Projeto Freire-Guilheim e Projeto Samuel das Neves.

O terceiro surto urbano (1911-14) ocorreu na gestão do Barão de Duprat¹¹⁰⁵, que assumiu o governo em meio ao clima polêmico estabelecido com a apresentação dos projetos, cujo diretor de Obras Públicas Silva Freire sugeriu que a Câmara convidasse Joseph Antoine Bouvard¹¹⁰⁶ para a elaboração do plano de melhorias na área central (1911).¹¹⁰⁷ O plano de Bouvard com 32 avenidas e 100 “rond-points” foi aprovado (1911) e teve início as obras de abertura de seis radiais (1912-) e do anel viário de forma triangular, formado pelas ruas Boa Vista, Líbero Badaró e Benjamin Constant e criação do viaduto Boa Vista, “destruindo-se boa parte da trama central”, cuja avenida 9 de Julho levou meio século para se concretizar.¹¹⁰⁸ e foi finalizada a obra do viaduto Santa Ifigenia (1910-13).¹¹⁰⁹

Além das novas vias, Bouvard propôs o Parque do Anhangabaú (1915-18), o Parque D. Pedro II (anos 1920), o Centro Cívico na Praça da Sé (não realizado) e a praça Buenos Aires no novo bairro de Higienópolis, onde aplicou uma série de princípios e conceitos então vigentes no planejamento europeu.

Apesar do projeto de Centro Cívico não ter sido concretizado, na gestão do Barão de Duprat foi iniciada a reurbanização do antigo Largo da Sé com a demolição da Igreja da Sé (1911)¹¹¹⁰ e da Igreja de São Pedro dos Clérigos (1911) e os quarteirões até o largo São Gonçalo (praça Joao Mendes). Para viabilizar as obras de alargamento e prolongamento de ruas e abertura de novas praças previstas no Plano Bouvard, outras desapropriações e demolições foram encabeçadas pelo Estado.

¹¹⁰⁴ SEGAWA, 2000, p. 64.

¹¹⁰⁵ **Raymundo da Silva Duprat** (1863-1926), foi fundador com o irmão Alfredo da Duprat & Cia (xxx), recebeu o título do papa Pio X (1907), prefeito de São Paulo (1911-1914). Cf. CMSP, 2023.

¹¹⁰⁶ **Joseph Antoine Bouvard** (1840-1920), arquiteto francês, com prestígio de Diretor-honorário dos serviços de arquitetura, passeios, vias públicas e plano da cidade de Paris e a elaboração do plano para Buenos Aires. Cf. TOLEDO, 2004, p. 91.

¹¹⁰⁷ SEGAWA, 2000, p. 65.

¹¹⁰⁸ TOLEDO, 1996, p. 87 e 96.

¹¹⁰⁹ TOLEDO, 1996, p. 69 e 91.

¹¹¹⁰ BRUNA, Gilda Collet; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo. Transformações no centro histórico e renovação da praça da Sé no início do século XX. In: CAMPOS, Candido Malta; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (orgs.). **Palacete Santa Helena: um pioneiro da modernidade em São Paulo**. São Paulo: Editora Senac São Paulo; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, p. 30.

No vale do Anhangabaú foram demolidos inúmeros cortiços (1911-18)¹¹¹¹, cujas obras do parque do Anhangabaú, a rua Líbero Badaró e rua São João foram priorizadas para atender aos interesses do mercado imobiliário.¹¹¹² Em dez anos, a rua Líbero Badaró tornou-se “em uma das mais importantes ruas comerciais paulistanas, passando a rivalizar com os tradicionais logradouros do ‘triângulo’ – as ruas XV de Novembro, Direita e São Bento”¹¹¹³ e a rua São João tornaram-se em principais radiais da cidade, que conectava a região central com a região oeste e com a estrada de Campinas.¹¹¹⁴

A modernização técnica foi estendida em parte aos bairros operários, mas houve diferenciação na construção dos cenários urbanísticos de aparência europeia na reforma do centro histórico, onde foram construídos "dois cenários simétricos: o do oeste com o parque do Anhangabaú, a Praça do Patriarca (1924), a Praça da República, a praça Marechao Deodoro e o Parque e a Esplanada do Trianon (1916) com sinais de refinamento; e o do leste com a Praça da Sé e o Parque D. Pedro II com maior simplicidade."¹¹¹⁵ O Parque do Anhangabaú e o Parque D. Pedro II tornaram-se realidades efêmeras devido da acentuada autofagia urbana a partir da década de 1940.¹¹¹⁶ Mesmo a construção do novo viaduto do Chá (1938), projeto do arquiteto Elisário Baiana, e da praça do Patriarca, já prevista por Bouvard, não lhe alteraram a fisionomia. O resultado foi de excelente nível e tivessem sido conservados os palacetes no lado da rua Líbero Badaró e tivesse a Prefeitura tido maior disciplina no uso e ocupação do solo, esse conjunto teria sobrevivido como documento vivo de uma importante fase da evolução urbana de São Paulo.¹¹¹⁷

No vetor Sudoeste, a avenida Paulista era símbolo de progresso cujas características do traçado feito espigão central proporcionavam vistas os dois lados do vale. Para o norte descortinava-se duas vistas principais, a primeira para o centro da cidade e o vale do rio Saracura onde foi construído o belvedere Trianon (1916) e a segunda para o Morro do Jaraguá onde foi construído um belvedere com ampla

¹¹¹¹ SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo. Anhangabaú. História e Urbanismo. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU USP, 1985 apud BUENO, 2016, p. 171.

¹¹¹² BRUNA; SIMÕES JÚNIOR, 2006, p. 30.

¹¹¹³ BUENO, 2016, p. 171.

¹¹¹⁴ TOLEDO, 1996, p. 91.

¹¹¹⁵ REIS, 2004., p. 142; TOLEDO, 1996, p. 91.

¹¹¹⁶ SEGAWA, 2000, p. 102.

¹¹¹⁷ TOLEDO, 1996, p. 91.

vista para o vale do Riacho Pacaembu ainda em seu estado original. Para o sul estavam localizados os terrenos da várzea do rio Pinheiros, parcialmente ocupados por chácaras, mas eram considerados inadequados para moradia pela população em geral.¹¹¹⁸

A avenida Paulista também foi o ponto de referência para a evolução urbana, pois a partir dela, a cidade da elite avançou em direção sudoeste com o loteamento de chácaras que foram transformadas em bairros planejados. Horácio Sabino¹¹¹⁹ promoveu o primeiro arruamento dos terrenos da vertente sul da avenida Paulista, cujo loteamento foi denominado Vila América (1903). O sucesso do empreendimento levou Horácio Sabino e seus sócios a adquirir as chácaras neste vertente até a baixada do rio Pinheiros que eram considerados inadequados e insalubres para a moradia. Os bairros Jardim América¹¹²⁰, Pacaembu e Alto da Lapa foram financiados pelo capital inglês por meio da constituição da empresa The City of São Paulo Improvements & Freehold Land Co. Ltd., conhecida como Companhia City. Os bairros Jardim Leonor, Jardim Morumbi e Jardim Guedala pela Companhia Cidade Jardim (1921). Para acessar estes novos loteamentos a rua Augusta foi prolongada e novas ruas foram abertas, como rua Colômbia, avenida Europa e Cidade Jardim. O sucesso do Jardim América levou a Companhia City a empreender o Jardim Europa, Bairro Siciliano e Alto de Santana.¹¹²¹

Desse modo, a avenida Paulista é um divisor entre a direção nordeste, formado pelo Centro Histórico com traçado irregular e os bairros do Centro Novo e no entorno da estação da Luz e da estação Júlio Prestes (Campos Elíseos, Bexiga e Bela Vista) com traçado hipodâmico, e a região sudoeste que após o sucesso da Vila América, surgiram os primeiros bairros-jardins com seu traçado sinuoso, imaginativo e proposta de jardins no interior das quadras.¹¹²²

¹¹¹⁸ TOLEDO, 1996, p. p. 105.

¹¹¹⁹ **Horácio Belfort Sabino**, proprietário de uma quadra na esquina da avenida Paulista com a rua Augusta. Cf. TOLEDO, 1996, p. 109.

¹¹²⁰ O Jardim América, Alto da Lapa e replanejamento do parque Trianon são projetos de Barry Parker, um dos discípulos de Ebenezer Howard. Cf. TOLEDO, 1996, p. 110 e 111.

¹¹²¹ TOLEDO, 1996, p. p. 109 e 111.

¹¹²² TOLEDO, 1996, p. p. 114.

Na gestão do José Pires do Rio¹¹²³ tiveram início as obras de canalização e de retificação do rio Pinheiros, desenvolvimento de projeto urbano para o rio Tietê (1927) e planejamento de parques para o uso público como o parque da Água Branca (1929), o parque da Água Funda e o parque do Ibirapuera (1926).¹¹²⁴

O bairro dos Campos Elíseos começou a perder a característica de exclusivamente residencial de alto padrão paralelamente ao avanço da economia cafeeira, pois a proximidade da ferrovia e a inauguração da Estação Ferroviária Júlio Prestes (1914) causaram a proliferação de bairros populares ao longo das linhas ferroviárias, de depósitos e pensões e aumento da movimentação de pessoas, táxis e cargas. Deste modo, o processo de segregação teve continuidade com o início da transferência (1929) de parte das famílias mais abastadas para os bairros de maior altitude localizados na Avenida Paulista e no bairro de Higienópolis.¹¹²⁵ A escolha do vetor Sudoeste pelos setores dominantes de São Paulo como quadrante privilegiado da cidade para os investimentos privados e públicos, que foi iniciado no Centro Novo passando pela avenida Paulista, até os bairros Jardins, cujo processo acentuou a decadência dos vetores Norte e Nordeste – incluindo as regiões de Santa Ifigênia, Luz e Campos Elíseos.¹¹²⁶

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-18) e o período da crise econômica mundial (1929), não foram realizadas obras urbanas marcantes, porém, houve um crescimento industrial com definição de áreas fabris ao longo das linhas férreas na várzea do rio Tamandateí e do rio Tiete.¹¹²⁷ O parque industrial paulistano era composto de fábricas de pequeno e médio porte misturadas com as residências proletárias em bairros como Brás, Móoca, Belenzinho e Bela Vista.¹¹²⁸

Este primeiro surto industrial de produtos têxteis e alimentícios implantados da década de 1920 (mapa 59) provocou o primeiro grande surto de “urbanidade” com a implantação de serviços de água encanada, transporte por bondes elétricos (mapa 58) e iluminação pública e pavimentação de vias, pois neste momento a

¹¹²³ José Pires do Rio, prefeito da cidade de São Paulo (1926-30).

¹¹²⁴ TOLEDO, 1996, p. 114.

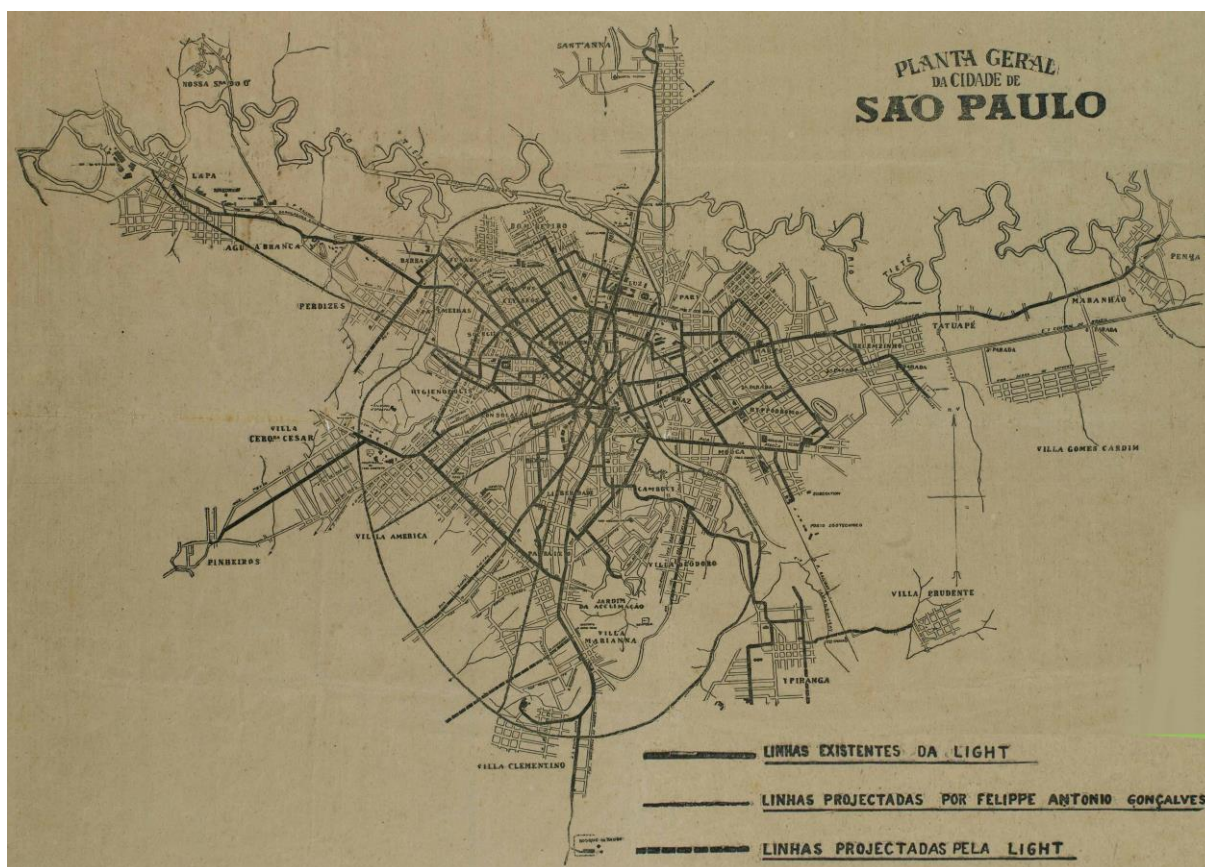
¹¹²⁵ Instituto Cultural Itaú. **Cadernos cidade de São Paulo: Bairro dos Campos Elíseos:** ICI, 1995, p. 9, 13 e 16.

¹¹²⁶ DIAFÉRIA, Lourenço et al. Op. cit., p 7.

¹¹²⁷ TOLEDO, 1996, p. 105, 106.

¹¹²⁸ PASQUALE, Pasquale. **São Paulo no século XX.** v. 2, 1958, p. 105 apud TOLEDO, 1996, p. 106.

cidade de São Paulo era “o maior ponto de atração de capitais e de população de todo o país.”¹¹²⁹



Mapa 58: mapa da viação elétrica da São Paulo Light & Power (1900-46)

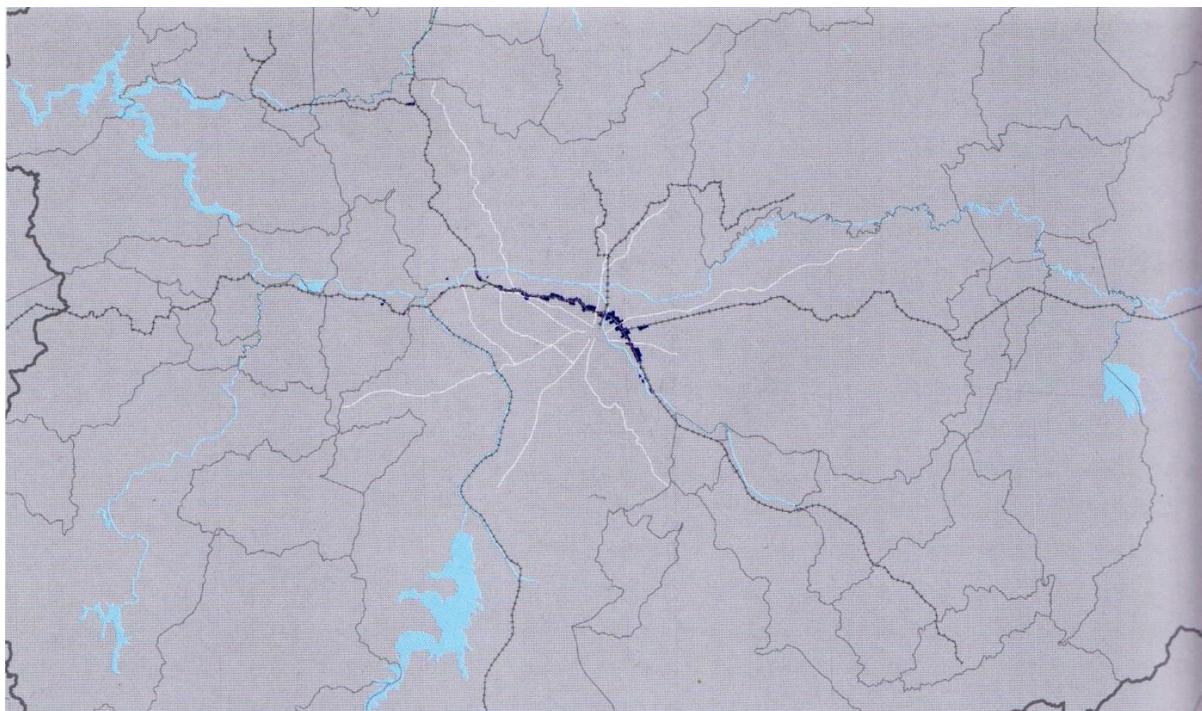
Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra; site da SPTrans

O crescimento industrial paulistana significava o aumento do consumo de energia elétrica produzida pela Companhia Light¹¹³⁰, que deixou de priorizar os investimentos na ampliação de rede viária e na quantidade de bondes para concentrar na construção da usina Henry Borden no alto da Serra do Mar e na obtenção da concessão do rio Pinheiros para inverter o seu curso para alimentar a represa artificial Billings.¹¹³¹

¹¹²⁹ ROLNIK, 2001, p. 16, 17 e 26.

¹¹³⁰ The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited (1900-68), empresa canadense conhecida como Companhia Light, era responsável pela geração e distribuição de energia elétrica e pelo sistema de transporte de bonde elétricos na cidade de São Paulo. A expansão urbana e o crescimento populacional (década de 20) tornava essencial o investimento em obras de ampliação do complexo energético, que era necessário para evitar crises de abastecimento e para o desenvolvimento industrial e urbano. A canalização do rio Pinheiros fazia parte deste projeto energético. Cf. FREIRE, 2018, p. 84.

¹¹³¹ ROLNIK, 2001, p. 29.



Mapa 59: áreas de concentração industrial, 1930

Fonte: MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 166

O processo de implantação industrial foi distinto nas várzeas dos três rios principais, Tietê, Tamanduateí e Pinheiros. "Enquanto nas várzeas do rio Tietê (Lapa de Baixo, Barra Funda e Bom Retiro) e no rio Tamanduateí (Mooca, Brás e Pari) tiveram uma ocupação predominantemente industrial" com obras de retificação e canalização executadas pelo Poder Público, o rio Pinheiros foi canalizado pela Companhia Light para produção de energia elétrica¹¹³², tornando as terras muito caras para a implantação de indústrias. "Ainda assim, houve exceção: o distrito industrial do Jaguaré, empreendido por Dumont Villares, e o distrito industrial de Jurubatuba, empreendido por Francisco Matarazzo."¹¹³³

A falta de investimentos no transporte público agravou as condições de mobilidade urbana para os bairros populares na periferia, fazendo surgir os primeiros ônibus clandestinos (1924), transformando-se em sério concorrente aos bondes elétricos. A Companhia Light propôs um projeto de metrô (1926)¹¹³⁴ para a região central articulada à rede de bondes de superfície com integração do sistema bonde-

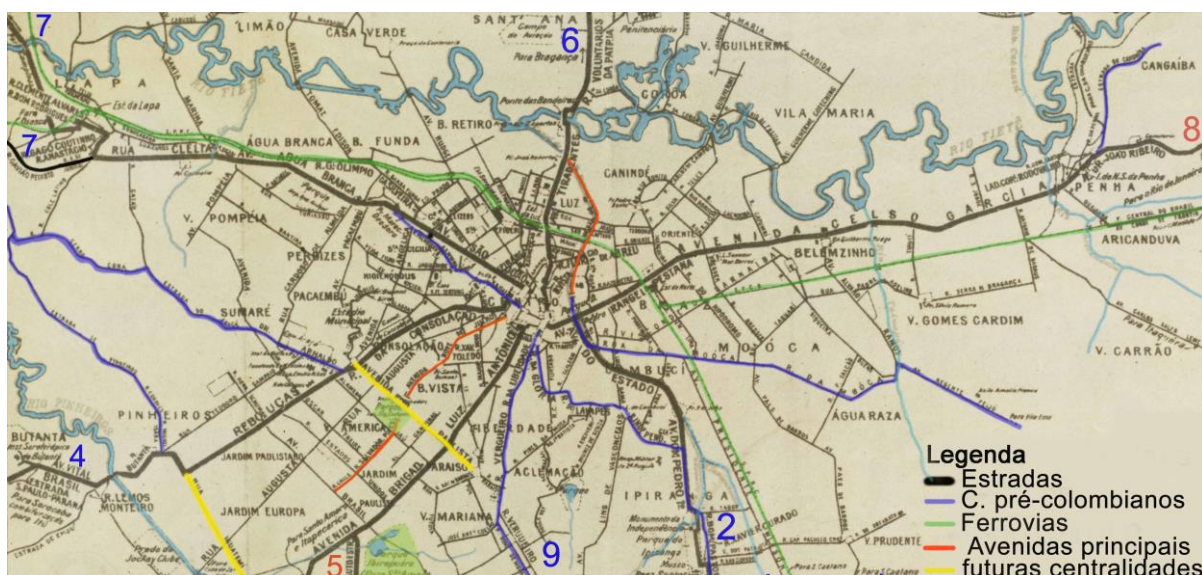
¹¹³² FREIRE, 2018, p. 84.

¹¹³³ SEABRA, 1987, p. 6.apud FREIRE, 2018, p. 62.

¹¹³⁴ O projeto do metrô não foi aprovado, mas a Companhia Light continuou responsável pelos bondes elétricos (1900-46) até ser substituída pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC - 1946-68). A CMTC introduziu os tróleibus (1957) e foi responsável pelas linhas de ônibus até a sua privatização (1995). Cf. Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana. **Museu SPTrans dos Transportes.**

ônibus. Porém, a exigência de monopólio da rede de transportes coletivos e os problemas de enchentes das várzeas, causados pelas intervenções urbanas para a implantação do sistema Ligjt de estações elevatórias e reservatórios, provocaram danos em bairros populares e de elite, dificultaram a chegada de um consenso até a decisão pela adoção da contraproposta do Plano de Avenidas com obras como a abertura da avenida 9 de julho.¹¹³⁵

Sob o ponto de vista da política urbana deste momento, o rápido aumento da quantidade de automóveis, o surgimento das primeiras linhas de ônibus e a pressão pela demanda de moradias populares destruíram o urbanismo da República Velha e foi iniciado as grandes obras viárias, a ampliação da intervenção do governo na provisão de serviços e a expansão periférica para os assentamentos populares.¹¹³⁶



Mapa 60: entradas e saídas de São Paulo

Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra

As estradas destacadas em preto no mapa 60 são, em sua maioria, melhorias dos antigos caminhos pré-colombianos e coloniais feitas durante o governo de Washington Luís¹¹³⁷. Na legenda do mapa foram descritas o roteiro de sete caminhos a partir do marco zero na Praça da Sé (1934) para as saídas em direção a outras cidades do entorno de São Paulo. Os traçados das principais vias estão

¹¹³⁵ ROLNIK, 2001, p. 29 a 31.

¹¹³⁶ ROLNIK, 2001, p. 29.

¹¹³⁷ **Washington Luís** (1869-1957) graduado em Direito Pela Faculdade de Direito de São Paulo, foi prefeito de São Paulo (1914-19), governador de São Paulo (1920-24) e último presidente da República Velha (1926-30).

representados, tais como: a Avenida do Estado (1914) e da Avenida Nove de julho (1935), e a Avenida Paulista (1891) e a Rua Iguatemi (1915)¹¹³⁸.

O foco no sistema rodoviário pelo governo brasileiro estava vinculado “à preocupação internacional crescente com os problemas de expansão e transformação das cidades existentes, e com o projeto de novas aglomerações.”¹¹³⁹ Os políticos e urbanistas brasileiros foram influenciados por obras de Paris de Haussmann, o conceito de Cidade Jardim, propostas de circulação de Hénard, os parkways e os subúrbios dos Estados Unidos e outros.

A valorização do automóvel e a inclusão da técnica rodoviária ao urbanismo foram iniciadas nos Estados Unidos (1920), com as primeiras “*Parkway*”, desenvolvidas principalmente em Nova York com Robert Moses (1930). No Brasil, a partir 1930, os investimentos mais importantes passaram concentrar-se no setor rodoviário, em parte devido às dificuldades de importação (a partir de 1914), “o sistema ferroviário estava quase estagnado, sem grandes possibilidades de expansão.”¹¹⁴⁰

É este o quadro que se configurava na área central da cidade no decorrer destes anos e atinge na década de 1930 seus melhores momentos. Se estabeleceu um equilíbrio entre espaços livres, espaços de lazer, área verde e área construída, onde a paisagem natural está presente, se mesclando em a paisagem urbana. É o momento em que a cidade adquire uma perfeição estética do espaço urbano jamais suplantada. Essa qualidade na estruturação do espaço vem se desvanecer com a rapidez que a era do automóvel assola a cidade, a ponto de ser apagada da memória do paulistano.¹¹⁴¹

Le Corbusier, ao aceitar o convite para uma série de conferencias em Buenos Aires, planejou a extensão da viagem ao Brasil com o objetivo de realizar o projeto

¹¹³⁸ As primeiras notícias da rua Iguatemi datam de 1915, que foi renomeada para Avenida Brigadeiro Faria Lima no momento das obras de alargamento (1968) e de deslocamento da centralidade do vetor Sudoeste. GIANOTTO, Joice Chimati. **Avenida Brigadeiro Faria Lima e suas dualidades**. xxx f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2019, p. 61, 79 e 87.

¹¹³⁹ TOLEDO, 1996, p. 239.

¹¹⁴⁰ REIS, 2004, p. 194.

¹¹⁴¹ DUPRAT, Maria Isabel de Campos. Paisagem Natural: sua apropriação e percepção no processo de evolução urbana. São Paulo, 1978 (Trabalho de Graduação – Faculdade de Arquitetura, Universidade Mackenzie), apud SEGAWA, 2000, p. 102.

da cidade contemporânea em Planaltina.¹¹⁴² Para Le Corbusier, o Brasil tinha chegado num momento em que queria desenhar sua história. E "a história não existe, é talhada."¹¹⁴³ Uma história do Brasil, que desejou talhar com a construção de sua cidade contemporânea, desde 1926, momento em que soube por Cendrars e pelo pintor francês Fernand Léger (1881-1955), dos debates em torno da construção de uma nova capital para o Brasil.

A cidade de São Paulo (1929) que Le Corbusier encontrou estava em processo de verticalização da área central desde 1914, que valorizou o seu metro quadrado e mudou os seus usos, primeiramente por edifícios de poucos andares de linguagem eclética e pouco tempo depois, novos arranha-céus art déco.¹¹⁴⁴ Os parques Anhangabaú e D. Pedro II já estavam consolidados e havia "um equilíbrio entre espaços livres, espaços de lazer, área verde e área construída, onde a paisagem natural está presente, se mesclando com a paisagem urbana. É o momento em que a cidade adquire uma perfeição do espaço urbano jamais suplantada."¹¹⁴⁵ "Foi a marca de um período onde os valores estéticos eram importantes, e onde a qualidade de vida urbana ainda não havia sido comprometida com a presença dominante do automóvel."¹¹⁴⁶

Embora não lhe fosse solicitado, mas para reafirmar seu discurso e suas teorias apresentados nas palestras, Le Corbusier tinha o hábito de conhecer e estudar os lugares que visitava para elaborar propostas concretas¹¹⁴⁷. Desse modo, os planos para Montevideu, São Paulo e Rio de Janeiro foram feitas com os mesmos princípios da Ville Radieuse e adaptados às características locais. Para São Paulo foi proposto dois eixos de vias expressas elevadas na cota dos picos cruzando a região central da cidade, com extensões de 45 quilômetros, correspondentes a área urbanizada da cidade. Estas vias seriam sustentadas pelas

¹¹⁴² Le Corbusier escreveu uma carta para o poeta suíço Blaise Cendrars (1887-1961) e outra para o fazendeiro de café, financista e filósofo Paulo da Silva Padro (1869-1943), pedindo ajuda para que sua viagem pudesse ser estendida para São Paulo e Rio de Janeiro. Planaltina, atual Brasília. Cf. SANTOS, 1987, p. 34.

¹¹⁴³ LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 29.

¹¹⁴⁴ BUENO, 2016, p. 186.

¹¹⁴⁵ DUPRAT, 1978. In: SEGAWA, 2000, p. 102.

¹¹⁴⁶ SIMÕES JR., José Geraldo. Bouvard: um urbanista francês em São Paulo. In: BANCO DE BOSTON, **São Paulo Centro XXI: entre história e projeto**. São Paulo: Associação Viva o Centro, 1991, p. 36.

¹¹⁴⁷ HERENÚ, Pablo Emilio Robert. **Sentidos do Anhangabaú**. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2007, p. 164

estruturas dos arranha-terras habitáveis ocupadas por escritórios no centro da cidade e moradias na periferia. Nos fundos de vale não haveria construções e seriam implantadas áreas verdes com equipamentos recreativos como continuação dos parques implantados do plano de Bouvard.¹¹⁴⁸

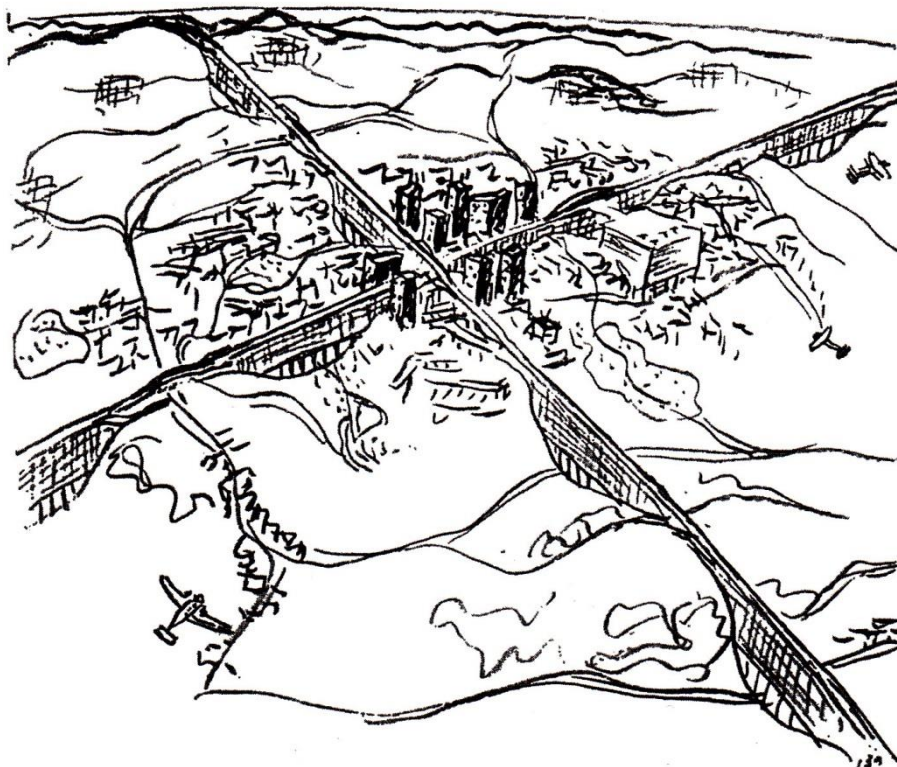


Figura 30: projeto para a cidade de São Paulo (1929)

Autor: Le Corbusier

Fonte: LE CORBUSIER, 2004, p. 234

Na figura 30, nota-se que os estudos e a leitura de Le Corbusier da cidade levou-o a identificar a essência histórica e a principal característica estrutural das áreas central e regional que resultou no projeto de Cidade Contemporânea estruturado no cruzamento das vias na área central que prolongavam para conectar com as outras regiões. Porém, o desenvolvimento da cidade de São Paulo ocorreu de forma distinta em muitos aspectos da cidade arranha-terra ou Ville Radieuse idealizada por Le Corbusier, ou seja, a cidade atual tem características mais próximas das torres de vidro idealizadas por Mies van der Rohe e de Manhattan. Já a influência de Le Corbusier é maior na arquitetura moderna, onde os cinco pontos foram aplicados em edifícios altos da área central, de Higienópolis e da Avenida Paulista.

¹¹⁴⁸ LE CORBUSIER, 2004, p. 233-234

4.6 1930-1960: metrópole industrial

O declínio da produção do café após 1929, as políticas nacional-desenvolvimentistas do governo de Getúlio Vargas (1930-45) e as décadas seguintes ao final da Segunda Guerra Mundial acentuaram o crescimento urbano e a vocação industrial da cidade. Os diversos setores industriais começaram a desenvolver-se devido às dificuldades de importação durante a Segunda Guerra Mundial (1939-45) provocando um rápido aumento populacional em São Paulo em algumas cidades do estado e dinamização da demanda do mercado imobiliário.¹¹⁴⁹ A expansão urbana teve início com a abertura de novas ruas e a construção de edifícios residenciais e comerciais no Centro Novo, e posteriormente, com a construção de edifícios residenciais nos bairros próximos do centro como Campos Elíseos, Santa Cecília, Vila Buarque e Higienópolis. Paralelamente, teve início a primeira fase do processo de expansão de loteamentos de periferia compostas de moradias autoconstruídas. “Os fluxos de passageiros aumentavam e as linhas de bonde já não atendiam à demanda de transporte de passageiros. O lançamento de loteamentos dependia da implantação de novas linhas de ônibus ou extensão das existentes.”¹¹⁵⁰

A partir de 1930, por meio de bairros novos ou transformados é possível verificar a crescente transformação da cidade para os padrões norte-americanos, com crescente verticalização e ausência de normas rígidas para controle de alturas.¹¹⁵¹

Na gestão de Fábio Prado¹¹⁵² foi construído um novo viaduto do Chá (1938) com projeto do arquiteto Elisário Bahiana e foi iniciado a obra da avenida 9 de julho (1935-41), do túnel sob a avenida Paulista (1938), a avenida Rebouças (1935-41) e o asfaltamento da estrada velha de Santo Amaro.¹¹⁵³

Apesar da existência secular do nó central de caminhos na colina histórica, este fenômeno ficou sem demarcação por vários anos. O marco Zero implantado na praça da Sé (1934) é o quarto monumento com função de fixar uma centralidade

¹¹⁴⁹ REIS, 2010, p. 15 e 19

¹¹⁵⁰ REIS, 2010, p. 15..

¹¹⁵¹ REIS, 2004, p. 189

¹¹⁵² **Fábio Prado**, prefeito da cidade de São Paulo (1934-38).

¹¹⁵³ TOLEDO, 1996, p. 119; site dicionário de ruas.

material na cidade e de referencia para marcar o início da numeração das vias públicas e rodovias estaduais. Os marcos foram locados ao longo dos séculos nas proximidades da antiga igreja da Sé, porém foram perdidos com a demolição da igreja e de todo o entorno para a construção da nova catedral, do Congresso Estadual e o Paço Municipal da cidade de São Paulo.¹¹⁵⁴

A colocação do centro automobilístico da cidade na praça da Sé representa o reatamento de “uma tradição de que ainda restam vestígios. O famoso “Marco da Meia Légua”¹¹⁵⁵, hoje desaparecido reportava-se ao local onde se erigia nosso tempo principal.”¹¹⁵⁶



Mapa 61: marco zero da cidade de São Paulo
Fonte: NETTO, 1934, p. 3; foto da autora, 08 jul. 2020

O monumento de forma hexagonal (mapa 61), foi desenhado e executado pelo artista francês Jean Gabriel Villin, é revestido de mármore branco com uma placa de bronze no topo que exhibe as estradas de rodagem que irradiam do centro de São Paulo em direção a outros estados. Nos painéis das faces laterais do hexágono, voltadas o quanto possível na direção das grandes estradas irradiantes, foram inscritas o nome do ponto final visado pela estrada correspondente com figuras representativas e simbólicas da economia de cada estado.¹¹⁵⁷

¹¹⁵⁴ Seção Técnica de Levantamentos e Pesquisa, Divisão de Preservação/DPH. **Marco Zero**: Obras de Arte em Logradouros Públicos da Cidade de São Paulo. Cidade de São Paulo, cultura, DPH, 21 set. 2010.

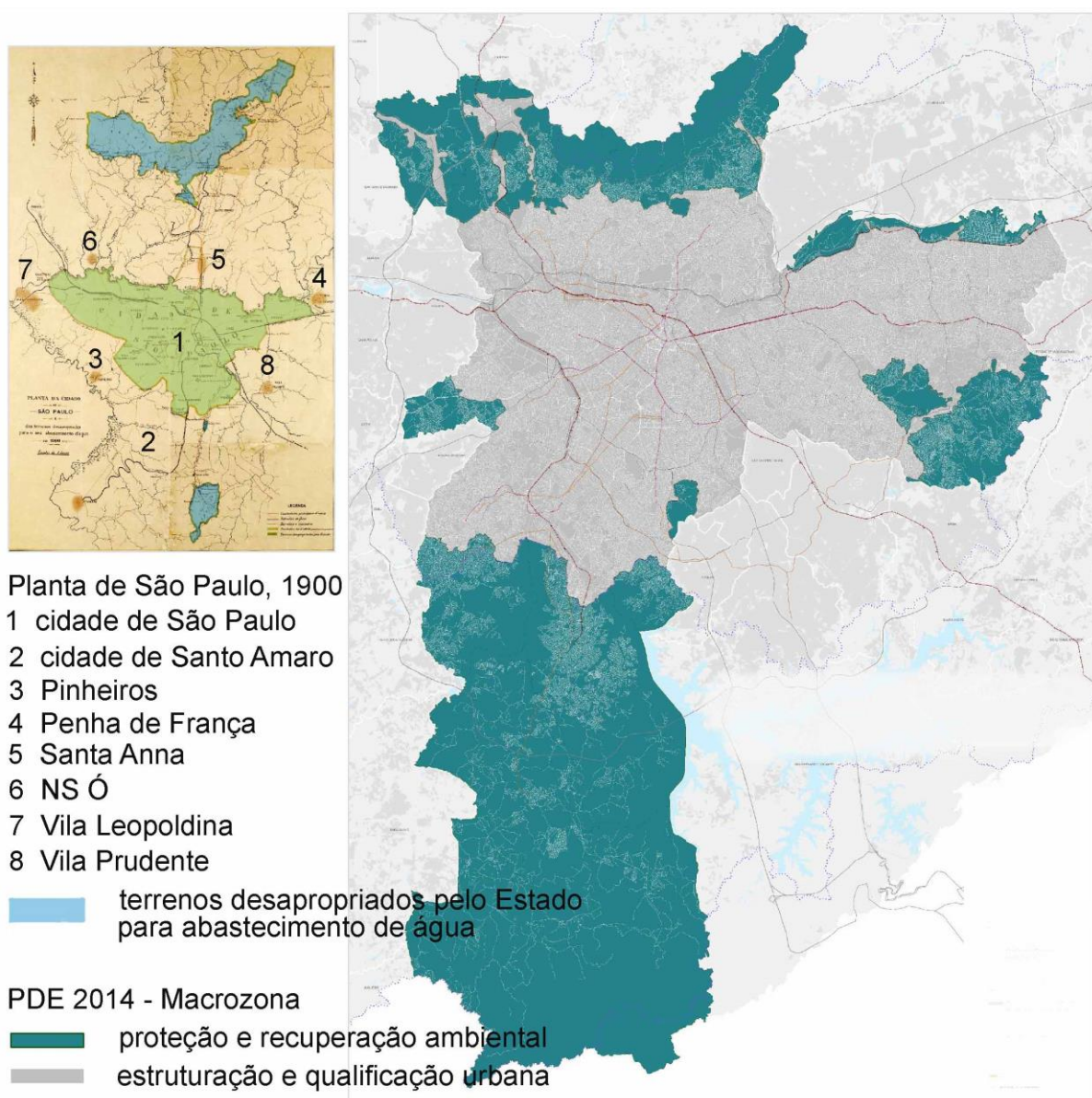
¹¹⁵⁵ No período colonial, a porta da antiga igreja da Sé era a referencia para a medição de distancias. Era ainda, a velha Sé que se referia o famoso “marco de Meis Légua”. Cf. O estado de S. Paulo, 17 set. 1966, p. 10.

¹¹⁵⁶ NETTO, Americo R. **Um erro que se corrige**: o marco zero na praça da Sé. O estado de S. Paulo, São Paulo, 05 abr. 1934, p. 3.

¹¹⁵⁷ NETTO, 1934, p. 3.

O Marco Zero expressa a ideologia do período em que foi concebido e implantado: um forte sentimento paulista ressalta o papel central do Estado de São Paulo na formação do Brasil. Mais que uma simples referência espacial, o Marco Zero é um monumento, pleno de valor simbólico.¹¹⁵⁸

Após a elevação da freguesia para vila de Santo Amaro (1832), à conexão da vila com a cidade de São Paulo pelo antigo caminho Jeribatiba (rua Santo Antonio e caminho Santo Amaro) foi complementado pela Carris de Ferro de São Paulo (1886-1900), que foi substituída pelo elétrico da Companhia Light (1900-13).

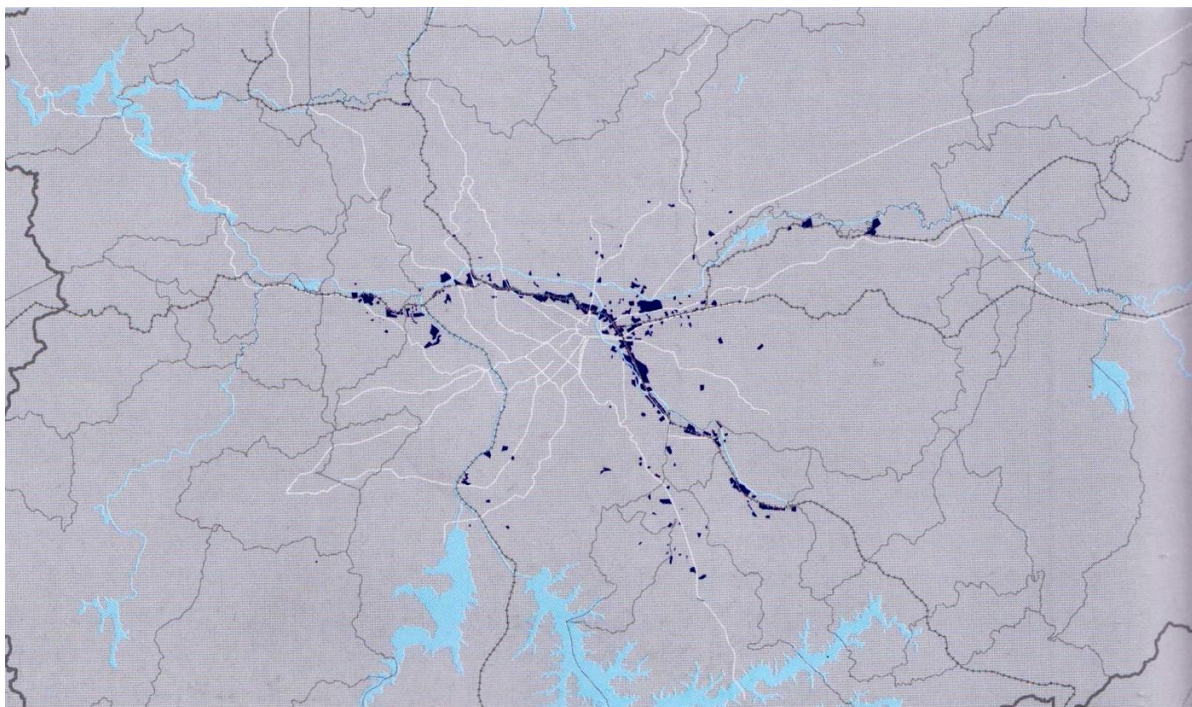


Mapa 62: cidade de São Paulo em 1900 (esquerda) e em 2014 (direita)

Fonte: coleção João Baptista de Campos Aguirra; PDE-2014, 2015, p. 166

¹¹⁵⁸ Seção Técnica de Levantamentos e Pesquisa, Divisão de Preservação/DPH, set. 2010.

Na crise energética e de transportes (1924) foi iniciada a obra da represa Billings para complementar o sistema da represa do Guarapiranga (1907) quando surgiram os primeiros ônibus clandestinos. A Sociedade Anônima Auto-Estrada (1927) abriu a Autoestrada (1932 – atual avenida República do Líbano, avenida Indianópolis e avenida Washington Luís) para assegurar um acesso adequado de São Paulo para os loteamentos da empresa e para as duas represas, que passaram a ser locais de lazer, passando ao lado do aeroporto de Congonhas e trazendo desenvolvimento para a região. Pouco tempo depois, a cidade de Santo Amaro foi anexada à cidade de São Paulo (1935)¹¹⁵⁹, assim como as outras pequenas vilas do entorno por motivos econômicos conforme os mapas 62.



Mapa 63: áreas de concentração industrial, 1950

Fonte: MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 166

O fortalecimento da atuação do estado também, conforme abordado no capítulo 1, estava presente nas obras públicas na escala urbana (1930-40) em obras como o novo viaduto do Chá (1938), a praça D. José Gaspar, o edifício da Biblioteca Mário de Andrade e o estádio do Pacaembu. Ao mesmo tempo teve início a construção das grandes avenidas, como a avenida Nove de Julho, a avenida Ipiranga inspiradas nas reformas de Paris e de Viena. “Os novos espaços de fruição urbana já não seriam os locais de permanência e de convivência, mas os locais de

¹¹⁵⁹ BERARDI, 1981, p. 57, 83, 94, 98 a 101 e 105; REIS, 2010, p. 144.

passagem. As avenidas passavam a ser os monumentos, os espaços de afirmação de poder.”¹¹⁶⁰

Neste momento, a escolha de realização de obras públicas pelos governantes, ainda era feita mediante a preocupação em construir cenários monumentais em locais de convivência, para exploração das dimensões simbólicas do urbanismo, de interesse das classes médias (anos 1930-1950).¹¹⁶¹

No mapa 63 constata-se que a expansão industrial migrou dos eixos ferroviários para os eixos viários e rodoviários composto pela marginal Tiete, avenida do Estado, pelas rodovias Anhanguera, presidente Dutra e Anchieta, e pela marginal Pinheiros nas proximidades de Jaguaré e de Santo Amaro.

A reestruturação de territórios ocupados anteriormente para adaptação às novas demandas por meio de grandes avenidas que valorizaram as terras e criaram novas oportunidades para o mercado urbano tinham características capitalistas de países mais industrializados, mas sem perder as características de caráter patrimonialista, “de uma constante relação entre atividades econômicas privadas e as ações do Estado” presentes nas grandes obras e na informalidade da periferia distante do centro.¹¹⁶² Os operários residiam em vilas operárias, algumas construídas pelas indústrias, em bairros como Água Branca, Brás, Bixiga, Barra Funda, Bom Retiro, Belenzinho, Cambuci, Canindé, Centro de Santana, Lapa, Lapa de Baixo, Luz, Mooca, Pari, Penha, Pompeia, Tatuapé, Vila Maria Zélia, Vila Maria, Vila Mariana, Vila Romana, Vila Anastácio, Vila Leopoldina, Vila Ipojuca, Vila Carioca e Vila Olímpia.

Na São Paulo de 1900 o Anhangabaú ainda corria lá embaixo, a circundar o centro histórico [...] nas duas margens do rio, o vale era salpicado ora de uma chácara, como a do barão de Itapetininga, ora de casebres dispostos sem ordem. Esse panorama começaria a mudar em 1906, quando o Anhangabaú foi canalizado e enterrado. Foi o primeiro sumiço importante de rio em São Paulo. Iam seguir-se o do Saracura, o do Itooró - formadores do Anhangabaú, transformados em leitos das avenidas Nove de Julho e 23 de Maio – e o de vários outros, aproveitados igualmente para leitos de avenidas.¹¹⁶³

¹¹⁶⁰ REIS, 2010, p. 20.

¹¹⁶¹ REIS, 2010, p. 27.

¹¹⁶² REIS, 2010, p. 13. e 15

¹¹⁶³ TOLEDO, 2003, p. 493.

No contexto brasileiro, as primeiras rodovias abertas no governo de Washington Luís não representavam uma ameaça às rodovias. Porém, “após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) tem início uma progressiva substituição das ferrovias pelas rodovias como matrizes de transporte no Brasil e no estado de São Paulo, revelando uma clara prioridade à indústria automobilística.”¹¹⁶⁴

O período das grandes obras viárias urbanas (1930-2000) foi iniciada para adaptar a cidade (1930) para o uso de novos meios de transporte e de circulação, cujo maior impulso (1960-80) estava sintonizado com o desenvolvimento da indústria automobilística em São Paulo com produção crescente de veículos (1952-76), que “servia como justificativa para todos os esforços e todos os desacertos, em São Paulo e em todas as cidades de alguma importância, para execução de obras viárias de grande porte e para a destruição de antigos sistemas de transporte coletivo.”¹¹⁶⁵ justificativa para todos os esforços e todos os desacertos, em São Paulo e em todas as cidades de alguma importância, para execução de obras viárias de grande porte e para a destruição de antigos sistemas de transporte coletivo.¹¹⁶⁶ No período em que os bondes elétricos (1900-68) foram desativados¹¹⁶⁷, eram abertas vias expressas e anéis de grande porte, dos quais a avenida 9 de Julho foi a primeira via de integração fora do centro da cidade (1929-41).¹¹⁶⁸

O quarto surto urbano (1938-45) ocorreu nas duas gestões de Prestes Maia¹¹⁶⁹ com intervenções urbanas de grande significado. A publicação de uma série de artigos de Francisco Prestes Maia e de João Florence de Ulhôa Cintra com o título Um problema atual. Os grandes melhoramentos de São Paulo no Boletim de Instituto de Engenharia (1924-26) e a publicação do Plano de Avenidas (1930) de Francisco Prestes Maia marcaram o início de uma nova era do planejamento urbano da cidade de São Paulo em um momento em que a cidade passava por uma crise de crescimento na transição da condição de cidade para metrópole.¹¹⁷⁰

¹¹⁶⁴ Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). **Exposição Ferrovias Paulistas**. APESP, 2012.

¹¹⁶⁵ REIS, 2010, p. 92.

¹¹⁶⁶ REIS, 2010, p. 92.

¹¹⁶⁷ Centro de Memória CMSP. **Bonde: saudoso paulistano**. fev. 2023.

¹¹⁶⁸ REIS, 2010, p. 92.

¹¹⁶⁹ **Francisco Prestes Maia** (1896-65), graduado engenheiro civil e arquiteto pela Escola Politécnica de São Paulo (1917) foi prefeito de São Paulo em três gestões (1934-45/1961-65). Cf. TOLEDO, 1996, p. 17; Dicionário de ruas, 2013.

¹¹⁷⁰ TOLEDO, 1996, p. 115 e 119.

Prestes Maia e Ulhôa Cintra tinham a convicção de que a aplicação das regras de Stübben e os princípios de Hénard para a central eram adequados para estruturar o crescimento da cidade de São Paulo, pois a estrutura viária radial já estava formada desde o período pré-histórico. Porém, Prestes Maia não identificou a pré-existência de um “ring”, cujo traçado foi perseguido obstinadamente por ele.¹¹⁷¹ Na figura 31, foram destacados os caminhos pré-colombianos (roxo) e os caminhos colônias (laranja) que foram incorporados à rede de novas vias (preto) do período republicano.

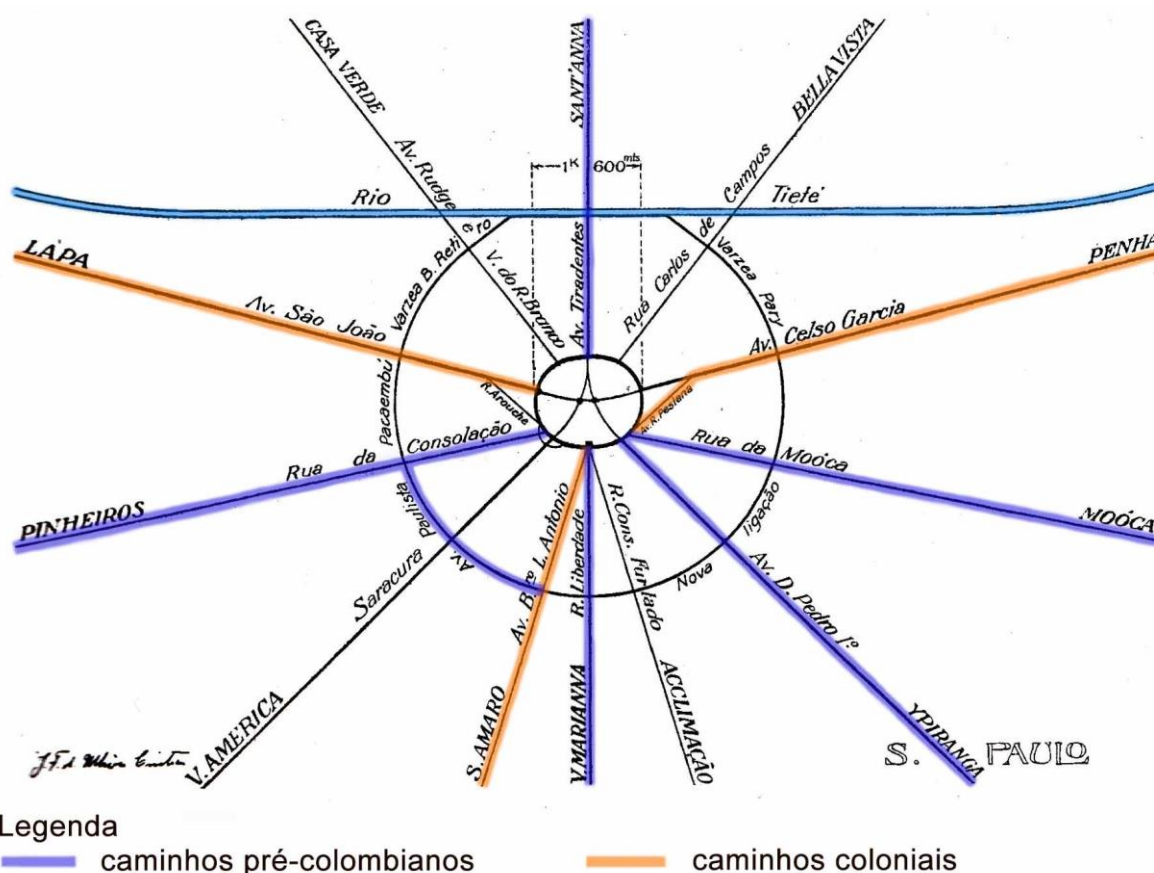


Figura 31: mapa Esquema teórico de São Paulo

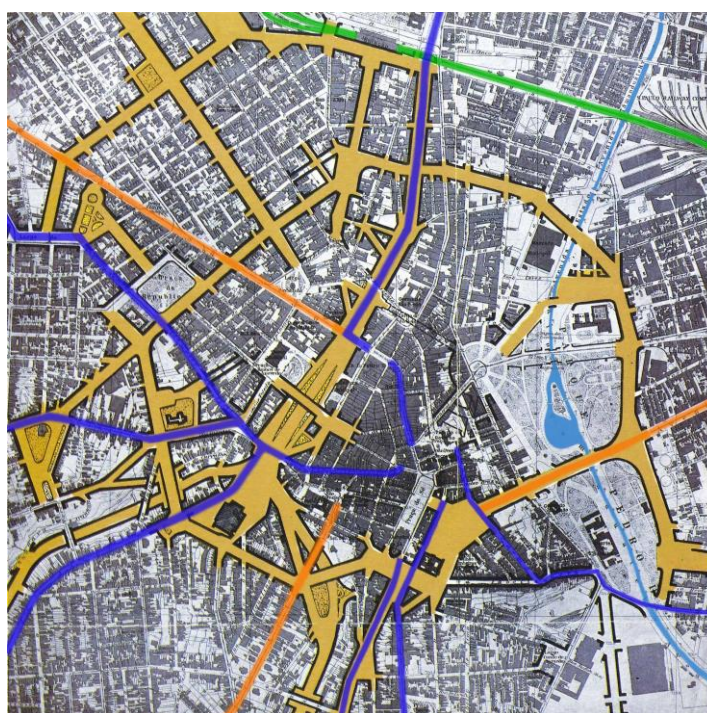
Autor: João Florence de Ulhôa Cintra, 1924

Fonte: edição da autora a partir do esquema apud TOLEDO, 1996, p. 122

O esquema do Perímetro de Irradiação de João Florence de Ulhôa Cintra foi adotado pela Câmara da época e constituiu a base da gestão de Prestes Maia na prefeitura, cujo projeto era uma ampliação do anel triangular adaptada às novas condições da cidade, pois tornou-se obsoleta em poucos anos devido ao grande crescimento da cidade. Conforme indicado no mapa 64, o tradicional Triângulo

¹¹⁷¹ TOLEDO, 1996, p. 121 e 128.

A segunda versão da Avenida de Irradiação foi proposta no Plano de Avenidas (1930), e a terceira versão (mapa 64) foi implantada na gestão de Prestes Maia (1938), cuja “essência da proposta do Plano de Avenidas é o conjunto a ser formado pelas Avenidas radiais que, segundo Prestes Maia, tem como antecedentes os caminhos que nasceram com a própria Cidade, expandindo-se ao longo do tempo como os principais eixos do sistema viário da Cidade.”¹¹⁷⁴ Estas pré-existências foram destacadas no mapa 65, cujo eixo norte é formado pela avenida Tirandentes e rua Voluntários da Pátria, eixo nordeste pela avenida Rangel Pestana e avenida Celso Garcia, eixo sudeste pela avenida do Estado e avenida Dom Pedro I, eixo sul pela avenida da Liberdade, rua Vergueiro e rua Domingos de Moraes, eixo sudoeste pela avenida Brigadeiro Luís Antônio, rua Santo Antônio e rua da Consolação, eixo noroeste pela avenida São João, avenida Francisco Matarazzo.



Legenda

- rios
- caminhos pré-colombianos
- caminhos coloniais
- estradas de ferro
- radiais e perimetrais

Mapa 65: Perimetrais e sistema Y

Fonte: adaptação pela autora do mapa apud TOLEDO, 1996, p. 151

A estrutura principal do Plano de Avenidas é o sistemas Y, destacada em amarelo (mapa 65) e marrom no mapa 66, é composta de três avenidas radiais implantadas sobre o rio Saracura e o rio Itororó, para a conexão norte-sul e os dois principais rios da cidade, cujo trajeto na direção norte é feito pela avenida Tiradentes e na direção sul pelas avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, que passam por baixo da

¹¹⁷⁴ TOLEDO, 1996, P. 146, 151 e 159.

Avenida de Irradiação, destacadas com as mesmas cores do sistema Y. “As ruas originais em antigos caminhos procuravam os divisores de água. Agora, as novas vias iriam utilizar os fundos de vale. Uma solução orgânica e coerente com a configuração geral da Cidade.”¹¹⁷⁵ Portanto, o Plano de Avenidas representou a consolidação da teoria muratoriana Fringe Belt, que foi iniciada com os melhoramentos da várzea do Carmo fim do século XIX.



Mapa 66: sistema Y e sua relação com as principais avenidas dos arredores
 Fonte: mapa editado por ICGSP em 1971 apud TOLEDO, 1996, p. 128 e 170

Além do Perímetro de Irradiação, Prestes Maia propôs outras duas linhas perimetrais de bulevares para São Paulo, para compor um sistema viário de circulação rápida e semi-rápida. A segunda linha perimetral seria feita no leito da ferrovia que seria transferida para as margens do rio Tietê, e a terceira linha perimetral seria composta por um circuito de parkways¹¹⁷⁶, relacionando as

¹¹⁷⁵ TOLEDO, 1996, P. 146, 151 e 168.

¹¹⁷⁶ O conceito norte-americano das “Parkways”, aplicado pela primeira vez por Frederick Law Olmsted (1822-1903) no Parkway de Boston (1886), eram avenidas que tinham por meta interligar os vários parques de uma mesma cidade, ou de cidades vizinhas, formando o “park system”. As largas vias que formavam os “parkways”

questões de mobilidade e áreas verdes, nas marginais do rio Tiete e do rio Pinheiros que foram decorrentes de melhoramentos realizados anteriormente.

Os melhoramentos urbanos por meio da canalização e da retificação dos rios tiveram início no fim do século XIX, com obras no rio Tamanduateí (1849-1916), no rio Pinheiros (1927-70) e no rio Tietê (1938-70) com o objetivo de sanear as várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê, e aumentar a produção de energia elétrica por meio da viabilização de um complexo energético no rio Pinheiros.¹¹⁷⁷

Embora, todas essas razões fossem reais, é importante entender que as obras de retificação, canalização e drenagem das várzeas fazem parte de um amplo processo de produção de terra urbana e incorporação das áreas de várzea à cidade. Porque pelas mesmas justificativas poderiam se ter implementado projetos que incorporassem as várzeas à cidade, respeitando sua importância na regulação hidrológica e enquanto paisagem.¹¹⁷⁸

A terceira linha perimetral de trânsito rápido seria integrada às linhas ferroviárias e a navegação fluvial. A proposta de reativação da navegação fluvial na cidade foi formulada com a crença de que estas duas “avenidas fluviais” tinham potencial estético e utilitário.¹¹⁷⁹ Portanto, as propostas para o rio Tietê e Pinheiros definiam o “uso e modo de ocupação do solo, de drenagem e utilização como via de trânsito rápido, mas também, à questão de áreas livres e de lazer, à constituição de conjuntos urbanos monumentais e à criação de bairros industriais.”¹¹⁸⁰

No mapa 67 tem-se o panorama das vias mais importantes existentes na cidade de São Paulo no início da gestão de Prestes Maia, cujos melhoramentos viários foram realizados na segunda metade do século XX, para atender às demandas de mobilidade de uma cidade em rápido desenvolvimento por meio de desapropriações onerosas em regiões com concentração de atividades urbanas.¹¹⁸¹

eram fartamente arborizadas, muitas delas tendo caminhos e equipamentos exclusivos para pedestres, constituindo em si, um verdadeiro parque. Cf. TOLEDO, 1996, p. 256.

¹¹⁷⁷ FREIRE, 2018, p. 72 e 73.

¹¹⁷⁸ FREIRE, 2018, p. 73.

¹¹⁷⁹ TOLEDO, 1996, p. 215 e 218.

¹¹⁸⁰ TOLEDO, 1996, p. 218.

¹¹⁸¹ ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. **Avenidas 1950-2000**: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009, p. 53.



Mapa 67: Planta da cidade de São Paulo, década de 1940
 Fonte: ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 53

No vale do Anhangabaú o primeiro viaduto do Chá foi demolido e substituído pelo viaduro do Chá em concreto armado (1938) com deslocamento de seu eixo, provocando uma nova valorização do entorno.¹¹⁸² O parque do Anhangabaú também foi demolido para a construção da avenida Anhangabaú, ou seja, do sistema Y do Plano de Avenidas.

Em 1938, “com o novo conjunto de obras, houve início do deslocamento do comércio de luxo, do antigo triângulo para o eixo da Rua Barão de Itapetininga e laterais, constituindo-se, como um novo centro, adjacente ao primeiro, onde um século e meio antes havia sido criada a Cidade Nova, em um processo semelhante, com fins habitacionais. As obras deram condições para uma série de novos investimentos do mercado imobiliário, com edifícios de maior altura, novas características de uso e novos equipamentos. Na época as pessoas se referiam aos dois setores como Centro Velho e Centro Novo.”¹¹⁸³

¹¹⁸² Instituto Cultural Itaú, 1992, p. 13; TOLEDO, 1996, p. 186.

¹¹⁸³ REIS, 2004, p. 194.

O Plano de Avenidas se opunha a qualquer obstáculo físico para o crescimento da cidade. A opção pelo modelo rodoviarista atendia aos interesses do mercado imobiliário e da indústria automobilística.¹¹⁸⁴

A associação entre construção de avenidas e canalização dos rios e córregos completa o novo modelo de circulação: os rios se confinam em canais ou galerias subterrâneas, sobre seus antigos leitos se implantam avenidas de fundo de vale. A avenida o Estado (sobre o Tamanduateí) nas marginais (ao lado do Tietê e Pinheiros) e a Aricanduba (junto ao córrego do mesmo nome) são exemplos dessa estratégia. É durante a gestão do prefeito Prestes Maia que esse conceito começa a ser implantado: são obras suas a construção da avenida 9 de julho sobre o córrego canalizado do Saracura, a avenida Itororó (futura 23 de maio) sobre o córrego canalizado do mesmo nome e a retificação do Tietê, encurtando-o em 20 quilômetros e destinado suas margens para a construção da marginal e para a ocupação urbana de sua várzea.¹¹⁸⁵

Prestes Maia reconhecia a importância do metrô como parte do sistema de trânsito rápido, porém, foi contra ao projeto proposto pela Companhia Light (1926), pois aumentaria a concentração de edifícios e valorização dos terrenos no Centro Histórico e no Centro Novo. A implantação do metrô inviabilizaria as futuras obras de urbanização e expansão da cidade proposto pelo projeto do Perímetro de Irradiação, cujo objetivo era a descentralização da cidade. A maior crítica ao projeto da Light era a abordagem pontual no tema do transporte sem planejar a cidade como um todo, pois a implantação do metrô resolveria apenas o problema do bonde em contraste ao projeto mais amplo do Perímetro de Irradiação que abordava a questão da circulação geral e da ampliação do centro.¹¹⁸⁶

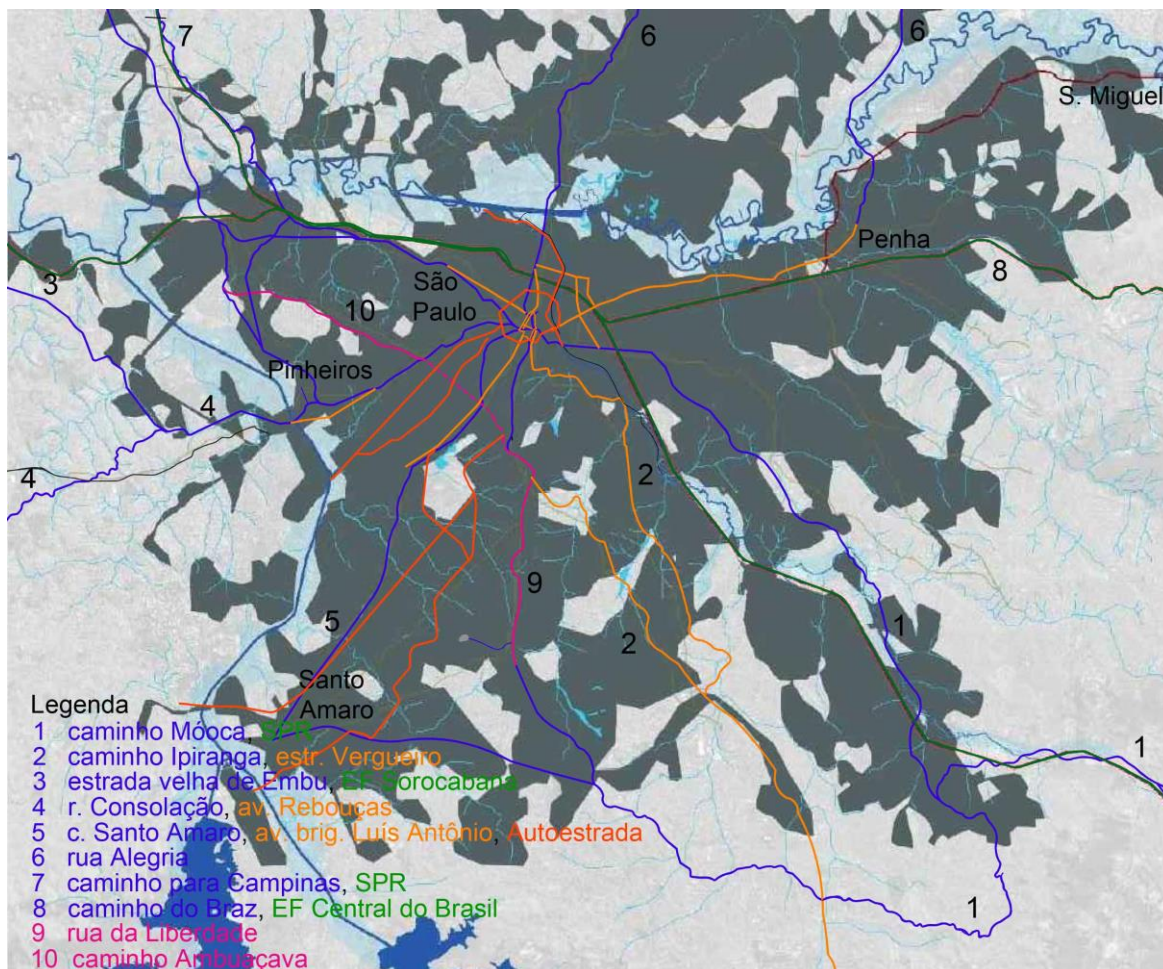
Com a nova escala demográfica, os bairros ao redor dos Centros Histórico e Novo foram adensados por meio do desenvolvimento da infraestrutura de transportes, de comunicação, de energia, de serviços e de saneamento no “Centro Ampliado. Conforme a mancha urbana indicada no mapa 68, a expansão urbana avançou para os espaços entre a marginal do Tietê e a dos Pinheiros, do Ipiranga e do Jabaquara à Lapa, em áreas com mesclas de comércio e residências, escritórios e locais de lazer.”¹¹⁸⁷

¹¹⁸⁴ ROLNIK, 2001, p. 33.

¹¹⁸⁵ ROLNIK, 2001, P. 33-34 apud GOUVEIA, 2010, p. 218-219.

¹¹⁸⁶ PRESTES MAIA apud TOLEDO, 1996, p. 222 a 224.

¹¹⁸⁷ REIS, Nestor, 2010, p. 25.



Mapa 68: mancha urbana (1943)

Fonte: autora a partir de FREIRE, 2018, p. 90

Para o IV Centenário da cidade de São Paulo foram inaugurados a catedral da Sé (1913-69), o parque do Ibirapuera (1954), o monumento às bandeiras (1921-53) e o obelisco (1947-70), ou seja, estes equipamentos urbanos resgataram algumas identidades nacionais e paulistas construídas a partir da independência do Brasil representadas respectivamente pelos monumentos da igreja, da Escola Carioca da arquitetura moderna, dos bandeirantes e da Revolução de 1932.

[...] as datas comemorativas são lembradas por diversas razões. Na década de 1950 tudo indicava a presença de fortes mudanças. Havia uma perspectiva de industrialização impulsionada pelo governo de Juscelino Kubitschek que impregnava o país de um otimismo enorme. “Havia um projeto de futuro e a cidade de São Paulo era o centro da mudança. Muito mais do que Brasília, que era apenas o símbolo das mudanças.”¹¹⁸⁸

O período (1950-70) é marcado pela nova centralidade terciária na avenida Paulista (1950-70)¹¹⁸⁹, cujo marco foi a construção do Conjunto Nacional (1952-62), um edifício multifuncional que gerou transformações no entorno¹¹⁹⁰, tais como a implantação da sede (1969) da FIESP (1930), a maior entidade de classe da indústria brasileira, composta pelas instituições CIESP (1928), SESI, SENAI e Instituto Roberto Simonsen (IRS), ou seja, no momento de crescimento industrial de base e de bens duráveis. Após o deslocamento da centralidade para a região do rio Pinheiros, a sede da permaneceu na avenida Paulista, cuja “principal causa é a luta pela competitividade brasileira, com reivindicações para diminuir os custos de produção e conter a desindustrialização.”¹¹⁹¹

A escolha da avenida Paulista (1891) reforçou a preferência do vetor Sudoeste para a expansão da cidade da elite, ocupada inicialmente por casarões e edifícios residenciais de novos empresários industriais e comerciais, cujo traçado viário pelo espigão central a 3 km a sudoeste do centro histórico, foi mantido nas obras (década 1960) marcado pela continuidade do sistema viário nos dois extremos pela rua Domingos de Moraes e a Avenida Dr. Arnaldo.¹¹⁹²

4.1 1960-2023: metrópole do setor terciário

Conforme abordado no capítulo 1, a transferência da capital para a Centro-Oeste impulsionou a ocupação da região e influenciou na economia de São Paulo, pois a construção de Brasília (1957-60) e o sistema federal de rodovias provocaram um processo de expansão da metrópole de São Paulo com novas dimensões por meio da ampliação do mercado consumidor dos produtos industriais paulistas e favoreceu o crescimento demográfico da cidade de São Paulo com a formação de grandes correntes de migração nordestina (1950-70), que foi empregada em massa nos diversos ramos da indústria e serviços em expansão da região metropolitana.¹¹⁹³

¹¹⁸⁹ MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004, p. 184.

¹¹⁹⁰ O **Conjunto Nacional** (1955-62) com projeto (1955) de David Libeskind (1928-2014) no terreno do casarão de Horácio Sabino comprado pelo José Tijurs (1952), tombado pelo CONDEPHAAT (2005) E CONPRES (2015). Cf. CONDEPHAAT, 2019, site do Condomínio Conjunto Nacional, fev. 2023.

¹¹⁹¹ SOUZA, Edson Eloy de. **Arquitetura Avenida Paulista: 1891: 120 anos: 2011**. São Paulo: Amplitude Editora, 2011, p. 14; site da FIESP, fev. 23.

¹¹⁹² ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 137

¹¹⁹³ FONTES, Paulo. **Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo**. Site do IPHAN, jan. 2023; REIS, 2010, p. 21.

No âmbito urbanístico houve uma sensível mudança de escala, com a elaboração de planos de maior envergadura, como a construção da primeira perimetral ao redor do velho Centro, prolongamento da Avenida Nove de Julho até Cidade Jardim, o início da Radial Leste, a construção a Avenida Prestes Mais e o início do então chamado Pequeno Anel Rodoviário, que seria constituído pelas avenidas marginais dos rios Pinheiros e Tietê.¹¹⁹⁴

O crescimento demográfico na cidade de São Paulo (1955-60) tornou os transportes coletivos precários, o deslocamento da zona residencial para regiões fora da área central. As classes média e alta renda mudaram, respectivamente, para bairros operários e bairros residenciais de alta renda como Jardim Leonor, Cidade Jardim e Morumbi ou para edifícios de apartamentos em bairros em início de verticalização.¹¹⁹⁵ Porém, a legalização da maioria dos loteamentos em São Paulo são precárias e vagas, cujo universo clandestino supera largamente os espaços da legalidade.¹¹⁹⁶

No comércio e nos serviços, no consumo e no lazer, foram dois movimentos opostos, que se compensariam e se completaram. De um lado uma concentração crescente do capital, das empresas e dos locais de atendimento, com o surgimento dos shopping centers e supermercados, respostas massificadas à demanda de massa. De outro, a especialização crescente, viável apenas nos quadros das demandas de larga escala, com aumento da diversidade.¹¹⁹⁷

Conforme abordado no capítulo 1 e na tabela 8, este período também correspondeu ao momento da construção das grandes rodovias estaduais e federais (1947-68) e a saída das indústrias para as outras regiões do estado, provocando o abandono de antigos bairros operários pelas grandes empresas industriais. Neste contexto industrial e rodoviário, os poderes públicos deixaram de produzir os espaços de convivência e os cenários monumentais. As conexões históricas no Centro continuaram ligando as diferentes regiões da cidade, porém, com o deslocamento da centralidade terciária, os Centros Histórico e Novo perderam sua importância e começaram a decair.

¹¹⁹⁴ REIS, 2010, p. 21..

¹¹⁹⁵ REIS, 2010, p. 20.

¹¹⁹⁶ Sem escrituras formais e registro em cartório, não é permitida a contratação de empréstimos imobiliários. Cf. REIS, 2010, p. 27.

¹¹⁹⁷ REIS, 2010, p. 25.

Durante a administração de Carvalho Pinto¹¹⁹⁸ [...] as obras públicas eram precedidas de projetos arquitetônicos e urbanísticos, elaborados pelos melhores arquitetos de São Paulo. Depois caminhou-se com frequência para obras com projetos sumários ou sem projetos e para o crescente abandono dos serviços de conservação e manutenção das obras já realizadas.¹¹⁹⁹

Esta concentração de investimentos nos megaprojetos de obras de infraestrutura passou a ser vista como símbolo de poder, em contraste ao abandono dos espaços de serviços gerando uma imagem de decadência.¹²⁰⁰ Os centros de serviço de escala monumental - estações rodoviárias, centros de lazer, de esportes, de consumo, de saúde e educação - foram construídos como apêndices dos grandes eixos.¹²⁰¹

O consumo passa a ser atendido por megaempreendimentos, baseados na mobilidade da clientela. Ao mesmo tempo, o aumento do número de consumidores aprofunda o jogo de contrários, entre a massificação e a especialização. Formam-se os shoppings e supermercados especializados para todos os setores calçados, materiais de construção, decoração, livrarias e música. Até na gastronomia e nos serviços médicos há especialização, combinando diversidade com massificação: rodízios e bandejões, centros de serviços médicos, parques de diversões e serviços culturais. Mas esses serviços afastam-se das áreas centrais. Em São Paulo vão para junto de avenidas marginais e ao seu redor; nas outras regiões, vão para as margens das rodovias e para os anéis rodoviários.

Saem também os bairros de classes médias, que vão constituir outros tantos bolsões condominiais de uso exclusivamente residencial ou, o que é mais comum, constituir núcleos de usos múltiplos, com serviços esportivos, áreas de lazer, áreas de comércio e, nos projetos mais audaciosos, escritórios e mesmo condomínios de indústrias. Na periferia do Centro Ampliado de São Paulo, nas proximidades das avenidas marginais que são grandes eixos de conexão – empreendimentos desse tipo são realizados em terrenos bem menores, com grandes densidades e resultados imobiliários semelhantes. Começaram com empreendimentos como Ilha do Sul, Portal do Morumbi e o Centro Empresarial, para chegar a Alphaville e Panambi. Nessas listas devem ser incluídas as universidades e os centros de pesquisa, bem como os grandes colégios. Até mesmo algumas religiões começam a construir templos de proporções gigantescas.¹²⁰²

¹¹⁹⁸ **Carlos Alberto Alves de Carvalho Pinto** (1910-87), formado em Direito pela USP, foi professor da USP e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), enquanto construía sua carreira pública. Foi governador do estado de São Paulo (1959-63) quando criou a Fundação de Amparo à Pesquisa (Fapesp-1960) e a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp-1962), posteriormente foi ministro e senador. Cf. Bv.cdi fapesp, fev. 2023.

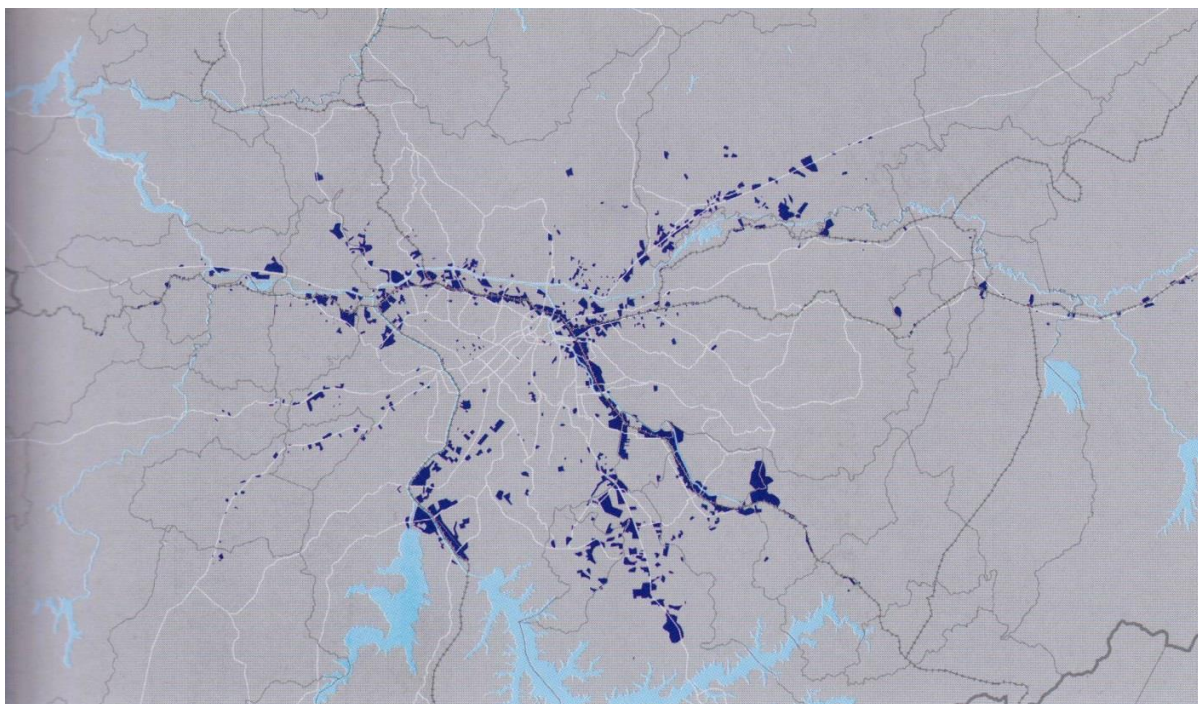
¹¹⁹⁹ REIS, 2010, p. 27.

¹²⁰⁰ REIS, 2010, p. 27.

¹²⁰¹ REIS, 2010, p. 27.

¹²⁰² REIS, 2010, p. 28.

O estabelecimento de sistemas rodoviários (1947-1982), de transportes e de comunicações (1950-1980) e de avenidas urbanas de fundo de vale (1980-2000) continuou a se expandir e a se aperfeiçoar até o final do século XX. Nestas grandes obras de infraestrutura, principalmente nos eixos de conexão entre as regiões, foram implantados as indústrias e os grandes centros comerciais e de serviços, viabilizando a formação da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e de novas áreas industriais no estado de São Paulo. A configuração da vida urbana organizada ao redor de polos migrou para a organização urbana ao longo de grandes eixos, que “facilitam os processos de expansão e de mudança. As áreas centrais tendem a decair e os grandes eixos tendem a mostrar vitalidade, permitindo o atendimento de maior número de consumidores.”¹²⁰³



Mapa 69: áreas de concentração industrial, 1970

Fonte: MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 167

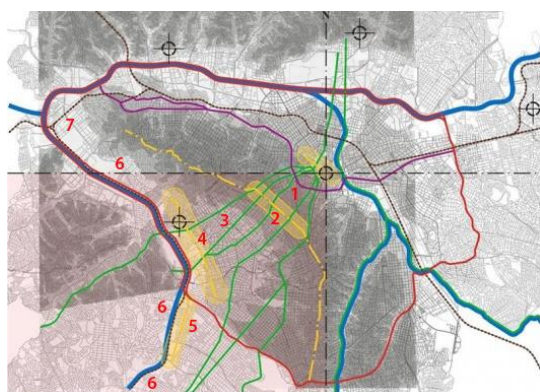
Este processo de expansão industrial ao longo dos grandes eixos viários pode ser visualizado no mapa 69, cujas principais implantações industriais ocorreram nas proximidades das marginais Tietê e Pinheiros, da avenida do Estado, e das rodovias Castelo Branco, Anhanguera, presidente Vargas, Anchieta, Regis Bittencourt e Raposo Tavares foram intensificadas.

¹²⁰³ REIS, 2010, p. 28; MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 89.

As avenidas marginais dos rios Tietê e Pinheiros constituíram elementos importantes nos sistemas viários projetados nos anos de 1960 e 1970 para a cidade, desde o Pequeno Anel Viário (do final da década de 1960) até o Sistema de Vias Expressas (1971), formando o eixo principal do sistema de vias de fundo de vale que acabou sendo executado nas décadas de 1970 e 1980.¹²⁰⁴

A vitalidade dos grandes eixos viários na cidade de São Paulo ocorreu nas grandes avenidas selecionadas do vetor Sudoeste por meio do deslocamento da centralidade do setor terciário ao longo das décadas com a implantação de sede de grandes empresas em edifícios altos cada vez mais modernos, shopping centers e equipamentos de lazer. Estas centralidades são resultantes da manipulação do crescimento e valorização de regiões por agentes públicos e privados do mercado imobiliário.

Por trás do surgimento desses espaços há um sistema de agentes econômicos voltados à produção do meio ambiente construído, que procuram influir no funcionamento do mercado, no valor dos imóveis, nas decisões sobre os investimentos públicos e privados.¹²⁰⁵



VETOR SUDOESTE

CENTRALIDADES

- | | |
|--|------------------|
| 1. CENTRO | - até 1950 |
| 2. PAULISTA | - de 1950 a 1960 |
| 3. CERQUEIRA CÉSAR
ITAIM BIBI | - de 1960 a 1970 |
| 4. FARIA LIMA | - 1970 |
| 5. VILA OLÍMPIA
BERRINI | - de 1970 a 1990 |
| 6. MARGINAL PINHEIROS
VERBO DIVINO | - de 1990 a 2000 |
| 7. MARGINAL PINHEIROS
VILA LEOPOLDINA | - 2000 |

mapa 70: vetor Sudoeste

fonte: autora a partir de dados de BEM, 2015; MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.184.

Conforme abordado anteriormente, a formação do vetor Sudoeste, sintetizado no mapa 70, teve início com os melhoramentos urbanos nas proximidades do vale do Anhangabaú no fim do século XIX e a verticalização da área central da cidade (década de 1920), composta principalmente de edifícios corporativos, sendo que alguns destes ainda permanecem como os mais altos da cidade. No boom

¹²⁰⁴ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 97.

¹²⁰⁵ FIX, Mariana. **São Paulo cidade global**: Fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 24.

imobiliário (década de 1950), o centro financeiro começou a deslocar-se para a Avenida Paulista por meio da substituição dos casarões por edifícios altos icônicos da arquitetura moderna. Esta região foi durante algumas décadas a região mais cara da cidade e sua excessiva valorização contribuiu para mais um deslocamento para a região da Avenida Faria Lima (década de 1970). Atualmente, muitos investimentos privados e públicos estão concentrados na região da avenida Chucri Zaidan e a marginal Pinheiros.

"As avenidas marginais, além das pistas rápidas beirando o canal, possuem pistas para o tráfego local que dão acesso aos lotes lindeiros e oferecem uma passagem alternativa para o trânsito em casos de congestionamento."¹²⁰⁶ Estas vias paralelas só puderam ser implantadas após a drenagem dos charcos das várzeas em áreas de expansão urbana próximas aos rios ocorridas na Vila Leopoldina, no Alto de Pinheiros, nos Jardins e na Chácara Itaim.

Todas essas vias não apresentam a mesma continuidade das avenidas marginais, apesar dos planos [...]. Porém, permitiram o desenvolvimento, ao seu longo, de corredores de comércio e serviços, e mesmo de usos industriais, quando o uso residencial não era imposto pela legislação de zoneamento. Algumas chegaram a se transformar em importantes eixos comerciais, e os congestionamentos lhes tiraram a função de vias de distribuição de tráfego. Mas passaram a constituir as "novas centralidades" da cidade, iniciando uma profunda reestruturação da metrópole paulistana em função das mudanças ocorrentes na acessibilidade das suas áreas urbanas.¹²⁰⁷

O deslocamento das centralidades do setor terciário para a região do rio Pinheiros teve início com a verticalização da avenida brigadeiro Faria Lima (trecho 3 do mapa 71) e posteriormente, as demais avenidas paralela ao sul (trecho 4 do mapa 71).

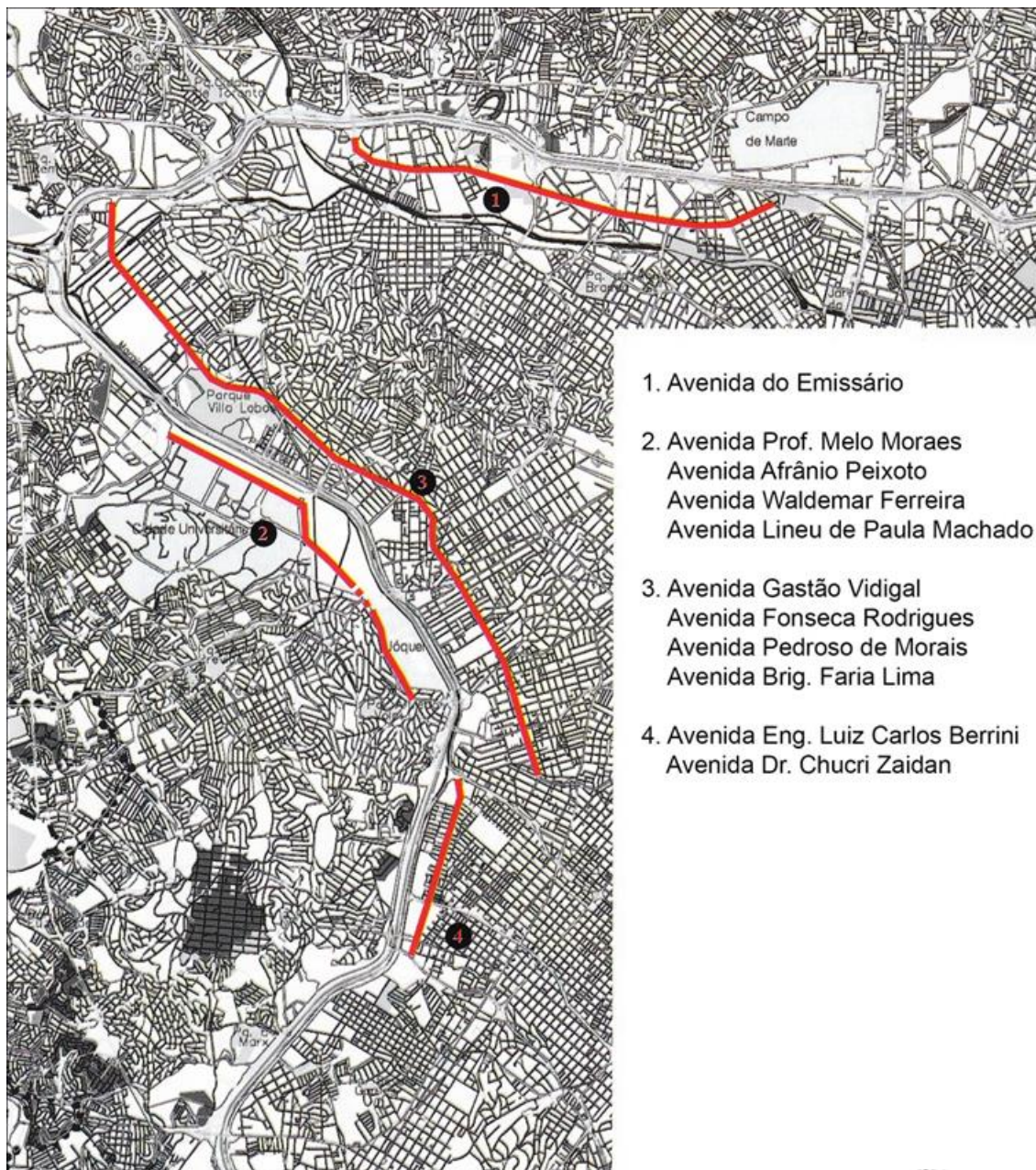
A abertura de novas avenidas paralelas ao rio, tais como a rua Iguatemi, entre o largo da Batata e a Avenida Cidade Jardim, dando acesso ao primeiro shopping center da cidade (1966) e as obras de duplicação das pistas da rua Iguatemi (anos 1990), com o prolongamento do seu traçado até a avenida Pedroso de Moraes de um lado e a nova avenida Hélio Pellegrino de outro¹²⁰⁸, resultaram na criação da

¹²⁰⁶ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 127.

¹²⁰⁷ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 127.

¹²⁰⁸ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 131

avenida brigadeiro Faria Lima e a permissão da verticalização dos lotes lindeiros ao shopping Iguatemi. Este trecho da avenida “valorizou muito, constituindo uma nova "centralidade", a rivalizar com a avenida Paulista na reconcentração de serviços que se mudavam do centro histórico.”¹²⁰⁹



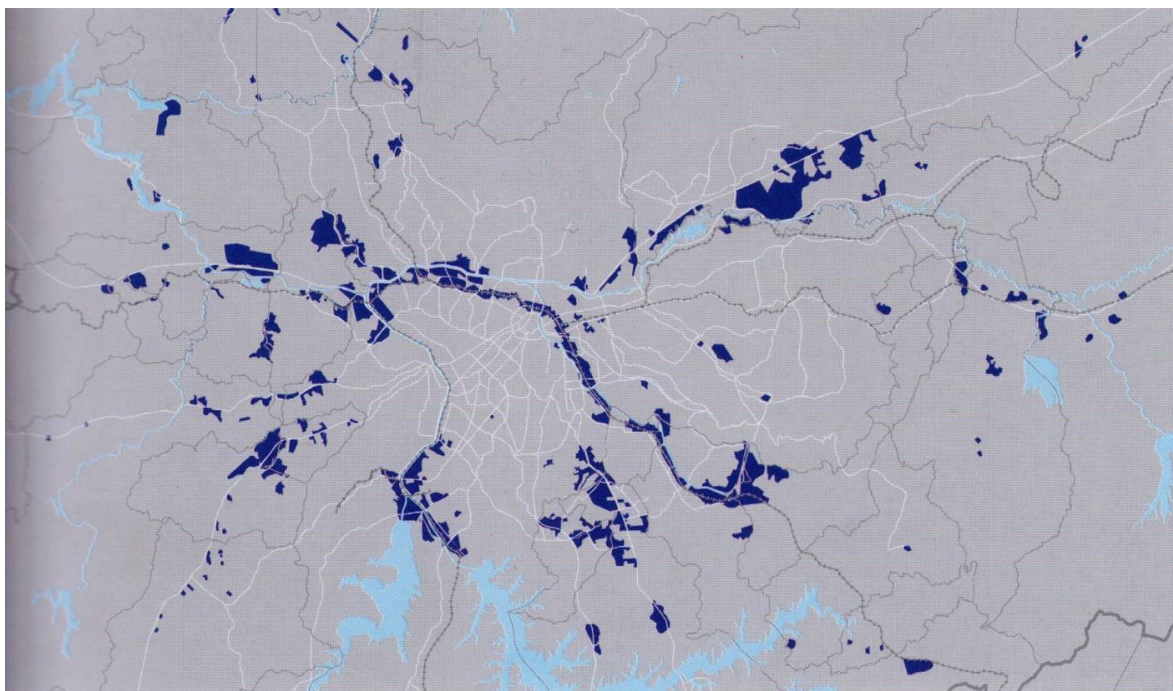
1. Avenida do Emissário
2. Avenida Prof. Melo Moraes
Avenida Afrânio Peixoto
Avenida Waldemar Ferreira
Avenida Lineu de Paula Machado
3. Avenida Gastão Vidigal
Avenida Fonseca Rodrigues
Avenida Pedroso de Moraes
Avenida Brig. Faria Lima
4. Avenida Eng. Luiz Carlos Berrini
Avenida Dr. Chucri Zaidan

mapa 71: Avenidas paralelas as marginais
Fonte: ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 127

Apesar da perda do dinamismo do setor industrial brasileiro (a partir de 1980), o estado de São Paulo permaneceu como a região brasileira mais industrializada, porém a cidade de São Paulo diminuiu gradativamente a sua participação na

¹²⁰⁹ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 132

produção industrial do país (década de 1990), por meio de “uma veloz reestruturação produtiva com profundas mudanças tecnológicas, as contínuas transferências de fábricas para outros estados e os processos de fusão e incorporação de empresas tradicionais por grupos estrangeiros aceleraram a desindustrialização da cidade.”¹²¹⁰



mapa 72: áreas de concentração industrial, 1997
 fonte: MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 167

A mancha do mapa 72 (1970-97) demonstra que houve a consolidação das atividades industriais nas áreas anteriormente ocupadas.

ano	cidade de São Paulo
1980	36,00%
1990	22,00%

Tabela 20: desindustrialização na cidade de São Paulo
 Fonte: ROLNIK; FRUGOLI JR apud FONTES, 2013

O processo de desindustrialização está sintetizado na [tabela 21](#), cuja consequência é a transformação urbana das antigas áreas industriais e de vilas operárias.

¹²¹⁰ Tal processo, no entanto, deve ser relativizado. Embora o setor de serviços concentre atualmente a maior parte da produção econômica da cidade, a indústria ainda possui um peso bastante importante e São Paulo é ainda um grande e dinâmico centro industrial. Cf. Paep, 1999 apud FONTES, jan. 23.

Esse processo tem provocado o fechamento de fábricas, manufaturas e vilas operárias, a deterioração das edificações e equipamentos e até mesmo a simples demolição de muitas delas, vítimas da voracidade da especulação imobiliária na cidade. Muitos desses patrimônios possuem importante valor arquitetônico, representando diversas fases do desenvolvimento industrial brasileiro, e também profundas relações históricas, culturais e afetivas com as comunidades que os circundam.¹²¹¹

Este fenômeno de substituição total do conjunto edificado industrial, residencial e comercial por edifícios altos, shopping centers e outros grandes empreendimentos imobiliários por meio do processo de gentrificação foi verificado, principalmente, na região da marginal do rio Pinheiros, composta pelas últimas centralidades do vetor terciário Sudoeste, ao longo da avenida Brigadeiro Faria Lima, da avenida engenheiro Luis Carlos Berrini e da avenida dr. Chucri Zaidan.

Por outro lado, há a tendência urbanística e turística mundial para a preservação do aspecto histórico de espaços industriais com impactos educacional e cultural e resultados positivos nos campos econômico, social e ambiental. Algumas experiências na transformação de antigas fábricas em espaços culturais e educacionais foram bem sucedidas, tais como o Sesc Pompeia (1982), Sesc Belenzinho (2010) e as Faculdades Anhembi Morumbi (1998).¹²¹²

A quarta centralidade foi concretizada pela transformação da avenida engenheiro Luiz Carlos Berrini, "uma via que se originou do aproveitamento de uma faixa ao longo do assim denominado Dreno do Brooklin, [...] criado em função do projeto hidroelétrico"¹²¹³ (década de 1940).

As pistas foram executadas a partir da década de 1970 até a avenida Água Espraiada e depois prolongada (com o nome de avenida Dr. Chucri Zaidan) até além da avenida Roque Petroni, proporcionando acesso a um shopping center e outros locais de interesse. A proximidade de áreas residenciais de nível socio-econômico mais elevado e a interligação com as avenidas marginal do Pinheiros, Bandeirantes, Morumbi, Água Espraiada e Roque Petroni incentivaram atividades comerciais e serviços, que se concentraram ao longo desse eixo de distribuição de tráfego. Formou-se assim uma nova "centralidade" na direção sudoeste, dando continuidade à sucessão dos "novos centros" emergentes no município nas avenidas Paulista e Faria Lima.¹²¹⁴

¹²¹¹ FONTES, jan. 23.

¹²¹² FONTES, jan. 23.

¹²¹³ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 134

¹²¹⁴ ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 134

A organização funcionalista das cidades anulou as considerações morfológicas. As relações quantitativas e distributivas, o zoneamento e a atribuição de uma função exclusiva a cada parcela do território tornaram-se métodos universais do urbanismo, produzindo cidades monótonas e pouco estimulantes.¹²¹⁵

As escalas de formação de uma região metropolitana, dos movimentos demográficos, da produção industrial e da urbanização estabeleceram um novo patamar para os problemas de infraestrutura e de serviços que demandaram as grandes obras de urbanismo e investimentos de grande porte do governo estadual e municipal. Para enfrentar os novos problemas foi feita uma ampla revisão dos procedimentos técnicos e administrativos, os setores foram reorganizados por meio da criação de novos órgãos públicos. Na tabela 22, foi listada as principais empresas públicas criadas neste período, porém, o processo de privatização destas empresas teve início na década de 1970 e em curso na atualidade, representando o retorno dos capitais privados nos setores de infraestrutura e de serviços.

estatização	privatização	órgão	setor	escala
1966	2018	CESP	energia elétrica	estadual
1967	1975	Gegran	negócios metropolitanos	estadual
1968		Metrô	transporte	estadual
1969	2000	Dersa	rodovias	estadual
1971	1998	Fepasa	ferrovias	estadual
1971	2009	Emurb	reurbanização	municipal
1971		PRODAM	tecnologia da informação	municipal
1973		Sabesp	saneamento	estadual
1973		CETESB	saneamento	estadual
1973	1998	Telesp	comunicações	estadual
1976		CET	trânsito	municipal
1977		Sehab	habitação	municipal
		Sempla	planejamento	municipal

Tabela 21: órgãos públicos estaduais e municipais

fonte: REIS, 2010, p. 22 e 24; sites das empresas, da prefeitura municipal de São Paulo e do Metrô

A precariedade do transporte público, o aumento da distância entre o local de trabalho e de moradia e a escolha pelo sistema viário provocaram o início de problemas de trânsito (1960), cujo “congestionamento de veículos foi enfrentado com a adição e o alargamento de vias. Como em outros casos ao redor do mundo,

¹²¹⁵ LAMAS, 2017, p. 53

porém, isso incentivou ainda mais o uso do automóvel, possivelmente agravando o problema.”¹²¹⁶

Diante destes problemas no sistema viário, os principais investimentos em obras de infraestrutura (1970-80) estavam concentrados na implantação da rede de metrô como abordagem da questão do transporte coletivo e de avenidas de fundo de vale como solução da questão da mobilidade urbana, por meio de obras como as marginais Pinheiros (1957) e Tietê (1970), que correspondem ao projeto do Pequeno Anel Rodoviário, e que “foram transformadas rapidamente em espinhas dorsais do sistema de circulação viária da cidade de São Paulo.”¹²¹⁷.

Após a criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-1968)¹²¹⁸ foi desenvolvido o projeto da rede do Metrô durante a gestão de Faria Lima¹²¹⁹, que vinha sendo pressionado para substituir o serviço de bondes pelo Metrô, pois inviabilizavam a circulação da frota crescente de automóveis particulares e ônibus. “O plano previa 65 km de linhas centrais e o aproveitamento de cerca de 200 km de linhas ferroviárias, para convertê-las em linhas do Metrô.”¹²²⁰ A rede de bondes foi desativada (1968), porém a entrega do primeiro trecho do Metrô (1975) ocorreu após 8 anos, cuja expansão da rede metroviária continuou “lentamente, enquanto os trens suburbanos tradicionais se deterioraram.”¹²²¹ A implantação da linha azul (1968-75), da linha vermelha (1975-91)¹²²², da linha verde (1991-2010)¹²²³, da linha amarela (2004-21)¹²²⁴, linha prata (2009-21)¹²²⁵, da linha lilás (1990-2019)¹²²⁶, e foram marcados de atrasos e acidentes de obras.

¹²¹⁶ GRAHAM, Stephen H; Caos Planejado. **São Paulo precisa de uma taxa de congestionamento**. ArchDaily, 02 fev. 2023.

¹²¹⁷ REIS, 2010, p. 91 e 93.

¹²¹⁸ Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM). **Metrô: quem somos**. fev. 2023.

¹²¹⁹ **José Vicente de Faria Lima** (1909-69), foi brigadeiro do ar pela FAB, presidente da Vasp (1955), prefeito de São Paulo (1965-69). C.. Dicionário de ruas, 2020.

¹²²⁰ MAIA, 1930 apud REIS, 2010, p. 128.

¹²²¹ GRAHAM, fev. 2023.

¹²²² REIS, 2010, p.92.

¹²²³ Governo SP. **Conheça um pouco mais da história do Metrô**. Portal do Governo, 23 abr. 2010.

¹²²⁴ MONTEIRO, André; LOBEL, Favbrício. **Veja a saga da construção da linha 4-amarela do Metrô de São Paulo**. Folha de S. Paulo, 31 jul. 2015.

¹²²⁵ Sindicato dos Metroviários e metroviárias SP. **Monotrilho da Linha 15-Prata está cinco anos atrasado e R\$ 4,8 bi acima do previsto**. ago. 2015.

¹²²⁶ AEC. **Construção da Linha 5 - Lilás de SP utiliza três megatatuções**. Portal dos Equipamentos, 22 out. 2013; Exame. **Metrô inaugura nesta sexta-feira mais três estações da Linha 5-Lilás**. Estadão Conteúdo, 27 set. 2018.

destino	Caminho pré-colombiano	Trilhos	Avenidas
1 Santos	caminho dos Tupiniquins	trem - linha Turquesa	
2 Santos		1976 metrô - Linha Azul	
3 Santo André Pinheiros Santo Amaro	rio Tamanduateí rio Tietê rio Pinheiros	trem - linha Turquesa 1957 trem - linha Esmeralda	1914 avenida do Estado 1957 marginal Tietê 1970 marginal Pinheiros
4 Pinheiros	caminho Jeribatiba	trem - linha Diamante 2021 metrô - linha Amarela	
5 Santo Amaro	caminho Ibirapuera		1932 Autoestrada
6 Luz Santana	caminho Piqueri	1975 metrô - linha Azul 2018 trem - linha Jade	avenida Tiradentes
7 Campinas	caminho dos Goiazes	trem - linha Rubi	
8 Penha		trem - linha Coral trem - linha Safira 1988 metrô - linha vermelha	avenida Rangel Pestana avenida Celso Garcia
9 aldeia do Ibirapuera	caminho Ibirapuera	1976 metrô - Linha Azul	avenida Jabaquara

Tabela 22: permanência dos traçados dos caminhos précolombianos

Fonte: síntese do capítulo 4

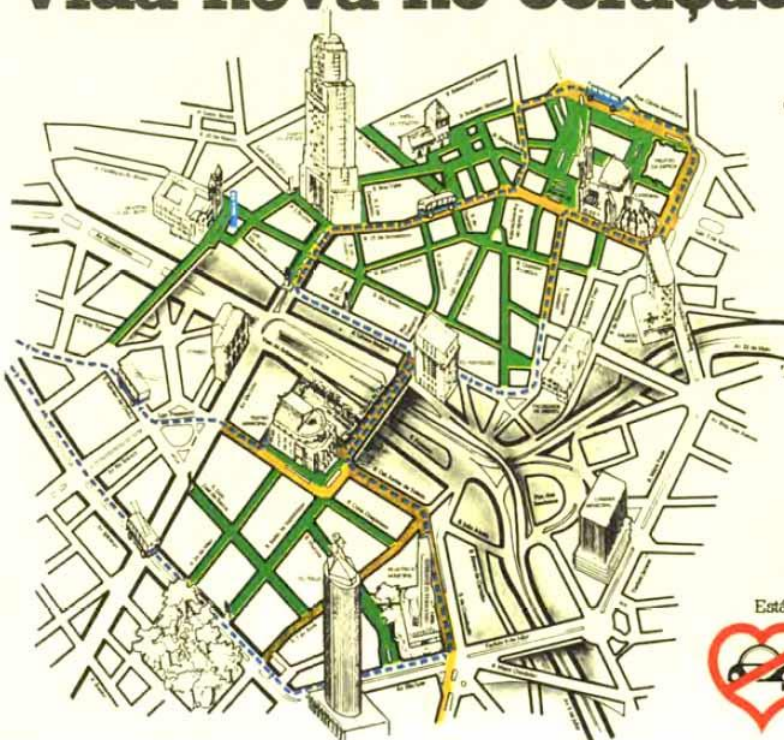
A tabela 23 é um demonstrativo da relação dos caminhos pré-colombianos com as linhas férreas do metrô e do trem. O nó de caminhos seculares na área central foi reforçado com a implantação da estação da Sé (1978) do Metrô, onde as linhas azul (norte-sul) e vermelha (leste-oeste) se cruzam. O trecho norte da linha azul segue o traçado do caminho do Piqueri; o trecho sul, o caminho do Ibirapuera; o trecho leste da linha vermelha, a estrada da Penha; o trecho da estação República e da estação Butantã da linha amarela, o caminho dos Pinheiros. A rede do Metrô forma um conjunto em que “cada estação é como um templo, como um monumento. De início, voltando-se para bairros das classes médias; depois, estendendo-se para bairros populares da periferia.”¹²²⁷

A partir dos seminários de 1975 e 1992, "o termo espaço público passou genericamente a ser utilizado para nomear o conjunto de praças, parques, ruas e avenidas, sendo a ele atrelado um universo de significados."¹²²⁸ Uma grande quantidade de ruas do Centro Histórico e Centro Novo da cidade de São Paulo foram pedestrinizadas, cuja proposta foi denominada de calçadas (1976 - mapa 73), cujos objetivos eram a minimização de conflitos entre pedestres e automóveis nas ruas da área central e a indução do uso dos transportes coletivos como principal meio de acesso ao centro no momento do início da operação das primeiras estações do Metrô (tabela 23).

¹²²⁷ REIS, 2010, p.25 e 27.

¹²²⁸ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 59.

Vida nova no coração da cidade.



O centro da cidade reúne um grande número de atividades de serviço, comerciais e financeiras.

Para facilitar o acesso a esses locais e melhorar a qualidade de vida em toda área central, o DSV está dando prioridade de circulação ao pedestre e ao transporte coletivo. É a tranquilidade que volta ao coração da cidade.

Pedestre - A cor verde indica no mapa as ruas destinadas à circulação exclusiva de pedestres. Com os calçadões todos poderão utilizar a área com maior comodidade e segurança.

Circular - Uma linha circular de ônibus, percorrendo o trajeto indicado, permite a rápida ligação entre os diversos pontos do centro. Todos ganham tempo quando o transporte é coletivo.

Ônibus - As outras linhas de ônibus podem trafegar pelas ruas indicadas com a cor amarela.

Taxis - Têm acesso permitido em algumas das vias destinadas ao transporte coletivo.

Bloqueios - Nos pontos indicados, funcionários do DSV controlam a entrada, garantindo o novo esquema de circulação. Está regulamentado o acesso de veículos à área central.

ACÇÃO CENTRO
Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Transportes

Mapa 73: calçadões no Centro Histórico e no Centro Novo
Fonte: São Paulo (cidade), 1979 apud HERENÚ, 2007, p. 227

As principais consequências desta circulação exclusiva de pedestres foi a consolidação de grandes centros comerciais populares nos pavimentos dos edifícios conectados às ruas, praças e galerias, porém os pavimentos superiores dos edifícios de escritórios e residenciais foram sendo gradualmente desocupados.¹²²⁹

A criação da Ferrovia Paulista S. A. (Fepasa - 1971-98) foi o resultado de um longo processo (iniciado em 1919) “de estatização das ferrovias em São Paulo que, sob controle privado, começaram a dar prejuízos a seus proprietários” A Fepasa adotou medidas de racionalização administrativa com diminuição de número de trabalhadores, supressão de ramais, adotou a tração elétrica e aumentou a produtividade das ferrovias paulistas, porém, não havia investimentos em sua infraestrutura. O Estado de São Paulo vendeu a Fepasa para a União, que foi incorporada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA, 1998).¹²³⁰

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM - 1992) foi criada para assumir os sistemas de trens da RMSP em substituição à Companhia Brasileira de

¹²²⁹ ANELLI, Renato Luiz Sobral. **Calçadões paulistanos** – em debate o futuro das áreas de pedestres do centro de São Paulo. jun. 2017.

¹²³⁰ Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). **Exposição Ferrovias Paulistas**. APESP, 2012.

Trens Urbanos (CBTU - 1994) e às atuais linhas 8 e 9 da Fepasa (1996). Após obras de reformas e modernização das linhas, estações e composições, foram introduzidas a integração gratuita das linhas da CPTM e do Metrô na Estação da Luz (2004) e o Bilhete Único (2005)¹²³¹ por meio da parceria entre CPTM, Metrô e São Paulo Transporte S/A (SPTrans)¹²³².



Figura 32: mapa do transporte metropolitano: Metrô e CPTM, set. 2022
Fonte: Metrô, 2023

A rede metroferroviária da cidade de São Paulo (2022) é composta por 6 linhas, totalizando 104,4 km de extensão e 91 estações, Conforme a figura 32, o Metrô é responsável pela operação da linha azul (JabaquaraTucuruvi), linha verde (Vila Prudente – Vila Madalena), linha Vermelha (Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda), Monotrilho da Linha Prata (Vila Prudente – Jardim Colonial). As outras duas linhas operam pelo regime de Parceria Público-Privada (PPP), dos quais a linha amarela (Luz-Vila Sônia) é operada pela Via Quatro (2010)¹²³³ e a linha lilás (Chácara Klabin-Capao Redondo) pela Via Mobilidade (2018). O projeto de expansão da rede está tendo continuidade com as obras de implantação da linha ouro (2012-23)¹²³⁴ e linha laranja (2015-25)¹²³⁵, e obras de ampliação da linha verde

¹²³¹ CPTM. **Nossa História**. fev. 2023.

¹²³² A SPTrans (1995) foi criada para atuar na gestão do sistema de transporte público de passageiros da cidade de São Paulo após a privatização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTCC - 1946-1993). Cf. SPTrans. **História**. fev. 2023.

¹²³³ Essa é a primeira PPP do Brasil. Cf. MONTEIRO, André; LOBEL, Fabrício. **Veja a saga da construção da linha 4-amarela do Metrô de São Paulo**. Folha de S. Paulo, 31 jul. 2015.

¹²³⁴ Metrô CPTM. **Linha 17-Ouro**. 16 fev. 2023; LOBO, Renato. **Postagem indica previsão de chegada de trem da Linha 17**. Viatrolebus, 2022.

(2022-23)¹²³⁶ e da linha prata (2022-23)¹²³⁷. A rede metroviária está integrada à rede ferroviária da CPTM nas estações Luz, Tamanduateí, Brás, Palmeiras-Barra Funda, Tatuapé, Corinthians-Itaquera, Pinheiros e Santo Amaro e aos outros modais de transporte na cidade de São Paulo.

O sistema viário composto pelas grandes avenidas de fundo de vale registrava centenas de quilômetros de congestionamento (anos 1990) nos horários de *rush* de manhã e de tarde, por automóveis que cumpriam a agenda cotidiana de viagem da casa para trabalho, escola, socialização e assuntos diversos. Na tentativa de melhorar o trânsito nas áreas de congestionamento, foi adotado o rodízio de 20% de carros (1996), que proibiu a circulação de carros em um dia da semana de acordo com os finais das placas nos dois horários de pico na área do centro expandido. Porém, a medida teve pouco impacto sobre o congestionamento.¹²³⁸ Além destes congestionamentos diários, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), que começou a monitorar o tamanho dos congestionamentos da cidade de São Paulo (1996), identificou que as chuvas, os acidentes em grandes avenidas e as viagens pelas rodovias na véspera de feriados estão entre as principais causas dos índices de lentidão do tráfego.¹²³⁹

No Seminário Internacional Centro XXI (1995) na cidade de São Paulo, apesar do contexto da redemocratização política e modificação do modo produtivo, "a questão da deterioração da área central e de seus espaços públicos continuava sendo o centro das preocupações."¹²⁴⁰ A arquiteta e professora Regina Meyer reforçou a importância do tema espaço público com a afirmação de "que a imagem da cidade nas primeiras décadas do século XXI seria a imagem de seu espaço público."¹²⁴¹

¹²³⁵ TORTELLADA, Tiago. **Saiba mais sobre a linha 6-Laranja do metrô de São Paulo**. CNN Brasil, 01 fev. 2022.

¹²³⁶ São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). **Prefeitura destaca importância de obras em estações do Metrô para a mobilidade na cidade**. PMSP, 24 fev.2022.; São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). Subprefeitura de Vila Prudente, 20 ago. 2010.

¹²³⁷ São Paulo (cidade), fev. 2023.

¹²³⁸ GRAHAM, fev. 2023.

¹²³⁹ G1. **Saiba quais são os sete maiores congestionamentos da história em SP**. G1, 02 set. 2009.

¹²⁴⁰ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 58.

¹²⁴¹ MEYER, Regina Maria Proserpi. Comentários. In: Associação Viva o Centro. **Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Associação Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 185.

Na abertura do Congresso feita pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso (1931-), citou o antropólogo e filósofo belga Lévi-Strauss (1908-2009) para lembrar como o país foi colonizado pelos portugueses e para explicar que os problemas de degradação dos espaços públicos das cidades brasileiras foram originados por este modo de ocupação dos espaços¹²⁴², e defendeu a estratégia de parceria público-privado (PPP) como meio para resolver as tensões entre espaço público e privado.

Os palestrantes do Seminário Internacional Centro XXI eram os principais mentores e articuladores de intervenções ocorridas naqueles anos em cidades europeias como Paris e Barcelona, como o arquiteto espanhol Jordi Borja Sebstià (1941-), arquiteto e economista espanhol Manuel de Solà-Morales (1939-2012), arquiteto francês Bernard Huet (1932-2001) que, como arquiteto espanhol Oriol Bohigas (1946-) se opunham à aplicação dos princípios funcionalistas presentes na Carta de Atenas para o planejamento das cidades.

O Plano Barcelona 2000 (a partir dos anos 1990) tornou-se "um paradigma para muitas intervenções que viriam ocorrer em todo o mundo, pelo papel de protagonista dado aos espaços públicos urbanos."¹²⁴³ Este plano surgiu em meados dos anos 1980, quando o arquiteto Joan Bousquets aplicou a tese do arquiteto Oriol Bohigas. No livro *Barcelona entre o plano Cerdà e as favelas* de 1963, Oriol Bohigas, *middle generation* do CIAM, "apontava o desaparecimento da rua do século XIX (o lugar urbano por excelência) e a dispersão das moradias, nos moldes derivados da interpretação que foi dada à Carta de Atenas após a guerra, como as grandes fatalidades da arquitetura moderna."¹²⁴⁴ Do conjunto de suas obras tem destaque "o papel protagonista dos espaços intermediários resultantes da articulação do espaço público da rua com o espaço privado da casa, no esforço de se escapar da monotonia da repetição e diversificar a regra do jogo."¹²⁴⁵ Do mesmo modo que Bohigas, Jordi Borja utilizava o espaço público como um instrumento "para revelar problemas e apontar soluções no âmbito do urbanismo, da cultura e da

¹²⁴² CARDOSO, Fernando Henrique Cardoso. Qual o limite se quer entre o público e o privado? In: *Ibid.*, p. 17.

¹²⁴³ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 44.

¹²⁴⁴ *Ibid.*, p. 47.

¹²⁴⁵ SOLÀ-MORLAES, Ignasi. Martorell, Bohigas, Mackay et l'architecture du logement à Barcelone. Team 10+20. *L'Architecture D'Aujourd'Hui*, 177, jan/fev, 1975, p. 74-8 apud ABRAHÃO, Op. Cit., p. 47.

cidadania."¹²⁴⁶ Porém, ao contrário de Bohigas, o espaço público para Borja não era o espaço residual entre a fachada e a rua, nem o vazio estipulado por razões jurídicas, mas "o espaço urbanístico, cultural e político, cuja configuração especial considerava de fundamental relevância para a forma da cidade"¹²⁴⁷, e desse modo, remete ao "coração da cidade" de Sert. Em explícita referência a Jünger e Habermas, Borja dizia que "quanto mais espaço público estivesse aberto para todos, mais expressaria a democratização política e social de sua cidade."¹²⁴⁸

A ideia da cidade e espaços públicos como síntese de lugares e fluxos, lugar de coesão social e de intercâmbios era oposta aos princípios do urbanismo funcionalista, que aliada às dinâmicas do mercado "conduziram ao processo de dissolução, fragmentação e privatização de nossas cidades e, conseqüentemente, ao quase desaparecimento de seus espaços públicos cidadãos."¹²⁴⁹

A estrela do seminário foi Bernard Huet, admirador da especificidade, da diferença das sociedades regionais, fazia a leitura da estrutura urbana por meio de reflexões sobre as cidades italianas e islâmicas.¹²⁵⁰ Por outro lado, tinha aversão pelo *star system* e pela moda arquitetônica, de Aldo Rossi ao arquiteto canadense Frank Gehry (1929-). Nos anos 1980, fez severas críticas ao modelo urbano proposto pela Carta de Atenas, "por entendê-las como uma "anti-ideia de cidade", onde a supressão dos elementos urbanos convencionais, como a rua, praças, quadras e monumentos, destruíram, a seu ver, qualquer possibilidade de identificação ou reconhecimento por parte de seus habitantes."¹²⁵¹

Para Huet, abrir uma 'boa rua', criar uma 'verdadeira praça' era mais importante do que abrir uma escola ou um centro cultural, pois "o espaço público urbano é o espaço que condiciona a educação e a cultura, cotidianamente."¹²⁵² Também demonstrou preocupação com a privatização dos espaços públicos

¹²⁴⁶ ABRAHÃO, Op. Cit., p. 47.

¹²⁴⁷ BORJA, Jordi. Urbanização e centralidade. In: Associação Viva o Centro, 2001, p. 69-71 apud Abrahão, Op. Cit., p. 48.

¹²⁴⁸ Ibid., p. 48

¹²⁴⁹ Ibid., p. 48.

¹²⁵⁰ HUET, Bernard. Espaços públicos, espaços residuais, 1995. In: Associação Viva o Centro, Op. Cit., p. 150.

¹²⁵¹ Ibid., p. 149.

¹²⁵² Ibid., p. 151.

urbanos ou semipúblicos, como as passagens comerciais de Paris, por considerá-los espaços geradores para a coletividade e portanto não privatizáveis.¹²⁵³

Solà-Morales abordou o problema sob um ponto de vista mais abrangente que a relação de espaço público com o espaço privado. Sua proposta de requalificação abrangia todos os lugares pertencentes ao cotidiano da cidade, independentemente de serem de domínio público ou privado, ou seja, as intervenções eram estendidas para o "espaço privado na exploração econômica, mas não no uso e significado para a cidade."

A redução dos limites de velocidade (2004) foi uma proposta para acelerar o fluxo de tráfego, cujo impacto foi a queda dos picos de velocidade com o aumento das velocidades médias, pois "o tráfego fluiu mais suavemente e com menos congestionamento, menos frenagem e reaceleração, e menos colisões."¹²⁵⁴ Este resultado foi alcançado pela gestão de tráfego mais rígida com sistema de câmeras e radares e retirada de caminhões na área central.

A solução para a precariedade dos serviços de transporte coletivo pelo ônibus foi feita pela adoção do sistema *Bus Rapid Transit* (BRT)¹²⁵⁵ com a priorização da circulação de ônibus em faixas e corredores de ônibus (décadas de 2000-10), ou seja, isto significou a proibição de circulação de um espaço significativo nas vias arteriais pelos carros particulares. No mapa 74, verifica-se que a implantação de faixas de ônibus foi homogênea na região do centro expandido, porém, houve uma concentração de corredores de ônibus no vetor Sudoeste.

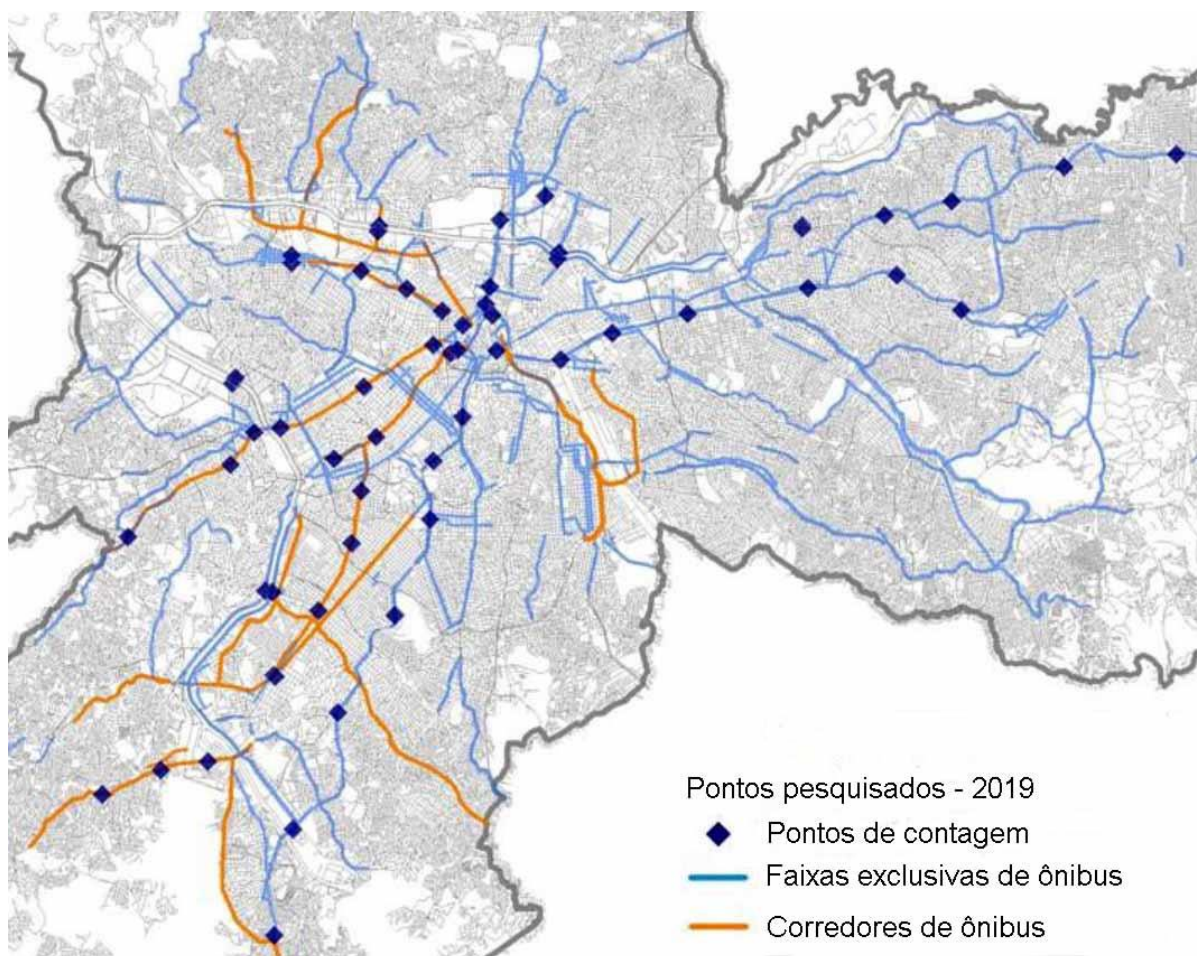
A flexibilização do zoneamento no Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP/2014) com definição de áreas de influência favorável ao adensamento residencial ao longo dos eixos de transporte coletivo e no entorno das estações de metrô e de trens por meio de incentivos fiscais. O PDE também desestimulou a circulação de veículos nas regiões com sistema de transporte coletivo de média e alta capacidade por meio da desobrigação em atender o número mínimo de vagas

¹²⁵³ HUET, Bernard. Organização e requalificação de espaços públicos em Paris, 1995. *In*: Associação Viva o Centro, Op. Cit., p. 159.

¹²⁵⁴ GRAHAM, fev. 2023.

¹²⁵⁵ O sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) é usado em todo o mundo, mas foi inventado em Curitiba (década de 1970). Os ônibus do BRT circulam não apenas em faixas especialmente marcadas, mas também em faixas fisicamente separadas, incluindo suas próprias vias elevadas e viadutos, de modo que o bloqueio por veículos não autorizados é raro. Cf. GRAHAM, fev. 2023.

para estacionamento em edifícios a construir estabelecidas pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).¹²⁵⁶

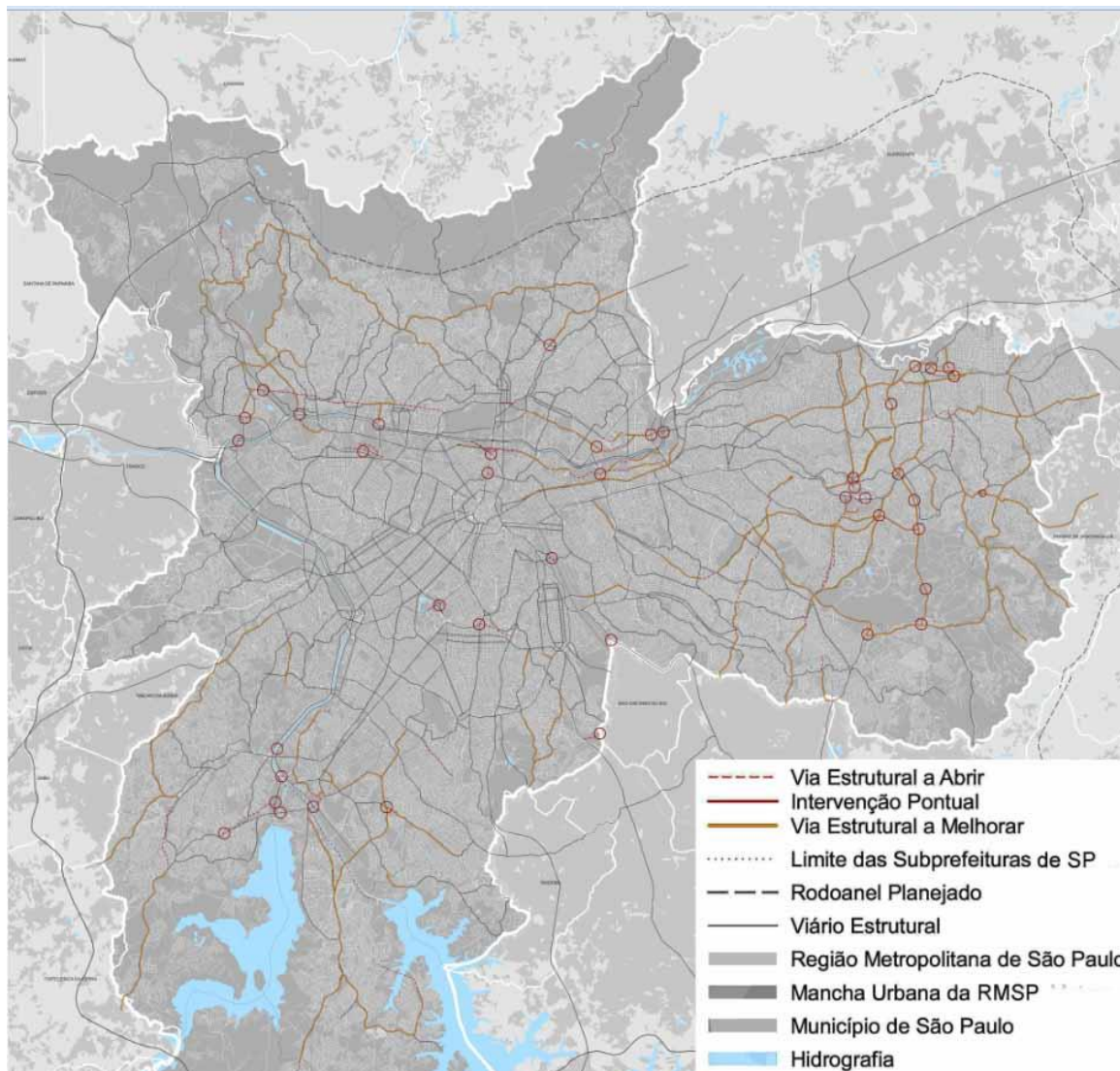


Mapa 74: Faixas exclusivas de ônibus e corredores de ônibus do sistema BRT
 Fonte: CET, Mobilidade no Sistema Viário Principal, Volumes e Velocidades, 2019

A adoção deste pacote de novas abordagens - expansão ferroviária, integração dos modais de transportes coletivos, BRT, novo zoneamento para as regiões próximas ao transporte público - foi o início das melhorias nas condições do transporte coletivo (2000), que foi combinada com a diminuição de migrantes na cidade. O adensamento residencial (2014-20) ao longo do sistema BRT e ao redor das estações de metrô e de trens complementado com o aumento da rapidez dos transportes coletivos em relação ao transporte individual, provocaram um aumento de pessoas que migraram para o transporte público, cujo impacto na mobilidade urbana é a duplicação de passageiros na rede metroferroviária (1997-2017), correspondente ao aumento de cinco pontos percentuais de participação deste

¹²⁵⁶ São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo PMSP. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**: lei municipal n. 16.050, de 31 de julho de 2014: texto ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015, p. 67 e 69.

modal e queda de 6.7 pontos de participação de carros particulares nas viagens motorizadas que foram identificadas na pesquisa origem-destino do estado de São Paulo (2020).¹²⁵⁷

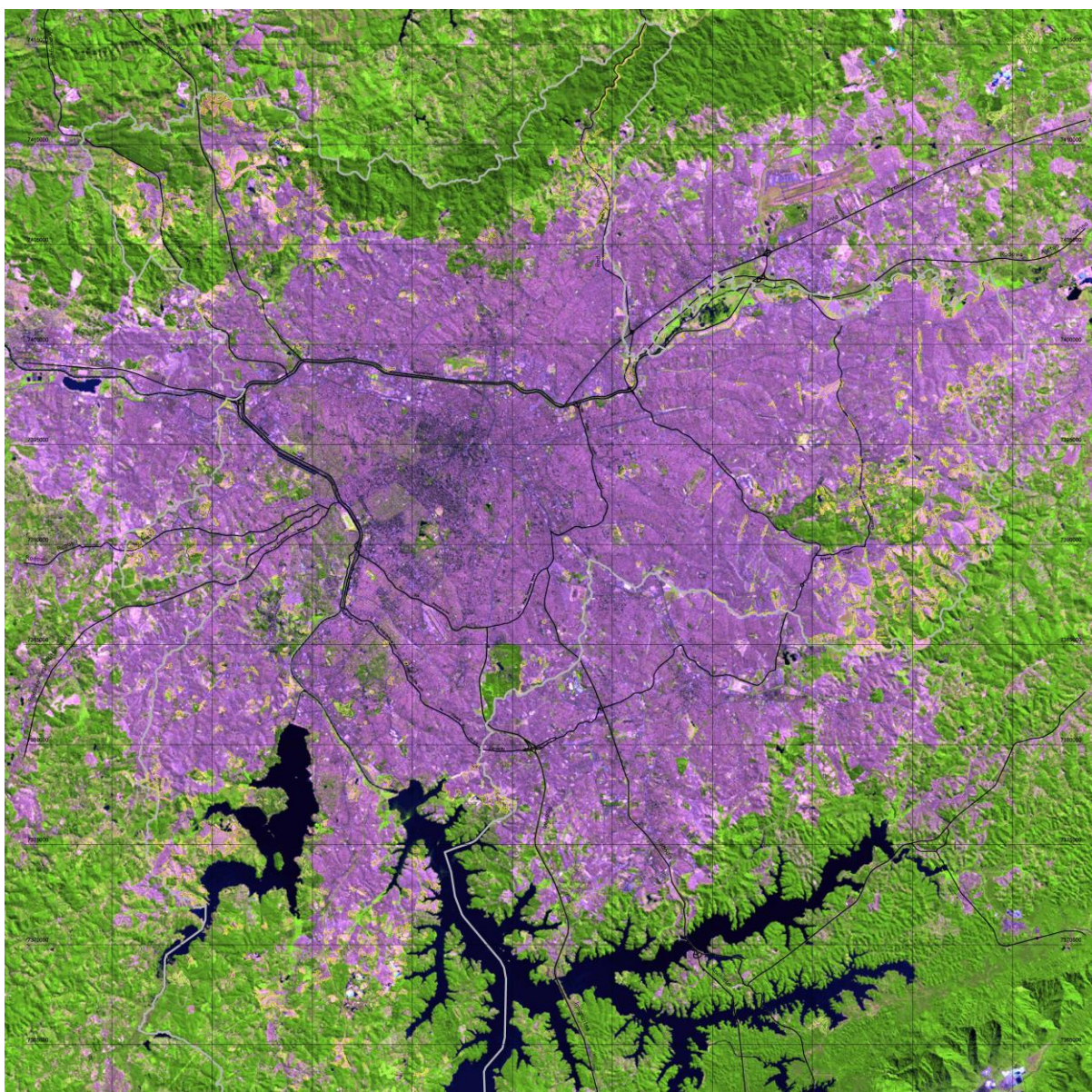


Mapa 75: melhoramentos viários propostos no PDE-2014
Fonte, PDE-2014, 2015, p. 178

Por outro lado, as medidas restritivas para o sistema viário – a proibição de carros em horário de pico, a remoção de caminhões, a fiscalização automatizada do tráfego e a melhoria dos transportes coletivos - não diminuíram o congestionamento de automóveis nas grandes avenidas. A proposta de melhoramentos viários (mapa 75) também não obteve os resultados previstos. Portanto, o trânsito lento (2023) de São Paulo corresponde à circulação de carros e caminhões e não necessariamente de ônibus ou passageiros em geral. Este problema de congestionamento nas áreas

¹²⁵⁷ GRAHAM, fev. 2023.

centrais das grandes cidades do mundo - Milão, Londres, Cingapura e Estocolmo – foram resolvidos por meio da adoção de pedágios urbanos. O sistema poderia ser implementado com facilidade em São Paulo, pois já existe a infraestrutura de fiscalização do sistema de rodízios de carros no centro expandido. Porém, os motoristas de carros particulares, que tendem a ser compostos pela classe mais rica com poder político, resistem ao pagamento de uma nova taxa, apesar do sucesso internacional da medida.¹²⁵⁸

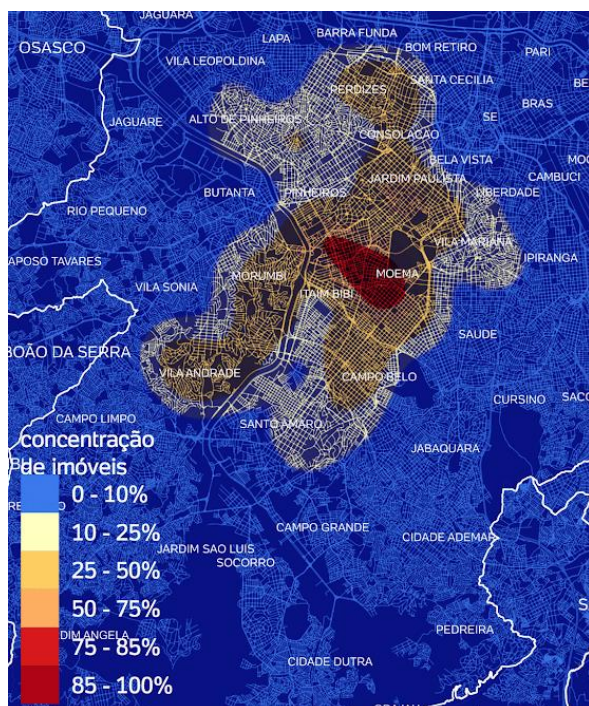


mapa 76: mancha urbana em 2020
fonte: Atlas ambiental do município de São Paulo

A comparação das manchas de expansão urbana de 1943 (mapa 62) e de 2020 (mapa 76) demonstra que o crescimento da metrópole foi controlada com a

¹²⁵⁸ GRAHAM, fev. 2023.

consolidação das áreas periféricas já ocupadas, cuja área urbana equivale a macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana (mapa 68), ou seja, a mancha verde é correspondente à área de Proteção e Recuperação Ambiental.



mapa 77 : Concentração de imóveis de alta renda

Fonte: FERRAZ, Martim, ago. 2018.

Conforme o mapa 77, o resultado dos investimentos públicos na infraestrutura do vetor Sudoeste e da iniciativa privada na construção de edifícios altos de última tecnologia ao longo das novas centralidades, é a valorização de toda a região, especialmente a mancha vermelha correspondente ao trecho sul da avenida brigadeiro Faria Lima e no entorno do parque do Ibirapuera.

No processo apagamento da cidade pré-existente, de crescimento, espraiamento da centro para as periferias, iniciado no fim do século XIX,, as transformações provocadas pela especulação imobiliária são mais evidentes, mas ao mesmo tempo é perceptível a existência de algumas permanências seculares, que são os fatos urbanos do passado que ainda são experimentados no presente.¹²⁵⁹ É o caso dos caminhos, das áreas livres e dos monumentos, que resistem ao tempo e às intervenções arquitetônicas e urbanas.

A cidade é uma coisa que permanece através de suas transformações e que as funções, simples ou múltiplas, que desempenha progressivamente são momentos na realidade da sua estrutura. [...] Mas há alguns fatos urbanos permanecem inalterados durante o crescimento e o desenvolvimento das cidades. Segundo Poète, "as persistências são detectáveis através dos monumentos, dos sinais físicos do passado, mas também através da persistência dos traçados e do plano."¹²⁶⁰

¹²⁵⁹ ROSSI, 2001, p. 52.

¹²⁶⁰ ROSSI, 2001, p. 46 e 52.

“Como qualquer organismo vivo¹²⁶¹, a cidade permanentemente se transforma e vai se tornando o registro implacável da própria sociedade.”¹²⁶² “A cidade de São Paulo é um palimpsesto¹²⁶³ – um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber outra nova, de qualidade literária inferior, no geral. Uma cidade reconstruída duas vezes sobre si mesma, no século XIX.”¹²⁶⁴ A vila inicial de taipa colonial foi destruída para dar lugar às intervenções pontuais como o Parque do Anhangabaú, para poucas décadas depois, ser novamente destruída para a construção das grandes avenidas.

Em São Paulo, a cidade existente foi destruída para a construção de uma nova, pois não houve o esforço de preservação por meio de construções justapostas como ocorreram em Lisboa, Paris e Istambul, por meio de ideias e práticas predominantes dos preservacionista que colocavam o patrimônio em uma posição intocável e inútil quanto dos desenvolvimentistas que destruíram as existências em nome do avanço da técnica e dos modos de vida.¹²⁶⁵

Das permanências seculares, os caminhos são os mais persistentes, portanto é um elemento decisivo para a leitura do território.¹²⁶⁶

A rede viária é mais duradoura que o loteamento. Os lotes, cuja duração depende da forma e da dimensão (em geral, os maiores e os menores são os que se conservam melhor), resistem mais tempo do que os imóveis neles construídos. Os vazios resistem mais que os cheios, e as estruturas menos materiais duram mais que o construído.¹²⁶⁷

¹²⁶¹ "O conceito de cidade como organismo vivo, como obra de arte coletiva, e a ideia de planejar novos edifícios em continuidade com a cultura edificatória do lugar." foi desenvolvido pelo Saverio Muratori (CATALDI; MAFFEI; VACCARO, Op. Cit., p. 26). Isto significa que "a cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua modificação." Portanto, "a morfologia urbana engloba o estudo das cidades no tempo. Qualquer cidade evoluiu encadeando, pedaço a pedaço, modificações na sua forma." (LAMAS, Op. Cit., p. 111).

¹²⁶² TOLEDO, Benedito Lima de. **Álbum iconográfico da Avenida Paulista**. São Paulo: Ex Libris, 1978, p. 8.

¹²⁶³ O palimpsesto foi o pergaminho onde se escrevia e apagava, reescrevia e apagava, reescrevia..., e ficavam os vestígios do que foi escrito anteriormente. A cidade é como se fosse esse pergaminho com construções que se sobrepõe ao longo do tempo na forma de diferentes cidades que às vezes nem se encontram. Cf. PERSON, 1965.

¹²⁶⁴ TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. 2. ed. aum. São Paulo: Duas Cidades, 1983, p. 67

¹²⁶⁵ FERRAZ, Marcelo. **Sonhos não envelhecem**. Anuário 2013. Ed. n. 8. Editora Monolito. São Paulo, dez. 2013/jan. 2014, p. 62

¹²⁶⁶ elemento organico con cui si intende il sistema di collegamento, di qualsiasi entità (percorso montano, tracciato rurale o strada consolidata), a prescindere dal período storico in cui è individuato. Questo elemento è determinante per la *lettura del territorio*, Cf. TAGLIAZUCCHI, 2015, p. 236.

¹²⁶⁷ LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. (Heliana Salgueiro-org.). São Paulo: EDUSP, 2001, p. 139.

Conforme verificado nos capítulos 1 e 4, a cidade de São Paulo foi formada sobre uma estrutura de caminhos privilegiada que a conduziu para o desenvolvimento do maior centro urbano do Estado.

As estradas são categorizadas como "infraestruturas" porque se juntam e conectam as estruturas territoriais. Eles são, portanto, indispensáveis para o desenvolvimento de assentamentos humanos: o reconhecimento de suas variantes altimétricas (formas de cumeeira e percurso de subida, fundo de vale e estradas planas) é essencial para reconstruir a dinâmica de assentamentos do homem.¹²⁶⁸

O interesse e “o reconhecimento da importância da rede de caminhos indígenas pré-cabrilinos, que foram a matriz do sistemas de vias a partir do século XVI” é crescente.

[...] os historiadores se valem dos documentos escritos deixados pelas sociedades que analisam e na maior parte das vezes os interpretam com o intuito de valorizar sejam pessoas, sejam feitos dessa sociedade tais como conquistas de território, guerras, mas também feitos econômicos e sociais. [...] Para o conhecimento das sociedades indígenas desaparecidas não temos textos, pois eles não utilizavam a escrita. Temos, no entanto, vestígios materiais que elas deixaram e com os quais nem historiadores, nem antropólogos estão acostumados a tratar.¹²⁶⁹

Nesse sentido o método de leitura operante da teoria muratoriana fornece critérios de leitura destes vestígios. Porém, o longo período de história brasileira contada a partir de uma única experiência europeia, masculina e colonial, provocou a perda de registros da diversidade cultural brasileira do período colonial.¹²⁷⁰

Presos a um projeto enciclopédico que encontrava ordem e encadeamento onde existiam apenas eventos singulares em sua experiência regional (quando não menores), esses profissionais se comprometeram com a construção de uma

¹²⁶⁸ Roads are categorized as “infrastructures” because they join and link up territorial structures. They are therefore, indispensable to the development of human settlements: type recognition of their altimetric variants (ridge ways and cross-ridge, valley-bottom and plain roads) is essential to reconstructing man’s settlements dynamics. Cf.: CATALDI; FORMICHI, 2007, p. 37.

¹²⁶⁹ ROCHA FILHO, 2017a.

¹²⁷⁰ Exposição ‘Brasil Futuro: as Formas da Democracia’ será inaugurada em Brasília no dia da posse de Lula. Lula, 2022.

história nacional, que tendo o presente em mira, forjava o passado em tradição. [...]

No Brasil, e em São Paulo, em particular, esse processo esteve ligado à ideia de fundar historicamente um projeto nacional. Tal projeto, porém, se resguarda em uma pretensa objetividade construída a partir de uma consciente seleção de episódios e vultos que encobria interesses imediatos, tão essenciais quanto as exigências mais propriamente intelectuais.¹²⁷¹

Portanto, o objetivo do capítulo 4 foi demonstrar que a inexistência de registros escritos e cartográficos não significa que um determinado caminho pré-colombiano não tenha existido, e que a existência da relação da escolha de uso e abertura de caminhos com as demandas econômicas de cada período da história a cidade de São Paulo. “O Estado regulou a produção e a expansão das cidades, por meio de leis de parcelamento, zoneamentos e planos urbanísticos, delegando ao loteador privado a missão de produzir terra urbanizada, com infraestrutura e espaços públicos.”¹²⁷² Este modelo de produção privada da cidade pelo mercado formal de urbanização atendeu as classes altas e médias, enquanto a ocupação territorial dos demais brasileiros ocorreu de forma precária e sem condições básicas de urbanidade.¹²⁷³

A espacialização da concentração das oportunidades em um fragmento da cidade, e a ocupação extensiva de suas periferias densas, precária e cada vez mais distantes, impõe um padrão de circulação e mobilidade dependente do transporte sobre pneus e, portanto, alto consumo energético e alto potencial poluidor. Por outro lado, a ocupação das áreas frágeis ou estratégicas do ponto de vista ambiental – como são os mananciais de abastecimento de água, os complexos dunares ou mangues são decorrentes da combinação de um padrão excessivo de crescimento por abertura de novas fronteiras e da “expulsão” permanente da população mais pobre das áreas ocupadas pelo mercado. Por fim, a engenharia urbana mecânica que procurou transformar a cidade em máquina de produção e circulação tratou sua geografia natural – como rios, vales inundáveis e encostas – como obstáculos a ser superado, aterrando, terraplanando e caucionando as águas, num desenho que procura minimizar as perdas territoriais para o mercado de solos.¹²⁷⁴

¹²⁷¹ SCHWARCZ. In: BUENO, 2004, p. 173.

¹²⁷² As regras para o parcelamento do solo (1979) determinou a implantação de infraestrutura básica e destinar uma porcentagem da área total da gleba para a implantação de áreas verdes e de equipamentos públicos nos loteamentos. Cf. ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 103.

¹²⁷³ ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 103.

¹²⁷⁴ ROLNIK; KLINK, mar. 2011, p. 104.

Apesar destas intervenções urbanas que alteraram a configuração natural da topografia e da paisagem, os vestígios viários são identificáveis por meio da adoção da leitura operante do território. Geralmente, os traçados dos caminhos pré-colombianos se destacam na malha quadricular de herança romana que foram implantando a partir do período colonial.

Quanto à questão identitária, a transformação dos bandeirantes em símbolos do estado de São Paulo (1920-30), estes personagens passaram a fazer parte do cotidiano dos paulistas por meio de criação de monumentos, da restauração das casas bandeiristas, como o monumento às bandeiras (1921-53), a estátua de Borba Gato¹²⁷⁵ (1963). Os lugares como praças, ruas, colégios, clubes e rodovias também foram nomeados com os nomes dos bandeirantes. Na tabela 8, quatro das dez principais rodovias (1922-1978) que partem da cidade de São Paulo, homenageiam os bandeirantes. A permanência dos bandeirantes como símbolo de desenvolvimento nacional é contrastante com a preocupação cultural de Lucio Costa¹²⁷⁶ que se resumia na construção da identidade nacional capaz de romper com o particularismo dos poderes regionais da República Velha.¹²⁷⁷

A estátua do bandeirante Borba Gato¹²⁷⁸ nas proximidades de Santo Amaro, um dos monumentos mais tradicionais e controversos da cidade foi pichada (2016) e incendiada (2021), e o monumento das Bandeiras, outro símbolo da exploração colonial brasileira na cidade foi pichado (2016) em protesto pelas homenagens feitas às figuras ligadas à exploração e dizimação de índios e negros. O símbolo do bandeirante que ganhou força após a Revolução de 1932 está sendo alterada, e apesar de não ser tão representativa como no passado, estes grupos de ativistas lutam pela destruição destes monumentos.¹²⁷⁹

¹²⁷⁵ É obra do escultor Julio Guerra (1912- 2001). Cf. HALISKI, Thais. **Estátua de Borba Gato, símbolo da escravidão em São Paulo, é incendiada por ativistas**. El País, jul. 2021.

¹²⁷⁶ **Lucio Costa** (1902-98), arquiteto e urbanista pela Escola Nacional de Belas Artes (ENBA - 1917-24), diretor da Escola Nacional de Belas Artes (1930), líder da equipe do projeto do Ministério da Educação e Saúde (1936), diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN – 1937-72), Plano Piloto de Brasília 1957). Cf. NOBRE, 2010, p. 254 a 257.

¹²⁷⁷ GORELIK, 2005, p. 45

¹²⁷⁸ **Manuel Borba Gato** (1649-1718), nasceu em Santo Amaro, participou da expedição de sogro Fernão Dias Paes (1673), encontrou ouro no rio das Velhas na vila de Sabará onde era Juiz Ordinário no momento de sua morte. Em sua homenagem foi construída uma estátua na avenida Santo Amaro (1961). Cf. BERARDI, 1981, p. 34 a 37.

¹²⁷⁹ HALISKI. El País, jul. 2021.

Algumas alterações começaram a ocorrer, como a forma de apresentar as estátuas de bandeirantes encomendadas por Taunay para as comemorações do I Centenário da Independência, que marcavam presença na área do saguão e do Eixo Monumental da escada. Na reabertura do museu para as comemorações do II Centenário da Independência, estas esculturas e pinturas continuarão em exposição com a diferença de que foi proposta uma reflexão sobre elas. “Nos textos explicativos, ao invés de celebradas, essas figuras serão discutidas quanto às questões que estão por trás de suas representações.”¹²⁸⁰

A legislação (2016) “permite a alteração de denominações ligadas a autoridades que tenham cometido crime de lesa-humanidade ou graves violações de direitos humanos.” Uma das alterações foi o nome oficial do elevado presidente Artur da Costa e Silva (1899-1969) presidente (1967-1969) durante o regime militar e que se notabilizou pela edição do AI-5 para presidente João Goulart.¹²⁸¹ Porém, as denominações das rodovias permanecem inalteradas até o momento.

A questão dos direitos indígenas compreende na criação da FUNAI (1967) que promoveu o avanço na demarcação das terras indígenas de forma articulada conforme as etnias dos povos indígenas e o artigo 231 da Constituição brasileira (1988) que “reconheceu a organização social, as crenças, línguas e tradições dos grupos indígenas, garantindo-lhes a posse das terras tradicionalmente ocupadas”, ou seja, é uma ação para devolver aos índios os direitos originários sobre as terras e especificidade cultural dos índios e o seu direito à preservação dos hábitos e das diferenças que os caracterizam.¹²⁸² Em São Paulo, a demarcação das terras indígenas estão localizadas no entorno do pico do Jaraguá e na região Sul da cidade, correspondente à macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental do PDE-2014 (mapa 62).

¹²⁸⁰ A curadoria do museu é orientada por Paulo Garcez Marin, pesquisador e professor do MP. Cf. MOREIRA, Valentina. **Conheça as exposições que você vai encontrar na reabertura do Museu do Ipiranga.** *Jornal da USP*, 2 set. 2022.

¹²⁸¹ Dicionários de ruas, 2013.

¹²⁸² VAINFAS. In; IBGE, 2000, p. 51 e 55.

Considerações finais

A teoria muratoriana começou a ser formulada a partir de 1935, provavelmente como reação às propostas do movimento moderno como as de Le Corbusier, que defendia a implantação da Cidade Contemporânea (1922), com planos como a de Paris (Plano Voisin - 1925), por meio da destruição da cidade existente que seria substituída por edifícios altos em grandes áreas verdes.

Segundo a teoria muratoriana de caminhos nos espigões, o traçado de caminhos primitivos e assentamentos nos espigões e promontórios são uma regra universal de sobrevivência de povos nômades e semi-nômades. A universalidade desta regra de sobrevivência foi verificada nos caminhos e assentamentos etruscos da Península Itálica, nas aldeias indígenas na cidade de São Paulo e nos padrões de implantação de cidades medievais portuguesas. Da análise da tabela dos ciclos de ocupação territorial elaborado por Cataldi, o nomadismo sazonal praticado pelos indígenas das Américas portuguesa e espanhola corresponde à segunda fase de ocupação territorial.

No geral, o traçado dos caminhos pré-colombianos da cidade de São Paulo destaca-se da malha de quadrículas de herança romana, pois são traçadas de acordo com a topografia, ou seja, nos espigões e nos divisores de águas. Porém, nem todos os caminhos com estas características tiveram origem indígena, portanto, os caminhos identificados como pré-colombianos foram resultados de pesquisas de historiadores.

Praticamente todos os caminhos quinhentistas relatados nos documentos antigos eram pré-colombianos, cujo traçado da maioria destes caminhos foram preservados, apesar da introdução de novas técnicas de construção de avenidas e rodovias e de meios de transportes. O traçado destes caminhos ao longo dos séculos apresentaram variações, mas a direção principal foi mantida devido as restrições geográficas e topográficas.

O nó de caminhos terrestres e fluviais na colina do Pátio do Colégio era formada pelos ramais do caminho do Peabiru (caminho dos Tupiniquins, caminhos de Pinheiros e caminho do Ibirapuera), pelo caminho de Jeribatiba, pelo caminho Piqueri, pelo caminho dos Goiasés (estrada para Campinas) e pelo rio Tamanduateí.

O traçado do caminho do Peabiru e seus ramais, provavelmente, representam a maior perda histórica dos caminhos indígenas na América do Sul. A sua

importância estratégica comercial e de defesa territorial provocou a proibição do tráfego pelo caminho de indígenas, portugueses e espanhóis por eles foi proibida em diversas ocasiões pela Coroa portuguesa e espanhola.

Após a abertura do caminho do padre José, o caminho dos Tupiniquins (ramal do caminho do Peabiru) não deixou de ser trafegado no Planalto Paulista, pois era utilizado para acessar a área rural das sesmarias, porém, o traçado para o litoral paulista e para o sertão até Cusco são hipóteses apresentados nos capítulos 1 e 4 baseados na leitura de vestígios conforme a teoria muratoriana e nas referências bibliográficas e cartográficas.

Atualmente, os primeiros caminhos pré-colombianos e colônias (caminhos dos Tupiniquins, caminho do padre José, calçada do Lorena, estrada do Vergueiro) foram substituídas pelas rodovias Anchieta (1947) e Imigrantes (1976).

Outra extinção foi a navegação fluvial que era praticado pelos povos indígenas para o acesso às aldeias da região, ao litoral e ao sertão, provocada pelas obras de retificação e canalização do rio Tamanduateí, Pinheiros e Tietê.

A partir do Porto Geral na cidade de São Paulo partiam os caminhos fluviais pelo rio Tamanduateí para acessar o rio Tietê ao norte e a serra do Mar ao sul, representando outra opção de acesso ao litoral. Na direção leste do rio Tietê, o caminho fluvial levava para a aldeia de Aricanduva nos tempos pré-colombianos e para o aldeamento de São Miguel e para a vila de Mogi das Cruzes nos primeiros anos do período colonial. Na direção oeste, a navegação levava para as aldeias nas proximidades do rio Pinheiros, cujos afluentes também eram opções de acesso ao litoral.

Na aldeia de Aricanduva (Penha) existia um outro nó de caminhos terrestres e fluviais para leste e oeste pelo rio Tietê, para o norte que ligava com o caminho Piqueri e para o litoral por um ramal do caminho do Peabiru e provavelmente pelo rio Aricanduva.

O caminho do Peabiru em direção ao sertão e à cidade de Cuzco era denominada de caminho dos Pinheiros com passagem pelo aldeamento de Nossa Senhora de Pinheiros e pela vila de Sorocaba, cujo ponto de chegada e partida ocorria no largo do Piques e nas proximidades do pouso do Bexiga (século XVIII). Nos tempos pré-colombianos, este caminho bifurcava para a direção noroeste em

direção de Porto Feliz, que foi o porto de partida das monções para Cuiabá no ciclo do ouro. Para a direção sudoeste havia outra bifurcação para Cusco e para o sul, cujo caminho era utilizado pelas tropas de muares após 1732.

Atualmente, o traçado do antigo caminho para Sorocaba, trecho do caminho do Peabiru, foi aproveitado para a implantação da rodovia Raposo Tavares (1922) com passagem por Sorocaba. O caminho pré-colombiano para o Porto Feliz é a atual estrada dos Romeiros.

O caminho Jeribatiba para a aldeia de Jurubatuba, posteriormente vila de Santo Amaro, era complementar ao caminho fluvial, formando um outro nó de

O caminho do Piqueri também era um caminho pré-colombiano com acesso à região norte da cidade de São Paulo. Durante o ciclo do ouro, este era um dos caminhos de acesso a região mineradora de Minas Gerais com passagem por Mairiporã, Bragança e Pouso Alegre. Este caminho também era acessível a partir de um ramal que partia de Penha.

O caminho de Goiases era o principal caminho pré-colombiano para acessar o Planalto Central, cuja denominação na cidade de São Paulo era estrada para Campinas. No período das tropas de muares para o abastecimento da região das minas de Goiás com mantimentos e suprimentos, a denominação da trilha foi alterada para caminho de Anhanguera (1722), a futura rodovia Anhanguera (1948).

O Caminho da Penha foi um caminho aberto no período colonial que tinha início na ladeira do Carmo, no local conhecido como o “Buraco do Carmo” e passava por Penha, Mogi das Cruzes, Vale do Paraíba em direção ao Rio de Janeiro. Desse modo consolidava a Penha como um ponto de convergência de caminhos que vinham da cidade de São Paulo, da capital Rio de Janeiro, do porto de Santos e da região de Minas Gerais, atual rodovia Fernão Dias (1960).

Há registros bibliográficos e cartográficos sobre os caminhos traçados no espigão central dos períodos pré-colombiano e colonial, cujo trecho norte era denominado caminho Ambuaçava com implantação de um forte nas proximidades da confluência dos rios Tietê e Pinheiros, e o trecho sul, caminho do Ibirapuera para acesso à aldeia do Ibirapuera (local do atual aeroporto de Congonhas) e ao porto Upanema (porto de São Vicente). Porém, o registro mais antigo identificado do trecho central do espigão é a estrada da Real Grandeza (século XIX). Apesar da

falta de registros, provavelmente este trecho foi um caminho pré-colombiano devido à pertinência à teoria muratoriana e à falta de justificativa que explique a interrupção do caminho neste trecho.

O registro do trecho norte era decorrente importância da defesa territorial oferecida pelo forte para a vila colonial e o trecho sul, pela conexão para o litoral, que era considerada a mais importante em todos os períodos históricos da cidade de São Paulo. O trecho central, entre as atuais rua da Consolação e a avenida brigadeiro Luís Antônio, era o caminho das tropas para o matadouro da Vila Mariana (1887-1927), ou seja, pela visão dos historiadores, este trecho não teve importância anterior pois não apresentava uma atividade econômica relevante. Atualmente, estes caminhos correspondem à avenida doutor Arnaldo, avenida Paulista, avenida Domingos de Moraes e avenida Jabaquara.

Os caminhos são os elementos mais duráveis de um território, porém, podem desaparecer por falta de uso devido às transformações das atividades econômicas e à conseqüente transferência dos povoados e das rotas para atender a uma nova demanda de ocupação. Porém, segundo a teoria muratoriana, os caminhos sem uso podem ser reativados, pois as categorias de ocupação territorial são cíclicas como o exemplo do retorno do foco da utilização e ocupação dos caminhos de espigão e dos promontórios da região da Etrúria no período medieval.

Estes caminhos foram vitais para o desenvolvimento econômico e cultural da cidade de São Paulo e para a formação da maior metrópole da América do Sul. A importância estratégica do caminho do Peabiru e a proximidade dos territórios portugueses e espanhóis na região sul justificaram a criação da primeira vila em São Vicente, apesar da importância econômica da América portuguesa ter sido concentrada na região Nordeste até o século XVIII.

A intensa comercialização entre os navegantes europeus no porto indígena Upanema (posteriormente São Vicente) e a convergência seis caminhos pré-colombianos foram observados durante a expedição de reconhecimento do território português (1532) por Martim Afonso. Estas características foram determinantes para a escolha do Planalto Paulista para a consolidação do povoado existente como a primeira vila do sertão com denominação de Santo André da borda do campo (1553) e a fundação da missão jesuítica no campo de Piratininga (1553) ao lado da aldeia do Piratininga pelo governador-geral Mem de Sá e padre Manuel da Nóbrega.

Nos mapas, há a representação de outro nó de caminhos, a partir do forte no fim do espigão central no trecho norte, cujos prolongamentos foram escolhidos como os eixos de investimentos e da expansão do vetor Sudoeste pelo Poder Pública e pela iniciativa privada. O primeiro eixo foi a avenida Paulista, seguida pela avenida brigadeiro Faria Lima que continuou na mesma direção através da avenida engenheiro Luís Carlos Berrini e avenida doutor Chucri Zaidan.

É interessante notar que a convergência destes caminhos é muito marcante pois o projeto de Le Corbusier para a cidade de São Paulo era baseada na leitura destes caminhos da cidade de São Paulo, pois o no cruzamento dois eixos viários elevados que conectavam para as outras regiões do Estado de São Paulo. Lúcio Costa, como seguidor de Le Corbusier adotou as diretrizes da Cidade Contemporânea para o Plano Piloto de Brasília, cujo projeto foi desenvolvido a partir do cruzamento de dois eixos principais.

A resiliência dos caminhos primitivos na cidade de São Paulo é verificada a partir dos primeiros surtos urbanos iniciados no fim do século XIX. As primeiras ferrovias foram implantadas nas proximidades do antigo caminho pré-colombiano, tais como o São Paulo Railway e a Estrada de Ferro Sorocabana. No período de auge das ferrovias em São Paulo (1867-1940), a cidade desenvolveu em torno da estação da Luz e as indústrias foram instaladas ao longo da linha férrea e do rio Tamanduateí, cuja extensão ferroviária estadual alcançava as principais regiões produtoras de café. Após a adoção do sistema viário e rodoviário, e a utilização da rede ferroviária para transporte de passageiros na escala metropolitana, praticamente todas as conexões estaduais foram desativadas.

Na escala urbana, a introdução de ônibus e o projeto de implantação do metrô significou a desativação da rede de bondes (1872-1968) e a expansão territorial para periferias cada vez mais distantes com ameaças ao meio ambiente.

A implantação da maioria das rodovias acompanharam o traçado dos caminhos antigos, porém, na escala urbana foi introduzida a implantação de avenidas de fundo de vale projetadas e implantadas por Prestes Maia. As indústrias passaram a ser implantadas ao longo das rodovias em outras localidades do Estado, provocando o processo de desindustrialização da cidade de São Paulo.

No contexto da cidade global, a implantação do setor terciário foi consolidada nos eixos viários do vetor Sudoeste, provocando a contínua deterioração da antiga área central da metrópole.

A opção pelo sistema viário e pelo automóvel particular em conjunto com o desmonte do sistema de bondes e de trens, a metrópole de São Paulo enfrenta o problema de congestionamento desde a década de 1990, cujos diversos projetos de intervenção não resolveram o problema.

No momento da Independência foi escolhido os bandeirantes como símbolo da nação, que foi consolidado no I Centenário da Independência e na Revolução Constitucionalista por meio de eventos no Museu Paulista e implantação de monumentos. Recentemente, após a Constituição de 1988, esta homenagem está sendo contestada e os saberes dos povos indígenas sendo reconhecidas por meio de constituição de terras indígenas em áreas de proteção ambiental.

Referências bibliográficas

- AB´SABER, Aziz. **Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2007.
- ARANTES, Otília Beatriz. **Mário Pedrosa: Itinerário crítico**. São Paulo: Editora Página Aberta, 1991.
- ARANTES, Otília Beatriz. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 3. ed. São Paulo: EDUSP, 2000.
- Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF), Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central (CODEPLAN); Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico (DePHA). **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.
- ARROYO, Leonardo. **Igrejas de São Paulo: introdução ao estudo dos templos mais característicos de São Paulo nas suas relações com a crônica da cidade**. 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.
- ATKINSON, Sam (ed.). **Great City Map: a historical journey through maps, plans, and paintings**. London: Dorling Kindersley Limited, 2006.
- BALLON; Hilary. JACKSON, Kenneth T..**Robert Moses and the modern city: the transformation of New York**. Nova York: W. W. Norton & Company, 2007.
- BANHAM, Reyner. **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- BARKER, Kenneth (org.). **Bíblia de estudo NVI (Nova Versão Internacional)**. São Paulo: editora Vida, 2003.
- BELMONTE. **No tempo dos bandeirantes**. 3 ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1939.
- BERARDI, Maria Helena Petrillo. **História dos bairros de São Paulo: Santo Amaro**. v. 4, 2 ed. São Paulo: Gráfica Municipal de São Paulo, 1981.
- BIERMANN, Veronica et al. **Teoria da arquitetura: do Renascimento até aos nossos dias**. Itália: Taschen, 2003.
- Botelho, Cândida Arruda (org.). **Fazenda Santo Antonio**. São Paulo: Árvore da Terra, 1 988.
- BRAGA, Aline Moraes Costa. **(Im) possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal**. São Paulo: Alameda, 2011.

BRAGA, Milton. **O Concurso de Brasília**: sete projetos para uma capital. São Paulo: Cosac Naify, 2010

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica**: São Paulo (1809-1950). 2. ed. São Paulo: Editora de Universidade de São Paulo, 2016.

BUENO, Eduardo (org.). **Os nascimentos de São Paulo**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.

CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade**: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.

CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir. **São Paulo, metrópole em trânsito**: percursos urbanos e culturais. São Paulo: editora Senac, 2004.

CAMPOS, Candido Malta; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (orgs.). **Palacete Santa Helena**: um pioneiro da modernidade em São Paulo. São Paulo: Editora Senac São Paulo; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

CERASI, Maurice. **El espacio colectivo de la ciudad construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna**. Barcelona: Oikostau, 1990.

COLQUHOUN, Alan. **Modernidade e tradição clássica**: ensaios sobre arquitetura. São Paulo: Cosac & Naify, 2004,

CORREIA, Telma de Barros (org.). **GUN, Philip**: debates e proposições em arquitetura, urbanismo e território na era industrial. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2009.

Crónica de la historia mundial: 6000 años de historia en um único libro. Colônia: Konemann, 1999.

DIAFÉRIA, Lourenço et al. **Um século de luz**. São Paulo: Scipione, 2001.

DK. **Great City Maps**: A Historical Journey Through Maps, Plans, and Paintings. Londres: Dorling Kindersley, 2016.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 14ª ed. São Paulo: Edusp, 2019.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade-global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis, RJ: Vozes; São Paulo, SP: Editora Unesp; Salvador, BA: Anapur, 2007.

FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. **A invenção da superquadra**: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília. Brasília, DF: Iphan/Superintendência do Iphan no Distrito Federal, 2007.

FIX, Mariana. **São Paulo cidade global**: Fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007.

FRANKOPAN, Peter. **O coração do mundo**: uma nova história universal a partir da rota da seda, o encontro do Oriente com o Ocidente. São Paulo: Planeta, 2019.

Freitas, Sônia Maria de. **E chegaram os imigrantes** (o café e a imigração em São Paulo). São Paulo: Sônia Maria de Freitas, 1999.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

FURTADO, Peter (org.). **Identidades das nações**: uma breve história. São Paulo: Edições Sesc, 2019.

GALEANO, Eduardo H. **As veias abertas da América Latina**. 2 ed. Porto Alegre: L&PM, 2022.

GONÇALVES, Daniel Issa. **O Peabirú**: uma trilha indígena cruzando São Paulo. São Paulo: FAU USP, 1998.

GOROVITZ, Matheus. **Brasília uma questão de escala**. São Paulo: Projeto, 1985.

GRAÇA, João Luís Carilho da. **Carrilho da Graça**: Lisboa. Porto: Dafne Editora, 2015.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

HERENÚ, Pablo Emilio Robert. **Sentidos do Anhangabaú**. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2007.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções**, 1789-1848. 34 ed. Tradução de Maria Tereza Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

_____. **A era do capital**: 1848-1875. 22 ed. Tradução de Luciano Costa Neto. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLSTON, James. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. **Higienópolis**: grandeza de um bairro paulistano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

IBGE. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. **Brasil**: 500 anos de povoamentos. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

Instituto Cultural Itaú. **Cadernos cidade de São Paulo**: Avenida Paulista. São Paulo: ICI, 1993.

_____. **Cadernos cidade de São Paulo**: Bairro dos Campos Elíseos: ICI, 1995.

_____. **Cadernos cidade de São Paulo**: Praça do Patriarca/Viaduto do Chá, Praça Ramos/Viaduto do Chá. São Paulo: ICI, 1992.

KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Caminhos da conquista**: a formação do espaço brasileiro. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2008.

KNOX, Paul (org). **Atlas das cidades**. Tradução de André Botelho. São Paulo: Editora Senac, 2016.

KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante**: um manifesto retroativo para Manhattan. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

KRUFT, Hanno-Walter. **História da Teoria da Arquitetura**. tradução de Oliver Tolle. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

LAGO, Pedro Corrêa do. **Iconografia paulistana**: do século XIX. 2. ed. São Paulo: Capivara, 2003.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Huitec: EDUSP, 1993.

_____. **O urbanismo**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

_____. **Por uma arquitetura**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.

_____. **Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. (Heliana Salgueiro-org.). São Paulo: EDUSP, 2001.

LOBO, Manuel Leal da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (org.). **Urbanismo de colina: uma tradição luso-brasileira**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, 2012.

LOOTS, Ineke; SPAANA, Joke (ed.). **Johannes Hoornbeeck (1617-1666)**, On the conversions of Indian and Heathens. Leiden: Koninklijke Brill, 2019.

MARETTO, Marco. **Saverio Muratori: a legacy in urban design**. 2 ed. Milano: Franco Angeli, 2015.

MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Whitaker; LEITÃO, Karina Oliveira. **O nó da terra**. São Paulo: LabHab FAU USP. (inédito)

MARTINS, Carlos Benedito. **O que é sociologia?** 38 ed. Coleção primeiros passos. São Paulo: Editora brasilienses, 1994.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4ª ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.

MENGHINI, Anna Bruna; PALMIERI, Valerio. **Saverio Muratori: Didattica della Composizione architettonica nella Facoltà di Architettura di Roma – 1954-1973**. Bari: Arti Grafiche Flavia, 2009.

MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1982.

MIRANDA, Rosana Helena. **Conversa sobre Saverio Muratori**: entrevista com Giancarlo Cataldi em 2010. (inédito)

MONTEIRO NETO, Aristides, SILVA. Raphael de Oliveira. **Desconcentração territorial e reestruturação regressiva da indústria no Brasil**: padrões e ritmos. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 1990.

MORI, Victor Hugo. **Arquitetura Militar**: um panorama histórico a partir do porto de Santos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2003.

MORSE, Richard. **Formação Histórica de São Paulo**: de comunidade a metrópole. São Paulo: Difel, 1970.

MOTA, Carlos Guilherme; LOPEZ, Adriana. **História do Brasil**: uma interpretação. São Paulo: Editora 34, 2015.

NIETZSCHE, Frederich. **O anticristo**. Tradução de Anna Duarte e Carlos Duarte. São Paulo: Martin Claret, 2012.

NOBRE, Ana Luiza (org.). **Lucio Costa**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2010.

OHTAKE, Ricardo. **Oscar Niemeyer**. São Paulo: Publifolha, 2007.

PEVSNER, Nikolaus. **Os pioneiros do desenho moderno**: de William Morris a Walter Gropius. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

PETRUCCIOLI, Attilio (ed.) **Typological processo and design theory**. Cambridge: Akipia, 1998.

PILAGALLO, Oscar (org.). **São Paulo, 450**: Histórias e crônicas da cidade na Folha. São Paulo: Publifolha, 2003.

PORTOGHESI, Paolo. **Depois da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PRADO JUNIOR, Caio. **Evolução políticas do Brasil e outros estudos**. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1963.

_____. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2012.

REIS, Nestor Goulart. **As minas de ouro e a formação das capitâneas do sul**. São Paulo: Via _____. **Dois séculos de Projetos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial, 2010.

_____. **Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)**. tradução e apresentação de Ana Luiza Nobre. São Paulo: Pini, 2000a.

_____. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp, 2000b. (uspiana-Brasil 500 Anos)

_____. **O caminho do Anhanguera**. São Paulo: Via das Artes, 2014.

_____. **São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole**. São Paulo: Via das Artes, 2004.

RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental**. Uberlândia: EDUFU, 2020.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. São Paulo: Publifolha, 2001.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ROSSI, Piero Ostilio. **Bruno Zevi e la didattica dell'architettura**. Roma: Quodlibet, 2019.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal n. 16.050, de 31 de julho de 2014: texto ilustrado**. São Paulo: PMSP, 2015.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos [et al]. **Le Corbusier e o Brasil**. São Paulo: Tessela: Projeto Editora, 1987.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. Tradução de Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SIMMEL, Georg. **A filosofia do dinheiro**. vol. 7. Tradução de Leopoldo Waizbort. Frankfurt: M. Suhrkamp, 1995.

- SOUZA, Edson Eloy de. **Arquitetura Avenida Paulista: 1891: 120 anos: 2011.** São Paulo: Amplitude Editora, 2011.
- SOUZA, Okky de. **São Paulo anos luz.** São Paulo: Editora de Cultura, 2003.
- TAFURI, Manfredo. **Storia dell'architettura italiana, 1944-1985.** 3. ed. Turim: Einaudi, 2002.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **Álbum iconográfico da Avenida Paulista.** São Paulo: Ex Libris, 1978.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo.** São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século.** 2. ed. aum. São Paulo: Duas Cidades, 1983.
- TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A capital da solidão: uma história de São Paulo das origens a 1900.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.
- URFALINO, Philippe. **A invenção da política cultural.** Tradução de Fernando Kolleritz. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2015.
- Vários autores. **Um século de Luz – São Paulo.** São Paulo: Scipione, 2001 (Coleção Mosaico: ensaios & documentos).
- VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.) **Turismo, arquitetura e cidade.** Barueri, SP: Manoel, 2016.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro: Zahar editores, 1973.
- WESELY, Michael. **Arquivo Brasília: Lina Kim e Michael Wesely.** São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- WISNIK, Guilherme. **Dentro do nevoeiro: arquitetura, arte e tecnologias contemporâneas.** São Paulo: Ubu Editora, 2018.
- WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. **Jardim América: O primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015, P. 32.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. **Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

Trabalho acadêmico

ALMEIDA, Eneida. **O “construir no construído” na produção contemporânea: relações entre teoria e prática**. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009.

BEIER, José Rogério. **Artefatos de poder: Daniel Pedro Müller, a Assembleia Legislativa e a construção territorial da província de São Paulo**. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.

CALDEIRA, Júnia Marques. **A praça brasileira: trajetória de um espaço urbano: origem e modernidade**. Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, p. 2007.

CARPINTEIRO, Antonio Carlos Cabral. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-98**. 1998. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1998.

COLAVITE, Ana Paula. **Contribuição do geoprocessamento para criação de roteiros turísticos nos caminhos de Peabiru – PR**. 2006. 161 f. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento). Universidade Estadual de Londrina, 2006.

FRANCO, Fernando de Mello. **A construção do Caminho: a estruturação da Metrópole pela Conformação Técnica das Várzeas e Planícies Fluviais da Bacia de São Paulo**, 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

FREIRE, Anita Rodrigues. **As várzeas urbanas de São Paulo: o processo de ocupação e transformação das várzeas dos rios Tiete, Pinheiros e Tamanduateí**. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

GIANOTTO, Joice Chimati. **Avenida Brigadeiro Faria Lima e suas dualidades**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2019.

GOUVÊA, José Paulo Neves. **A presença e a ausência dos rios de São Paulo: acumulação primitivos e valorização da água**. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

GOUVEIA, Isabel Cristina Moroz Caccia. **Da originalidade do sítio urbano de São Paulo às formas antrópicas: aplicação da abordagem da geomorfologia antropogênica na bacia hidrográfica do Rio Tamandateí, na região metropolitana de São Paulo**. 2010. Tese (Doutorado em Filosofia, Letras e Ciências Humanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

OTTONI, Dacio Araujo Benedicto. **São Paulo - Rio de Janeiro, séculos XIX – XX: aspectos da formação de seus espaços urbanos**. 1979. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

SEVERINO, Caroline Silva. **A dinâmica do poder e da autoridade na comarca de Paranaguá e Curitiba (1765-1822)**. 2009. 131 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 2009.

TAGLIAZUCCHI, Silvia. **Studi per una operante storia del território: il libro incompiuto di Saverio Muratori**. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura). Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile ed Architettura, Università di Bologna, 2015.

TAVARES, Jeferson C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. 2004. 558 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). EESC-USP, 2004.

Cartografia

ALBERNAZ, João Teixeira. Mapa da capitania de São Vicente, 1631. Domínio público: Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_da_Capitania_de_S%C3%A3o_Vicente_em_1641.jpg. Acesso em: 10 jan. 2021.

Arquivo Histórico Municipal. **Mapas**. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-indice.htm>. Acesso em: 27 set. 2018.

Arquivo Histórico de São Paulo. Disponível em:

<http://www.acervosdacidade.prefeitura.sp.gov.br/PORTALACERVOS/ExibirAcervo.aspx?cdAcervo=9>. Acesso em: 18 out 202.

Biblioteca Nacional. Disponível em:

<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/17581>. Acesso em: 18 abr. 2022.

Biblioteca Poletti. **Studi per una operante storia del território**. Disponível em:

<https://www.comune.modena.it/biblioteche/poletti/muratori.php>. Acesso em: 02 jun. 2021.

Interactive Nolli Map Website. **Mapa de Roma**, de Giambattista Nolli. Disponível em:

<https://web.stanford.edu/group/spatialhistory/nolli/>. Acesso em: 20 out. 2022.

_____. **Tour Rome in eight days**, de Giuseppe Vasi. Disponível em:

<https://web.stanford.edu/group/spatialhistory/nolli/index.html>. Acesso em: 24 out. 22.

HAYWOOD, John. **Atlas histórico do mundo**. Colônia: Könemann, 2001.

MASSAI, Alessandro. **Capitania de S. Visente (ca. 1608-1616)**. Departamento de Cartografia Y Bellas Artes de la Real Academia de la História. Disponível em:

https://bibliotecadigital.rah.es/es/consulta/resultados_ocr.do. Acesso em: 18 fev. 2023.

MATTHAEUS, Seutter. **Mappa geographica regni Brasiliae in America**

Meridionali máxime celebris. Boston Public Library, [Norman B. Leventhal Map Center Collection](#). Disponível em:

<https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:xg94j1302>. Acesso em: 04 jan. 2023.

MATTÉOLI, Francisca. **Map stories: the art of discovery**. Londres: Octopus publishing, 2016.

Globalizando conhecimento. **Como surgiu cada estado brasileiro: a evolução do mapa do Brasil em detalhes**. Disponível em:

https://www.youtube.com/watch?v=P_kFS3jhJ80. Acesso em: 20 jan. 2022.

Museu Paulista. **Coleção João Baptista de Camps Aguirra**. Disponível em:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Aguirra_Collection_at_the_Museu_Paulista. Acesso em: 30 jan. 2021.

PMSP. **Geosampa**. Disponível em:

<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx?id=8664>. Acesso em: 31 out. 2018.

ROLNIK, Raquel; FERRAZ, Martim. **Quem se beneficia com o aumento do teto do financiamento do FGTS em SP**. Blog da Raquel Rolnik, ago. 2018. Disponível em:

<https://raquelrolnik.wordpress.com/page/2/>. Acesso em: 31 out. 2018.

VICENTNO, Cláudio. **Atlas histórico**: Geral e Brasil. São Paulo: editora Scipione, 2011.

VINCI. Leonardo da. **Royal Collection Trust. Mappa a volo d'uccello della**

Toscana occidentale (ca. 1503-04). Disponível em: <https://www.rct.uk/>. Acesso em: 20 out. 2022.

SANTANA, Anastácio. **Guia dos caminhantes**. Fundação Biblioteca Nacional, 1817.

Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart325616/cart325616.htm. Acesso em: 18 abr. 2022.

Artigo

ALMEIDA, Rodolfo Rodrigues. O antigo aldeamento de São Miguel de Uruaí em São Paulo Colonial: conflitos, resistência e trocas culturais. **Faces da História**.

Assis, SP, v.7, n. 1, p. 141-166, jan/jun. 2020. Disponível em:

<https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/issue/view/91>. Acesso em: 02 fev. 2023.

BATISTA, Liz. **Caminho do Mar coleciona nomes e histórias**. Estadão, 30 nov.

2015. Estadão. Disponível em:

<http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,caminho-do-mar-coleciona-nomes-e-historias,11794,0.htm>. Acesso em: 08 fev. 2023.

BEVILACQUA, Marco Giorgio. **Alexander Klein and the Existenzminimum**: a

“scientific” approach to design techniques. Nexus Network Journal, jul. 2011.

Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/227077488_Alexander_Klein_and_the_Existenzminimum_A_'Scientific'_Approach_to_Design_Techniques. Acesso em: 20 nov. 2022.

CAMPOS, Candido Malta et. al. **São Paulo metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo: editora Senac São Paulo, 2004.

CATALDI, Giancarlo. **From Muratori to Caniggia: the origins and development of the Italian school of design typology**. 2003. ISUF - Journal online, v. 7.1, 2003.

Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/pdf2003/200371_19-34.pdf. Acesso em: 21 jan. 2021.

_____ ; MAFFEI, Gian Luigi; VACCARO, Paolo. **Saverio Muratori and the Italian school of planning typology**. 2002. Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/pdf2002/200261_3-14.pdf. Acesso em: 22 jan. 2019.

CINTRA, Jorge Pimentel; BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão. **Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628)**. Anais do Museu Paulista: História e Cultura – vol. 26, nov 2018. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/137951>. Acesso em: 29 set. 2022.

_____ ; OLIVEIRA, Rafael Henrique de. **José Custódio de Sá e Faria e o mapa de sua viagem ao Iguatemi..** Anais do Museu Paulista. v. 28, p. 1-51 e 31, dez. 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/issue/view/11372>. Acesso em: 30 jan. 2023.

_____. **Reconstruindo o Mapa das Capitanias Hereditárias**. Anais do Museu Paulista. v. 21. n. 2, p. 155-175, jul.-dez. 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/issue/view/6222>. Acesso em: 19 fev. 2021.

COUTINHO, Maurício C. **Economia de Minas e economia da mineração em Celso Furtado**. 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/neco/a/sHbXVRLpfJppFyK69C49PNq/?lang=pt#:~:text=Em%20sua%20obra%2C%20Furtado%20explicita,diversos%20pa%C3%ADses%20da%20Am%C3%A9rica%20hisp%C3%A2nica>. Acesso em: 28 mar. 2022.

D'AGOSTINI, S.; BACILIERI, S.; HOJO, H.; VITIELLO, N.; BILYNSKYJ, M. C. V.; BATISTA FILHO, A.; REBOUÇAS, M. M. Ciclo econômico do pau-brasil – *Caesalpinia Echinata* La., 1785. Páginas do Instituto Biológico. São Paulo, v.9, n.1, p. 15-30, jan./jun. 2013.

FERRAZ, Marcelo. **Sonhos não envelhecem**. Anuário 2013. Ed. n. 8. Editora Monolito. São Paulo, dez. 2013/jan. 2014, p. 62.

FOLZ, Rosana Rita; MARTUCCI, Ricardo. **Habitação mínima**: discussão do padrão de área mínima aplicada em unidades Habitacionais de Interesse Social. Revista Tópos, v. 1, 2007. Disponível em:

<https://revista.fct.unesp.br/index.php/topos/article/view/2187>. Acesso em: 2022.

GABRIEL, Marcos Faccioli. **Crítica de arte e arquitetura**. Revista Tópos, v. 4, n. 1, p. 174-207, 2010.

HALISKI, Thais. **Estátua de Borba Gato, símbolo da escravidão em São Paulo, é incendiada por ativistas**. El País, jul. 2021. Disponível em:

<https://brasil.elpais.com/brasil/2021-07-24/estatua-do-borba-gato-simbolo-da-escravidao-em-sao-paulo-e-incendiada-por-ativistas.html>. Acesso em: 10 dez. 2021.

HELMER, Marie. **Comércio e contrabando entre Bahia e Potosi no século XVI**. Revista de História, [S. l.], v. 7, n. 15, p. 196-212, 1953. Disponível em:

<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/35751>. Disponível em: 17 set. 2022.

HERNÂNI, Donato. **Peabiru**. Instituto Histórico-Geográfico de São Paulo. Revista trimestral que comenta o mundo e seus problemas. ano XII nº 48. Rio de Janeiro, out.-dez 1971.

JENCKS, Charles. **The presence of the past**. Domus, Milão, n. 610, out. 1980.

NERI, Katiúscia. **Você já ouviu falar em indústria 4.0?** TV Brasil, 24/06/2019.

Disponível em: <https://tvbrasil.ebc.com.br/reporter-brasil/2019/06/voce-ja-ouviu-falar-em-industria-40-saiba-mais-na-reportagem>. Acesso em: 09 set. 2022

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Presença de Camillo Sitte**. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR). Salvador, 2005. Disponível em:

<http://www.xienanpur.ufba.br/575.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2022.

LAGO, Pedro Corrêa do. **Iconografia paulistana do século XIX**. São Paulo: Capivara, 2003.

LE CORBUSIER. **Precisões**. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

MAIA, Prestes. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo: PMSP, 1945.

MAKINO, Miyoko. **Ornamentação de Museu Paulista para o Primeiro Centenário: construção de identidade nacional na década de 1920**. Anais do Museu Paulista: história e cultura. São Paulo, 10 (1), p. 167-195, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5386>. Acesso em: 02 jun. 2020.

Marco zero faz 32 anos. O estado de S. Paulo, São Paulo, '7 set. 1966.

MOREIRA, Valentina. **Conheça as exposições que você vai encontrar na reabertura do Museu do Ipiranga**. **Jornal da USP**, 2 set. 2022. Disponível em: <https://jornal.usp.br/universidade/conheca-as-exposicoes-que-voce-vai-encontrar-na-reabertura-do-museu-do-ipuranga/>. Acesso em: 03/09/2022.

NASCIMENTO, Cristiano Felipe Borba do. **Nada vem do nada: por uma revisão contemporânea do conceito de tipo edilício**. Pos FAUUSP, v. 27, p. 102-120. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43683>. Acesso em: 30 jan. 2021.

NETTO, Americo R. **Um erro que se corrige: o marco zero na praça da Sé**. O estado de S. Paulo, São Paulo, 05 abr. 1934, p. 3.

NOLLI, Josi Mara. **Educação e desenvolvimento da pessoa no personalismo de Emmanuel Mounier**. Filosofia e Educação. v. 12, n. 2, p.1032-1054, maio/ago. 2020. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rfe/article/view/8658501>. Acesso em: 18 nov. 2021.

NORONHA, João Manuel di Espírito Santo. **Feiras e rotas comerciais cerca de 1300**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2016.

NOVACAP. **Revista Brasília**, n. 1 a 3, ano I. Rio de Janeiro: NOVACAP, jan., fev. e mar. 1957.

NOVAK, Eder da Silva; MOTA, Lucia Tadeu. **Desiguais e combinados: índios e brancos no vale do Rio Tibagi – PR na primeira metade do século XX**. Campos - Revista de Antropologia. V. 14, n. 1/2, 2013. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/campos/article/view/42471/25830>. Acesso em: 19 set. 2022.

ORLANDI, Ana Paula. **A vida é construção**. Revista Fapesp. Ed. 306, ago. 2021, p. 84-87. Disponível em: https://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2021/07/084-087_lina-bo-bardi_306.pdf. Acesso em: 20 out. 2022.

PEIXOTO, Elaine Ribeiro. **As dimensões da Escola de Veneza**. Paranoá, Dossiê especial Teoria, História e Crítica. n. 25, 2020, p. 1-13. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acesso em: 29 out. 22.

Prefeitura de Porto Feliz. **Terra das Monções**. Disponível em: <https://www.portofeliz.sp.gov.br/historia>. Acesso em: 30 jan. 2023.

RAIMUNDO, Sílvia Lopes. **Bandeirantismo e identidade nacional**. Terra Brasilis: Revista da Rede Brasileira de História e Geografia Histórica, n. 6, 2004. Disponível em: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/375#tocto1n2>. Acesso em: 10 jan. 2023.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano**: por que nossas cidades continuam tão precárias?. Novos Estudos, n. 89, v. 30, n. 1, mar. 2011. Disponível em: <https://novosestudos.com.br/produto/edicao-89/#gsc.tab=0>. Acesso em: 09 set. 2022.

SANTANA, Lídia de. Caminhada pela Estrada Velha de Santos mostra histórias do século 18. Folha de S. Paulo, 17/06/2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2018/06/1972090-caminhada-pela-estrada-velha-de-santos-mostra-historias-do-seculo-18.shtml>. Acesso em: 16 out. 22.

SCHIAVON, Taís. **A conformação dos caminhos do Estado de São Paulo**: breves correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico. Confins. Revista franco-brasileira, n. 44, 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/25959>. Acesso em: 17 out. 22.

_____. **Ferrovias e o processo de identificação e valorização do patrimônio industrial no Brasil**. Vitruvius, 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.197/6254>. Acesso em: 19 dez. 22.

SEGRE, Roberto. **Do pós-modernismo à geoarquitetura**. *Projeto Design*, São Paulo, n. 319, p. 92-95, set. 2006.

SILVA, Kerollayne Ketry da; ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **Monções e bandeiras** - um breve comparativo social, econômico e geográfico sobre a exploração territorial na América portuguesa. In: XIII Jornada de Ensino, Pesquisa e Extensão. **Anais** - XIII JEPE. Recife: Universidade Federal Rural e Pernambuco, 2013. Disponível em: <http://www.eventosufrpe.com.br/2013/cd/resumos/R0159-1.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2023.

SOUZA, Eduardo. **Clássicos da Arquitetura**: Ville Radieuse/Le Corbusier. ArchDaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>. Acesso em: 18 jun. 2018.

TICE, James; STEINER, Erik. **Interactive Nolli Map Website 2.0**. Disponível em: <https://web.stanford.edu/group/spatialhistory/nolli/index.html>. Acesso em: 28 nov. 2018.

_____. **The Nolli Map and Urban Theory**. Disponível em: <http://nolli.uoregon.edu/urbanTheory.html>. Acesso em: 28 nov. 2018.

TOLEDO, Benedito Lima de. Do Litoral ao Planalto a Conquista da Serra do Mar. **PosFAUUSP**, [S. l.], n. 8, p. 150-167, 2000. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/137331>. Acesso em: 16 out. 2022.

VILARDAGA, José Carlos. No fluxo do Anhembi-tietê: o rio e a colonização da capitania de São Vicente nos séculos XVI e XVII. **Novo Mundo, Mundos Novo**, 2020. Open Edition Journals. 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/82993>. Acesso em: 03 fev. 2023.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas**. Brasília: Editora UnB, 2020.

ZEMELLA, Mafalda P. **Os ciclos do pau-brasil e do açúcar**. Revista de História, [S. l.], v. 1, n. 4, p. 485-494, 1950. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/34872>. Acesso em: 28 mar. 2022.

Webgrafia

1968: Governador inaugura neste domingo a Rodovia Castello Branco em SP. Folha de S. Paulo, 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/banco-de-dados/2018/11/1968-governador-inaugura-neste-domingo-a-rodovia-castello-branco-em-sp.shtml>. Acesso em: 25 jan. 2022.

ABIC. **História**. Disponível em: www.abic.com.br. Acesso em: 28 out. 2004.

ABIC. **Tudo de Café**. Disponível em: <https://www.abic.com.br/categorias-tudo-de-cafe/historia/>. Acesso em: 28 out. 2004 e 21 dez. 2022.

AEC. **Construção da Linha 5 - Lilás de SP utiliza três megatatuções. Portal dos Equipamentos**, 22 out. 2013. Disponível em: <https://www.aecweb.com.br/revista/materias/construcao-da-linha-5-lilas-de-sp-utiliza-tres-megatatucoes/7879>. Acesso em: 16 fev. 2023.

ALEXANDRE, Maria Lúcia Bezerra da Silva. **De Potosí a Ouro Preto: um esboço comparativo**. UFRRJ-IM. Disponível em: <http://www.ufrj.br/graduacao/prodocencia/publicacoes/perspectivas-historicas/indice.htm>. Acesso em: 15 set. 2022.

ALMEIDA, Pedro Paulo Palazzo de. **The death and life of “operative history”**. 2020. Disponível em: <https://archtheory.hcommons.org/content/2020/04/03/the-death-and-life-of-operative-history.html>. Acesso em: 30 jan. 2021.

ALTMAN, Max. **1859 – Charles Darwin publica ‘A Origem das Espécies’**. Casa de Oswaldo Cruz, 2015. Disponível em: <https://www.revistahcsm.coc.fiocruz.br/1859-charles-darwin-publica-a-origem-das-especies/>. Acesso em: 01 out. 2022.

Anfavea. Linha do tempo. Disponível em: <http://anfavea.com.br/linha-do-tempo>. Acesso em: 03 jun. 2020.

Arch Inform. **Arnaldo Foschini**. Disponível em: <https://www.archinform.net/arch/71574.htm>. Acesso em: 29 out. 22.

Archimagazine. **Biografie**: Paolo Portoghesi. Disponível em: <http://www.archimagazine.com/bporto.htm>. Acesso em: 22 nvo. 22.

Arquivo nacional. **Capitão-geral e governador das três Capitanias de São Vicente, Espírito e Santo e Rio de Janeiro**. 2016. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/143-capitao-geral-e-governador-das-tres-provincias-de-sao-vicente-espírito-e-santo-e-rio-de-janeiro>. Acesso em: 02 out. 2022.

Arquivo público do Distrito Federal. **Revista Brasília**. Disponível em: <https://www.arpdf.df.gov.br/revista-brasilia/>. Acesso em: 19 jan. 2023.

Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). **Exposição Ferrovias Paulistas**. APESP, 2012. Disponível em:

http://200.144.6.120/exposicao_ferrovias/exposicao.php. Acesso em: 27 fev. 2021.

Associação Manfredo Giuliani. **Gian Luigi Maffei**. Disponível em:

<http://www.manfredogiuliani.com/wp-content/uploads/biografia-maffei-gian-luigi.pdf>.

Acesso em: 29 out. 2022.

Baggio, Julia. **Gustavo Giovanonni**. Disponível em:

https://www.academia.edu/27930386/Gustavo_Giovanonni. Acesso em: 26 jan. 2021.

BAZANI, Adamo. **História da Rodovia Anchieta e os Ícones dos Transportes**.

Diário do transporte, 2015. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2015/02/18/historia-da-rodovia-anchieta-e-os-icone-dos-transportes/>. Acesso em: 25 jan. 2022.

BAZANI, Adamo. História da Rodovia Presidente Dutra: 65 anos e um caminho aberto para o desenvolvimento. Diário de transportes, 2016. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2016/01/17/historia-da-rodovia-presidente-dutra-ligacao-rio-sao-paulo/>. Acesso em: 25 jan. 2022.

BBC News Brasil. **Como realmente era a América antes da chegada de**

Colombo? Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/resources/idt-36af0f00-a464-4e05-8abc-0af6f62c5e3f#title_3. Acesso em: 17 set. 2022.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **A controvérsia sobre desindustrialização**. Folha de S. Paulo, 2007. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0804200707.htm>. Acesso em: 20 jan. 2023.

BEM, José Paulo de; BEM, Fabio de; BEM, Mário de. **Projeto na cidade contemporânea**: Mediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo.

Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/46>>.

Acesso em: 09 mar. 2015.

Biblioteca Nacional. **Cronologia Período Joanino**. Disponível em:

<http://bndigital.bn.br/projetos/expo/djoaovi/cronologia.html>. Acesso em: 11 jan. 2023.

Biblioteca Poletti. Disponível em:

<https://www.comune.modena.it/biblioteche/biblioteche-comunali/poletti/saverio-muratori-modena-1910-2013-roma-1973>. Acesso em: 02 jun. 2021.

Bv.cdi fapesp. **Carvalho Pinto**. Disponível em: <https://bv.fapesp.br/linha-do-tempo/449/carvalho-pinto/>. Acesso em: 16 fev. 2023.

Canadian Centre for Architecture (**CCA**). Teatro del Mondo. Disponível em:

<https://www.cca.qc.ca/en/archives/379606/aldo-rossi-fonds/379618/projects/381879/teatro-del-mondo>. Acesso em: 21 nov. 22.

Câmara Municipal de Itapeverica da Serra. **Histórico**. Disponível em:

<https://www.camaraitapeverica.sp.gov.br/pagina/listar/529>. Acesso em: 04 fev. 2023.

Câmara Municipal de São Paulo, Centro de Memória CMSP. Conselheiro Antonio da Silva Prado. Disponível em:

<https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/especial/conselheiro-antonio-da-silva-prado/>. Acesso em: 26 jan. 2023.

CAMARGO, Angélica Ricci. **Capitão-geral e governador das três Capitanias de São Vicente, Espírito e Santo e Rio de Janeiro**. Arquivo Nacional, 2013.

Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/143-capitao-geral-e-governador-das-tres-provincias-de-sao-vicente-espírito-e-santo-e-rio-de-janeiro>. Acesso em: 02 out. 2022.

Caminhos do Mar. Disponível em: <https://caminhosdomar.com.br/o-parque>. Acesso em: 08 fev. 2023.

CANO, Wilson. **A desindustrialização no Brasil**. Campinas: Economia e Sociedade, v21, número especial, p.831-851, dez, 2012. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ecos/a/n6w4hPXXK6zwZ3YJYTmQGjLJ/?lang=pt>. Acesso em: 20 jan. 2023.

CAPANNA, Alessandra. **Ludovico Quaroni**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 85 (2016). Disponível em: https://www.treccani.it/enciclopedia/ludovico-quaroni_%28Dizionario-Biografico%29/. Acesso em: 10 fev. 2020.

CAPANNA, Alessandra. **Saverio Muratori**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 77 (2012). Disponível em: http://www.treccani.it/enciclopedia/saverio-muratori_%28Dizionario-Biografico%29/. Acesso em: 10 fev. 2020.

Capital Now. Toyotismo: as contribuições do Sistema Toyota de Produção. 2020. Disponível em: <https://capitalresearch.com.br/blog/toyotismo/>. Acesso em: 18 jan. 23.

Carrilho de Graça arquitectos. Disponível em: <https://www.carrilhodagraca.pt/curriculum>. Acesso em: 28 out. 2022.

CASELLI, Giovanni. **Etruria romana e preromana (parte prima)**. Tuttatoscana, 1 giugno 2017. Disponível em: <https://tuttatoscana.net/storia-e-microstoria-2/etruria-romana-e-preromana-parte-prima/>. Acesso em: 01 dez. 2022.

CASELLI, Giovanni. **Etruria romana e preromana (parte seconda)**. Tuttatoscana, 23 marzo 2022. Disponível em: <https://tuttatoscana.net/2017/06/06/etruria-romana-e-preromana-parte-seconda/>. Acesso em: 01 dez. 2022.

CASELLI, Giovanni. **La via Cassia Antica: primo itinerario da Roma a Sutri**. Tuttatoscana, 25 novembre 2022. Disponível em: <https://tuttatoscana.net/storia-e-microstoria-2/la-via-cassia-antica-primo-itinerario-da-roma-a-sutri/>. Acesso em: 01 dez. 2022.

CATALDI, Giancarlo. **Studi per una lettura operante del território dele province**. s/d. Disponível em: <https://www.academia.edu/17217001/Cataldi>. Acesso em: 14 mai. 2020.

CESP. **História**. Disponível em: <https://ri.cesp.com.br/a-companhia/historia/>. Acesso em: 14 fev. 2023.

CET. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/1113490/relatorio-msvp-2019-revisao-2-junho-22.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2023.

CETESB. **CETESB: 50 anos de história e estórias**. Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/12/Livro-CETESB-50-anos.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Centro de Memória CMSP. **Bonde: saudoso paulistano**. Disponível em: [https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/especial/bonde-saudoso-paulistano/#:~:text=Em%201900%2C%20surgiram%20os%20primeiros,meio%20de%20transporte%2C%20at%C3%A9%201947.&text=Em%201%C2%BA%20de%20julho%20de,Coletivos\)%2C%20rec%C3%A9m%20criada](https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/especial/bonde-saudoso-paulistano/#:~:text=Em%201900%2C%20surgiram%20os%20primeiros,meio%20de%20transporte%2C%20at%C3%A9%201947.&text=Em%201%C2%BA%20de%20julho%20de,Coletivos)%2C%20rec%C3%A9m%20criada). Acesso em: 14 fev. 2023.

Cidade de São Paulo. Bairro de Santo Amaro. **Cultura**, fev. 2008. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/bibliotecas/bibliotecas_bai

[ro/bibliotecas_m_z/prefeitoprestesmaia/index.php?p=3867](http://bibliotecas_m_z/prefeitoprestesmaia/index.php?p=3867). Acesso em: 03 fev. 2023.

Cidade de São Paulo, mobilidade e trânsito. **CET**. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/aceso-a-informacao/institucional/competencias-e-atribuicoes.aspx>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana. **Museu SPTrans dos Transportes**. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/museu/>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Cidade de São Paulo, habitação. **Sehab**. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/aceso_a_informacao/institucional/index.php?p=240656. Acesso em: 14 fev. 2023.

_____. **SPUrbanismo**. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/. Acesso em: 14 fev. 2023.

Caminhos do Mar. **História**. Disponível em: <https://caminhosdomar.com.br/historia/>. Acesso em: 16 out. 2022.

Condephaat. **Estrada do Lorena, Monumentos de Victor Dubugras e Área de Mata Circundante**. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/estrada-do-lorena-monumentos-de-victor-dubugras-e-area-de-mata-circundante/>. Acesso em: 16 out. 22.

_____. **São Paulo – Conjunto Nacional**. Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/sao-paulo-conjunto-nacional#!/map=38329&loc=-23.5586189999999982,-46.659965999999998,17>. Acesso em: 06 dez 2019.

Condomínio Conjunto Nacional. **Nossa história**. Disponível em: <http://ccn.com.br/historia/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná. **Sítio Arqueológico da Redução Jesuítica de Santo Inácio Mini**. CEPHA, 2011. Disponível em: <https://www.patrimoniocultural.pr.gov.br>. Acesso em: 19 set. 2022.

CPTM. **Nossa História**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/Nossa-Historia.aspx>. Acesso em: 17 fev. 2023.

Dersa. **Linha do tempo**. Disponível em: <http://www.dersa.sp.gov.br/quem-somos/perfil/nosso-estatuto/>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Desenvolvimento Regional. **Biblioteca virtual, Gegrans - acervo técnico**. Disponível em: <https://bibliotecavirtual.sdr.sp.gov.br/CatalogoGegrans.aspx>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Dicionário de ruas. **Avenida Prestes Maia**. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/avenida-prestes-maia>. Acesso em: 17 fev. 2023.

Ecopistas. **Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto**. Disponível em: <https://www.ecopistas.com.br/institucional/corredor-ayrton-senna-carvalho-pinto>. Acesso em: 25 jan. 2022.

Exame. **Metrô inaugura nesta sexta-feira mais três estações da Linha 5-Lilás. Estádio Conteúdo**, 27 set. 2018. Disponível em: <https://exame.com/brasil/metro-inaugura-nesta-sexta-feira-mais-tres-estacoes-da-linha-5-lilas/>. Acesso em: 17 fev. 2023.

Exposição 'Brasil Futuro: as Formas da Democracia' será inaugurada em Brasília no dia da posse de Lula. Lula, 2022. Disponível em: <https://lula.com.br/exposicao-brasil-futuro-formas-da-democracia/>. Acesso em: 18 jan. 2023.

Fepasa. Disponível em: http://200.144.6.120/exposicao_ferrovias/exposicao.php. Acesso em: 27 fev. 2021.

FERNANDES, Ludmila; MEDEIROS, Valério. **As praças cívicas pós-independência do Brasil: A leitura da monumentalidade pela configuração**. Vitruvius, 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.172/5299>. Acesso em: 10 dez. 2021.

FIESP. **História**. Disponível em: <https://www.fiesp.com.br/sobre-a-fiesp/historia/>. Acesso em: 16 fev. 23.

Firjan. **Memória da Indústria**. Disponível em: <https://firjan.com.br/firjan-190-anos/o-projeto-memoria/>. Acesso em: 11 jan. 2023.

FONTES, Paulo. **Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo**. IPHAN.

Disponível em: <http://www.labor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=166>. Acesso em: 21 jan. 23.

FRAZÃO, Dilva. Ebiografia, 2019. Disponível em:

https://www.ebiografia.com/barao_maua/. Acesso em: 11 jan. 23.

Fundação Nacional do Índio. Disponível em: <https://www.gov.br/funai/pt-br>. Acesso em: 08 set. 2022.

Fundazione Bruno Zevi. Disponível em:

<https://www.fondazionebrunozevi.it/it/biografia-bruno-zevi/>. Acesso em: 26 jan. 2021.

G1. **Saiba quais são os sete maiores congestionamentos da história em SP**. G1, 02 set.

2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1312708-5605,00->

[SAIBA+QUAIS+SAO+OS+SETE+MAIORES+CONGESTIONAMENTOS+DA+HISTORIA+EM+SP.html](https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1312708-5605,00-SAIBA+QUAIS+SAO+OS+SETE+MAIORES+CONGESTIONAMENTOS+DA+HISTORIA+EM+SP.html). Acesso em: 16 fev. 2023.

_____ Sorocaba e Jundiaí. **Rodovia Raposo Tavares completa 90 anos**. G1, 2012. Disponível em: [https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-](https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2012/11/rodovia-raposo-tavares-completa-90-anos.html#:~:text=Em%201954%2C%20a%20rodovia%20recebeu,asfaltada%2C%20era%20um%20caminho%20complicado)

[jundiai/noticia/2012/11/rodovia-raposo-tavares-completa-90-anos.html#:~:text=Em%201954%2C%20a%20rodovia%20recebeu,asfaltada%2C%20era%20um%20caminho%20complicado](https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2012/11/rodovia-raposo-tavares-completa-90-anos.html#:~:text=Em%201954%2C%20a%20rodovia%20recebeu,asfaltada%2C%20era%20um%20caminho%20complicado). Acesso em: 10 jan. 2023.

GALASSI, Giancarlo. **Aldo Rossi e Gianfranco Caniggia ... 2012**. Disponível em:

<https://archiwatch.it/2012/02/11/aldo-rossi-e-gianfranco-caniggia/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

GaWC. **The World According to GaWC 2020**. Disponível em:

<https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/world2020t.html>. Acesso em: 12 nov 2022.

GaWC. **Global Cities in harmonious development**. Disponível em:

<https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/visual/globalcities2010.pdf>.

Acesso em: 12 nov 2020.

GaWC. **Globalization and World Cities Research Network**. Disponível em:

<https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/index.html>. Acesso em: 12 nov 2022.

Giorgio Grassi. Architectuul. Disponível em:

<https://architectuul.com/architect/giorgio-grassi>. Acesso em: 28 out. 22.

GORELIK, Adrián. **Das vanguardas a Brasília:** cultura Urbana e Arquitetura na América Latina. Belo. Horizonte: Editora UFMG, 2005.

GOUVEIA, Isabel Cristina Moroz-Caccia. **A cidade de São Paulo e seus rios:** uma história repleta de paradoxos. Disponível em:

<https://journals.openedition.org/confins/10884?lang=pt>. Acesso em: 27 set. 2018.

Governo SP. **Conheça um pouco mais da história do Metrô.** Portal do Governo, 23 abr. 2010. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/conheca-um-pouco-mais-da-historia-do-metro/>. Acesso em> 16 fev. 2023.

GRAHAM, Stephen H; Caos Planejado. **São Paulo precisa de uma taxa de congestionamento.** ArchDaily, 02 fev. 2023. Disponível em:

<https://www.archdaily.com.br/br/995702/sao-paulo-precisa-de-uma-taxa-de-congestionamento>. Acesso em: 16 fev. 2023.

IPHAN. **Portal.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/>. Acesso em: jun. 2018 a jan. 2023.

KÜHL, Beatriz. **Estações ferroviárias.** 2017. Disponível em:

<https://escoladacidade.org/bau/beatriz-kuhl-estacoes-ferroviarias/>. Acesso em: 26 fev. 2021.

La Biennale di Venezia. **History.** Disponível em:

<https://www.labiennale.org/en/history-biennale-architettura>. Acesso em: 21 nov. 2022.

Linazasoro & Sanchez. Disponível em:

http://www.linazasorosanchez.com/?page_id=295&lang=en. Acesso em: 28 out. 2022.

LOBO, Renato. **40 anos da Rodovia Imigrantes:** a principal rota entre baixada e SP. Viatrolebus, 2015. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2015/12/40-anos-da-rodovia-imigrantes-a-principal-rota-entre-baixada-e-sp/>. Acesso em: 25 jan. 2022.

LOBO, Renato. **Postagem indica previsão de chegada de trem da Linha 17.**

Viatrolebus, 2022. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2022/05/postagem-indica-previsao-de-chegada-de-trem-da-linha-17/>. Acesso em: 16 fev. 2023.

MELE, Giampiero. **Luigi Vagnetti**. Dicionário Biográfico dos Italianos - Volume 97 (2020). Disponível em: https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-vagnetti_%28Dizionario-Biografico%29/. Acesso em: 29 out. 2022.

Metrô CPTM. **Linha 17-Ouro**. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/linha-17/>. Acesso em: 16 fev. 2023.

Metrô. Mapa do Transporte Metropolitano. Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/pdf/mapa-da-rede-metro.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2023.

MONTEIRO, André; LOBEL, Fabrício. **Veja a saga da construção da linha 4-amarela do Metrô de São Paulo**. Folha de S. Paulo, 31 jul. 2015. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/asmais/2015/07/1662639-veja-a-saga-da-construcao-da-linha-4-amarela-do-metro-de-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 16 fev. 2012.

NAJAR, Alberto Lopes; MARQUES, Eduardo César Marques. **A sociologia urbana, os modelos de análise da metrópole e a saúde coletiva**: uma contribuição para o caso brasileiro. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/HzM7cHn8qh3nMd6GQDVnZvC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 08 dez. 2022.

PERASSO, Valeria. **O que é a 4ª revolução industrial - e como ela deve afetar nossas vidas**

BBC, 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-37658309>. Acesso em: 13 jan. 2023.

CARVALHO, Veridiana Ramos da Silva; LIMA, Gilberto Tadeu. **Estrutura produtiva, restrição externa e crescimento econômico**: a experiência brasileira. Economia e sociedade, v. 18, n. 1 (35), p. 31-60, abr. 2009. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/issue/view/901>. Acesso em: 09 set. 2022.

Lexicar Brasil. **CMTC**. Disponível em: <http://www.lexicarbrasil.com.br/cmtc/>. Acesso em: 17 fev. 2023.

MOREIRA, Valentina. **Conheça as exposições que você vai encontrar na reabertura do Museu do Ipiranga**. Jornal da USP, 2 set. 2022. Disponível em: <https://jornal.usp.br/universidade/conheca-as-exposicoes-que-voce-vai-encontrar-na-reabertura-do-museu-do-ipuranga/>. Acesso em: 03/09/2022.

MONTEIRO, André; LOBEL, Favbrício. Veja a saga da construção da linha 4-amarela do Metrô de São Paulo. Folha de S. Paulo, 31 jul. 2015. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/asmais/2015/07/1662639-veja-a-saga-da-construcao-da-linha-4-amarela-do-metro-de-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 16 fev. 2012.

Museu do Ipiranga-USP. Disponível em: <https://museudoipiranga.org.br/>. Acesso em: 03/09/2022.

PEREIRA, Renata Baesso. Tipologia arquitetônica e morfologia urbana: uma abordagem histórica de conceitos e métodos. Vitruvius, 2012. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/13.146/4421>. Acesso em: 24 jan. 2021.

PRODAM. A PRODAM. Disponível em: https://portal.prodam.sp.gov.br/sobre_nos/a-prodam/. Acesso em: 14 fev. 2023.

PUNTONI, Pedro. **Caminhos antigos e povoamentos.** Escola da Cidade, 2016a. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=G-09iATNm30>. Acesso em: 16 fev. 2021.

_____. **História e historiografia do Brasil.** Escola da Cidade, 2016b. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=DtqYG_k_KuY. Acesso em: 18 fev. 2021.

QUEIROZ, Francisco Assis. **Evolução das Ciências:** Charles Darwin. E-aulas USP-UNIVESP, 2011. Disponível em: <http://eaulas.usp.br/portal/video.action?idItem=226>. Acesso em: 04 jan. 2019.

RIBEIRO, Antônio Sérgio. **São Paulo - 460 anos - Parte 5.** Alesp, 2014. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=355000>. Acesso em: 10 fev. 2023.

Rodovias.org. **Rodovia Fernão Dias BR 381.** Rodovias.org. Disponível em: <http://rodovias.org/rodovia-fernao-dias-br-381/>. Acesso em: 10 jan. 2023.

ROCHA FILHO, Gustavo Neves. **A lavoura de trigo em São Paulo – século XVII.** História de São Paulo, jan. 2022. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/a-lavoura-do-trigo-em-sao-paulo-seculo-xvii/#more-193>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **A aldeia de Piratininga.** História de São Paulo, jul. 2017a. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/a-aldeia-de-piratininga/#more-100>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **A pré-história de São Paulo:** a descoberta do passado. História de São Paulo, jun. 2017a. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/a-pre-historia-de-sao-paulo-a-descoberta-do-passado/>. Acesso em: 26 set. 2021.

_____. **A verdade sobre a fundação de São Paulo.** História de São Paulo, jun. 2017b. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/os-jesuitas-e-a-fundacao-de-sao-paulo/#more-78>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **A Vila de São Paulo do Campo ou de Piratininga.** História de São Paulo, jul. 2017b. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/a-vila-de-sao-paulo-do-campo-ou-de-piratininga/#more-108>. Acesso em: 12 mar. 2021.

_____. **As aldeias e trilhas tupiniquins no Planalto Paulista.** História de São Paulo, ago, 2018. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/as-aldeias-e-trilhas-tupiniquins/#more-152>. Acesso em: 12 mar. 2021.

_____. **O interesse de João III pela Cia de Jesus.** História de São Paulo, jan. 2018. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/o-interesse-de-joao-iii-pela-cia-de-jesus/#more-132>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **Os caminhos quinhentistas de São Paulo.** História de São Paulo, jul. 2017c. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/os-caminhos-quinhentistas-de-sao-paulo/#more-110>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **Os jesuítas e a fundação de São Paulo.** História de São Paulo, jun. 2017c. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/os-jesuitas-e-a-fundacao-de-sao-paulo/#more-78>. Acesso em: 26 set. 2022.

_____. **Vila de São Paulo:** evolução do traçado urbano. História de São Paulo, jul. 2017d. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.com.br/vila-de-sao-paulo-evolucao-do-tracado-urbano/#more-113>. Acesso em: 12 mar. 2021.

RÜDIGER, Francisco. **Georg Simmel e a teoria da cultura.** IHAC - Instituto de Humanidades, Artes e Ciências, 2021. Disponível em: UFBA. Disponível em: <https://ihacdigital.ufba.br/3276/>. Acesso em: 06 dez. 2022.

Sabesp. **Perfil.** Disponível em: <https://site.sabesp.com.br/site/interna/Default.aspx?secaold=802>. Acesso em: 14 fev. 2023.

Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal do Planejamento.

Acordo de Cooperação: São Paulo - Toronto. Disponível em:

<http://www.prodam.sp.gov.br/sempla/sampatoronto.htm>. Acesso em: 14 jun. 2023.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). **Emurb.**

Disponível em: [https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7670-de-24-de-novembro-de-](https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7670-de-24-de-novembro-de-1971#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobra%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,servi%C3%A7os%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs)

[1971#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobra%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,servi%C3%A7os%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs](https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7670-de-24-de-novembro-de-1971#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobra%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,servi%C3%A7os%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs). Acesso em: 14 fev. 2023.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). Legislação da Secretaria Municipal de Gestão. Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/gestao/apresentacao/index.php?p=22484>. Acesso em: 14 fev. 2023.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). **Prefeitura destaca importância de obras em estações do Metrô para a mobilidade na cidade.** PMSP, 24 fev.2022.vDisponível em:

<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-destaca-importancia-de-obras-em-estacoes-do-metro-para-a-mobilidade-na-cidade>. Acesso em: 17 fev. 2023.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). **Sehab.**

Disponível em: [http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-14451-de-24-de-marco-de-](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-14451-de-24-de-marco-de-1977#:~:text=DECRETA%3A,uso%20do%20solo%2C%20no%20Munic%C3%ADpio)

[1977#:~:text=DECRETA%3A,uso%20do%20solo%2C%20no%20Munic%C3%ADpio](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-14451-de-24-de-marco-de-1977#:~:text=DECRETA%3A,uso%20do%20solo%2C%20no%20Munic%C3%ADpio) .. Acesso em: 14 fev. 2023.

São Paulo (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP). Subprefeitura de Vila Prudente, 20 ago. 2010. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila_prudente/noticias/?p=13907. Acesso em: 17 fev. 2023.

Seção Técnica de Levantamentos e Pesquisa, Divisão de Preservação/DPH. **Marco Zero:** Obras de Arte em Logradouros Públicos da Cidade de São Paulo. Cidade de São Paulo, cultura, DPH, 21 set. 2010. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/patrimonio_historico/adote

[_obra/index.php?p=8290#:~:text=O%20Marco%20Zero%20expressa%20a,monume%20C%20pleno%20de%20valor%20simb%C3%B3lico">_obra/index.php?p=8290#:~:text=O%20Marco%20Zero%20expressa%20a,monume%20C%20pleno%20de%20valor%20simb%C3%B3lico](#). Acesso em: 25 jan. 2022.

Secretaria da Cultura. **Termo de referência para elaboração de proposta técnica e orçamentária para gestão de:** museu Catavento e/ou museu Afro Brasil. Governo do estado de São Paulo, 2017. Disponível em:

<https://www.transparenciacultura.sp.gov.br/eesseers/2015/09/Termo-de-Referencia-ajusto.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2023.

Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM). **Metrô: quem somos.**

Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>. Acesso em: 16 fev. 2023.

SILVA, Jonisi Santos da. Museu do Ipiranga. Serviço do Patrimônio Imobiliário, 6 fev. 2017. Disponível em: <https://sites.usp.br/dpi/museu-paulista/>. Acesso em: 11 fev. 2023.

Sindicato dos Metroviários e metroviárias SP. **Monotrilho da Linha 15-Prata está cinco anos atrasado e R\$ 4,8 bi acima do previsto. ago. 2015.** Disponível:

<https://www.metroviarios.org.br/site/monotrilho-da-linha-15-prata-esta-cinco-anos-atrasado-e-r-48-bi-acima-do-previsto/>. Acesso em: 16 fev. 2023.

SOARES, Lucas; RODRIGUES, Fernanda; MELO, Regis. **Bandeirantes, JK e a duplicação que demorou mais de uma década: conheça a história da Fernão Dias.** G1, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/sul-de-minas/noticia/bandeirantes-jk-e-a-duplicacao-que-demorou-mais-de-uma-decada-conheca-a-historia-da-fernao-dias.ghtml>. Acesso em: 10 jan. 2023.

SPTTrans. História. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/sptrans/>. Acesso em: 17 fev. 2023.

SUGIMOTO, Luiz. Ensaio investiga formação da identidade narrativa sertaneja.

Jornal da Unicamp, n. 648, 2016. Disponível em:

<https://www.unicamp.br/unicamp/ju/648/ensaio-investiga-formacao-da-identidade-narrativa-sertaneja>. Acesso em: 04 jan. 2023.

SUZUKI, Shin. **José Bonifácio: como 'patriarca da Independência' teve projeto de país rejeitado e acabou amargurado.** BBC News Brasil em São Paulo, 2022.

Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-62669105>. Acesso em: 04 jan. 2023.

TANCLER, Márcia apud Condephaat. **Matadouro de Vila Mariana**. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/matadouro-de-vila-mariana/>. Acesso em: 09 jan. 2023.

TEIXEIRA, Maria Regina. **Embu das Artes e sua história**. Cidade de Embu das Artes, Disponível em: <http://cidadeembudasartes.sp.gov.br/embu/portal/noticia/ver/332#:~:text=Lugar%20origem%20de%20provavelmente%20de%20uma,do%20bandeirante%20Domingos%20Lu%C3%ADs%20Grou>. Acesso em: 04 fev. 2023.

THAMIRIS. **Conheça a história do Engenheiro Civil Régis Bittencourt, que teve papel notável na história do rodoviarismo brasileiro**. Inbec, 2018. Disponível em: <https://www.inbec.com.br/blog/conheca-historia-engenheiro-civil-regis-bittencourt-que-teve-papel-notavel-historia-rodoviarismo-brasileiro>. Acesso em: 10 jan. 2023.

TORTELLADA, Tiago. Saiba mais sobre a linha 6-Laranja do metrô de São Paulo. **CNN Brasil, 01 fev. 2022. Disponível em:** <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/saiba-mais-sobre-a-linha-6-laranja-do-metro-de-sao-paulo/>. **Acesso em: 16 fev. 2023.**

TREVISAN, Ricardo. A cidade radiosa de Le Corbusier. Blog do Trevisan. Disponível em: <https://ricardotrevisan.com/2022/08/22/a-cidade-radiosa-de-le-corbusier/#more-9865>. Acesso em: 21 fev. 2023.

Unesco. **World Heritage List**. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/>. Acesso em: 17 set. 2022.

Universidade de Brasília. BiblioAtlas - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: <http://lhs.unb.br/atlas/Institucional>. Acesso em: 17 out. 2022.

Università Iuav di Venezia. **Adeus a Carlo Aymonino**. Disponível em: <http://www.iuav.it/Ateneo-cal/2010/07/in-ricordo/>. Acesso em: 28 out. 2022.

Unsplash. **A Revolução Industrial e suas consequências**. 2015. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/a-revolucao-industrial-e-suas-consequencias>. Acesso em: 20 fev. 2023.

USHISIMA, Roberto. **Telesp**. Empresas e Mercados, fev. 2009. Disponível em: <http://empresasmercados.blogspot.com/2009/02/telesp.html>. Acesso em: 14 fev. 2023.

VARIG Airlines. **História**. Disponível em: <https://www.varig-airlines.com/pt/>. Acesso em: 22 jan. 2023.

VELOSO, Fernando A.; VILELLA, André; GIAMBIAGI, Fabio. **Determinantes do “Milagre” Econômico Brasileiro (1968-1973): Uma análise Empírica**. Revista Brasileira de Economia, v. 62, n. 2, p. 221-246, abr-jun 2008. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/issue/view/62-2>. Acesso em: 09 set. 2022.

XAVIER, Mauício. **Rodovia Anhanguera completa setenta anos de funcionamento**. Veja São Paulo, 2020. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/anhanguera-setenta-anos/>. Acesso em: 10 jan. 2023.

XAVIER, Maurício. **Rodovia dos Bandeirantes completa 40 anos**. Veja São Paulo, 2018. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/rodovia-dos-bandeirantes-quatro-decadas/>. Acesso em: 10 jan. 2023.

Listas

Lista de abreviaturas e siglas

Lista de figuras

Lista de mapas

Lista de tabelas

Lista de abreviaturas e siglas

I PND	- Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento
ABIC	- Associação Brasileira da Indústria de Café
Abrasce	- Associação Brasileira de Shopping Centers
Ancine	- Agência Nacional do Cinema
Anfavea	- Associação Nacional dos Fabricantes de veículos Automotores
ANPUR	- Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
APESP	- Arquivo Público do Estado de São Paulo
ArPDF	- Arquivo Público do Distrito Federal
BNH	- Banco Nacional da Habitação
BRT	- <i>Bus Rapid Transit</i>
CBTU	- Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCA	- Canadian Centre for Architecture
CEF	- Caixa Econômica Federal
CESP	- Companhia Energética de São Paulo
CET	- Companhia de Engenharia de Tráfego
CETESB	- Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CIAM	- Congresso Internacional da Arquitetura Moderna
CIESP	- Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
CLT	- Consolidação das Leis do Trabalho
CMSP	- Câmara Municipal de São Paulo
CMTC	- Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CODEPLAN	- Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central
CONDEPHAAT	- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
CONPRESP	- Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico
CPTM	- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CSN	- Companhia Siderúrgica Nacional
Covid-19	- Corona Virus Disease-2019 (Coronavírus, surgido em 2019)
CTBHU	- The Council on Tall Buildings and Urban Habitat
Depha	- Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico
Dersa	- Desenvolvimento Rodoviários S. A.
EF	- Estrada de Ferro
Emurb	- Empresa Municipal de Urbanização
ENBA	- Escola Nacional de Belas Artes

Fapesp	Fundação de Amparo à Pesquisa
Fepasa	- Ferrovia Paulista S.A
FGTS	- Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIESP	- Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
Firjan	- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FNCCC	- Federação Nacional dos Centros Culturais Comuns
Funai	- Fundação Nacional do Índio
GaWC	- the Globalization and World Cities
GDF	- Governo do Distrito Federal
Gegran	- Grupo Executivo da Grande São Paulo
GfK	- Growth from Knowledge
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICI	- Instituto Cultural Itaú
IHGB	- Instituto Histórico Geográfico Brasileiro
IHGSP	- Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo
INA	- Istituto Nazionale delle Assicurazioni
Ipea	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico
IRS	- Instituto Roberto Simonsen
ISUF	- International Seminar on Urban Form
ITDP Brasil	- Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento
IUAV	- Instituto Universitario di Architettura di Venezia
IUSA	- Instituto Universitário de Arquitetura
Labmob	- Laboratório de Mobilidade Sustentável
LPUOS	- Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo
MDC	- Mapa Digital da Cidade (de São Paulo)
Metrô	- Companhia do Metropolitano de São Paulo
NOVACAP	- Companhia Urbanizadora da Nova Capital
OMS	- Organização Mundial da Saúde
ONU	- Organização das Nações Unidas
OPEP	- Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PDE-SP	- Plano Diretor Estratégico de São Paulo
Petrobrás	- Petróleo Brasileiro S.A.
PIB	- Produto Interno Bruto

PMSP	- Prefeitura do Município de São Paulo
PND	- Programa Nacional de Desestização
Proálcool	- Programa Nacional do Álcool
PRODAM	- Empresa de Tecnologia da Informação e Comunicação do Município de São Paulo
PPP	- Parceria Público-Privada
PUC	- Pontifícia Universidade Católica
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal S. A.
RMSP	- Região Metropolitana de São Paulo
RPNY	- The Regional Plan Association of New York and Its Environs
Sabesp	- Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SC	- Shopping Center
Sempra	- Secretaria Municipal de Planejamento Orçamento e Gestão
Sehab	- Secretaria Municipal de Habitação
SENAI	- Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	- Serviço Social da Indústria
Sesc	- Serviço Social do Comércio
SFH	- Sistema Financeiro da Habitação
SPHAN	- Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPR	- São Paulo Railway
STM	- Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
Telesp	- Telecomunicações de São Paulo S.A.
TPA	- Town Planning Associates
Unesco	- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
Unicamp	- Universidade Estadual de Campinas
URSS	- União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
USP	Universidade de São Paulo
WTC	- World Trade Center

Lista de figuras

Figura 1: Detalhe de S. Salvador na Baya de todos os Sanctos em 1624	34
Figura 2: capas da Revista Brasília, n. 1, 2 e 3 - jan. fev. mar 1957	101
Figura 3: a cidade de Nova York (1875) e ponte do Brooklyn (1869).....	133
Figura 2: Esquema teórico da circulação nas principais capitais europeias.....	139
Figura 5: Plano Voisin (1925).....	147
Figura 6: Cidade contemporânea (superior); Brasília (inferior).....	163
Figura 7: projeto dos eixos (esquerda) e a obra dos eixos (direita).....	164
Figura 8: empreendimento de habitação social Pruitt-Igoe (1954-72).....	179
Figura 9: deesenho do Teatro del Mondo Fonte: site do CCA, 2022	181
Figura 10: caminho de espigão em Val D´Orcia.....	201
Figura 11: caminho de espigão	203
Figura 12: Centro Histórico de Siena	211
Figura 13: porta del Popolo	214
Figura 14: caminho no espigão na Amazônia (esq.) e em Santa Catarina (direita)	221
Figura 15: território antes da ocupação portuguesa	222
Figura 16: caminho do Peabiru	223
Figura 17: Planalto Paulistano e planície de São Vicente	224
Figura 18: aldeia Piratininga.....	227
Figura 19: navegação fluvial pelos Campos de Piratininga.....	228
Figura 20: Seção geológica na porção central da bacia de São Paulo	234
Figura 21: caminhos dos Pinheiros e o espigão central	235
Figura 22: Villa de S. Paulo, nove léguas da barra, ca. 1631	241
Figura 23: Expedição na subida da Serra do Mar	243
Figura 24: as primeiras povoações no Planalto Paulista	245
Figura 25: vista geral da cidade de São Paulo (1827).....	257
Figura 26: Fundos de casa do Vale do Anhangabaú.	258
Figura 27: rua 15 de novembro, rua São Bento e rua Direita	259
Figura 28: saída para o caminho da Móoca e para o caminho para Sorocaba	259
Figura 29: comemorações do bicentenário da Independência do Brasil	270
Figura 30: projeto para a cidade de São Paulo (1929).....	286
Figura 31: mapa Esquema teórico de São Paulo	293
Figura 32: mapa do transporte metropolitano: Metrô e CPTM, set. 2022.....	314

Lista de mapas

Mapa 1: Tratado de Tordesilhas e Caminho Peabiru	17
Mapa 2: Topografia da América Latina	18
Mapa 3: capitâneas hereditárias.....	25
Mapa 4: província do Rio da Prata, publicada em 1635	28
Mapa 5: capitania de São Vicente.....	29
Mapa 6: mapa de Céspedes Xeria (1628).....	32
Mapa 7: regni Brasiliae in America Meridionali máxime celebris (ca.1730).....	35
Mapa 8: detalhe de regni Brasiliae in America Meridionali máxime celebris	37
Mapa 9: 1792 – mapa corográfico da capitania de São Paulo	40
Mapa 10: capitania de São Vicente (1641)	44
Mapa 11: São Paulo, Paraná e Santa Catarina.....	46
Mapa 12: região aurífera do Leste, Sul e Centro-Oeste do Brasil	48
Mapa 13: 1709- 1720 capitania de São Paulo e Minas	50
Mapa 14: Tratado de Madri, (1750).....	58
Mapa: 15: quadrilátero do açúcar.....	68
Mapa 16: Guia dos Caminhantes, 1817	71
Mapa 17: Planta dos novos núcleos coloniais no Estado de São Paulo (1910).....	72
Mapa 18: rede ferroviária no século XIX	77
Mapa 19: Karta da província de São Paulo	79
Mapa 20: gráfico com localização de Brasília no Planalto Central Brasileiro	81
Mapa 21: Expansão territorial e ferroviária no Estado de São Paulo	83
Mapa 22: Transcontinental Santos-Arica (1908)	84
Mapa 23: Carta dos excursionistas	86
Mapa 24: Linhas de São Paulo	95
Mapa 25: Mapa rodoviário e turístico do Estado de São Paulo, 1969.....	99
Mapa 26: Plano Piloto de Brasília,	102
Mapa 27: Desenvolvimento da rede rodoviária na região Centro-Oeste.....	104
Mapa 28: Cidades globais em 2010.	110
Mapa 29: rodovias de São Paulo	119
Mapa 30: transformações de Paris por Haussmann	134
mapa 31: Península Itálica medieval (esquerda) e unificada (direita)	198
mapa 32: Etrúria meridional em 750 a.C. (esquerda); Vias Cassia Vetus (direita)..	199
mapa 33: caminhos de espigão e caminhos secundários	204
mapa 34: caminhos de meia encosta, de fundo de vale	206
mapa 35: Etrúria, o VII Regio	207
mapa 36: percursos e assentamentos romanos e renascentista	209
mapa 37: esquerda: a República de Siena no início do século XIV.	210
Mapa 38: a volo d'uccello della Toscana occidentale (ca. 1503-04).....	212
Mapa 39: La Pianta Grande di Roma (1748) de Giambattista Nolli (1701-56)	213
Mapa 40: matas pré-colombianas de São Paulo (1936)	225
Mapa 41: caminhos terrestres e fluviais pré-colombianos.....	229
Mapa 42: Caminhos dos Tupiniquins (1450-1550),.....	231
mapa 43: espigão central do Planalto Paulista.....	232
Mapa 44: Traçado dos principais caminhos do século XVIII	237
Mapa 45: caminho dos Tupiniquins (esquerda) e caminho do padre José (direita) 244	
Mapa 46: sesmarias indicadas no mapa do município de São Paulo, 1936	246
Mapa 47: a aldeia do Piratininga, o traçado dos muros (1560-80).....	248
Mapa 48: vila de São Paulo (1600) e traçado do segundo muro (1580-92).....	249

Mapa 49: Capitania de S. Visente (1608-16).....	251
Mapa 50: cidade de São Paulo (1765/1774)	255
Mapa 51: chácaras.....	256
Mapa 52: Planta da cidade de São Paulo (1810)	260
Mapa 53: Planta da cidade de São Paulo (1868)	264
Mapa 54: Parque Caminhos do Mar.....	267
Mapa 55: mancha urbana e principais caminhos (1881)	269
mapa 56: Planta da capital do estado de São Paulo, 1890.....	272
Mapa 57: mancha urbana (1897)	275
Mapa 58: mapa da viação elétrica da São Paulo Light & Power (1900-46)	281
Mapa 59: áreas de concentração industrial, 1930.....	282
Mapa 60: entradas e saídas de São Paulo	283
Mapa 61: marco zero da cidade de São Paulo.....	288
Mapa 62: cidade de São Paulo em 1900 (esquerda) e em 2014 (direita)	289
Mapa 63: áreas de concentração industrial, 1950.....	290
Mapa 64: primeira versão do perímetro de irradiação, 1924.....	294
Mapa 65: Perimetrais e sistema Y.....	295
Mapa 66: sistema Y e sua relação com as principais avenidas dos arredores	296
Mapa 67: Planta da cidade de São Paulo, década de 1940.....	298
Mapa 68: mancha urbana (1943)	300
Mapa 69: áreas de concentração industrial, 1970.....	304
mapa 70: vetor Sudoeste	305
mapa 71: Avenidas paralelas as marginais.....	307
mapa 72: áreas de concentração industrial, 1997.....	308
Mapa 73: calçadões no Centro Histórico e no Centro Novo.....	313
Mapa 74: Faixas exclusivas de ônibus e corredores de ônibus do sistema BRT	319
Mapa 75: melhoramentos viários propostos no PDE-2014	320
mapa 76: mancha urbana em 2020.....	321
mapa 77 : Concentração de imóveis de alta renda	322

Lista de tabelas

Tabela 1: invasões durante a União Ibérica.....	33
Tabela 2: Caminhos indígenas a partir da cidade de São Paulo.....	41
Tabela 3: Capitania de São Paulo e Minas de Ouro (1709- 1720).....	51
Tabela 4: caminhos antigos (texto preto) e novos (texto azul).....	78
Tabela 5: estradas e rodovias.....	87
Tabela 6: Estátuas de bandeirantes no Museu Paulista.....	88
Tabela 7: concentração de operários.....	91
Tabela 8: Caminhos pré-colombianos, rede ferroviária e rede rodoviária.....	97
Tabela 9: implantação de indústrias automobilísticas fordistas.....	98
Tabela 11: Ranking das cidades globais em 2020.....	111
Tabela 12: implantação de indústrias automobilísticas toyotistas.....	118
Tabela 13: Quadro cíclico da leitura operante da forma urbana.....	197
Tabela 14: Periodização da Península Itálica.....	198
Tabela 15: ciclo da cidade de São Paulo.....	219
Tabela 16: caminhos indígenas.....	230
Tabela 17: aldeias e caminhos pré-colombianos.....	230
Tabela 18: caminhos pré-colombianos e caminhos coloniais.....	253
Tabela 19: períodos do ciclo de planificação do consumo.....	262
Tabela 20: caminhos pré-colombianos, coloniais e imperiais.....	266
Tabela 21: desindustrialização na cidade de São Paulo.....	308
Tabela 22: órgãos públicos estaduais e municipais.....	310
Tabela 23: permanência dos traçados dos caminhos précolombianos.....	312