

ENTRE CAMINHOS E FERROVIAS NO SUBÚRBIO PAULISTANO:

A formação do Tatuapé, bairro de São Paulo

Cristina de Campos¹
Larissa Castilho Albuquerque²

Artigo recebido em: 10/02/2023.
Artigo aceito em: 20/10/2023.

RESUMO:

No final do século XIX, a cidade de São Paulo era circundada por subúrbio constituído por chácaras com fortes características rurais. Situado em tal área estava o bairro do Tatuapé, que surge em meio às rotas terrestres e ferroviárias que ligavam São Paulo com o Rio de Janeiro. Esse estudo tem como objetivo entender a urbanização paulistana pelo estudo do bairro Tatuapé. A pesquisa qualitativa foi realizada por cartografias produzidas no século XX, representações que permitem observar o aumento da mancha urbana e identificar como ocorreu a ocupação pelas principais vias do bairro. Os mapas reforçam, assim, a relação entre os caminhos e a urbanização. Essa urbanização levou à consolidação de um adensamento horizontal expressivo, característico da periferia paulistana em sua porção leste.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanização; Adensamento horizontal; produção social do espaço.

BETWEEN PATHS AND RAILWAYS IN THE SUBURB OF SÃO PAULO:
The formation of Tatuapé, neighborhood of São Paulo

¹ Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho; Mestrado, doutorado e pós-doutorado pela faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Professora do Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu e pesquisadora do Instituto Anima. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5760899492021828>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9379-5057>. e-mail: crcampos@unicamp.br.

² Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Belas Artes de São Paulo; mestranda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade São Judas Tadeu. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6963988409795302>.

ABSTRACT:

At the end of the nineteenth century, the city of São Paulo was surrounded by suburbs consisting of farms with strong rural characteristics. Situated in such an area was the neighborhood of Tatuapé, which arises in the middle of the land and rail routes that connect São Paulo with Rio de Janeiro. This study aims to understand the urbanization of São Paulo by studying the Tatuapé neighborhood. The qualitative research was carried out by cartographies produced in the twentieth century, representations that allow us to observe the increase of the urban spot and identify how the occupation occurred by the main roads of the neighborhood. The maps thus reinforce the relationship between the paths and urbanization. This urbanization led to the consolidation of an expressive horizontal densification, characteristic of the periphery of São Paulo in its eastern portion.

KEYWORDS: Urbanization; Horizontal densification; Social production of space.

1. Introdução

Tatuapé é um bairro tradicional da zona leste da cidade de São Paulo e sua origem remonta ao século XIX, pela existência de chácaras de recreio e pela produção de hortaliças, frutas e produtos artesanais que abasteciam a cidade. A construção das linhas férreas da São Paulo Railway e da Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio de Janeiro (também conhecida como Estrada de Ferro do Norte ou Companhia do Norte), nas décadas finais do século XIX, foi decisiva para uma ocupação mais ostensiva da zona leste, estimulando a ação do mercado imobiliário na região. Muitas das antigas chácaras foram loteadas e começaram a ser intensamente ocupadas por indivíduos a procura de moradias mais acessíveis (SAMPAIO, 1994). Percebe-se que a urbanização na porção leste começa de forma dispersa, com pequenos núcleos próximos de caminhos consolidados ou de parada do trem que permitia deslocamento rápido até a cidade. Ao longo de tais eixos se constituíram os primeiros núcleos de povoamento do bairro ao longo do século XX.

A proposta do estudo em tela é de analisar a urbanização a partir dos mapas confeccionados no início do século XX, que registram o crescimento da cidade de São Paulo. A cartografia permite acompanhar o aumento da mancha urbana ao longo das décadas, desenhando um padrão de ocupação ao longo dos principais corredores de deslocamento. O uso dos mapas identifica e reforça o papel que os caminhos

desempenham na disseminação da ocupação e na fixação de núcleos de povoamento. As rotas terrestres e ferroviárias são entendidas como agentes de povoamento e de ocupação do espaço, que agiram diretamente na construção da zona suburbana da capital, tal como Langenbuch (1971) ressaltou em sua reflexão sobre a estruturação da cidade de São Paulo. É preciso ressaltar que esse incremento do sistema de transportes, seja pelas estradas como pela ferrovia, era almejado pela elite econômica e política que visava promover formas rápidas de circulação no território. Estimular e apoiar a circulação de bens e serviços deve ser entendido dentro como parte do modo de acumulação capitalista em implantação desde as décadas finais do século XIX no Brasil (CANO, 1977)³. Dentro desta mesma cadeia, a promoção do sistema de transportes estimulava não só empresários a organizarem companhias para disputar concessão para exploração dos serviços, como o próprio mercado de terras urbano, em franca expansão (1994).

A cartografia permitiu visualizar e mapear a evolução do tecido urbano, com o acompanhamento do padrão de ocupação com o surgimento de novos arruamentos, loteamentos e edificações, representados em plantas cadastrais. O referencial teórico e metodológico da cartografia como fonte aos estudos de urbanização é feito a partir de autores como Langenbuch (1971), Brito (2000), Bueno (2004; 2010; 2016) e Carvalho (2019). Esses autores utilizaram a cartografia como fonte para visualizar o processo de urbanização, sem perder de foco que essa urbanização é fruto da ação dos agentes sociais que modificam o espaço (CARLOS, 1982).

Os mapas da cidade de São Paulo selecionados para o estudo foram produzidos ao longo do século XX pelo governo do estado e Prefeitura Municipal de São Paulo, presentes em acervos de instituições como o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) e o aplicativo GeoSampa. Os mapas disponibilizados pelo APESP foram produzidos pela Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e os demais por técnicos municipais e empresas especializadas em levantamentos

³ Sobre como o modo de produção capitalista e o fomento à circulação consultar Harvey (2005).

aerofotogramétricos, como os mapas produzidos pelo SARA Brasil (Società per Azioni Rilevamenti Aerofotogrammetrici) e Cruzeiro/VASP. Optou-se pela utilização de recortes específicos da Zona Leste nas cartografias selecionadas que mostram o bairro do Tatuapé, área objeto das reflexões. Para o leitor interessado em conhecer o mapa em sua integridade, as informações sobre o acesso ao material estão disponibilizadas nas legendas e nas referências. O uso da cartografia como fonte exige, assim como outros materiais, o cuidado em entender o que foi representado, pois existem intencionalidades daqueles que produziram o material. Como apontou Nunes (2016), a representação não é neutra: é um objeto e representa uma determinada visão de espaço. Mapas são instrumentos de poder, não sendo isentos e podendo revelar ou omitir informações de acordo com os interesses de quem os produziu.

O artigo foi dividido em três partes. Na primeira parte discute-se como os caminhos foram determinantes para a formação dos primeiros núcleos de povoamento de São Paulo e seus arredores. A ocupação foi potencializada com a abertura das primeiras estradas de ferro na província, o que estimulou a ocupação de bairros, especialmente na zona leste de São Paulo, como será analisado na parte dois. Na terceira e última parte, a análise recai essencialmente na produção cartográfica e nas representações do Tatuapé. O apoio de cartografia produzida no início do século XX até a década de 1950, permite acompanhar década a década o aumento expressivo da ocupação e a consolidação do adensamento horizontal a partir da década de 1960 do Tatuapé.

O bairro do Tatuapé firmou-se, ao final do século XX, como bairro dormitório procurado por trabalhadores, pela sua proximidade com o centro da cidade e do parque industrial da zona leste. É preciso sinalizar que no século XXI, o bairro passa por um processo de valorização pela sua localização próxima ao centro expandido e servido pelo sistema de transportes metropolitanos (metrô e trem) que o torna ainda mais atrativo ao mercado imobiliário, que investe em empreendimentos voltados aos

consumidores da classe média alta. Identifica-se, assim, que já está em processo um outro padrão de ocupação que irá provocar mudanças no tecido urbano do Tatuapé.

2. Os caminhos e a formação dos primeiros núcleos de povoamento na região leste de São Paulo

A ocupação que deu início à cidade de São Paulo data de 1554, com a instalação do Colégio dos jesuítas no topo da colina, acima do rio Tamanduateí (TOLEDO, 2007). Durante o período colonial, partiam de São Paulo caminhos para diversas regiões, pois buscavam riquezas naturais para exploração comercial, o que propiciou um movimento de interiorização. Caminhos terrestres e fluviais foram utilizados, provocando uma intensa movimentação na capitania (BUENO, 2009). Ao longo dos caminhos terrestres e em alguns portos fluviais, pequenos pousos foram formados e décadas depois se transformaram em pequenos núcleos de povoamento.

Os caminhos terrestres de São Paulo foram fundamentais para a ocupação dos seus arredores, por onde circulavam viajantes e tropeiros, que transportavam mercadorias em mulas. Os caminhos terrestres, de acordo com Langenbuch (1971), eram precários com desvios de obstáculos naturais e péssimas condições de conservação. Havia também uma alternância significativa de traçados, que nem sempre contribuíram para o bom funcionamento da estrada. Apesar das características negativas, os caminhos terrestres⁴ estimularam o surgimento de povoados em antigos pousos existentes nos arredores da capital da província.

⁴ Na província de São Paulo, as principais estradas existentes eram as seguintes: Estrada de Bragança; Estrada para o Rio de Janeiro, passando pelo Brás, Penha e Mogi das Cruzes; Estrada para Santos; Estrada para Santo Amaro; Estrada para o sul, passando por Pinheiros; Estrada para Itu; Estrada para Itu - via Santana de Parnaíba e Pirapora, Estrada de Goiás, passando por Campinas e Mogi Mirim (LANGENBUCH, 1971, p.30).

Os arredores paulistanos eram entrecortados por muitos outros caminhos, geralmente abertos como uma alternativa aos caminhos existentes, de difícil tráfego, os quais propiciavam uma significativa circulação entre São Paulo e seus arredores, geralmente motivada pelo transporte de gêneros alimentícios, de materiais de construção e deslocamentos religiosos, como as romarias. A mobilidade da população pelos caminhos favorecia, segundo Langenbuch (1971, p.36), “importantes e intensas repercussões sobre a organização espacial” atuando como agentes de povoamento e ocupação do espaço. Assim, os caminhos de terra muito antes das estradas de ferro favoreceram o surgimento de aglomerações ao longo de suas rotas, em antigos pontos de descanso conhecidos como pousos. O autor ainda destaca outra importante função dos caminhos para a expansão urbana, cujos corredores se configuraram em eixo da expansão urbana da cidade de São Paulo (LANGENBUCH, 1971, p.41).

Foi no final do século XVIII com a instalação da lavoura de exportação que a Capitania de São Paulo atingiu outro patamar de desenvolvimento, que impactou diretamente o crescimento da cidade. As lavouras implantadas foram primeiramente a cana de açúcar e depois, no século XIX, a de café, produto que se tornou um dos principais da exportação brasileira. O bom resultado alcançado nos mercados internacionais ativou a economia da ex-colônia e refletiu diretamente nas cidades, que passaram a funcionar como centro de poder político e econômico, atuando como núcleos de apoio para as atividades produtivas, o que Cano (1977) denominou como complexo cafeeiro, sendo este compreendido como uma série de atividades que ocorreram fora da unidade produtora e tinham como finalidade oferecer suporte ao seu desenvolvimento, como comércio, estradas, sistema bancário e outros.

Com a economia aquecida e o fluxo de exportação em alta, uma das reivindicações que surgiram entre produtores e comerciantes foi a necessidade de novas vias para escoamento da produção. As regiões produtoras da província eram conectadas por estradas precárias, rotas tortuosas sem pavimentação e com muitos obstáculos. Em relatórios produzidos pelas autoridades provinciais e imprensa da

época foram registradas reclamações, pedidos de conservação e abertura de novas estradas⁵. A ferrovia surgiu como uma possibilidade para os produtores de café, como uma alternativa aos transportes realizados por muares. Discussões, decretos e outras medidas que facilitariam a criação de empresas ferroviárias começaram a ganhar força entre as décadas de 1840 e 1850. As ferrovias foram pensadas, primeiramente, para atender aos interesses dos grandes produtores, mas é inegável o seu papel transformador em outros setores como a dinamização do mercado interno e o estímulo à urbanização não só do interior como da própria capital.

A primeira companhia a operar na província foi a São Paulo Railway, em 1867, conectando a região produtora do *hinterland* paulista com o porto exportador na cidade de Santos. Depois da abertura da São Paulo Railway, outras ferrovias foram organizadas na província. Algumas foram traçadas para atingir as regiões produtoras como as Companhias Paulista (1868), Ituana (1870), Mogiana (1872) e Sorocabana (1875). A linha da São Paulo Railway Company funcionava como um funil, drenando as mercadorias escoadas pela Companhia Paulista (que por sua vez recebia o fluxo da Ituana e Mogiana). A ferrovia configurava uma rede que o geógrafo Robert Moraes (2005) denominou como “bacia de drenagem”, por canalizar o fluxo de mercadorias para um único ponto no território, o porto de Santos, que dali seguia seu destino junto aos mercados internacionais.

De todas as companhias ferroviárias fundadas na província, as que tiveram papel significativo para o desenvolvimento urbano paulistano em sua porção leste, no período em tela, foram a São Paulo Railway Company e a Companhia Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, também conhecida como Estrada de Ferro do Norte ou Companhia do Norte. Inaugurada em 1875 com sua estação no Brás, a companhia ferroviária realizou a ligação de São Paulo com a sede do império, passando pela região cafeeira do Vale do Paraíba. Pouco tempo depois foi incorporada pela Estrada

⁵ Sobre a situação das estradas ver os trabalhos de Langenbuch (1971) e Campos (2016).

de Ferro Pedro II, que após a República passou a ser denominada Central do Brasil. Incorporada à Central do Brasil, a Estrada do Norte passou a ser conhecida como “o ramal de São Paulo”.

Os trilhos dessas duas empresas – São Paulo Railway e Estrada de Ferro do Norte - organizaram o tecido urbano e funcionaram enquanto eixos de expansão da cidade de São Paulo. As ferrovias promoveram uma intensificação da urbanização e aquecimento do mercado imobiliário nas áreas periféricas da capital, com a formação de sua região suburbana, como salientou Langenbuch (1971). A próxima parte analisa a ocupação do Tatuapé e sua constituição enquanto bairro periférico de São Paulo.

3. A formação no núcleo urbano de Tatuapé

Qual é a área do Tatuapé e seus limites dentro da cidade de São Paulo? É curioso como não existe um consenso sobre o perímetro do bairro, sendo comum encontrar limites distintos praticados pelo poder público, empresas prestadoras de serviços e a população local. Tal incerteza levou que o estudo determinasse um perímetro, no caso, o que é praticado pelo aplicativo *GeoSampa* da Prefeitura Municipal de São Paulo⁶, que abaixo apresenta-se a partir de intervenção gráfica no mapa disponibilizado pelo aplicativo *Google* Mapas (Figura 1).

⁶ Decidiu-se sobre o uso do *GeoSampa* por ser uma base organizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concentrar um número significativo de informações oficiais da cidade e seus bairros. O aplicativo está disponível no endereço: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>

Figura 1: Delimitação do bairro do Tatuapé de acordo com *GeoSampa*, representado com uma mancha d'água vermelha.

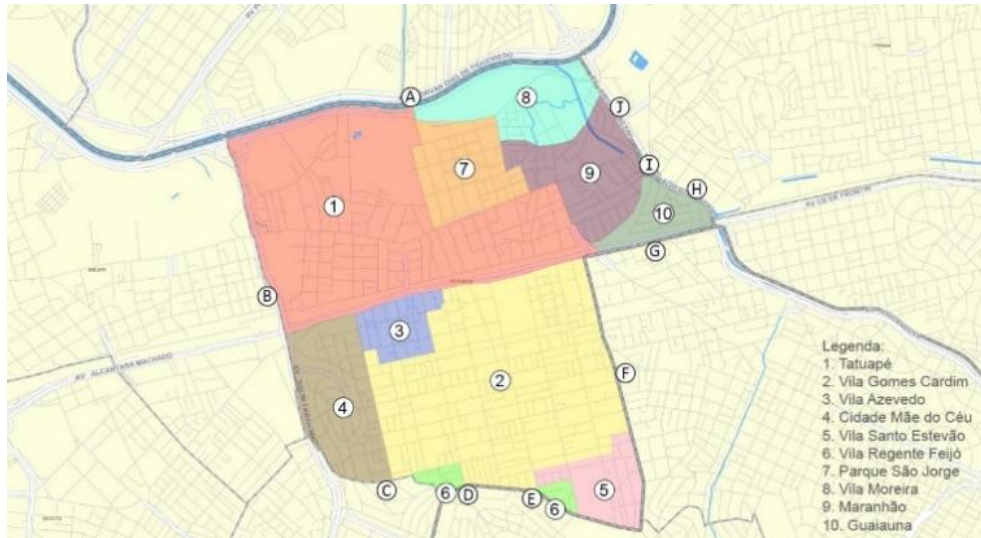


Fonte: Elaborado pelas autoras a partir do *GeoSampa* e *Google Maps*, 2022.

O perímetro do Tatuapé é delimitado pelas seguintes vias: Avenida Marginal Tietê (A), Avenida Salim Farah Maluf (B), Rua Demétrio Ribeiro (C), Rua Maria Otília (D), Rua Emília Marengo (E), Rua Antônio de Barros (F), Avenida Conde de Frontin (G), Rua Alfredo de Franco (H), Avenida Aricanduva (I) e Avenida Airton Pretini (J) (Figura 2). O Tatuapé é dividido em “Tatuapé” e “Alto Tatuapé”, uma divisão informal⁷ que é praticada especialmente pelas incorporadoras imobiliárias que atuam no bairro. Esta divisão tem como marco divisor a linha do metrô e a Avenida Radial Leste, corroborando a percepção da ferrovia e da avenida como eixos organizadores do espaço. A malha metroviária e a avenida impõem um limite físico, formando uma barreira, que impede a circulação entre as duas partes do bairro.

⁷ Essa é uma divisão que não é praticada pelos órgãos públicos. Trabalha-se com a hipótese de que tal divisão foi introduzida pelas incorporadoras imobiliárias que atuam no bairro, como forma de criar uma diferenciação social entre as áreas consideradas “nobres” em oposição as terras baixas, ocupadas por população de baixa renda, próximo às várzeas do rio Tietê. Dentro dessa divisão territorial praticada pelo mercado imobiliário, a linha férrea é um marco importante. Da linha até a margem do rio Tietê está o Tatuapé. Do outro lado da linha, englobando a Vila Gomes Cardim, está o Alto Tatuapé.

Figura 2: Mapa do bairro do Tatuapé com as subdivisões de bairros e marcação das vias do entorno do bairro.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de *GeoSampa*, 2022.

De acordo com as informações da Prefeitura Municipal de São Paulo, o perímetro do Tatuapé abrange outros loteamentos ou bairros, como é possível verificar na Figura 2. São eles: Tatuapé (1), Vila Gomes Cardim (2), Vila Azevedo (3), Cidade Mãe do Céu (4), Vila Santo Estevão (5), Vila Regente Feijó (6), Parque São Jorge (7), Vila Moreira (8), Maranhão (9) e Guaiuna (10). Dos 96 Distritos que compõem a cidade de São Paulo⁸, o Distrito do Tatuapé ocupa a posição 64º em tamanho de área (km²), a posição 59º em tamanho de população e a posição 48º em proporção de densidade demográfica (hab./km²) (São Paulo – Município, 2020).

O crescimento do Tatuapé está diretamente ligado ao desenvolvimento do núcleo urbano de São Paulo, como local de pouso aos viajantes que rumavam para a cidade. Foi ao longo do século XIX, especialmente em suas décadas finais, que o crescimento populacional gerado pela imigração e o surto de desenvolvimento econômico fizeram com que o antigo pouso passasse a receber residentes que

⁸ De com a Prefeitura Municipal de São Paulo, a área total da cidade é de 1509 km² e o número de habitantes é de 11.289.503, com a densidade corresponde a 7.481 hab./km² (São Paulo – Município, 2020).

procuravam o distante bairro para estabelecer moradia e fugir dos altos aluguéis praticados nas áreas próximas ao centro da cidade. As origens do Tatuapé foram refletidas por memorialistas e pesquisadores acadêmicos, destacando-se a obra do memorialista local, Pedro Abarca (2017), que reuniu informações sobre o distrito desde a sua formação⁹.

A região do Tatuapé nos séculos seguintes da ocupação portuguesa era entrecortada pela rota que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro, através do Vale do rio Paraíba. Nesta antiga rota terrestre, utilizada principalmente por viajantes e tropeiros, era comum a existência de pousos e ranchos ao longo dos caminhos, que com o passar dos tempos passaram a abrigar pequenas aglomerações de casas (LANGENBUCH, 1971). Segundo documento produzido pela Prefeitura Municipal de São Paulo (São Paulo – Município, 2016), as aglomerações urbanas mais significativas na região leste até a metade do século XIX resumiam-se aos núcleos bandeiristas de Penha de França e São Miguel Paulista. Nova etapa da ocupação foi inaugurada com a chegada das primeiras linhas ferroviárias: São Paulo Railway, em 1867, e Estrada de Ferro do Norte, em 1875. De fato, o documento corrobora as informações veiculadas por trabalhos como o de Langenbuch (1971) e Oliveira (2018, p. 22), que afirmam que foi com a construção das ferrovias que a região suburbana foi formada.

Com a ferrovia e a facilidade do acesso, a região leste assistiu ao aparecimento de núcleos urbanos, bem como a existência de chácaras utilizadas como local de lazer e produção de frutas e verduras para abastecimento da cidade de São Paulo¹⁰. Essas chácaras eram conhecidas como “cinturão de chácaras” ou “cinturão caipira” (OLIVEIRA, 2018). Além dessa intensa movimentação, especialmente dos produtos comercializados pelo cinturão caipira, a região do Tatuapé, pela sua proximidade com aglomerados mais consolidados como Brás e Mooca, atraiu também novos moradores. De acordo com Pedro Abarca, em fins do século XIX, chegaram os

⁹ O material recolhido por Abarca está presente no seu livro (2017) e no site pessoal disponível no endereço: <http://abarcasite.com.br/>.

¹⁰ Sobre as chácaras na região leste de São Paulo consultar Reis (2017) e Oliveira (2018).

primeiros imigrantes que se estabeleceram no Tatuapé. O memorialista indica que houve um fracionamento de terras, em lotes menores para o cultivo de frutas, verduras e olarias. Na sequência final do artigo, analisa-se a partir das cartografias existentes como as estradas de rodagem e a ferrovia atuaram enquanto eixos de expansão e promoveram a ocupação do bairro do Tatuapé.

4. Expansão e ocupação do Tatuapé a partir da análise da cartografia

A região do Tatuapé, essencialmente agrícola, trazia ares de uma cidade interiorana, assim como em muitos outros bairros situados nas franjas da cidade. No início do século XX, o Tatuapé adquiriu uma feição mais urbana semelhante às regiões limítrofes da zona leste, caracterizada pela instalação de fábricas e de moradias para trabalhadores urbanos. No material produzido pela Prefeitura Municipal de São Paulo (2016), consta estudo desenvolvido pela SPUrbanismo que mapeou a evolução da mancha urbana paulistana nas primeiras décadas do século XX. O estudo em questão indica existência de ocupação “horizontal residencial” na zona leste “[...] formando o que ficou conhecido como ‘bairros dormitórios’, responsáveis por uma dinâmica de deslocamentos pendulares, já que a oferta de emprego cada vez mais se concentrava no território da região central para a sudoeste do município” (São Paulo – Município, 2016, p.6). Esse tipo de ocupação horizontal residencial é dominante no padrão de ocupação do Tatuapé, no entanto, resta a pergunta: como ocorreu essa ocupação horizontal? A resposta está na identificação e análise dos eixos estruturadores que foram fundamentais para a expansão urbana e consequente periferação. A primeira cartografia selecionada para análise é a “Planta Geral da Cidade de São Paulo” de 1905.

Figura 3: Detalhe da “Planta Geral da cidade de São Paulo”, 1905. Adoptada pela Prefeitura Municipal para uso de suas Repartições. Elaborado pelas autoras com detalhamento da área do Tatuapé (em vermelho “Tatuapé” e em amarelo o “Alto Tatuapé”). A linha em vermelho destaca a Avenida Celso Garcia e a linha amarela a Estrada de Ferro Central do Brasil.



Fonte: acervo cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

A Figura 3 é um excerto do mapa de 1905, que detalha o centro de São Paulo (marcado pela passagem da linha da São Paulo Railway) e a região leste. Contíguo à região central estão localizados bairros com alta densidade populacional distribuídos entre Brás, Mooca e Belenzinho. Entre o centro e o distante bairro de Penha de França, observam-se dois eixos que concretizam a ligação entre centro e bairro: a Avenida Celso Garcia e a Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada do Norte). Ao longo da Celso Garcia, o mapa representa uma série de imóveis dispostos na testada da via, mostrando que a região que viria a ser o Tatuapé possuía tímida ocupação. Não se procurou informações sobre o tipo de imóvel instalado ao longo da via, por entender que se trata de outro tipo de investigação. Por outro lado, é possível especular que tais edificações fossem imóveis residenciais ou pequenos comércios situados à beira do caminho.

Segundo Reis (2017, p.39), a Avenida Celso Garcia era um antigo caminho conhecido como Estrada do Brás, que com a urbanização foi dividida em Avenida Rangel Pestana e Estrada da Intendência, que foi renomeada em 1908 como Avenida Celso Garcia. Não resta dúvida que a antiga Estrada da Intendência, depois Avenida

Celso Garcia, foi um eixo organizador e difusor da expansão urbana dos bairros periféricos da cidade de São Paulo.

O segundo eixo organizador do espaço presente no mapa é a linha férrea da Central do Brasil. Conforme salientado, a região leste é marcada pela existência de duas linhas férreas (São Paulo Railway e Estrada de Ferro do Norte) que desempenham função de eixos organizadores e estimularam a expansão urbana entre a 5ª e 6ª Paradas¹¹. Entre estas duas paradas destaca-se um enorme loteamento na cartografia indicado como “Villa Gomes Cardim”.

A presença do empreendimento imobiliário chama a atenção, por ser o único loteamento da área. Observa-se que a prática de deixar propositalmente áreas mais nobres para valorização - ação identificada e discutida por Sampaio (1994) - é uma medida praticada pelo mercado imobiliário no Tatuapé assim como em outras regiões de São Paulo. O loteamento conhecido como “Villa Gomes Cardim” foi um empreendimento atribuído a Pedro Augusto Gomes Cardim, que ocupou posição como Intendente Municipal e organizou a “Planta Geral da Capital de São Paulo”, em 1897. Lúcia Simoni, citada por Kivasney (2016, p.176), indica que Cardim estava envolvido em negócios envolvendo a posse irregular de terras na cidade de São Paulo.

O desenho da Villa Gomes Cardim fez uso da malha ortogonal que permitiu o máximo aproveitamento da área em número de lotes. Pela localização, a simplicidade do traçado e a ausência de áreas verdes, como praças e outras, são indicativos de que se tratava de lotes para estratos sociais mais baixos, que buscavam a região pelos preços mais acessíveis dos terrenos. Na mesma época de lançamento

¹¹ As paradas eram pequenos pontos de embarque ou desembarque distribuídos ao longo das linhas férreas. As paradas eram determinadas por fatores técnicos e por fatores particulares. Sobre os fatores técnicos, Maria Lucia Lamounier (2012) explica que o tender (acoplado à locomotiva a vapor) necessitava ser abastecido com água e lenha ou carvão a cada determinado período de deslocamento. Os fatores particulares eram determinados pela própria empresa, bem como para atender grandes proprietários de terra, cuja valorização alcançava outros patamares com a existência de uma parada do trem. Com base nos escritos do engenheiro Adolfo Augusto Pinto (1903;1970) acredita-se que estes fatores foram amplamente combinados durante a abertura das vias férreas não só na Estrada de Ferro do Norte como em outras companhias como a Paulista.

da Villa Gomes Cardim, Reis (2017) identificou a existência de outros loteamentos na zona leste.

Na sequência, o mapa analisado é do ano de 1922, que integra o acervo cartográfico do APESP (Figura 4). Comparado ao mapa de 1905, a expansão urbana que atinge a zona leste é visível, com novos loteamentos e adensamento ao tecido existente. Nos locais mais distantes e pouco habitados, nota-se a reprodução da mesma lógica que guiou a implantação da Villa Gomes Cardim. A parte colorida em vermelho (Tatuapé) chega até as margens do rio Tietê, que ainda não havia sido retificado. A partir da Avenida Celso Garcia, eixo organizador da expansão, surgem arruamentos secundários que penetram no sentido da várzea. Nota-se também a inexistência de um traçado de rua retilíneo, sugerindo que os arruamentos são organizados a partir das necessidades impostas pelo cotidiano. Os pequenos pontos situados ao final de cada um dos arruamentos são olarias instaladas nas várzeas e o caminho chega até esses estabelecimentos para propiciar o escoamento e a comercialização dos produtos. As várzeas, como aponta Janes Jorge (2006), eram abundantes em jazidas de argila próprias para a fabricação de materiais cerâmicos como tijolos, telhas e manilhas, materiais requisitados pela construção civil em pleno processo de expansão em São Paulo (PEREIRA, 2004).

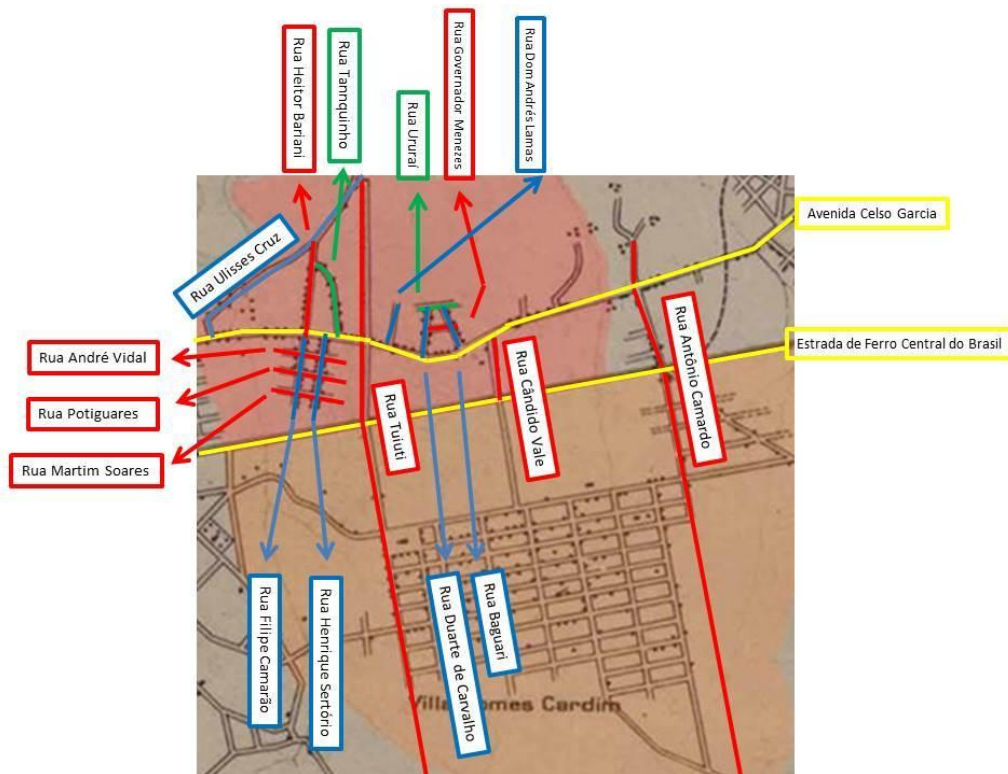
Figura 4: Detalhe do mapa “Comissão Geographica e Geológica. Plantas da Cidade de São Paulo mostrando seu desenvolvimento. Escala 1:20000. 1922”.



Fonte: Elaborado pelas autoras. Detalhamento da área do Tatuapé e Alto Tatuapé.

Outro detalhe revelado pela cartografia são as passagens em nível, que atravessam a linha da Central do Brasil, promovendo conexão entre as duas partes do bairro com as ruas Tuiuti, Itapura e Antonio Camardo (Figura 5). As vias presentes no Tatuapé estendem-se em direção a Villa Gomes Cardim e conectam-se à esquerda através da Rua Padre Adelino com o Belenzinho e as que estão mais à direita penetram ainda mais fundo, estimulando a formação de outros arruamentos. Salta aos olhos como estes arruamentos vão surgindo, sem a existência de um plano que guiasse este crescimento, que é comandado ao que os mapas e a literatura sugerem, pelo mercado imobiliário e seus loteamentos dispersos.

Figura 5: Detalhe do mapa de 1922 com as ruas do bairro Tatuapé.



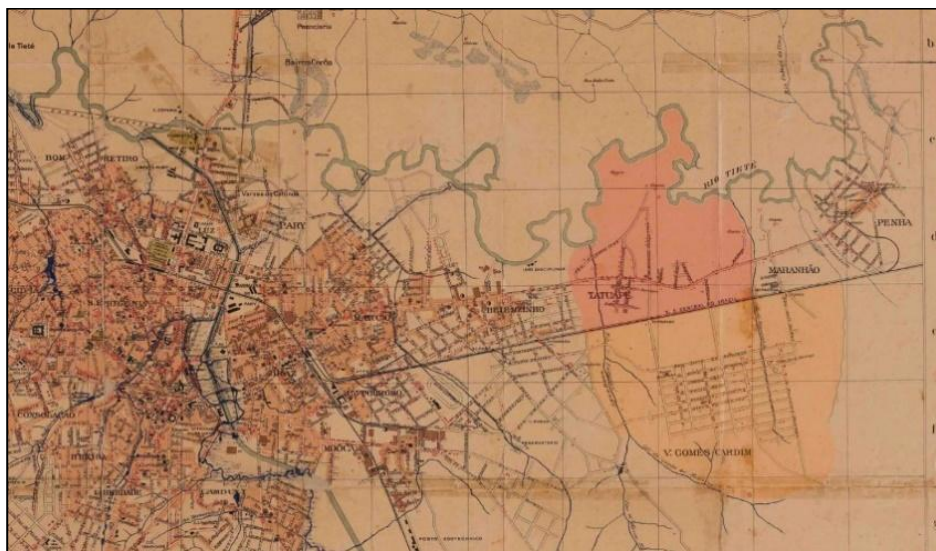
Fonte: Elaborado pelas autoras a partir do mapa de 1922.

No mapa analisado referente ao ano de 1930 (Figura 6), observa-se a manutenção do mesmo padrão de ocupação do mapa de 1922. Entretanto, em outro mapa de 1930 produzido pelo SARA Brasil fica evidente o crescimento do Tatuapé com novos arruamentos e o adensamento horizontal. O mapa da Figura 7, que pertence à base cartográfica do *GeoSampa*, trata de base oficial, utilizada pela PMSP.

No mapa de 1930 do *GeoSampa* é perceptível como o padrão de ocupação modificou-se no bairro. A parte que corresponde ao Tatuapé, em vermelho, mostra uma intensa ocupação ao longo da Avenida Celso Garcia e nota-se que a urbanização se intensifica à beira da linha férrea, próximo das passagens em nível. O mapa também

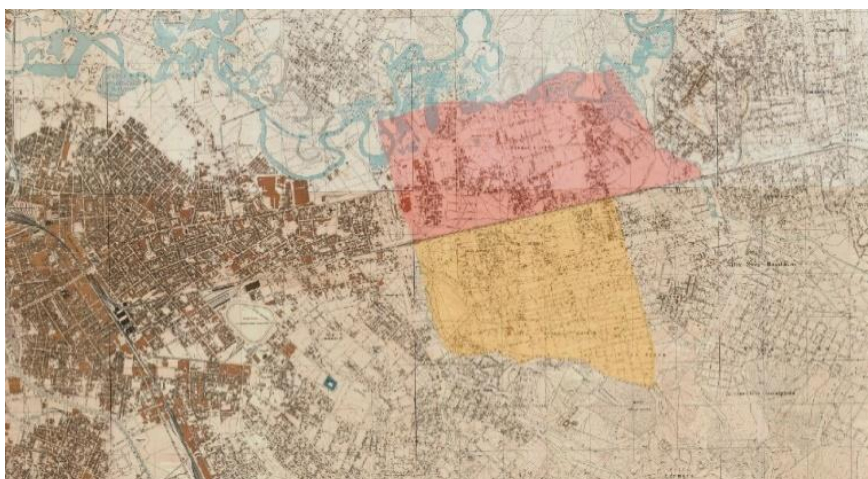
representa a intensa ocupação da área do rio Tietê, ainda com os seus meandros e várzeas característicos. Na representação em amarelo, que corresponde ao Alto Tatuapé, as áreas limítrofes à linha férrea, antes desocupadas, aparecem ocupadas. Os vazios existentes em mapas anteriores estão ocupados com loteamentos, sendo representados no mapa, além da Villa Gomes Cardim, a Vila Azevedo e a Vila Lusitânia. Seja em direção ao Belenzinho como no sentido Penha identifica-se uma intensa urbanização.

Figura 6: Detalhe do mapa “Cidade de São Paulo”, 1930.



Fonte: Elaborado pelas autoras, com detalhamento da área do Tatuapé e Alto Tatuapé.

Figura 7: Detalhe do mapa “Mapeamento 1930 – SARA Brasil”.



Fonte: Elaborado pelas autoras. Com detalhamento da área do Tatuapé e Alto Tatuapé.

Pelo mapa de 1954, do *GeoSampa* (Figura 8), a urbanização do Tatuapé ainda estava em plena ascensão, com novas áreas sendo incorporadas após a retificação do rio Tietê, ainda com a presença de algumas lagoas da antiga várzea que foram drenadas e posteriormente ocupadas (observar Figura 8). Na área correspondente ao Alto Tatuapé nota-se a ocupação intensa, entretanto, com áreas ainda desocupadas certamente esperando a valorização. No espaço de tempo compreendido entre 1922 e 1954 analisados através da cartografia, a bibliografia sobre o Tatuapé e os documentos produzidos pela PMSP indicam a predominância de ocupação horizontal.

Figura 8: Detalhe do mapa “Mapeamento 1954 VASP-Cruzeiro”.

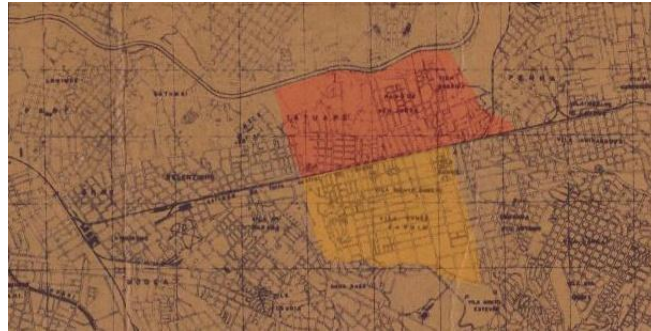


Fonte: Elaborado pelas autoras com detalhamento da área do Tatuapé e Alto Tatuapé.

O último mapa analisado é o de 1957 (Figura 9) com destaque para a retificação do rio Tietê que permite a ocupação intensiva da antiga área da várzea, antes inabitável pelas constantes cheias e que ficam disponíveis para serem incorporadas pelo

mercado imobiliário¹². Até o final do século, a área em questão estaria totalmente ocupada até as margens retificadas do Tietê.

Figura 9: Detalhe do mapa “Planta Viária da Aglomeração Paulistana” realizado pela Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, 1957.



Fonte: Elaborado pelas autoras com detalhamento da área do Tatuapé e Alto Tatuapé.

Nas décadas seguintes, os espaços vazios existentes no bairro são ocupados, consolidando-se o adensamento horizontal. A partir da década de 1960, o bairro passou por novas mudanças e inaugurou-se a era do adensamento vertical com o lançamento dos primeiros edifícios de apartamento, alterando a paisagem do bairro. O Tatuapé e a Vila Gomes Cardim cresceram no mesmo eixo, limítrofes aos bairros vizinhos Belenzinho e Penha. Outro ponto observado foi que a ocupação seguiu de forma linear, rente à Avenida Celso Garcia, seguindo a ocupação do Belenzinho. A Vila Gomes Cardim foi ocupada em lotes regulares e apresenta o mesmo padrão de ocupação próximo a Estrada de Ferro Central do Brasil, o que indica o papel da ferrovia e do transporte como um fator importante para a ocupação. Por último, destaca-se que houve um crescimento expressivo do Tatuapé, representado a partir da cartografia de 1930 e no mapa de 1954, torna-se ainda mais perceptível como a densidade da ocupação no bairro se intensifica.

5. Considerações finais

¹² Sobre o saneamento das várzeas de São Paulo e o processo que levou a sua incorporação pelo mercado imobiliário consultar o trabalho de Seabra (2015).

O estudo sobre do Tatuapé a partir da cartografia produzida em diferentes décadas permitiu visualizar a ocupação do bairro ao longo do século XX: de um local de passagem, marcado pelo cotidiano rural para um bairro com alta densidade populacional e urbana. A cartografia evidenciou como caminhos e as ferrovias foram eixos organizadores do espaço, ao longo dos quais se instalaram os primeiros núcleos de ocupação. As estradas estimularam a fixação e a ocupação do espaço, especialmente a ferrovia, que oferecia como opção de deslocamento o transporte por bonde. Outro fator importante é a disponibilidade de terrenos mais baratos e acessíveis, especialmente para os trabalhadores com menos recursos financeiros.

O estudo da cartografia proporciona a percepção da mudança no padrão de ocupação vivenciado pelo Tatuapé. No início do século, com a presença de grandes lotes e a existência de produções ligadas às áreas suburbanas (como se torna evidente com a presença de olarias), padrão que se alterou no decorrer das décadas. Entre as décadas de 1940 e 1950 o Tatuapé apresentou perfil urbano, com adensamento expressivo e consolidou-se nas décadas finais do século como bairro dormitório, com predominância de ocupação horizontal.

REFERÊNCIAS

CARTOGRAFIA

BAIRRO do Tatuapé. **Delimitação do bairro do Tatuapé, representado com uma mancha d'água vermelha.** São Paulo: GeoSampa e Google Maps. Disponível em:

<https://www.google.com.br/maps/place/Tatuap%C3%A9,+S%C3%A3o+Paulo+-+SP/@-23.5340031,46.5804767,15z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x94ce5ee7acdd50f5:0x3eeaf24eff368507!8m2!3d-23.5352452!4d-46.575463>. Acesso em: 24 out. 2021, 15:30:30.

BAIRRO do Tatuapé. **Subdivisões de bairros e marcação das vias do entorno do bairro.** GeoSampa. São Paulo. Disponível em:

http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC. Acesso em: 24 out. 2021, 15:40:30.

CIDADE de São Paulo. 1930. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0195_001_001. Acesso em: 24 out. 2021, 15:49:00.

COMISSÃO Geográfica e Geológica. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0207_001_001. Acesso em: 24 out. 2021, 15:50:30.

DETALHE do mapa de 1922. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0207_001_001. Acesso em: Acesso em: 24 out. 2021, 16:00:30.

DETALHE do mapa de 1930. Arquivo do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0195_001_001. Acesso em: 24 out. 2021, 16:10:30.

MAPEAMENTO 1930. GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC. Acesso em: Acesso em: 24 out. 2021, 16:20:10.

MAPEAMENTO 1954. VASP-Cruzeiro, GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 24 out. 2021, 16:30:50.

PLANTA Viária da Aglomeração Paulistana. Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, 1957. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0212_001_001. Acesso em: 24 out. 2021, 16:40:00.

PLANTA Geral da cidade de São Paulo 1905 Adotada pela Prefeitura Municipal para uso de suas Repartições. Levantada e organizada pelo Engenheiro

Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa, Engenheiros da Comissão Geog. e Geológica. Esc. 1:20000. São Paulo. Disponível em: BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0206_001_003. Acesso em: 24 out. 2021, 16:50:30.

COMISSÃO Geographica e Geológica. **Plantas da Cidade de São Paulo mostrando seu desenvolvimento.** Escala 1:20000. 1922. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0207_001_001. Acesso em: Acesso em: 24 out. 2021, 17:00:30.

MAPA Digital da Cidade de São Paulo. GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 24 out. 2021, 17:15:30.

MAPA Digital da Cidade de São Paulo. GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 24 out. 2021, 17:20:47.

MAPEAMENTO 1930 – SARA Brasil. GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 24 out. 2021, 17:24:29.

MAPEAMENTO 1954. VASP-Cruzeiro. GeoSampa, São Paulo. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 24 out. 2021, 17:32:07.

PLANTA geral da cidade de São Paulo 1905. Levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa, Engenheiros da Comissão Geog. e Geológica. Esc. 1:20000. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico<BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0206_001_003. Acesso em: 24 out. 2021, 17:38:28.

PLANTA Viária da Aglomeração Paulistana. Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, 1957. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico <BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0212_001_001>. Acesso em: 24 out. 2021, 17:40:22.

ORTOFOTO Digital. Acervo Digital da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, PR. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/48845/D%20->

%20JAIR%20FERREIRA%20DE%20ALMEIDA.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
Acesso em: 24 out. 2021, 17:42:50.

BIBLIOGRAFIA

ABARCA, Pedro. **História do Tatuapé**. São Paulo: Edição do editor, 2017.

BRITO, Mônica Silveira. **A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911**. 213 f. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Decifrando mapas: sobre o conceito de "território" e suas vinculações com a cartografia. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 12, n. 1, p. 193-234, 2004.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950)**. São Paulo, SP: Ed. da USP, 2016.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 17, n. 2, p. 251-294, 2009.

CAMPOS, C. Os caminhos de terra e de ferro no Arraial de Souza e Joaquim Egydio: origens e desenvolvimento. In: BARRETTO, S. (org.) **Sesmarias, Engenhos e Fazendas. Arraial de Souza, Joaquim Egydio, Jaguary (1792-1930)**. Campinas/São Paulo: Direção Cultura, 2016.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977.

CARLOS, A. F. A cidade e a organização do espaço. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 1, p. 105-111, 10 nov. 1982. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47072/50793>. Acesso em: nov. 2021, 16:30:30.

CARVALHO, Clara Cristina Valentin Anaya. **Cenas de uma capital em expansão: aspectos da urbanização da Vila Mariana em São Paulo (1890-1914)**. São Paulo: Editora da Unifesp, 2019.

JORGE, Janes. **Tietê, o rio que a cidade perdeu: São Paulo 1890-1940**. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2006.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

KUVASNEY, Eliane. Os mapas como “operadores espaciais” na construção da cidade de São Paulo do início do século XX. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 64, p. 167-182, 2016.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2012.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2005.

NUNES, Mônica Balestrin. Cartografia e paisagem: o mapa como objeto de estudo. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, p. 96-119, 2016.

PEREIRA, Paulo Cesar Xavier. **São Paulo: a construção da cidade: 1872-1914**. São Carlos: RiMa/FAPESP, 2004.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de S. Paulo (Brasil)**. São Paulo: Typ. e Papelaria de Vanorden. & Cia., 1903.

PINTO, Adolpho Augusto. **Minha vida: memórias de um engenheiro paulista**. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1970.

REIS, Nestor G. **São Paulo – Vila cidade metrópole**. São Paulo: Via das Artes, 2004.

REIS, Philippe Arthur dos. **Construir, morar e viver para além do centro de São Paulo: os setores médios entre a urbanização e as relações sociais do Brás (1870-1915)**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

RODRIGUES, Gabriela R. Marques. **Fisionomia de Itaquera: transformações de paisagem e sociedade de um distrito paulistano (1875-1920)**. 2018. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em História) - Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2018.

SAMPAIO, M. R. A. O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana **Espaço e Debates**, n. 37, ano XIV, p. 19-33, 1994.

SÃO PAULO – Município. Dados **Demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras**. 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758 Acesso em: 10 nov. 2021, 14:30:30.

SEABRA, Odette C. L. **Os meandros dos rios nos meandros do poder.** Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo: Alameda Casa Editorial/CNPq, 2015.

TOLEDO, Benedito Lima. **São Paulo -Três cidades em um século.** São Paulo: Editora Cosac Naify, 2007.