

Caminhos ancestrais de São Paulo: movimento na formação de uma metrópole periférica

Ricardo Barbosa da Silva¹

Resumo: Este artigo investiga o papel dos caminhos ancestrais na formação socioterritorial de São Paulo. A pesquisa fundamenta-se na compreensão da indissociabilidade entre o espaço geográfico e o tempo histórico, analisando esse movimento especialmente em relação aos grupos populares. Verificou-se que os caminhos ancestrais indígenas foram cruciais para a expansão territorial paulistana, sendo posteriormente apropriados pelas bandeiras, ferrovias e rodovias. No entanto, essa modernização se mostrou incompleta e contraditória, baseada na exploração, no apagamento e na segregação de populações indígenas, negras e de migrantes nordestinos. Esse processo resultou na consolidação de uma lógica centro-periferia que, ao impor a lentidão e a imobilidade relativa periférica, ao mesmo tempo transformou as periferias em lócus de resistência cultural e social, um campo fértil para o surgimento de um novo período popular da história.

Palavras-chave: caminhos; movimento; formação socioterritorial; grupos populares; periferias.

Caminos ancestrales de São Paulo: movimiento en la formación de una metrópoli periférica

Resumen: Este artículo investiga el papel de los caminos ancestrales en la formación socioespacial de São Paulo. La investigación se fundamenta en la comprensión de la indisolubilidad entre el espacio geográfico y el tiempo histórico, analizando este movimiento especialmente en relación con los grupos populares. Se constató que los caminos ancestrales indígenas fueron cruciales para la expansión paulista, siendo posteriormente apropiados por las *bandeiras*, los ferrocarriles y las carreteras. No obstante, esta modernización se reveló incompleta y contradictoria, al estar basada en la explotación, el borramiento y la segregación de poblaciones indígenas, negras y de migrantes nordestinos. Ese proceso resultó en la consolidación de una lógica centro-periferia que, al imponer la lentitud y la inmovilidad relativa periférica, al mismo tiempo transformó las periferias en un locus de resistencia cultural y social, un campo fértil para el surgimiento de un nuevo período popular de la historia.

Palabras-clave: caminos; movimiento; formación socioterritorial; grupos populares; periferias.

Ancestral paths of São Paulo: movement in the formation of a peripheral metropolis

Abstract: This paper investigates the role of ancestral paths in the socio-spatial formation of São Paulo. The research is grounded in the understanding of the inseparability between geographic space and historical time, analyzing this movement particularly in relation to popular groups. The study found that indigenous ancestral paths were crucial to São Paulo's expansion, later appropriated by *bandeiras*, railways, and highways. However, this modernization proved to be incomplete and contradictory, as it was based on the exploitation, erasure, and segregation of Indigenous, Black, and Northeastern migrant populations. This process led to the consolidation of a center-periphery logic that, while imposing slowness and relative immobility on the peripheries, simultaneously transformed them into loci of cultural and social resistance, fertile ground for the emergence of a new popular period in history.

Keywords: paths; movement; socioterritorial formation; popular groups; peripheries.



Como citar este artigo: Silva, R. (2026). Caminhos ancestrais de São Paulo: movimento na formação de uma metrópole periférica. *PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades*, 9(17), e59992. <https://doi.org/10.26512/patryter.v9i17.59992>.

Recebido: 28 de agosto de 2025. **Aceito:** 30 de outubro de 2025. **Publicado:** 01 de janeiro de 2026.

¹ Professor Adjunto da Universidade Federal de São Paulo, UNIFESP, Instituto das Cidades, Campus Zona Leste, Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8757-7747>. E-mail: rbsilva@unifesp.br.

1. Introduçãoⁱ

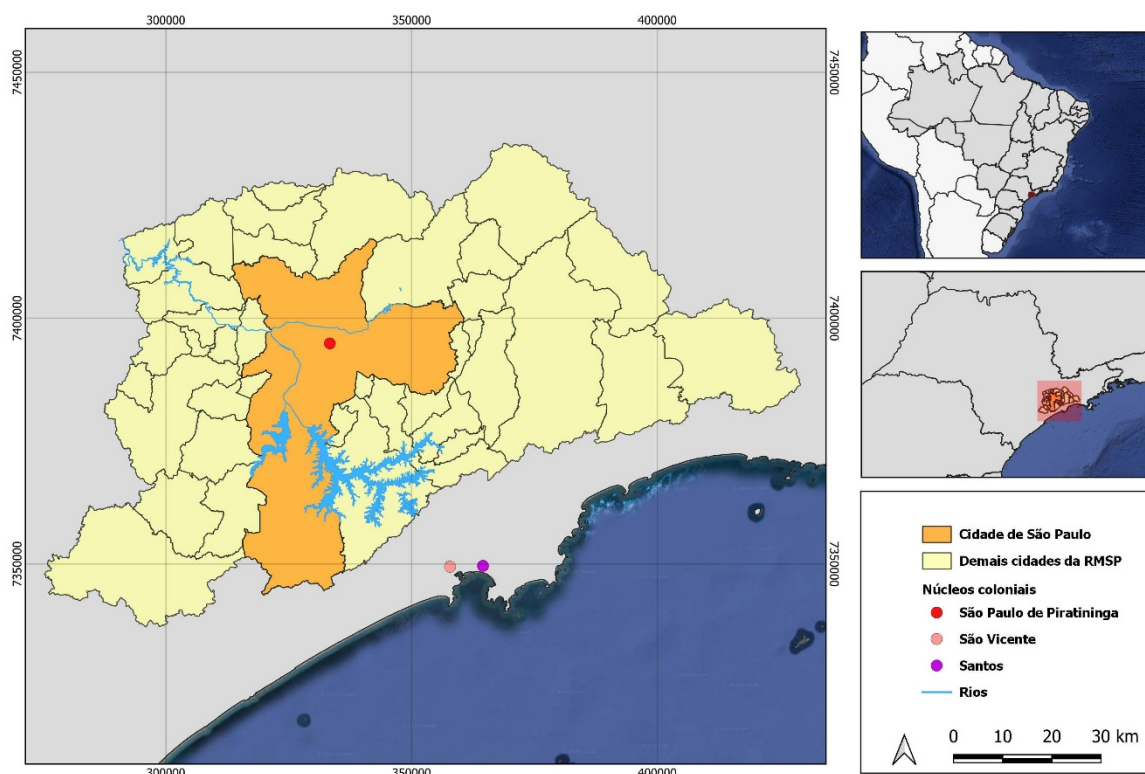
As pesquisas de pós-graduação orientadas pela professora Amália Inés Geraiges de Lemos, na Universidade de São Paulo (USP), foram motivadas, particularmente, por meu interesse maior no movimento do que na fixidez, o que também reflete neste estudo. Assim, inspirado nas pesquisas de interpretação histórica das cidades latino-americanas de Lemos (2004, 2018a, 2018b), este artigo emergiu, inicialmente, como uma intuição sobre o papel dos caminhos na formação socioterritorial paulistana. No entanto, ao pesquisar especificamente o assunto, foram identificadas não apenas algumas referências relevantes já existentes (Nigriello, 2019; Campos, 2006; Gonçalves, 1998), mas também um vasto campo de possibilidades a serem desenvolvidas.

Em nossa perspectiva, o movimento evidencia também os encontros frequentemente marcados por choques de alteridade (Todorov, 2010). Nessa mesma direção, Lemos (2018a) demonstra que a essência das relações espaço-temporais da urbanização latino-americana é constituída pela contradição, conflito, o choque entre o europeu e os povos originários. Por isso, em um país de formação

colonial, no interior de uma concepção de território a ser conquistado, tais processos revelam-se profundamente marcados pelo signo da violência (Moraes, 2005). Holanda (1975, 1990) contribui com essa reflexão ao analisar São Paulo, quando afirmou que sua vocação estaria no caminho, que convida ao movimento. Assim, essa vocação ao movimento – e, por conseguinte, aos encontros, aos choques de alteridades e à violência – está intrinsecamente relacionada à formação socioterritorial paulistana, fornecendo os fundamentos para a investigação sobre os caminhos como elementos estruturantes de seu território.

São essas concepções que podem ajudar a entender a trajetória emblemática de São Paulo de Piratininga, que se originou como uma vila modesta, com não mais de 30 mil habitantes no último quartel do século XIX, descrita por cronistas como a pauliceia carrancuda (Matos, 1958) e como um burgo sonolento (Monbeig, 2004). Contudo, ao longo dos séculos XX e XXI, transformou-se na maior metrópole do Brasil e da América Latina, além de figurar atualmente como a quarta maior do mundo (figura 1).

Figura 1
Região Metropolitana de São Paulo, com a cidade de São Paulo, Brasil.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2025) e do Centro de Estudos da Metrópole (CEM, 2025).

Nesse sentido, a pergunta que orienta esta investigação é: qual foi o papel dos caminhos ancestrais no processo de transformação territorial e urbana paulistana? Para abordar essa problemática, o foco deste artigo não é tanto detalhar os caminhos em si mesmos, mas, antes de tudo, entendê-los no seu conjunto, em suas contradições e transformações, analisando esse movimento especialmente em relação aos grupos populares, indígenas, negros e periféricos. Isso requer uma análise geográfica que considere a relação indissociável entre espaço e tempo, uma característica fundamental da Geografia e da Historiografia. Para tanto, apoiados em Santos (1977), entendemos que seja basilar a categoria geográfica da formação socioespacial, pois não se trata de entender o modo de produção capitalista como algo genérico e abstrato, mas, antes de tudo, oferecer aportes fundamentais para compreender o Brasil e, em particular, São Paulo (Santos, 1990), em suas especificidades históricas, econômicas, políticas, culturais, raciais e espaciais.

Nesse sentido, corroborando com Lemos (2018b) o esforço é em interpretar fora dos cânones europeus e, portanto, uma visão colonial do mundo como padrão de referência superior e universal. Para tanto, é fundamental a compreensão do espaço geográfico não como um receptáculo passivo, frio e neutro dos acontecimentos. Pelo contrário, ele deve ser entendido como uma totalidade em movimento, conjunto de fixos e fluxos, sendo uma instância social que interage ativamente com as outras instâncias sociais, influenciando e sendo influenciado por elas (Santos, 2012). É assim que a pesquisa explora os caminhos de São Paulo não apenas como vias de circulação, mas como um movimento, em suas múltiplas dimensões e contradições, de modo a contribuir para revelar a constituição de uma metrópole marcada por profundas desigualdades e pelo racismo.

2. Caminhos naturais: ancestralidade e formação paulistana

A ocupação colonial portuguesa de São Paulo de Piratininga, no século XVI, inseriu-se em um território habitado por povos indígenas há pelo menos 10 mil anos. Esse início é simbolizado pela expedição de Martim Afonso de Souza, em 1532, que fundou São Vicente e foi recebido por João Ramalho, cuja origem, possivelmente ligada a um naufrágio ou degredo, permanece incerta (Vilardaga, 2021; Nigriello, 2019; Prado Jr., 1998). Ramalho vivia entre os tupiniquins sob a liderança de Tibiriçá, em Santo André da Borda do Campo, simbolizando um ponto crucial no processo de colonização.

Embora a presença de Martim Afonso tenha sido breve, sua passagem representou o início da exploração colonial.

Em 1549, a Coroa portuguesa nomeou Tomé de Souza governador-geral da colônia, enviando-o com os primeiros jesuítas, liderados por Manoel de Nóbrega, para a catequização indígena. O percurso até o planalto paulistano exigia a travessia da Serra do Mar, um trajeto documentado por José de Anchieta em carta de 1554, na qual descreveu trechos íngremes da subida (Anchieta, 1933). A rota, que partia de São Vicente e atravessava o vale dos rios Mogi e Paranapiacaba, região de menor altitude na serra, durava cerca de três dias, com um deles dedicado exclusivamente à subida (Vilardaga, 2020). O estabelecimento da aldeia de Piratininga pelos jesuítas, em 1553, foi viabilizado pelo conhecimento ancestral dos caminhos indígenas, fundamentais para conectar o litoral ao interior. No ano seguinte, a construção do colégio jesuíta consolidou a fundação de São Paulo de Piratininga na lógica colonial.

As disputas territoriais emergiram logo após o assentamento. Conflitos entre mamelucos – mestiços de indígenas e brancos europeus – de Santo André e jesuítas de Piratininga culminaram, em 1560, na ordem de Mem de Sá para evacuar Santo André e transferir seus habitantes para São Paulo, então elevada à condição de vila (Monbeig, 2004; Prado Jr., 1998). A localização do núcleo urbano na “colina histórica” resultou do conhecimento indígena e de fatores estratégicos. O relevo acidentado e a posição entre os rios Anhangabaú e Tamanduateí proporcionavam defesa natural (Prado Jr., 1998). Contudo, o avanço colonial enfrentou resistência, manifestada no cerco de Piratininga, em 9 de julho de 1562, quando guaianás, carijós e tamoios, liderados por Piquerobi e Jaguaranho, enfrentaram os colonizadores no pátio do colégio jesuíta (Monteiro, 1994). A derrota indígena reforçou a justificativa para sua escravização.

Com efeito, os caminhos indígenas foram essenciais para esse intento, pois foram suporte da ocupação e circulação de pessoas, mercadorias e ideias no contexto colonial. Embora muitos rios não fossem navegáveis, eles formavam um sistema integrado às trilhas terrestres (Petrone, 1995). Esses percursos foram gradualmente adaptados pelos portugueses e, posteriormente, pelos bandeirantes, sendo convertidos em ferrovias no século XIX e rodovias no século XX. A posição estratégica de São Paulo, descrita como “boca do sertão” (Vilardaga, 2021), favoreceu sua integração com o restante da colônia. Entre os principais caminhos indígenas,

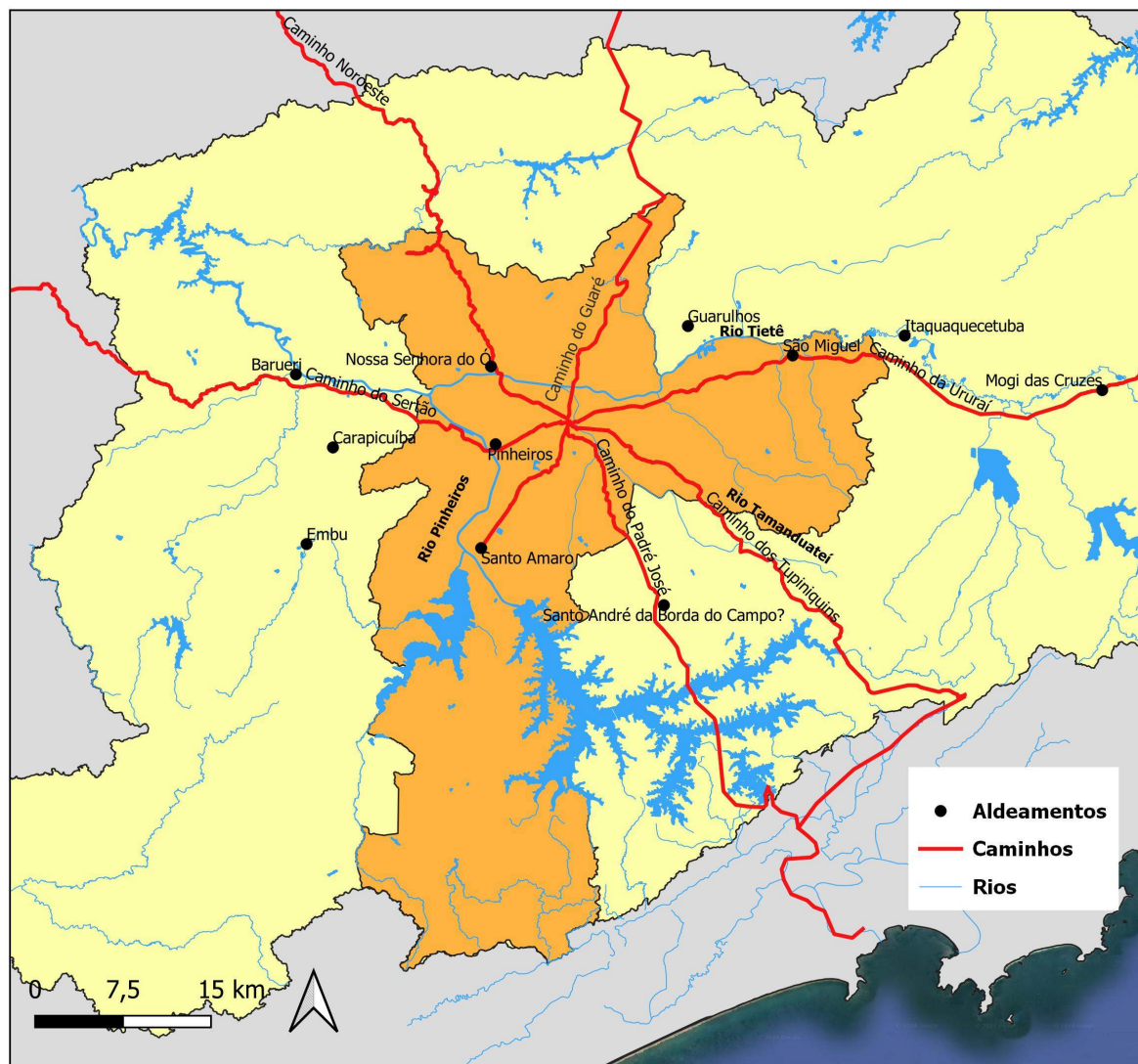
destaca-se o Caminho dos Tupiniquins, ligando o litoral ao Pátio do Colégio (Nigriello, 2019). O avanço colonial e os conflitos com os tupinambás levaram à abertura do Caminho do Padre José, em 1560, por ordem de Mem de Sá (Campos, 2006). Outros trajetos, como o Caminho de Peabiru, que conectava o litoral vicentino ao interior; o Caminho de Viamão, que alcançava o Sul do Brasil; o Caminho do Guará, que conduzia a Minas Gerais; e o Caminho do Ururá, que rumava a leste, passando pela Penha e São Miguel até o Rio de Janeiro (Nigriello, 2019; Campos, 2006), foram cruciais para a expansão territorial (figura 2).

Paralelamente, os jesuítas estabeleceram aldeamentos indígenas, visando controlar e

organizar a produção agrícola e pecuária em favor da colonização. Inicialmente, formaram-se dois aldeamentos principais, Pinheiros e São Miguel, que mais tarde se expandiram para pelo menos 12 (Petrone, 1995). É importante notar que a aldeia, por sua vez, diferia do aldeamento, pois esse último tinha caráter colonial, configurando-se como uma forma de submissão e exploração econômica dos indígenas (Monteiro, 1994).

As atividades produtivas dos aldeamentos sustentavam as bandeiras, expedições que, embora justificadas pela busca por metais preciosos, dedicavam-se amplamente à captura e escravização de indígenas (Holanda, 1975). Essas incursões resultaram em uma rede de comércio envolvendo

Figura 2
Caminhos naturais e aldeamentos paulistas.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados de Nigriello (2019), Campos (2006) e Gonçalves (1998).

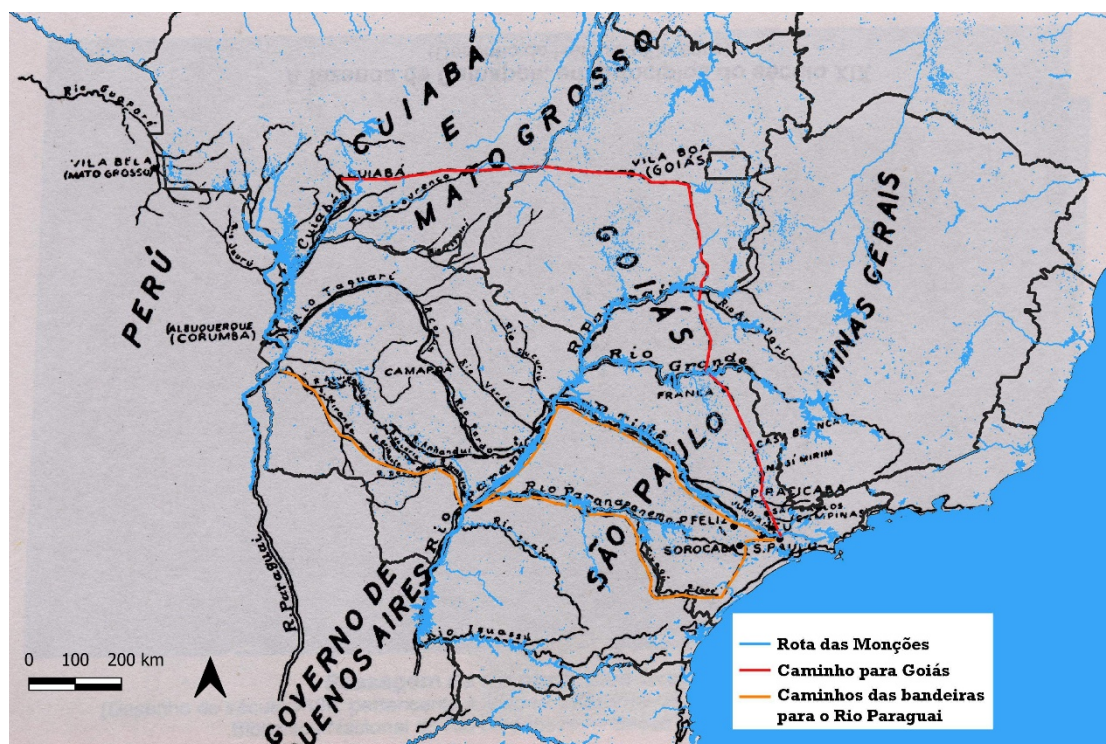
produtos como tecidos, trigo e marmelada, transportados entre São Paulo e o porto de Santos. Indígenas escravizados eram utilizados como carregadores, suportando longas jornadas pela Serra do Mar (Andrada & Silva, 1958), o que gerou fugas, revoltas e massacres. A resistência indígena foi muitas vezes interpretada pelos colonizadores como indolência, reforçando estereótipos racistas (Prezia, 2008).

A disputa pelo controle da mão de obra indígena gerou atritos entre jesuítas e colonos, pois enquanto os primeiros buscavam a conversão e sujeição espiritual, os segundos objetivavam a exploração direta da mão de obra. Essa tensão culminou na expulsão dos jesuítas em 1640, com retorno em 1653, embora sem o mesmo poder político, agora compartilhado com outras ordens religiosas, como beneditinos e carmelitas (Vilardaga, 2016). Concomitantemente, a descoberta de metais preciosos intensificou a exploração colonial. O ouro foi inicialmente encontrado em Guarulhos, mas as descobertas em Minas Gerais, no final do século XVII, impulsionaram a presença de escravizados africanos nas bandeiras. Segundo Fernandes (1972), até o século XVIII, havia uma média de 34 indígenas

escravizados para cada africano, devido à pobreza dos colonos paulistas. Além da mineração, as bandeiras lucravam com a inflação de produtos essenciais, como cereais, toucinho e munições (Andrada & Silva, 1958). O comércio de muares, especialmente nas feiras de Sorocaba, também desempenhou papel relevante, com tropeiros abastecendo as minas e intermediando o comércio de pessoas escravizadas.

O declínio das bandeiras ocorreu no início do século XVIII, com a Guerra dos Emboabas e a consequente expulsão dos paulistas das Minas Gerais. Contudo, novas descobertas de ouro em Cuiabá e Goiás impulsionaram as monções, expedições fluviais que expandiram o território colonial. Diferentemente das bandeiras, as monções utilizavam os rios como vias de transporte, empregando grandes canoas indígenas capazes de carregar até quatro toneladas de carga (Holanda, 1975, 1990). Essas expedições, realizadas entre maio e julho, duravam de cinco a seis meses e integravam territórios remotos à economia colonial até a última monção, registrada em 1838 (figura 3).

Figura 3
Caminhos das bandeiras e monções.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados de Holanda (1990).

Embora tenham ampliado a influência de São Paulo, Monbeig (2004) argumenta que essas incursões resultaram na dizimação de populações indígenas, no esgotamento de recursos e na transferência de riquezas para a Europa. Entretanto, contribuíram para a elevação de São Paulo à categoria de cidade em 1711 e sua consolidação como sede da capitania de São Vicente em 1681, fortalecendo sua posição como centro administrativo e econômico da colônia.

3. Caminhos de ferro: ferrovia e modernização incompleta do território

O desenvolvimento econômico de São Paulo foi impulsionado pelas monções e bandeiras, culminando na intensificação da produção de açúcar no final do século XVIII. Nesse período, o chamado “quadrilátero do açúcar” emergiu, englobando centros como Sorocaba, Piracicaba, Jundiaí e Mogi-Guaçu, além de Porto Feliz, Itu e Campinas. Naquele momento, a ação governamental voltou-se para integrar sua produção e distribuição, resultando na construção da calçada do Lorena em 1792. Essa estrada de pedras, com 9 km de extensão, construída por escravizados sobre antigos caminhos indígenas, permitia a conexão mais rápida entre o planalto e o litoral. Mais tarde, em 1844, foi inaugurada a Estrada da Maioridade (Nigriello, 2019), atravessando parcialmente o traçado da calçada do Lorena. Entretanto, mesmo com essas obras, os caminhos tornaram-se insuficientes diante do crescimento das demandas econômicas.

A solução veio em 1867, com a inauguração da São Paulo Railway (SPR), a primeira ferrovia paulista, marcando uma transformação na circulação regional. Essa ferrovia paulista gerou uma crise no tropeirismo, substituindo práticas tradicionais como aquelas do Largo dos Piques, em São Paulo, ponto de parada dos tropeiros vindos da feira de muares de Sorocaba. Para Prado Júnior (1998), as estradas de ferro replicavam, com pequenas alterações, antigos caminhos ancestrais, aproveitando o conhecimento acumulado pelos indígenas. A SPR seguiu o vale do rio Mogi até Paranapiacaba, passando pelas nascentes do Tamanduateí, justamente sobre antigas trilhas dos tupiniquins. Nesse mesmo sentido, além da SPR, destacaram-se a Estrada de Ferro Sorocabana (1875) e a Estrada de Ferro do Norte (1877), que se tornou a Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1889 (figura 4).

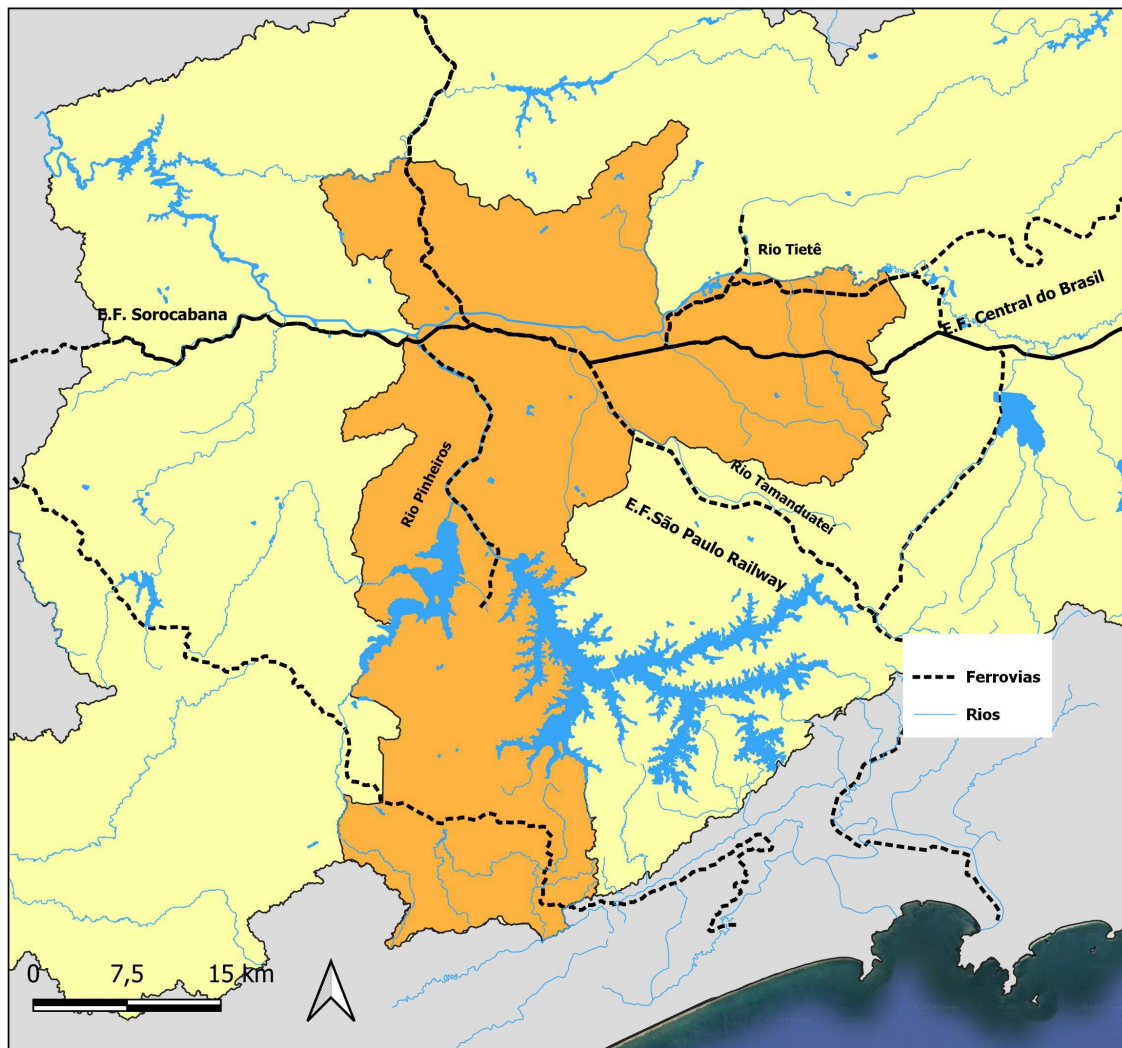
Embora inicialmente concebida para dinamizar a produção de açúcar, a ferrovia acabou favorecendo outro produto: o café. A economia cafeeira foi

crucial para a acumulação de capital da elite mameluca paulista, marcando uma transição para uma nova sociabilidade urbana. Conforme Fernandes (2008), São Paulo entrou atrasada na economia colonial, mas esteve integrada à divisão territorial do trabalho, que, inspirado em Santos (2004), pode ser caracterizada como uma economia de circuito inferior colonial, baseado no apresamento de indígenas e negros escravizados.

Ao longo do século XIX, a elite buscou reconstruir sua identidade social e econômica, tentando ocultar seu passado de mestiçagem e pobreza, baseada na busca do apagamento histórico e social das populações indígenas e negras. Muitos indígenas foram dizimados ou subalternizados e, posteriormente, os negros escravizados enfrentaram um processo similar na transição do capitalismo no campo brasileiro. Isso pode ser refletido por meio da promulgação da Lei de 1831, que proibia o tráfico de escravizados, mas foi ignorada, servindo apenas para “inglês ver” (Alencastro, 2000). Nem mesmo o estabelecimento da Lei de Terras e da Lei Eusébio de Queiróz, em 1850, que inaugurou a propriedade privada na relação de compra e venda, em concomitância à proibição do tráfico negreiro transatlântico (Martins, 1998), conseguiu esse intento, já que objetivamente o tráfico interno de pessoas negras escravizadas permaneceu lucrativo, impulsionado pela transferência de escravizados de regiões em declínio, como Minas Gerais e Nordeste, para São Paulo.

Nesse contexto, Moura (1981) destacou o fenômeno dos comboios, em que grandes levas de escravizados eram transferidas entre províncias. Um exemplo significativo foi a vinda de Luís Gama, trazido da Bahia, que se tornou um dos maiores abolicionistas do Brasil. Moura (1981) argumenta que, com o tempo, a posse de terras tornou-se mais lucrativa do que o comércio de pessoas escravizadas. Isso desencadeou uma intensificação da violência aos negros escravizados e suas decorrentes formas de luta e resistência, em paralelo com a política de incentivo à imigração branca europeia na transição do capitalismo no campo brasileiro, contexto assim sintetizado por Martins (1998, p. 32): “[...] um regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa”.

Figura 4
Ferrovias em São Paulo.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados do IBGE (2025) e CEM (2025).

4. Caminhos na urbe: crescimento para além do “triângulo tradicional”

Com mais de três séculos de história, São Paulo manteve um crescimento modesto até o advento da ferrovia e a consolidação da economia cafeeira, que desempenharam papel central na sua expansão urbana. Esses fatores impulsionaram o surgimento de bairros e cidades ao redor das estações ferroviárias, atraindo indústrias e promovendo o povoamento em áreas que ficaram conhecidas como “subúrbios-estação” (Langenbuch, 1971).

Na escala intraurbana de São Paulo, especialmente ao longo das linhas da SPR e da Estrada de Ferro Central do Brasil, pode-se verificar o crescimento urbano impulsionado para além do

“triângulo tradicional”. Essas mesmas linhas frequentemente se sobrepunham a antigos caminhos ancestrais, como a trilha dos Tupiniquins, que conectava o litoral ao planalto por meio de caminhos que hoje correspondem às ruas do Oratório e da Mooca, cruzando o rio Tamanduateí pela várzea do Carmo até alcançar a Rua Tabatinguera. Outros caminhos históricos também moldaram o tecido urbano, como o Caminho do Padre José, que adentrava a cidade pelo Ipiranga e Cambuci, pelas ruas Lavapés e da Glória, próximas à Capela dos Aflitos (Nigriello, 2019; Campos, 2006; Gonçalves, 1998).

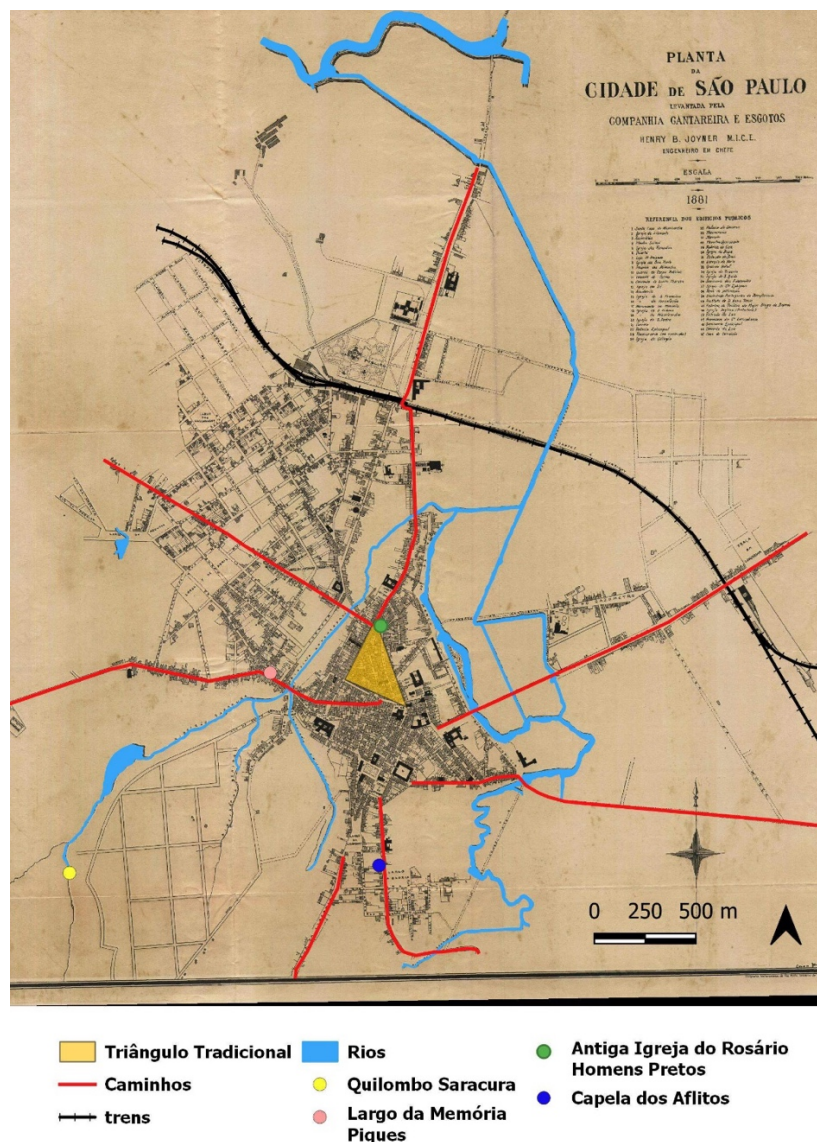
Com base nos autores citados, verificam-se outros caminhos que sintetizamos, os quais incluíam o Caminho do Sertão, que vinha de Sorocaba,

passando pela Rua Rebouças, descendo a Consolação até o Largo da Memória; além do Caminho de Santo Amaro, que acessava a cidade pelas ruas Vergueiro e da Liberdade. De Campinas e Jundiaí, o Caminho Noroeste passava por Nossa Senhora do Ó e pelas ruas do Arouche e Sete de Abril, enquanto o Caminho do Guaré, vindo de Minas Gerais, cruzava o rio Tietê e chegava pela Rua Florêncio de Abreu, e o Caminho de Ururá rumava ao Rio de Janeiro, passando pelas avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia (Figura 2 e 5).

O século XIX foi marcado pelo esforço da elite paulistana em apagar a memória de seu passado

colonial, a fim de projetar uma imagem de progresso e modernidade. Esse processo foi intensificado a partir de 1872, durante a gestão de João Teodoro (1872-1875), período que Monbeig (2004) denomina como uma “segunda fundação” de São Paulo. Nesse contexto, projetos urbanísticos pautados por justificativas higienistas foram amplamente utilizados como instrumentos para reconfigurar o espaço urbano, frequentemente subalternizando socioespacialmente as populações negra e indígena.

Figura 5
Crescimento urbano para além do triângulo tradicional.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados do Hímaco (Universidade Federal de São Paulo [Unifesp], 2025).

No período da administração de Antônio da Silva Prado (1899-1911), práticas e hábitos tradicionais foram proibidos, sobretudo aqueles relacionados à sociabilidade da população negra. Um exemplo significativo foi a transferência, em 1903, da Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos do Largo do Rosário para o Largo do Paissandu. Esse deslocamento, além de simbolizar expulsão dessa população tradicional, foi acompanhado pela renomeação do antigo local para Praça Antônio Prado, evidenciando a apropriação do espaço público pela elite (Santos, 2017) (figura 5).

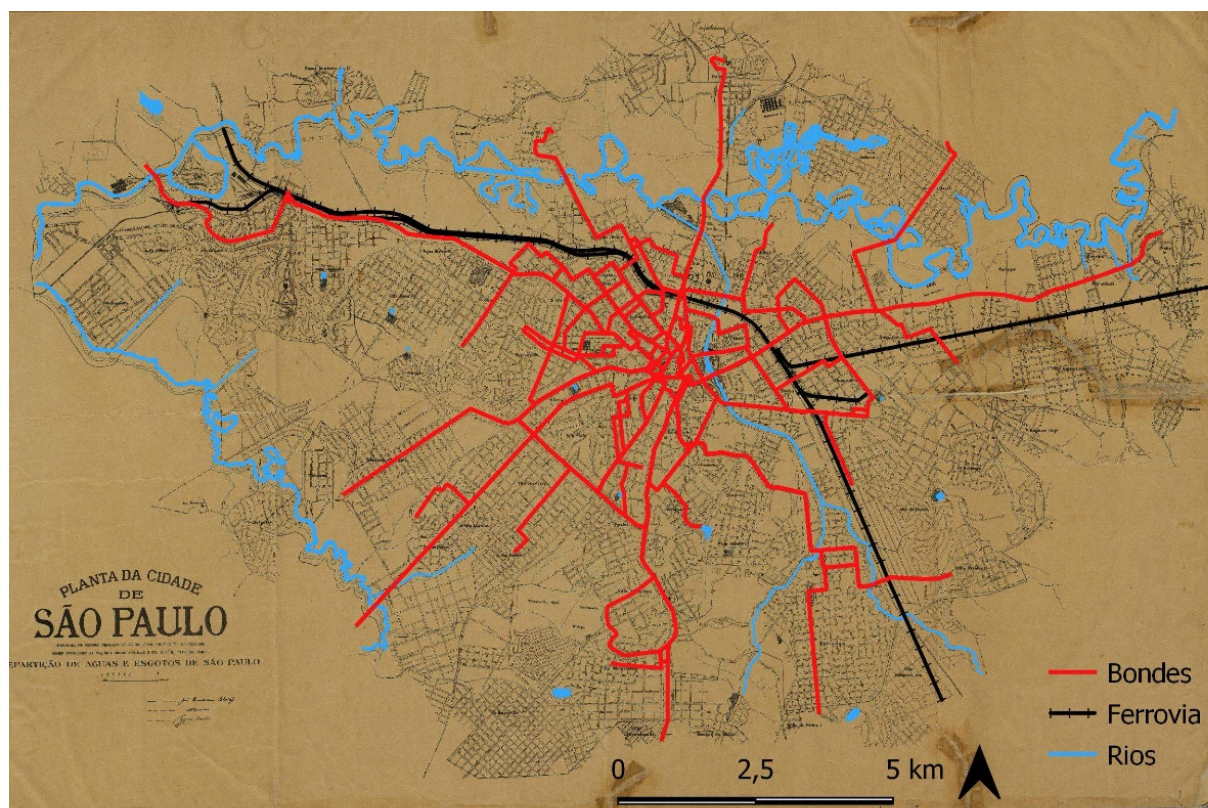
É nesse mesmo contexto que se insere a introdução dos bondes elétricos, em 1900. Celebrados como símbolo de modernidade (Sávio, 2010), os bondes representavam, na prática, um novo tipo de disputa pelo uso das ruas, competindo diretamente com os carroceiros nas vias, em grande parte oriundos da população negra, que realizavam o transporte de mercadorias. Essa sobreposição expunha as contradições de uma modernização territorial incompleta: enquanto a cidade se

projetava como moderna, persistiam tensões em torno do trabalho e da circulação das camadas populares.

Não por acaso, espaços como a Várzea do Carmo, utilizados por trabalhadores como lavadeiras e outros ofícios marginalizados pela elite, foram frequentemente criminalizados sob acusações de “vagabundagem”. Essa perspectiva refletia as políticas higienistas embasadas no Código de Posturas de 1886, quando na verdade procuravam controlar e segregar os trabalhadores considerados indesejáveis (Santos, 2017) (figura 6).

Esse processo foi tão violento que a população negra, que representava 44% das pessoas em 1872, caiu para 29% em 1890. No mesmo período, a população branca passou de 52% para 63% (Fernandes, 1972). Já nesse último recorte, havia predominância de brancos estrangeiros em relação aos nacionais, sendo os italianos o maior grupo, com 63%. Não por acaso, em 1900, os italianos chegaram a representar 50% da população da cidade de São Paulo (Fernandes, 2008).

Figura 6
Bondes elétricos e ferrovia.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados do Hímaco (Unifesp, 2025).

Porém, apesar da repressão, a população negra resistiu por meio de fugas, quilombos urbanos e movimentos abolicionistas que desempenharam papel crucial na luta contra a opressão colonial (Moura, 1981), culminando na abolição formal da escravidão, em 1888. Mas, apesar da abolição, Fernandes (1972) já apontava que a discriminação racial permaneceu estrutural. Negros foram relegados às ocupações menos prestigiadas, enquanto imigrantes europeus brancos foram favorecidos em atividades mais qualificadas. O autor critica a perpetuação do mito da democracia racial no Brasil, argumentando que a verdadeira integração da população negra na sociedade só poderá ser alcançada com uma “segunda abolição”. Essa perspectiva destaca a necessidade de mudanças estruturais profundas para superar as desigualdades socioespaciais persistentes e garantir a plena participação da população negra em uma sociedade de classes.

5. Caminhos de pedra: rodoviarismo urbano e vida dura na metrópole

O lema governar é construir estradas, adotado por Washington Luís, presidente do estado de São Paulo (equivalente ao atual cargo de governador), no início da década de 1920, evidenciava a ascensão do rodoviarismo como força motriz da expansão econômica e urbana de São Paulo. Havia, naquele período, um planejamento estatal voltado à interligação dos principais eixos rodoviários da cidade de São Paulo com as cidades do Paraná, Mato Grosso, Minas Gerais e Rio de Janeiro, bem como com outros importantes centros urbanos do território brasileiro (Nigriello, 2019).

Nesse contexto, ainda segundo Nigriello (2019), Washington Luís, já como presidente do Brasil em 1928, inaugurou a Rodovia Rio-São Paulo, reduzindo significativamente o tempo de viagem entre as duas cidades, de 33 dias para 14 horas. Antes disso, enquanto prefeito de São Paulo, em 1917, ele aproveitou o traçado da Estrada da Maioridade para implementar a Estrada Velha de Santos, que se tornou icônica e foi imortalizada na música “As curvas da Estrada de Santos”, de Roberto Carlos, que permaneceu em funcionamento até 1992. A infraestrutura rodoviária foi ampliada com a inauguração da Via Anchieta em 1947 e da Rodovia dos Imigrantes em 1976, consolidando o papel das rodovias na integração regional (figura 7).

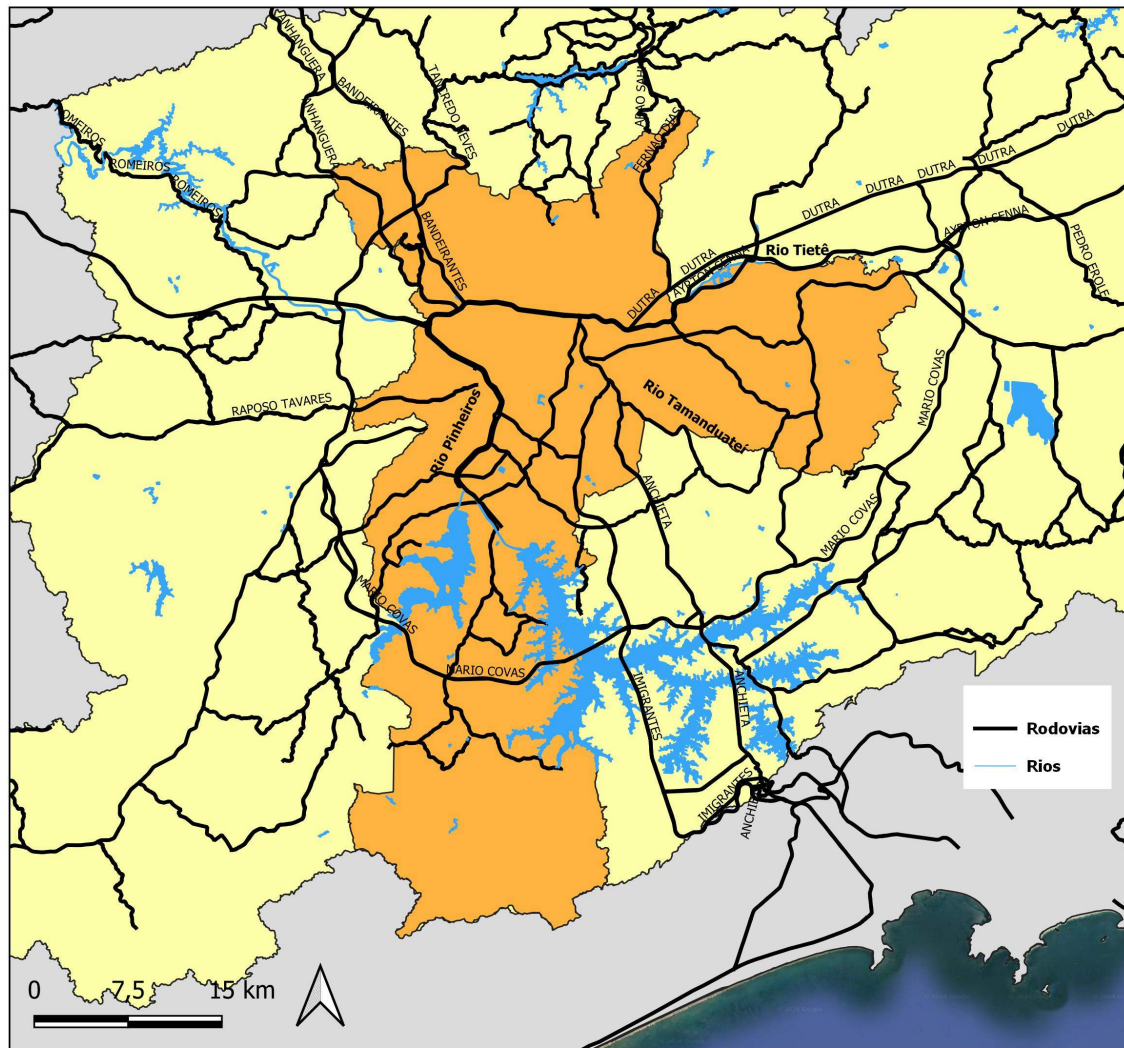
Na escala intraurbana, esse modelo foi amplificado pelo Plano de Avenidas, idealizado em 1924 por Ulhôa Cintra, técnico da Diretoria de Obras da Prefeitura de São Paulo, e Francisco Prestes Maia, professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). O plano introduziu um modelo urbano composto por um anel central conectado a 12 vias radiais e perímetros de irradiação, complementados pelo chamado “Sistema Y,” projetado para interligar diferentes zonas da cidade, visando ao controle do tráfego nas áreas centrais e estimular a expansão urbana (Nigriello, 2019; Nobre, 2010; Custódio, 2004; Leme, 1990).

Esse modelo, articulado a interesses políticos e econômicos, não apenas promovia a circulação, mas também impulsionava a periferação e a gradual expulsão dos mais pobres das áreas centrais. Tal fenômeno intensificou o transporte por ônibus, que oferecia conexões mais flexíveis que bondes e trens, viabilizando uma nova escala de especulação imobiliária e, consequentemente, a consolidação paulatina da lógica centro-periferia, reforçando a tendência de expansão urbana.

Com o primeiro grande impulso da industrialização por substituição de importações (Furtado, 1979), em decorrência da crise cafeeira da década de 1930, contraditoriamente, a elite industrial paulistana demandava a conformação de um exército industrial de reserva, valendo-se justamente de negros, indígenas e pobres provenientes principalmente do norte de Minas Gerais e da região Nordeste. Foi assim que as grandes rodovias que cortavam o país trouxeram muitos nordestinos em caminhões conhecidos como “paus de arara”. Esses chegariam na cidade grande em busca de melhores condições de vida, fazendo a elite paulistana lembrar do seu passado mestiço e modesto que desejava apagar.

Mas, esses migrantes que representavam a solução nordestina para a crise dos braços (Silva, U., 2008) frequentemente passaram a enfrentar preconceitos e estigmas, principalmente os baianos, considerados as primeiras leva de migrantes internas, que se dirigiram às decadentes lavouras de café. Não por acaso, ademais de toda a diversidade regional nordestina, até hoje os nordestinos são chamados de baianos em São Paulo. Décadas depois, esses migrantes rumavam diretamente para a cidade de São Paulo, atraídos pela promessa de emprego nas indústrias. Inicialmente, muitos deles ocuparam territórios populares, como cortiços no

Figura 7
Rodovias e rodoviarismo em São Paulo.



Fonte: elaboração própria (2025), com base em dados do IBGE (2025) e CEM (2025).

centro da cidade, compartilhando esses espaços com populações negras e indígenas historicamente marginalizadas.

Todavia, com o segundo grande impulso da industrialização, incentivado pela chegada de multinacionais do setor automobilístico na região do ABC Paulista, em 1956, no contexto do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), exacerbaram-se ainda mais as desigualdades regionais e o processo migratório. Isso porque esse processo nunca foi capaz de absorver plenamente essa força de trabalho, levando muitos trabalhadores a se inserirem no circuito inferior da economia urbana, que, diferentemente do circuito superior – com densidade de dinheiro e tecnologia –, é traduzido pela densidade de trabalho e pobreza (Santos, 2004). Mesmo assim, entre as décadas de

1970 e 1980, São Paulo registrou um saldo migratório superior a 2 milhões de pessoas (Baeninger, 2005); não era por acaso que, no período, 26% da população não nascida na cidade de São Paulo eram de nordestinos (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2024), onde recriaram suas paisagens culturais de memória e identidade nas periferias (Lemos, 1997).

No contexto da ditadura militar, essas questões foram exacerbadas, quando houve a explosão do crescimento metropolitano de São Paulo, que segregou nas periferias pobres os grupos populares, tanto em autoconstruções quanto em conjuntos habitacionais construídos pelo Estado, ambos geralmente distantes das áreas centrais. Dessa forma, a segregação se tornou um traço marcante das cidades brasileiras, garantindo às elites o

controle das localizações centrais e a melhor acessibilidade, por meio do tempo de deslocamento (Villaza, 1998). Já o crescimento periférico, baseado na espoliação urbana, combina exploração do trabalho e privação urbana como estratégia de lucro para o capital (Kowarick, 1983). Segundo Santos (1990), a urbanização corporativa lucra duplamente: pela especulação dos vazios urbanos e pela valorização da terra central em decorrência da precariedade periférica.

Nessa lógica, os transportes coletivos, embora essenciais na mediação entre produção e reprodução social, contraditoriamente emergem como um marcador de classe social e um instrumento contraditório das desigualdades socioespaciais (Vasconcellos, 2001). De um lado, o modelo privilegia o transporte individual, garantindo acesso aos serviços e oportunidades às classes média e alta, moradoras das áreas centrais. De outro, a pobreza dos periféricos, no sentido mais amplo de privações socioespaciais e existenciais (Lemos, Costa & Alvarado-Sizzo, 2021), inclusive nos transportes, torna-os cada vez mais dependentes de um sistema de transporte coletivo precário, majoritariamente em ônibus lotados, caros e ineficientes, com elevado tempo de deslocamento entre a casa e o trabalho.

6. Caminhos de encruzilhadas: entre a metrópole informacional e a precarizada periferia

Apesar das promessas da abertura democrática na década de 1980, no Brasil, esse processo foi refreado na década seguinte com a implementação do neoliberalismo (Telles, 1999), traduzindo a face mais perversa da globalização. Isso porque foram exacerbadas as desigualdades socioespaciais, a partir da elevação dos índices de desemprego e intensificação da pobreza e da violência urbana, especialmente nas precarizadas periferias paulistanas.

Essa realidade foi expressa em estudos acadêmicos, como o mapa da exclusão/inclusão social de Sposati (1996), que denunciava as desigualdades dos distritos periféricos de São Paulo, como os distritos da Zona Sul: Jardim Ângela, Capão Redondo e Parque Santo Antônio, que ficaram conhecidos mundialmente como o “triângulo da morte”, sendo o Jardim Ângela registrado em 1996 pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o distrito mais violento do mundo (Dassoler, 2012; Silva, J., 2012).

Mas, contrariando a condição de estigmas e as privações, as periferias paulistanas se estabeleceram como espaços potentes de resistência cultural. A diversidade da população periférica, com negros,

indígenas, nordestinos – sendo que esses últimos, nos anos 2000, já representavam 51% da população não nascida na cidade de São Paulo (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2024) –, brancos pobres e outros grupos populares, contribuiu para a criação de novas formas de expressões e identidade. Nos anos 1990, o rap tornou-se uma das principais vozes dessas manifestações culturais. O álbum *Sobrevivendo no Inferno* (1997), dos Racionais MC's, é emblemático desse movimento ao denunciar as injustiças sociais e afirmar a identidade periférica.

A chegada de novas tecnologias de informação e comunicação no período técnico-científico-informacional (Santos, 2002) também influenciou essas dinâmicas culturais. Pois, apesar de a periferia não ser o lugar de destino dessas inovações, os periféricos são pródigos nas adaptações e nas gambiarras. Recursos como fitas cassete, *walkmans* portáteis e outras quinquilharias técnicas, mesmo que limitados, permitiram maior circulação de informações e cultura, até o surgimento de selos musicais independentes. É assim que esse contexto ficou marcado pela força do rap, pela explosão de saraus literários e pela literatura marginal como instrumentos de resistência no contexto neoliberal da globalização, evidenciando a voz de sujeitos periféricos (D'Andrea, 2020). Mano Brown do Racionais MC's denunciou na introdução do livro *Capão Pecado*, de Ferrez (2000, p. 23), a realidade urbana de São Paulo segregada:

[...] *a gente aqui do Capão nunca ia conseguir chamar a atenção do resto do mundo, porque da ponte João Dias pra cá é outro mundo, tá ligado?* [...] *Eu era bem pivetinho e já ligava o nome Capão Redondo a sofrimento, 80% dos primeiros moradores, ou quase primeiros, eram nordestinos, analfabetos [...] Capão Redondo é onde a foto não tem inspiração pra cartão-postal [...] é a pobreza, injustiça, ruas de terra, esgoto a céu aberto, crianças descalças, distritos lotados, veículo do IML [Instituto Médico Legal], subindo e descendo pra lá e pra cá.*

Essa São Paulo segregada, na qual “da ponte João Dias pra cá é outro mundo”, é reveladora das históricas desigualdades que vão além da renda, sendo também raciais e territoriais. É nesse sentido que, para Santos (1987), o lugar no qual se mora vai dizer se alguém tem mais ou menos cidadania, mais ou menos oportunidade ou, até mesmo, se será ou não alvo da polícia. Nas periferias, a população negra trabalhadora é particularmente vulnerável à necropolítica (Mbembe, 2018), exercício de governo com alvo em corpos negros, típico de países com histórico de colonização escravista.

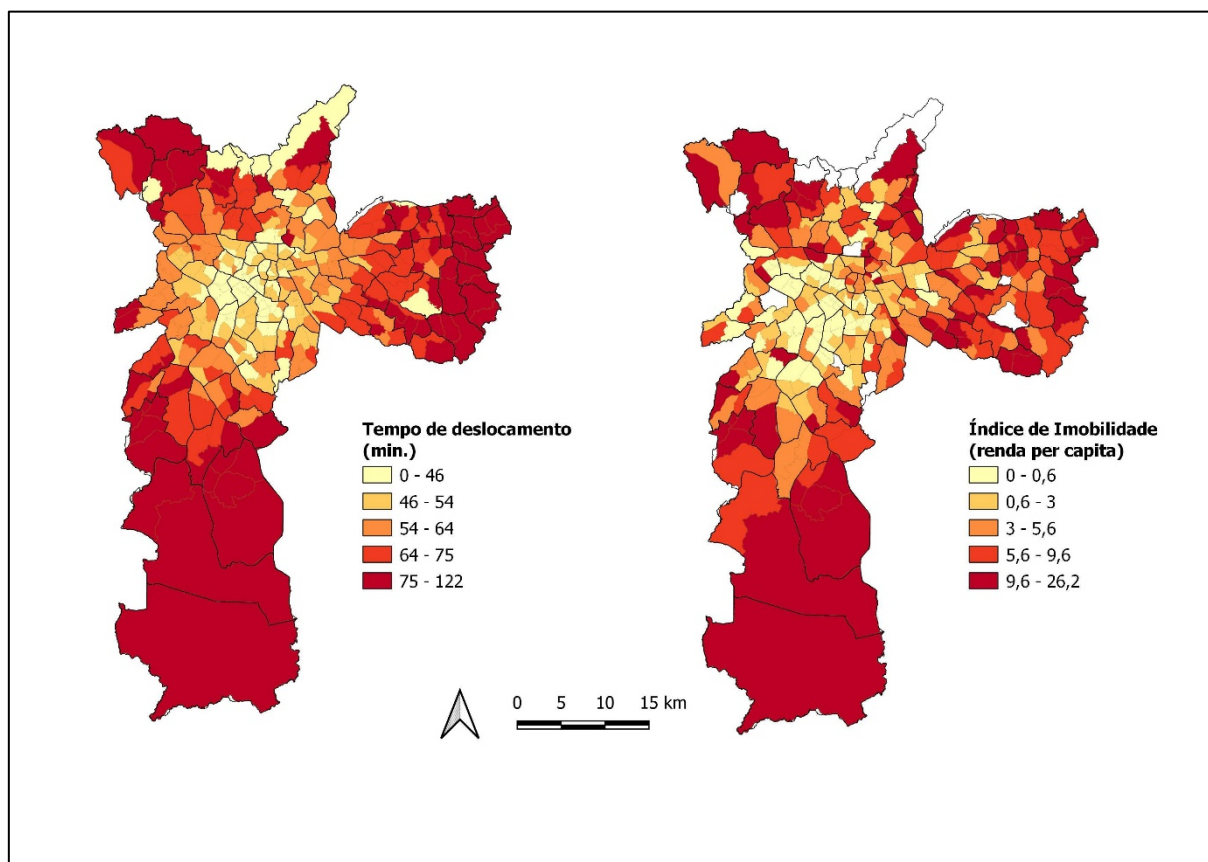
Santos (2002) interpreta essa dinâmica como expressão do “globalitarismo”, conceito que combina globalização e totalitarismo – neste caso, do dinheiro e da ideologia –, operando por meio da seletividade no uso do território e produzindo zonas luminosas, beneficiadas pelo capital, e zonas opacas, nas quais a população é deixada à margem. Na cidade marcada pela urbanização corporativa, os espaços são fragmentados a partir da imobilidade relativa dos mais pobres nas periferias, que vivem praticamente exilados no lugar devido à baixa renda, pobreza, desemprego e “bicos”, no circuito inferior da economia. Quando se deslocam, é sobretudo para garantir a reprodução do capital, gastando muito tempo com os precários transportes coletivos, na condição de homens e mulheres lentos. Não por acaso, é nas periferias urbanas de São Paulo que se concentram a lentidão e a imobilidade, em particular, na periferia da Zona Leste, que representou 26% dos maiores tempos de deslocamentos e 76% dos maiores índices de

imobilidade em relação à média da cidade de São Paulo (figura 8).

Constatamos, assim, que o movimento da formação socioterritorial de São Paulo se baseou em um histórico processo violento de exploração, apagamento e segregação. A segregação espacial e a imobilidade impostas a populações negras, indígenas e migrantes nordestinos foram resultados diretos de um projeto das elites econômicas e brancas paulistanas. Contudo, desse mesmo processo emergiu a potência nas periferias como verdadeiros quilombos urbanos, como forma coletiva e popular de resistência e campo fértil da cultura. Santos (2002) nos lembra que a força é dos “homens lentos”, pois em meio às contradições e conflitos, despolitização e alienação de uma enxurrada de *fake news*, é nas periferias o lócus de um novo período popular da história. O último Censo do IBGE (2022) aponta um processo de conscientização política da população ao revelar um aumento de 20% no percentual de pessoas que se

Figura 8

Tempo de deslocamento no modo coletivo ao trabalho e índice de imobilidade por renda *per capita* até dois salários-mínimos na cidade de São Paulo.



Fonte: elaboração própria (2025) com base em dados do GeoSampa (2025) e Metrô (2017).

autodeclararam negras e de 36% entre indígenas, enquanto o número de brancos caiu 9%. Esses dados indicam não apenas mudanças demográficas, mas também uma disputa simbólica e política em torno da identidade, da memória e da autoafirmação étnico-racial. Assim, como nos ensina Krenak (2022, p. 27), “[...] adiar o fim do mundo é exatamente sempre poder contar mais uma história”, pois ainda é preciso resistir ao apagamento e recontar, a partir dos caminhos encruzilhados das periferias de São Paulo, outras histórias e futuro possíveis.

7. Considerações finais

Esta pesquisa destacou o papel fundamental dos caminhos e dos grupos populares na formação socioterritorial paulistana, buscando revelar suas múltiplas complexidades e contradições. Desde o início da colonização, os conhecimentos indígenas sobre os caminhos foram cruciais para a ocupação do planalto, ligando o litoral ao interior, transformando a então modesta São Paulo de Piratininga em uma das maiores metrópoles do mundo.

O percurso histórico de São Paulo evidenciou como os caminhos ancestrais foram primeiramente adaptados pelos portugueses e bandeirantes, facilitando a exploração colonial, a captura e escravização de indígenas e a expansão territorial. A ascensão das ferrovias no século XIX, muitas vezes sobrepondo-se aos antigos caminhos indígenas, dinamizou a economia agrária e, posteriormente, impulsionou a expansão urbana paulistana. Contudo, essa modernização incompleta do território veio acompanhada da tentativa de eliminação de populações indígenas e, em seguida, de populações negras, cujas memórias e espaços foram sistematicamente apagados e reconfigurados por justificativas higienistas e políticas de segregação espacial. A elite paulistana, ao tentar projetar uma imagem de progresso, buscou apagar sua dívida social e seu passado de mestiçagem e pobreza.

No século XX, o rodoviarismo e o Plano de Avenidas consolidaram um modelo urbano que, ao promover a circulação e a integração, simultaneamente intensificou a periferização e a expulsão dos mais pobres das áreas centrais. A chegada de migrantes, especialmente nordestinos, em busca de oportunidades encontrou uma metrópole marcada por preconceito e segregação, na qual as desigualdades não se limitavam à renda, mas também eram raciais e territoriais. A cidade se fragmentou em zonas luminosas e zonas opacas, com os mais pobres vivendo exilados no lugar devido à precariedade dos transportes e à baixa

renda, caracterizando-os na imobilidade e como homens e mulheres lentos.

Mas, apesar dos caminhos encruzilhados de São Paulo traduzirem historicamente a violência da exploração, apagamento e segregação nas periferias, são essas que justamente emergiram como espaços de resistência artística e cultural. A diversidade de grupos populares marginalizados contribuiu para a criação de novas formas de expressão e identidade, com o rap, os saraus literários e a literatura marginal servindo como potentes instrumentos de denúncia das injustiças e de afirmação da identidade periférica e étnico-racial no contexto neoliberal. Como Milton Santos (2002) sugere, a força reside nos homens e mulheres lentos, e é nas periferias que reside o potencial para um novo período popular da história, capaz de desafiar o globalitarismo, as marcantes desigualdades e as lógicas de segregação espacial.

8. Referencias bibliográficas

- Alencastro, L. (2000). O tratado dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras.
- Anchieta, J. (1933). Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões do Padre Anchieta. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Andrada e Silva, R. (1958). São Paulo nos tempos coloniais. In A. de Azevedo (Org.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A evolução urbana* (Vol. II, pp. 5-48). São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Baeninger, R. (2005). São Paulo e suas migrações no final do século 20. *São Paulo Perspec*, 19(3), 84-96. <https://doi.org/10.1590/S0102-88392005000300008>
- Centro de Estudos da Metrópole, CEM. (2025). Download de dados. <https://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br/download-de-dados>
- Campos, E. (2006). A vila de São Paulo do Campo e seus caminhos. *Revista do Arquivo Municipal*, 204, 11-34.
- Custódio, V. (2004). Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. *Geosul*, 19(38), 77-98.
- D’Andrea, T. (2020). Contribuições para a definição dos conceitos periferia e sujeitas e sujeitos periféricos. *Novos Estud Cebrap*, 39(1), 19-36. <https://doi.org/10.25091/S0101330020200010005>

- Dassoler, E. (2012). Do triângulo da morte ao círculo das artes: um olhar sobre a movimentação cultural da periferia sul de São Paulo. In *Anais do Colóquio Internacional Culturas Jovens Afro-Brasil América: Encontros e Desencontros* (pp. 1-17). São Paulo, Brasil: Universidade de São Paulo.
- Fernandes, F. (1972). *O negro no mundo dos brancos*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro.
- Fernandes, F. (2008). *A integração do negro na sociedade de classes* (3a ed.). São Paulo: Globo.
- Ferreira, (2000). *Capão Pecado*. São Paulo: Labortexto.
- Furtado, C. (1979). *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional.
- GeoSampa. (2025). Mapa digital da cidade de São Paulo. http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx
- Gonçalves, D. (1998). O Peabiru: uma trilha indígena cruzando São Paulo. *Cadernos Pesquisa LAP*, 24, 1-74.
- Holanda, S. (1975). *Caminhos e fronteiras* (2a ed.). Rio de Janeiro: José Olympio.
- Holanda, S. (1990). *Monções* (3a ed.). São Paulo: Brasiliense.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2022). Censo demográfico. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/22827-censo-demografico-2022.html>
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2025). Estatísticas. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>
- Kowarick, L. (1983). *A espoliação urbana* (2a ed.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Krenak, A. (2022). *Futuro ancestral*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Langenbuch, J. (1971). *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Leme, M. (1990). *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre o planejamento urbano de São Paulo, 1930*. (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Lemos, A. (1997). Formação sócio-espacial e lugar como mediação: as paisagens do Nordeste na cidade de São Paulo. *Revista do Departamento de Geografia da USP*, 12, 11-17. <https://doi.org/10.7154/RDG.1997.0011.0001>
- Lemos, A. (2004). La globalización y su impacto en las áreas urbanas de América Latina. *AGUC*, 24, 107-121.
- Lemos, A. (2018a). Cidades, território e memória na América Latina: um olhar através das suas metrópoles. *PatryTer*, 1(2), 13-28. <https://doi.org/10.26512/patryter.v1i2.9281>
- Lemos, A. (2018b). Em busca de uma Geografia Latino-Americana Crítica ou por uma Geografia Mestiça. *Boletim Paulista de Geografia*, 100, 112–129.
- Lemos, A., Costa, E. & Alvarado-Sizzo, I. (2021). Pobreza urbana y patrimonio-territorial en metrópolis latinoamericanas. *Revista Geográfica Venezolana*, 63(1), 136–156. <https://doi.org/10.53766/RGV/2022.63.01.08>
- Martins, J. (1998). *O cativo da terra* (7a ed.). São Paulo: Hucitec.
- Matos, O. (1958). São Paulo no século XIX. In A. de Azevedo (Org.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A evolução urbana* (Vol. II, pp. 49-95). São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Mbembe, A. (2018). *Necropolítica* (3a ed.). São Paulo: n-1 edições.
- Monbeig, P. (2004). O crescimento da cidade de São Paulo. In T. Szmrecsányi (Org.). *História econômica de São Paulo* (pp. 14-115). São Paulo: Globo.
- Monteiro, J. (1994). *Negros da terra: história e análise da escravidão e da cultura afro-brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Moraes, A. (2005). *Ideologias geográficas: espaço, cultura e política no Brasil*. São Paulo: Annablume.
- Moura, C. (1981). *Rebeliões da senzala: a questão social no Brasil* (3a ed.). São Paulo: Lech.
- Nobre, E. (2010). A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In *Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo* (pp. 1-15). Vitória, Brasil: Universidade Federal do Espírito Santo.
- Prado Jr., C. (1998). *A cidade de São Paulo: Geografia e história*. São Paulo: Brasiliense.
- Petrone, P. (1995). *Aldeamentos paulistas*. São Paulo: Edusp.

- Prefeitura Municipal de São Paulo. (2024). Infocidade.
- Prezia, B. (2008). Os Tupi de Piratininga: Acolhida, resistência e colaboração [Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo]. PUC-SP.
- Santos, C. (2017). Nem tudo era italiano: São Paulo e Pobreza (1890-1915). São Paulo: Annablume/Fapesp.
- Santos, M. (1977). Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *BPG*, 54, 81-99.
- Santos, M. (1987). *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (1990). *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel.
- Santos, M. (2002). A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (2004). O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos (2a ed.). São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (2012). *Espaço e método* (5a ed.). São Paulo: Edusp.
- Sávio, M. (2010). A Cidade e as Maquinas: bonde e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume/Fapemig.
- Silva, J. (2012). Rap, a trilha sonora do gueto: um discurso musical no combate ao racismo, violência e violações aos direitos humanos na periferia. In *Anais do Colóquio Internacional Culturas Jovens Afro-Brasil América: Encontros e Desencontros* (pp. 1-19). São Paulo, Brasil: Universidade de São Paulo.
- Silva, U. (2008). *Velhos caminhos, novos destinos: migrante nordestino na Região Metropolitana de São Paulo*. (Tese de Doutorado em Sociologia). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Sposati, A. (1996). Mapa da exclusão/inclusão social da cidade de São Paulo. São Paulo: Educ.
- Telles, V. (1999). A “nova questão social” brasileira: ou como as figuras de nosso atraso viraram símbolo de nossa modernidade. *Caderno CRH*, 12(30-31), 85-110. <https://doi.org/10.9771/ccrh.v12i30.18704>
- Todorov, T. (2010). *A conquista da América: a questão do outro*. São Paulo: Martins Fontes.
- Unifesp – Universidade Federal de São Paulo. (2025). Hímaco. <https://himaco.unifesp.br/>
- Vasconcellos, E. (2001). Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume.
- Vilardaga, J. (2016). Terras, ouro e cativeiro: a ocupação do aldeamento dos Guarulhos nos séculos XVI e XVII. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia* (26), 42-61. doi:10.11606/issn.2448-1750.revmae.2016.119010.
- Vilardaga, J. (2020). No fluxo do Anhembi-tietê: o rio e a colonização da capitania de São Vicente nos séculos XVI e XVII *Nuevo mundo mundos nuevos*, 1-36. 10.4000/nuevomundo.82993.
- Vilardaga, J. (2021). Vilas e cidades em trânsito: assentamentos urbanos, agência indígena e fronteira colonial na formação do espaço platino (séculos XVI e XVII). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, 29, 1-28. 10.1590/1982-02672021v29d1e7.
- Villaça, F. (1998). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.

Notas

ⁱ Um dos resultados do curso de extensão “Cidade de São Paulo: território indígena, negro e nordestino”, realizado em 2024. Este estudo vincula-se ao projeto de pesquisa da Chamada Universal do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) nº 10/2023.