

A CIDADE DE SÃO PAULO E O DELINEAMENTO DE CAMINHOS: Correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico.

THE CONFORMATION OF THE ROADS OF THE STATE OF SÃO PAULO: Correlations with its urban and economic development.

A. Taís Schiavon

*Universidade de Évora, Évora, Portugal
taischiavon@hotmail.com*

RESUMO

Tratar das transformações ocorridas no atual cenário da cidade de São Paulo induz ao estudo de sua composição e articulação regional. Fundada em 1554, a antiga Piratininga possui seu desenvolvimento histórico marcado pela inexpressividade econômica e conformação territorial. Com o processo de articulação de caminhos, diversificam-se os serviços prestados no antigo entreposto bandeirista, e a condição de passagem e potencial de articulação de caminhos se consolida, sendo reafirmada com a instauração de ferrovias, impulsionando ainda mais o crescimento local e sua articulação regional. Este artigo procura mostrar como essa conformação foi conformada a partir da compreensão da articulação de suas principais estradas, ferrovias e rodovias e, também, da conformação urbana resultante.

Palavras-chave: São Paulo, rodovias, ferrovias, desenvolvimento urbano, articulação regional.

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto

Tópico: Estudos metropolitanos e territoriais

ABSTRACT

To understand the changes occurred in the current scenario of the São Paulo city leads to the study of its composition and regional articulation. Founded in 1554, the village of Piratininga has its historical development marked by inexpressiveness in its economic and territorial conformation. With the process of articulation of its primary roads, we can note the diversification of the local and regional services, process that culminates with the consolidation of the principal axes of articulation of the city, that being reaffirmed with the establishment of railroads, further boosting local growth and regional articulation. This article seeks to show how this conformation was articulated, from the understanding of the articulation of its primary roads, railways and highways, and, the resulting urban conformation.

Keywords: São Paulo, highways, railways, urban development, regional articulation.

Research line: 1 City and Project

Topic: *Metropolitan and territorial studies*

1. A estruturação da pesquisa:

O artigo representa parte dos estudos da pesquisa em curso para a obtenção do título de doutoramento em arquitetura pela Universidade de Évora, Évora Portugal. A análise mais ampla, intitulada “Modernidade e Comunicações: meios de transporte e o território urbano” busca compreender como os eixos de articulação ferroviária e rodoviária se comportam em meio à consolidação dos ideais de modernidade, tendo como ponto de reflexão cidades, cuja estrutura econômica se insere em algum momento em dinâmicas internacionais de transportes. Neste artigo, são descritas algumas das informações relativas à histórica conformação de caminhos pela cidade de São Paulo tendo em consideração alguns dos inúmeros impactos ao território urbano.

2. Dos caminhos de Bandeiras ao traçado das ferrovias:

Os portugueses descobriram apenas o litoral do Brasil e realizaram somente ligeira penetração em seu território, mas, logo em seguida, o encanto do primeiro encontro com a terra desconhecida desaparecia (...) para ser substituído por uma dura realidade em que o colono se via abalado pela mata virgem, (...), exposto às feras, ameaçado pelos índios, (...). (Prado, 1931, apud: Silva, 1949, 34)

Em meio às tentativas de promover o território “recém descoberto”, a coroa portuguesa demonstra ao implantar o sistema de Capitânias Hereditárias um exacerbado protecionismo de suas possessões além-mar, influenciando assim sua interiorização. A este respeito Silva (1955, 56) relata que em meio “a porta do sertão desconhecido, inçado de selvícolas insidiosos, o primeiro cuidado do conquistador branco deve ter sido a proteção de seus pastos, plantações e moradas contra o inimigo destruidor”.

Se por terra as comunicações eram dificultadas, pelas incertezas “dos sertões” a saída encontrada se resumia pela ligação marítima, favorecendo assim o histórico povoamento da região costeira. Em meio a esta primeira tentativa de articulação territorial, a coroa portuguesa concentra parte das intervenções “públicas” em torno da construção de fortificações e portos marítimos, realizados por militares portugueses. (Nagamini, in: Vargas, 1994)

Para Prado Jr. (1976, 109) “estas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar numa disposição fragmentária das comunicações.” Concentrados em meio ao explícito interesse de exploração de seus recursos naturais, tais movimentos revelam dificuldades decorrentes da crescente necessidade de interiorização, que teriam em muitos casos apenas com o pioneirismo paulista e a ação das bandeiras, a garantia e o aumento das possessões portuguesas na América.

A este respeito, o Professor Doutor Joaquim de Carvalho (In: Revista de História, 1955, 550) relata que “(...) o bandeirante do século XVII estava para as terras do interior como o nosso navegador do século XV para as rotas do Oceano desconhecido”, onde de acordo com Matos (1974, 25) “lamentavelmente, tão extraordinário movimento de dilatação territorial – um dos maiores de toda a história da humanidade – pouco resultou no que diz respeito ao conhecimento geográfico das regiões perlustradas.”

A esse respeito, o Professor Doutor Joaquim de Carvalho (In: Revista de História, 1955, 550) relata “(...) que o passado de São Paulo está diretamente ligado às fronteiras do Brasil. Se o Brasil tem as fronteiras atuais, ao sul, a ocidente e para o norte, no interior, deve-o, sem dúvida, a São Paulo”. Em síntese, em meio a este

processo de expansão, o movimento bandeirista resulta com a “(...) expansão geográfica do Brasil e a fixação das fronteiras muito para além do Tratado de Tordesilhas, com as colônias do Paraguai, da Bolívia, do Peru e da Argentina”. O professor finaliza sua fala afirmando que “(...) em virtude deste bandeirismo (...), São Paulo cobria uma área de aproximadamente 3 milhões de quilômetros, compreendendo as terras atuais de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro”, uma condição ilustrada pela Figura 1 (a seguir), demonstrando a máxima expansão da Capitania de São Paulo no século XVI-XVIII, segundo o “ensaio de Carta Geral das Bandeiras Paulistas” de Affonso d’E Taunay, ilustrando a abrangência da atuação de bandeiras paulistas conforme os ensaios cartográficos tornando possível a compreensão da força do movimento bandeirista que partindo da cidade de São Paulo, atinge as divisas do território nacional, que conformavam até então o Paraguai, o Peru e Nova Granada.



Fig. 01: Máxima expansão da Capitania de São Paulo séculos XVI-XVIII. Fonte: Silva, 1949, 36.

3. A articulação de caminhos e o processo de urbanização:

O primeiro século e meio de atuação da colonização portuguesa caracteriza-se pela baixa conformação de centros urbanos, cuja esparsa população dedicava suas atividades à administração do território e ao comércio de suas riquezas extrativistas, não tendo a população tempo nem meios para ocupar-se de sua subsistência, sendo seu número suficiente para fazer sentir o problema da sua manutenção. (Prado Jr., 1976, 42)

Ao citar sobre os deslocamentos do “caboclo” brasileiro, Euclides da Cunha (opus. cit. Silva: 1949) relata que em suas necessidades, esse “gentio” “não traça trajetória retilínea e firme. Avança num bambolear característico, de que parecem ser o traço geométrico os meandros das trilhas sertanejas”. Dificultando assim a efetiva demarcação dos caminhos primitivos nacionais, prevalecendo assim o “instinto selvagem” (Pinto, 1903).

Neste ambiente, os colonizadores europeus encontraram, em várias regiões do Brasil, “além dos trilhos ou caminhos rudimentares ou mais ou menos batidos, estradas mais ou menos importantes, abertas e praticadas pelo gentio, pondo em relações de comércio e amizade as tribos do litoral e suas vizinhanças com as do remoto interior do país” (Pinto, 1903), cujos traçados podem ser reconstruídos apenas pelos roteiros e relatos de viajantes e expedicionistas daquele período.

De acordo com Holanda (1995, 88-101), este cenário de conformação, marcado pela fixação nas áreas litorâneas e pela inexistência do “estabelecimento humano intermediário entre os meios urbanos e as propriedades rurais destinadas à produção de gêneros exportáveis” teria “influências que ainda persistem até os nossos dias”. Essa imensa dificuldade de se povoar e comunicar “fazendas” e o “meio urbano” seria um doloroso fardo amargurado por um longo período quando analisado pelo contexto latino americano como um todo. Uma condição contrária “em todo o mundo e em todas as épocas”, onde era comum, “a prosperidade dos meios urbanos à custa dos centros de produção agrícola.”

Considerando a força do movimento bandeirantista para o processo de interiorização do Brasil, Andrada e Silva (1953, 72) destaca ao citar Prado Jr. (1945) que “essa prodigiosa expansão, que ensejou triplicar o domínio colonial português, a oeste do meridiano de Tordesilhas, e formar a imensa base territorial do Brasil moderno, foi condicionada por fatores geográficos especiais, a começar pela posição da vila paulistana”. Desta forma, a cidade de São Paulo se colocava “como centro demográfico isolado no planalto”, sendo o principal ponto de “convergência e partida das vias de penetração para as regiões do Sul e do Centro-Oeste do país”. Movimento semelhante a este, seria identificado apenas em fins do século XIX, em decorrência da expansão do modelo ferroviário de transportes.

A figura 2 (a seguir), ilustra os caminhos que tinham como ponto de partida a localidade de São Paulo e demais regiões de influência no Brasil. Dando destaque para a cidade de São Paulo, podem ser observados caminhos em direção às localidades de Santos (São Vicente) e Sorocaba, destas localidades partiam os principais caminhos direcionados tanto para o interior do atual Estado, quanto para os demais. Um contexto que abrangia boa parte do território nacional. O mapa ilustra também a hegemonia de outras regiões, sobretudo no Nordeste do país, dando destaque para os portos de Salvador, Maceió, Recife e São Luís, regiões que originavam processos de interiorização.



Fig.02. Principais Rumos de Penetração séculos XVI-XVIII. Fonte: Silva, 1949, 30.

Os caminhos abertos no país até o século XVIII relacionavam-se em geral, ao suprimento das necessidades dos engenhos, a limitada comunicação entre localidades existentes, a busca por riquezas, captura de indígenas e a ação de bandeiras. A vinda da família Real ao Brasil acentua as necessidades em torno da construção e reconstrução de estruturas urbanas, sobretudo relacionadas à melhoria dos caminhos entre as principais localidades de então, além de ressaltar a carência por produtos industrializados, em grande parte importados e de difícil acesso no país.

Ao considerarmos que a cidade de São Paulo, passa com o tempo a se posicionar como centro demográfico e de convergência de caminhos, eixos de penetração começam a ser delineados e concentram-se em seus domínios atividades específicas (Figura 3). A este respeito Prado Jr. (1976, 110), afirma que "à medida que o povoamento penetra o interior, e com ele as vias que o acompanham, estas, (...) acabam convergindo no

interior”, possibilitando o processo de ramificação de eixos e comunicação entre povoados e núcleos urbanos. Este processo de interiorização culmina com a fixação da cidade de São Paulo como entremeio entre o Planalto (interior) e o Porto (Santos). Auxiliando essa incursão, a navegação quando possível era utilizada como fator de convergência, sendo em muitos casos atrelada aos caminhos terrestres.

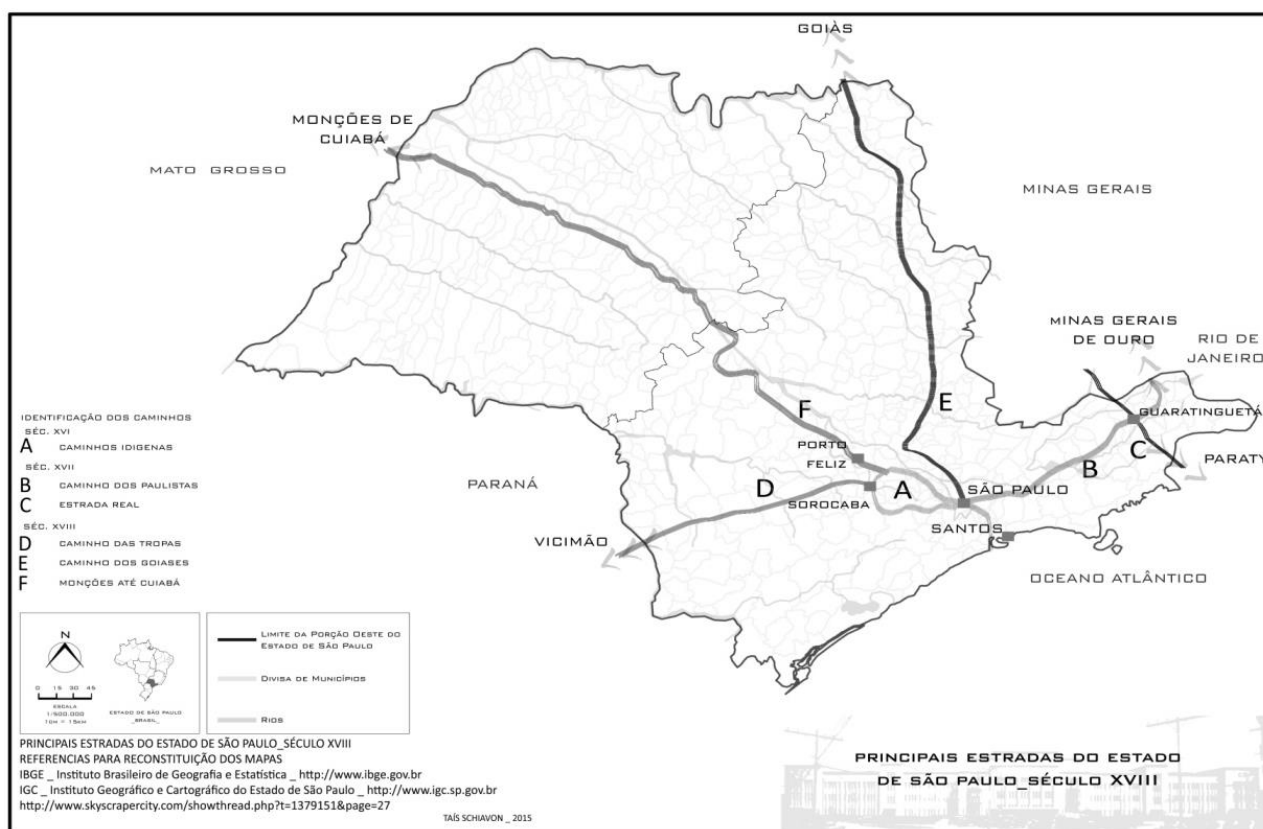


Fig.03. Principais estradas do Estado de São Paulo, século XVIII. Fonte: (autora), 2018.

Para Langenbuch (1971, 36), as estradas, na época, funcionavam como agentes de povoamento e de ocupação do espaço de várias maneiras, mas uma das mais notáveis, e a ela mais diretamente relacionadas, é a de provocar o surgimento dos citados estabelecimentos e atividades junto às suas margens ou em seus domínios. A relação funcional existente entre as várias atividades mencionadas provocava, não raro, a associação geográfica e financeira.

Em acréscimo ao movimento das bandeiras, ao relacionarmos a articulação de caminhos ao processo de fixação urbana, identificamos o surgimento das aglomerações em torno das localidades de Taubaté e Guaratinguetá, reflexo do movimento oriundo do Estado do Rio de Janeiro em direção ao Estado de São Paulo por meio do Vale do Paraíba. (Matos, 1974)

(...) A expansão de moradores pelas áreas centralizadas pelo Caminho de Goiás, a partir de Jundiáí (vila em 1655) se esgalhou para leste, resultando na formação dos núcleos de Atibaia (1655) e de Nazaré (1676) e para o norte, onde emergiram os núcleos de Moji-Mirim e de Moji-Guaçu. Em direção aos campos do oeste e do sul se assinalou pela fundação, em 1646, de Sorocaba (vila em 1661) e ainda em

meados do século pelo estabelecimento dos núcleos de Cutia e de São Roque. (Bruno, s.d, 53)

Assim como o ocorrido com as localidades próximas, a cidade de São Paulo deixa o século XVIII ensaiando os primeiros passos ao estabelecimento de sua vida urbana. Condição esta, inicialmente articulada em reflexo do desenvolvimento da economia açucareira (mais atuante no interior do Estado), que permite o estabelecimento de um embrionário comércio que pouco a pouco adquire feições e importância regionais, que direcionavam a produção para a cidade de São Paulo e desta para os centros de consumo e exportação.

Após a transferência da capital do Brasil para a cidade do Rio de Janeiro, notamos que as principais estradas ainda eram abertas em direção aos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, tendo como interesse a extração de minerais e o acesso à região Sul do país, buscando o domínio territorial. Nestes trajetos a orientação era feita por meio de estradas ou rios, sendo as estradas mais importantes “a do Recife ao Rio São Francisco; a do Rio de Janeiro a São Paulo (1810); a do Comércio (...), e a de São Paulo a Sorocaba (...).” (Nagamini, in: Vargas, 1994, 135)

Ernani da Silva Bruno relembra que, a partir de 1839, há um incremento na presença de fazendeiros instalados nos limites urbanos da capital, controlando, a princípio, o comércio de açúcar produzido no interior, cuja rota passa pela cidade a caminho de Santos. Tal fato contribui de maneira definitiva para as transformações pelas quais a paisagem urbana de São Paulo passa no último quartel do século XIX (Bruno, 1954, 466). Os espaços urbanos tornam-se sustentáculos de uma nova mentalidade capitalista que vê a cidade e seus espaços como um reflexo direto do fluxo de capitais. (Cavanaghi, 2015)

Para Simonsen (1940, 17), “enquanto os colonos da zona do açúcar usufruíam considerável bem-estar e mantinham intenso comércio com o Reino, a capitania paulista criava suas civilizações autônomas”, ao longo de períodos de maior dinamismo e recaídas, o autor afirma que este ciclo perdurou por cerca de cento e cinquenta anos.

São Paulo era uma espécie de entreposto comercial, que mantinha contacto permanente com o porto de Santos e com a zona agrícola do interior, onde prosperava a lavoura canavieira e tinha início à expansão do café, no vale do Paraíba. Tais fatores, embora modestos em suas proporções, bastavam para ocasionar certa animação à vida comercial da cidade. (Matos. In: Revista de História, 1955, 99)

Outra atividade amplamente ensaiada faz referência à pecuária e ao comércio de muares. Considerando sua aplicação em meio ao território central do Brasil (São Paulo, Mato Grosso, Goiás), Matos (1974, 27) afirma que tanto a dispersão da cultura de cana de açúcar, quanto à expansão da atividade tropeirista caracterizaram a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, implicando em importantes alterações no sistema de transportes e comunicações da província e seu prolongamento para novas regiões (interferindo, portanto na organização de novos povoados e núcleos urbanos), “estabelece-se no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras (como no caso de Goiás), na qual se destaca preferencialmente o caminho para o sul, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba, sede de famosa feira de muares”. (Matos, 1974, 27)

Continuando os processos de interiorização, diretamente relacionados ao Estado de São Paulo, Pierre Monbeig (1984) destaca que em meio ao século XIX, a partir do Vale do Paraíba, a “Franja Pioneira” poderia seguir por meio do “Caminho de Goiás”, ou bifurcar-se para a porção leste do Estado de São Paulo em meio ao “interior paulista” (com destaque para o município de Jundiaí), ou a norte (em meio às povoações de Campinas e Rio Claro), onde fora inicialmente fixado o plantio do café. Com o esgotamento destas áreas, a “Franja Pioneira”, seguiria rumo ao sul (com destaque para a cidade de Sorocaba), a partir daí, a nova região desbravada seria representada pelo Oeste do Estado (com destaque inicial para a cidade de Ribeirão Preto). O ideal ferroviário já começava a dominar a “modernização” paulista, cujos reflexos seriam mais uma vez sentidos na Capital do Estado, onde a São Paulo Railway Company, dominaria o transporte entre o Planalto (reunido na cidade de São Paulo) e o Litoral (consolidado pela cidade de Santos).

Embora a inauguração da primeira estrada de ferro paulista se tenha dado em 1868 — a antiga “Estrada de Ferro Inglesa”, que uniu a capital ao pôrto de Santos — foi somente a partir de 1872, quando os trilhos atingiram as novas áreas cafeeiras da Província (que se haviam deslocado do vale do Paraíba para a região de Campinas), foi só então que a cidade de São Paulo começou a sentir as benéficas conseqüências desse grande empreendimento.

(...)

Daí a fundação da Companhia Paulista (1868), que uniu Jundiaí a Campinas em 1872 (...); em 1876, seus trilhos alcançaram Rio Claro. Daí, também a organização da Companhia, Ituana (1870), que uniu Itú a Jundiaí em 1873, da Companhia Sorocabana (1870), que pôs Sorocaba em contacto com a capital em 1875, e da Companhia Mogiana (1872), cujos trilhos, partindo de Campinas, atingiram Mogí-Mirim em 1875 e Ribeirão Preto em 1883. (...) (Matos, In: Revista de História, 1955)

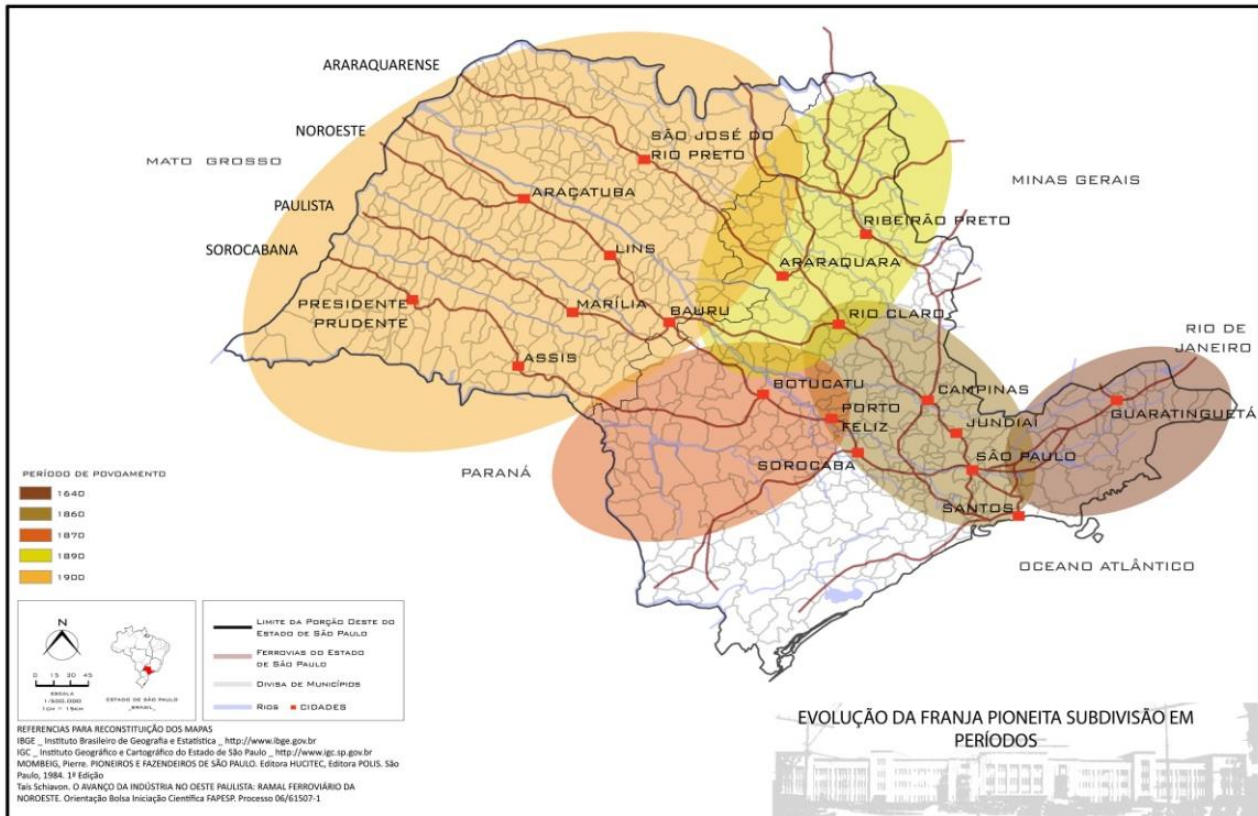


Fig.04 Avanço das Companhias Ferroviárias no Estado de São Paulo. Fonte: (autora), 2015.

3.1 O delineamento da vocação comercial:

Até o século XIX, as atividades comerciais compreendiam uma espécie de escambo de mercadorias entre a metrópole e a colônia. Esta troca consistia na importação de artigos manufaturados, sobretudo da Europa, e a exportação de matérias primas como o açúcar bruto, ouro, algodão, peles, café, cacau, lã e índigo. Ao romper da segunda metade do século XIX, o cenário comercial brasileiro apresenta um contexto oposto ao anterior, as importações passam a exceder o volume de exportações. As relações comerciais brasileiras encontravam-se abertas, restando agora um novo período de reestruturação voltado à capacitação da colônia quanto à produção de bens de consumo importados até então.



Fig.05 Retroterra do Porto de Santos em 1914 (segundo J.J. da Silva Freire). Fonte: Silva, 1949, 38.

Mesmo em meio aos desafios, a posição de centralidade e irradiação da cidade de São Paulo já se fazia marcante. Na análise de Langenbuch (1971, 33-34), todas as áreas tributárias das estradas de Itu, de Goiás e de Bragança, estavam na hinterlândia natural do porto de Santos e se comunicavam com ele através da cidade de São Paulo. Considerando os caminhos estabelecidos mais ao Sul, sobretudo os de Sorocaba e Itapetininga, estes em princípio tinham suas relações estabelecidas com o porto de Iguape, mas em geral cobertas por estradas de má qualidade, sendo complementados pela navegação do Ribeira. Ao Norte, o Vale do Alto Tietê e o Vale do Paraíba caracterizavam-se como as áreas menos relacionadas ao porto de Santos, as comunicações se faziam com maior facilidade com os portos de São Sebastião, Ubatuba, Parati ou Rio de Janeiro, como pode ser observado na Figura 5 (acima), onde Freire destaca a região de influência do porto de Santos, considerando as estratégias de comunicações existentes até então, dando relevância as vias fluviais e marítimas. A sobreposição desta gravura, com as gravuras anteriores, revela o quão importante foi

o movimento bandeirista para a conformação logística do porto de Santos, condição esta que perdura até os dias de hoje.

A partir dos anos 30, o traçado urbano da cidade de São Paulo demonstra o surgimento de inúmeros processos em torno da dispersão de novos eixos, culminando na reformulação de ruas e avenidas, os ideais europeus e as antigas ruas tortuosas são alargadas e realinhadas. A nova urbanidade segue os padrões norte-americanos. Em poucos anos, São Paulo transforma-se na Chicago latino-americana.

Neste padrão, novos eixos econômicos são criados e recriados em meio a lógica dos automóveis, ditando agora novas as regras e planos urbanos. Os antigos limites impostos pelos rios Tamandateí e Anhangabaú expandem-se aos rios Pinheiros e Tietê, que ao longo dos anos veem na paisagem de suas marginais a construção de uma nova capital, polo do desenvolvimento econômico do setor terciário, "(...) na década de 50 produziu-se em São Paulo um ponto de inflexão na trajetória das relações entre metrópole e urbanismo que já assumia sua nova versão: a de planejamento urbano". (Meyer, 1991, 5-6)

4. A configuração das estratégias internacionais:

Ressaltando a importância exercida pelo Porto de Santos em meio aos primeiros anos do século XX e considerando que boa parte dos produtos era encaminhada por trilhos pelo eixo São Paulo – Santos da São Paulo Railway Company, é válida a consideração neste artigo do projeto de articulação proposto pela Transcontinental Santos-Arica, prevendo assim a comunicação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico.

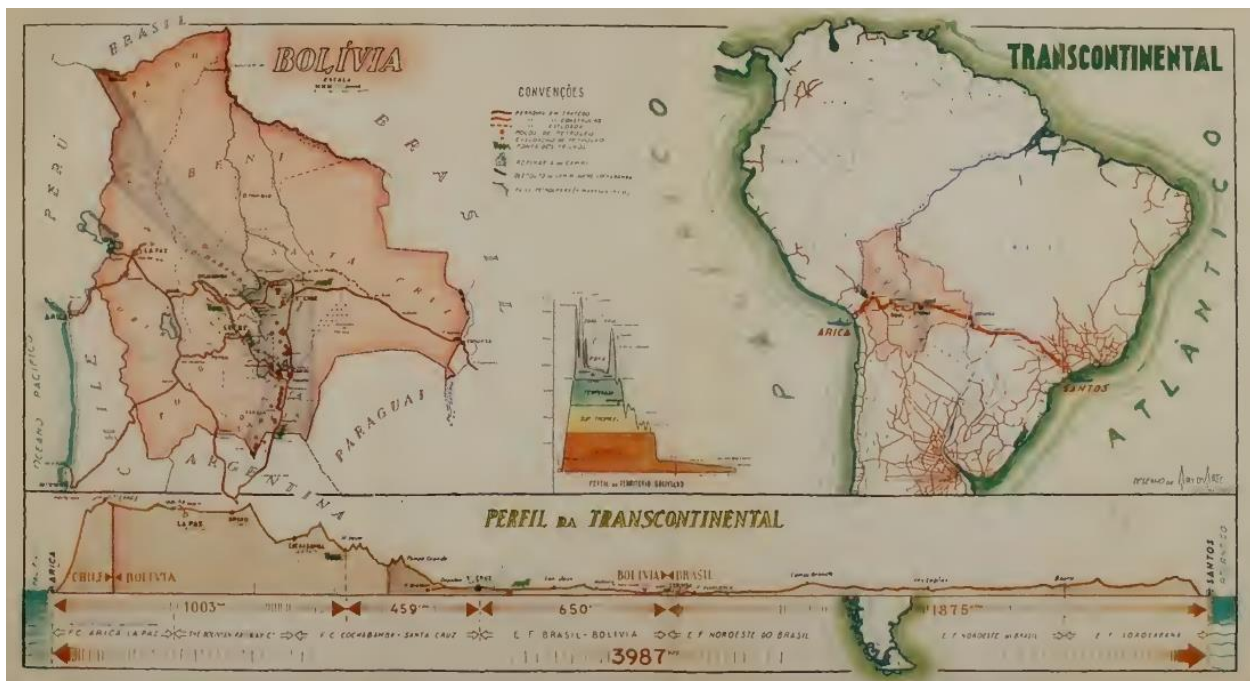


Fig.06- Trecho da Transcontinental Santos-Arica. Fonte: Whataly, 1952.

No contexto brasileiro, o projeto da Transcontinental Santos-Arica foi firmado em 1908, por meio do decreto que previa a transição do ponto final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil da cidade de Cuiabá, capital do então Estado de Mato Grosso, para Corumbá, na divisa com a Bolívia (um traçado proposto desde os primórdios do lançamento da companhia em 1905). A partir desta transição, o trecho da Noroeste se

comunicaria em Bauru com os trilhos da Sorocabana que direcionariam mercadorias e passageiros para a cidade de São Paulo e desta para Santos, por meio dos trilhos da São Paulo Railway. No contexto da Transcontinental, o trajeto brasileiro seria complementado pelo trecho Boliviano (que demonstra até os dias atuais um trecho não executado entre as cidades de Santa Cruz de La Sierra e Cochabamba), e em sequência ao trecho Chileno, que atravessando a Cordilheira teria seu ponto final na cidade portuária de Arica, o Mapa 8 (a seguir) de Ary Duarte ilustra o trecho da Transcontinental e destaca as projeções da trama ferroviária boliviana.

5. O ideal Rodoviário:

Em relação à estruturação das estradas paulistas, não existem informações concisas sobre a época de seu desenvolvimento. Tem-se conhecimento de que o trecho principal concentrava suas atuações na porção oriental do Estado, responsáveis pela comunicação entre as localidades de Campinas e Ribeirão Preto, sendo em seus primeiros anos, insignificantes as ligações em direção ao litoral.

Bruno (s/d, 161) descreve a respeito do inicial desenvolvimento das estradas na porção Sudoeste do país, afirmando que “das comunicações por terra deve-se recordar que muitos dos velhos caminhos de tropas e de carros foram em grande parte abandonados quando se iniciara o ciclo ferroviário. A própria estrada do mar de São Paulo a Santos, construída em 1867, e tida como inutilizada desde o estabelecimento do tráfego ferroviário (...), só foi reestruturada em 1912 (...), se transformando nos anos seguintes em estrada para automóveis, aberta ao público em 1923, sendo depois revestida de concreto asfáltico. Mas era cedo ainda para que o sistema rodoviário ganhasse terreno. O transporte ferroviário continuou sendo dominante.”

Vale salientar, que no século XX (considerando o arco temporal existente entre os anos de 1917 e 1923), entre os vários congressos realizados em meio ao território de São Paulo, foram sistematizadas as principais diretrizes técnicas a serem tomadas pelos futuros projetos, sendo em paralelo divulgadas as “qualidades do novo sistema de transporte automotor” (Siciliano, 1967, 29, apud Tavares, 2014, 94).

Essas novas frentes de expansão dos eixos de comunicação, quando sobrepostas ao avanço do deslocamento da indústria paulistana, constituíram as atuais regiões do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano) e de Guarulhos, que, ao mesmo tempo, descentralizaram as atividades industriais da capital, mas reforçaram a polarização do que passou a se caracterizar como Grande São Paulo, a região de abrangência direta da metrópole de São Paulo .

Para Diniz e Campolina (2007: 28-34) o desempenho da Região Metropolitana de São Paulo frente à economia nacional e internacional, aponta para um processo de reestruturação e reespecialização de novas funções, abrangendo o “aprofundamento do processo de reestruturação industrial a partir da década de 1990”, refletindo a “reversão da polarização industrial e da desconcentração dos novos investimentos para outras regiões”, não apenas do Estado de São Paulo, mas também do país, um processo que abrange gradativamente a (...) “profunda reestruturação decorrente dos novos padrões tecnológicos e organizacionais, com aumento da produtividade e transferência de muitas atividades para o setor terciário.” Um contexto complementado por Peixoto (2011: 44) que afirma que “com isso, altera-se o papel estratégico da metrópole: ela deixa de sediar atividades industriais, transferidas para outros locais, e tende a se consolidar como um centro de gerenciamento corporativo e de serviços.”

6. Conclusões:

As ferrovias foram, em seu auge, responsáveis pela definição dos principais rumos viários encontrados na atual malha do país, entretanto, encontram seu auge num contexto marcado pela dependência do mercado internacional e fragilidades governamentais, onde o governo, muitas vezes desinteressado em sua conservação e articulação com o nascente modelo rodoviário ocasiona seu sucateamento e escassez de recursos para seu melhoramento.

Nas cidades, e sobretudo em São Paulo, tornam-se claras as diferenças entre os dois principais meios de transporte adotados pelo país. As diferentes formas de estruturação urbana demonstram que a ferrovia fora fator importante ao desenvolvimento da economia cafeeira e em consequência ao inicial surto industrial, ao passo que as rodovias surgem num momento de busca em torno da integração nacional e desejo de modernização das bases econômicas do país, refletindo o intenso processo de industrialização vivido. As imponentes estações ferroviárias sedem espaço às largas avenidas abertas para acolher o automóvel.

Todo o cenário exposto evidencia a importância da conformação de caminhos e seu inegável potencial de articulação econômica, urbana e populacional. A partir da visão de diversos autores, o texto ilustra parte dos meandros que levaram a conformação da cidade de São Paulo como ponto de entroncamento de caminhos locais, regionais, nacionais e internacionais.

7. Bibliografia

ANDRADA E SILVA, Raul. São Paulo nos tempos coloniais. Sociedade de Estudos Históricos e da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

ARCANI, A. (1928) A grande rodovia transbrasileira como conseguiu-la. Boletim do Instituto de Engenharia / IPT-USP.

BRUNO, E. S. História do Brasil, geral e regional. Grande Oeste (Goiás e Mato Grosso). Volume 6. São Paulo: Editora Cultrix.

CARVALHO, J. de C. (1955) São Paulo e o Brasil que se constrói". Revista de História. Estudo de geografia urbana., v. 10 n. 21-22.

COSTA, O. D (1934). O progresso actual das vias férreas e de outros modernos meios de transporte. Boletim do Instituto de Engenharia.

DINIZ, C. C. e CAMPOLINA, B. D. (2007) A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, reespecialização e novas funções. Revista Eure, Vol. XXXIII, nº98, p.27-43. Santiago do Chile: IEUYT / PUC de Chile. www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612007000100002&script=sci_arttext (Consulta em: 24 set.2019)

HOLANDA, Sérgio Buarque (1995). Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras. (Consulta em: 24 set.2007)

LANGENBUCH, Juergen Richard (1971). A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica.

MATOS, O. N. (1955) A cidade de São Paulo no século XIX. São Paulo, Revista de História. Estudo de geografia urbana., v. 10 n. 21-22.

MATOS, Odilon Nogueira de (1974). *Café e Ferrovias. A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega.

MEYER, R. M. P. (1991) *Metrópole e Urbanismo, São Paulo anos 50*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo.

MONBEIG, P. (1984) *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Editora HUCITEC.

MONBEIG, P. (1953) *La croissance de la ville de São Paulo*. *Revue de Géographie Alpina*, t. XLI, pág. 67, Grenoble.

NAGAMINI, M. (1994) *Engenharia e técnica de construções ferroviárias e portuárias no Império*. En: VARGAS, M. *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Editora UNESP.

PEIXOTO, Nelson Brissac (2011). *Zona Leste. Arte/Cidade*. São Paulo: Dardo T.

PETRONE, Maria Thereza S (1968). *A Lavoura Canavieira em São Paulo – Expansão e Declínio (1765 – 1851)*. São Paulo: Difel.

PINTO, Adolfo (1903). *A Istória da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Tip. de Vanordem.

PRADO, Paulo (1931). *Retrato do Brasil*. Rio de Janeiro.

PRADO, N. (2011). *Formação e transformação das cidades do centro-oeste paulista: o rodoviarismo e a substituição do sistema ferroviário. Ramal Noroeste. Orientação Bolsa Iniciação Científica*. BP. IC. Processo 10/17492-5.

PRADO JR., C. (1935) *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo*. *Revista Geografia*, ano I, n. 3, págs., 239-262, São Paulo.

PRADO JR., C. (1945) *Formação do Brasil Contemporâneo (Colônia)*. São Paulo: Editora Brasiliense.--. (1976) *História Econômica do Brasil*. 31ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense.

SANT'ANNA, F. D. (1933). *Concorrência e coordenação dos transportes feitos por via férrea e de rodagem*. *Revista: Boletim do Instituto de Engenharia*.

(AUTORA) (2015). «Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. » *Dissertation (Master en gestion et valorisation du patrimoine industriel) - Master TPTI, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, France; Università Degli Studi di Padova, Padova, Italie; Universidade de Évora, Évora, Portugal*. <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401> (Consulta em: 24 set.2019)

(AUTORA) (2018). *A Noroeste do Brasil e as paisagens Industriais do Oeste de São Paulo. A conformação do Patrimônio da Mobilidade no Brasil*. *Novas Edições Acadêmicas*. ISBN: 978-3-639-68274-8.

SICILIANO, L.de B. (1967) *Rodoviarismo histórico*. *Revista DER*. v.28, n. 103-104, p. 29-30.

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

SILVA, R. de A. (1955). *São Paulo nos tempos coloniais.* São Paulo, *Estudo de geografia urbana*. *Revista de História*, v. 10 n. 21-22, 1955. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v10i21-22p55-88> (Consulta em: 24 set.2019)

SIMONSEN, R. (1940) A Evolução Econômica de São Paulo. In: Paulistânia. Ano II, nº 6, pág. 17, São Paulo.

TAVARES, J. C. (2014) Modernização Urbana entre técnicas e teorias. A infraestrutura rodoviária na urbanização do território paulista: as escalas de integração da cadeia produtiva. XIII – SCHU, Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo. Revista Paranoá, Brasília, nº 13.

WHATALY, Luís Alberto (1944). A Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, parte integrante da Transcontinental Arica-Santos. 2ª edição.