

## A periferia como fronteira de expansão do capital:

### Exemplos da presença do Estado e do Mercado em Itaquera

Carolina Alvim de Oliveira Freitas

Obs's Csaba Deák

#### Introdução

O trabalho intenta resgatar o processo de transformações sócio-espaciais, compreendido destacadamente a partir da segunda metade do século XX, em Itaquera, zona leste de São Paulo. A região, que se manteve como área rural até um período relativamente recente, foi alvo de produção de uma série de obras públicas e apostas do mercado significativas dos anos de 1970 aos 2000, denota mudanças em ritmo acelerado no presente, ao mesmo tempo em que guarda no espaço produzido expressões de uma *urbanização periférica* ou, como Yvonne Mautner sugere, típicas das “fronteiras de expansão do capital” na metrópole.

A integração do grande bairro de Itaquera a São Paulo é um processo caracterizado pela sua incompletude, determinada pelos investimentos públicos e privados ao longo das décadas e também pelas transformações no que se refere à população e ao perfil de moradores que foi adquirindo. O que melhora e o que piora do ponto de vista das condições de trabalhar e habitar Itaquera ao longo dos anos? Como se *consolida* uma região periférica profundamente transformada que, na profundidade da observação, mantém sinais eminentes do passado combinados com o seu desenvolvimento? Estas são as questões que movem inicialmente o trabalho.

#### Descrição histórica do desenvolvimento de Itaquera

Muito embora alguns estudos remontem o início da história de Itaquera à chegada da Estação Férrea em 1875, sua ocupação humana é bastante anterior, apontando registros de aldeias indígenas e a presença jesuíta já no século XVII. Documentos datam 1620 como o ano da construção da Capela de São Miguel na Aldeia de São Miguel do Ururaí. A grande área que compreende mais ou menos seu perímetro hoje era quatro sesmarias, cujas terras eram entrecortadas e divididas pelo ribeirão Jacú e pelo rio Aricanduva.

Arquivos sugerem que em 1722 a soma destas terras foi transmitida à Província Carmelitana Fluminense, depois da debandada dos jesuítas da região<sup>1</sup>. Segundo Amália Geraides de Lemos, em trabalho de recuperação da história do bairro,

Itaquera não é um bairro sem história anterior a estrada de ferro [...] se remontarmos à sua função de passagem para o aldeamento de São Miguel do Ururaí, a história do apresamento de indígenas ou da busca do ouro pelos bandeirantes, sua história liga-se intimamente a do desbravamento paulista dos primórdios da colonização jesuítica<sup>2</sup>.

A região era um local de pouso bandeirante em direção às Gerais, no caminho do ouro anteriormente aberto pelos indígenas:

Surgiu o chamado Caminho dos Guaianazes, que ia se entroncar nas alturas do “Guaratinguetá” com o caminho velho que até ali chegara passando por Cunha, procedente do litoral de Parati. Ao iniciar o século XVIII (1700), a Penha de França, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes eram as primeiras etapas dessa longa viagem de dois meses. Foi deste caminho que surgiu um simples pouso de viajantes chamado Itaquera, a mesma denominação de um córrego ali existente<sup>3</sup>.

Mais adiante, descreve:

Na Gazeta do Tatuapé, datada de 19 a 25 de fevereiro de 1984, à página 5, com o título “A Velha Fazenda e o Futuro Parque”, pode-se ler sobre a fazenda do Carmo que teria dado origem à cidade: “Sua história segundo alguns, é muito antiga, marcando suas origens em 1580, quando a região foi doada aos índios pelo rei de Portugal”. Trata-se, acreditamos, da carta régia do aldeamento do padroado régio, em São Miguel do Ururaí. Mais abaixo, prossegue o artigo do jornal: “Embora suas origens remontem ao século XVI, a ocupação da Fazenda começou, realmente, em fins do século XVIII, quando a Província Carmelita Fluminense (atual Ordem Terceira do Carmo) recebeu as terras de Caaguaçu, em doação de um dos seus irmãos. Nas terras de Caaguaçu foram plantados pés de café, laranjeiras, chás, além de verduras e outras frutas, sendo nelas feita a criação de gado. Por volta de 1910, quase 200 anos após, as terras perderam a fertilidade, sendo, então, o motivo que levou à divisão da fazenda em várias glebas e uma delas sendo adquirida pelo coronel Bento Pires de Campos<sup>4</sup>.

A Fazenda de Caguaçu, propriedade então da Ordem das Carmelitas, passou a desenvolver sua produção agrícola enquanto alguns aglomerados ao seu redor exploravam a terra para subsistência, algo remanescente da ocupação indígena e da cultura jesuíta.

Posteriormente, a chegada das linhas de ferro na região leste de São Paulo será o despertar para um novo ritmo de crescimento e desenvolvimento. As estradas de ferro

<sup>1</sup> LEMOS, Amalia I.G. de; FRANÇA, Maria C. Itaquera. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1999. p. 22.

<sup>2</sup> Op.cit., p. 12.

<sup>3</sup> Op.cit., p. 24.

<sup>4</sup> Op.cit., p. 29.

seguirão os focos territoriais de produção do café e o processo de povoamento acompanhará a rede ferroviária em formação.

Com a estrada de ferro, São Paulo começa a conquista de seu município, criando sua zona suburbana, inteiramente ligada à via férrea. É quando se inaugura o trecho S. Paulo-Jacareí, da estrada de ferro São Paulo-Rio, ou Estrada do Norte, como era então chamada. Itaquera é privilegiada na linha tronco entre São Paulo e Mogi das Cruzes. A estação de Itaquera só foi inaugurada dois anos depois, em 1877, com o nome de São Miguel<sup>5</sup>.

Trechos territoriais da antiga Fazenda do Carmo são desapropriados para dar lugar ao trem e, pouco tempo depois da inauguração da estação de Itaquera, foi se formando embrionariamente um núcleo de adensamento populacional.

Uma grande gleba na Fazenda do Carmo, após esse momento inicial da vinda da estrada de ferro, já na década de 1920, é vendida a partir da chegada da colônia japonesa, responsável historicamente por transformar a agricultura de subsistência típica até então em um negócio comercial no ramo hortifrutigranjeiro:

A chegada dos primeiros japoneses em 1924 e o seu efetivo estabelecimento ali vai reforçar a vocação agrícola da área, inserindo-a de forma bem mais marcante, no cinturão verde da Capital. Se o núcleo urbano em volta da estação é um reflexo do crescimento da cidade de São Paulo, a agricultura ali não deixa de ser outra face do mesmo fenômeno. Crescem as necessidades de abastecimento dessa população e, ao mesmo tempo, diversifica-se a qualidade dos alimentos<sup>6</sup>.

Portanto, a ocupação de Itaquera nas primeiras décadas do século XX se deu, por um lado, pelas famílias dos trabalhadores que construíram a estação de ferro, pelos trabalhadores em pedreiras, olarias e pequenos serviços, como armazéns, pelos trabalhadores que eram empregados nas indústrias instaladas nas porções mais centrais da zona leste, como a Penha, ou nas regiões industriais fora do município, como Guarulhos e Mogi das Cruzes, e pelos imigrantes japoneses, que lá transformaram paulatinamente culturas alimentícias em sistemas de abastecimento, explorando a terra de maneira comercial, substituindo portanto a forma de subsistência que era remanescente do período anterior à chegada do trem.

Como há sempre uma defasagem entre a utilidade pública e os resultados dessa para a população, é só a partir de 1920, mas sobretudo de 1940 que Itaquera terá bem nítida a sua função de subúrbio dormitório. De início servia de dormitório para trabalhadores do centro; a partir de 1950, já em plena era das rodovias, o âmbito da

---

<sup>5</sup> Op.cit., p. 44.

<sup>6</sup> Op.cit., p. 59.

área de emprego dos operários vai se estender bem mais, para Mogi, Santo André, Itaquaquetuba e Guarulhos<sup>7</sup>.

A expansão da região se amplia a partir da multiplicação de loteamentos aos quais dava lugar a decadência das antigas fazendas. Ocorre que o processo de divisão das terras e de adensamento populacional de trabalhadores se caracterizará, similarmente a outras regiões de São Paulo, pela instalação de famílias e loteamentos sem qualquer infraestrutura básica; água, esgoto, luz são abastecimentos que apenas na década de 1950 começam a chegar por meio das obras estatais. Essa transição, de subúrbio à periferia, é, segundo José de Souza Martins, uma significativa distinção espacial:

No subúrbio, mesmo na fase já alcançada pela industrialização e pelos loteamentos de terrenos para moradias operárias, os lotes eram grandes, as casas tinham espaço para o grande quintal, um remanescente do rural que permanecia no urbano: fruteiras, hortas, galinheiros, fornos de pão e broa, jardins, muitas flores e um certo suave perfume suburbano. A periferia já é o produto da especulação imobiliária, ruas estreitas, calçadas estreitas, falta de praças, terrenos minúsculos [...] <sup>8</sup>.

Como visto até agora, Itaquera passou de aldeamento indígena a sesmarias e depois a grandes fazendas. O parcelamento de terras foi fundamental para a sua ocupação agrícola e a estrada de ferro para a sua incipiente urbanização. O rural e o urbano, a cultura do pêssego da comunidade nipônica e a nascente “cidade dormitório” dos trabalhadores da indústria são combinações que vão criar as condições da formação dessa periferia de São Paulo.

### Itaquera e a metropolização de São Paulo

O modelo rodoviarista de Prestes Maia como prefeito para São Paulo deu existência ao plano de construção da Avenida Radial Leste na década de 1940 e as obras foram iniciadas em 1957, acompanhando a faixa patrimonial que pertencia à Estrada Central do Brasil. Sem dúvida, sua criação, junto à construção de pontes e viadutos, **elevou a acessibilidade da Zona Leste a um novo patamar, estimulando sua dinâmica populacional e a correspondente atividade imobiliária na região [C.D].** Influenciou um significativo e novo aumento da renda fundiária e imobiliária para a zona leste.

Enquanto isso, segundo dados do IBGE, Itaquera abrigava 5 mil pessoas em 1950 e aproximadamente 15 mil em 1960. Nos anos de 1970 este número para a ser de 63 mil pessoas – um crescimento que acompanhava o ritmo de expansão de São Paulo, devida ao desenvolvimento industrial e à migração da população nordestina que vinha compor

<sup>7</sup> Op.cit., p. 45.

<sup>8</sup> MARTINS, José de Souza. Depoimento. Revista Espaço & Debates, São Paulo, n. 42, 2001. p. 78.

a mão de obra na cidade, mas não era acompanhado por condições estruturadas de vida para seus novos residentes.

A atenção do Estado para a região começou no fim dos anos 60, com o diagnóstico do Plano Urbanístico Básico, na gestão de Faria Lima:

Encomendado pela Prefeitura de São Paulo, o PUB (Plano Urbanístico Básico), concluído no começo de 1969, diagnosticou a precária situação da expansão urbana de Itaquera, verificando que no bairro 54% das moradias não eram servidas pela rede de água, 80% não tinham rede de esgoto e 60% localizavam-se em ruas sem pavimentação [...]<sup>9</sup>.

Certamente, o interesse dos planejadores da prefeitura de então se relacionavam com o fato de Itaquera conter em seu perímetro vastas áreas ainda desocupadas, passíveis de darem lugar a um plano de linha de metrô para o bairro, que contava com intensa precariedade no que se refere ao transporte público.

O PUB de 1969 representou a intenção de tornar Itaquera um centro regional de desenvolvimento, que contivesse um complexo de serviços e comércio para a geração de empregos, além de espaços públicos de saúde, educação, cultura e esporte. É nesse momento também que se começava a ventilar a possibilidade de construção do estádio do Sport Club Corinthians Paulista, o que, mais tarde, no fim dos anos 70, motiva a cessão pela prefeitura de um terreno ao Clube, vizinho às áreas onde serão construídos os conjuntos habitacionais da Cohab-SP.

O PUB também discursava a respeito da necessidade de construção de áreas residenciais de alta densidade. Poucos anos mais tarde, a Cohab-SP compraria as terras rurais da região que dariam lugar à construção dos conjuntos habitacionais Itaquera I, II e III.

Segundo Wellington Ramalho,

Rejeitado por Paulo Maluf, sucessor de Faria Lima na prefeitura, o PUB foi arquivado. No entanto, propostas do plano foram resgatadas pelas gestões seguintes. E em relação a Itaquera, o desenvolvimento do bairro acabou concretizando ao menos duas propostas: o adensamento, impulsionado pela construção em grande escala de conjuntos habitacionais, e a implantação do metrô. O desenvolvimento de atividades que levassem Itaquera a dispor de uma oferta maior de empregos e serviços e a exercer uma centralidade mais expressiva também foi objeto de estudos específicos, mas a concretização dos projetos ficou

---

<sup>9</sup> RAMALHOSO, Wellington. Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP. Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Carlos, 2013. p. 69.

muito aquém do previsto no plano e do necessário para evitar que prevalecesse na região a característica de dormitório<sup>10</sup>.

O regime político instaurado depois do golpe militar no Brasil modificou a política habitacional constituída até então, com a criação do Sistema Financeiro de Habitação em 1964 e o Banco Nacional de Habitação. Houve nesse período a criação das Cohabs em diversas regiões do país, companhias que teriam como função principal a elaboração de projetos de habitação para famílias de baixa renda. A Zona Leste foi escolhida por esta nova política, considerando a vasta disponibilidade de terras para aquisição e posterior implementação de grandes conjuntos.

Entre 1967 e 1969, a Cohab compra terras onde seria construído o conjunto Itaquera I, como ficou mais tarde conhecido. As obras dos conjuntos habitacionais só se iniciaram anos depois, no fim da década de 1970. É possível que uma decisão tomada no Ministério dos Transportes em 1974, que alterava o trajeto da linha leste-oeste do metrô para que se ligasse do Tatuapé a Itaquera tenha influenciado nos planos da companhia. Segundo Ramalhos, “Foi, portanto, em Itaquera que pela primeira e única vez as duas companhias atuaram concomitantemente como instrumentos da prefeitura para o desenvolvimento de uma área”<sup>11</sup>.

A articulação entre o Metrô, no qual, à época, a Prefeitura tinha participação majoritária (que mais tarde perderia), e a Cohab, foi decisiva para a transformação radical de Itaquera enquanto região de um dos maiores bairros-dormitórios de São Paulo.

O primeiro conjunto implantado em Itaquera foi inaugurado em 1978, situado entre onde é atualmente o metrô Arthur Alvim e Corinthians-Itaquera. Dois anos depois, é inaugurado o conjunto Itaquera II (José Bonifácio).

Um artigo da Folha de São Paulo em 1981 descreve a dinâmica de adensamento por conta dos conjuntos e das modificações estruturais que o antecederam:

Nos anos 1960, quando a cidade não tinha mais para onde crescer, o dique foi rompido com a abertura da Radial Leste pelo ex-prefeito Faria Lima. São Paulo começou a correr rumo ao que então se chamava de “lesteão” e não parou mais: viadutos, grandes avenidas, conjuntos habitacionais, loteamentos clandestinos ou não, em menos de uma década a zona rural de 96 Itaquera, Guaianases, São Miguel

---

<sup>10</sup> Op.cit, p. 72-73.

<sup>11</sup> RAMALHOSO, 2013, p. 72-73.

Paulista, Itaim Paulista e São Mateus foi sendo incorporada à área urbana. Logo depois de assumir, o ex-prefeito Olavo Setúbal anunciou que, até 1985, o metrô chegará a Itaquera: o atual governo começou a rasgar a Via Leste; o Corinthians vai construir ali o seu estádio; a Cohab, que já plantou casas e apartamentos para abrigar 150 mil pessoas, tem terras e planos para mais 600 mil e, se ainda havia alguma dúvida de que Itaquera-Guaianases constituirão o maior bairro de São Paulo, antes do final dos anos 80, basta dizer que as grandes construtoras desembarcaram nestas novas fronteiras da cidade (Folha de São Paulo, 25/06/1981).

No mesmo ano, no jornal Estado de São Paulo,

A cada fim de semana, 200 novas famílias mudam-se para lá, atraídas pela terra ainda barata e pelas moradias populares. Apenas a COHAB, com os conjuntos Itaquera I, II e III ainda não inteiramente concluídos, levará para o bairro perto de 200 mil pessoas [...] Estimulado por esse crescimento, está nascendo grande núcleo comercial, formado por profissionais liberais e pequenos negociantes. [...] A região é carente de tudo [...] mas nada disso consegue frear a ocupação de Itaquera, onde a cada dia o poder público identifica oito construções clandestinas (O Estado de São Paulo, 15/10/1981).

Ermínia Maricato qualifica precisamente o significado dos conjuntos Itaquera I, II e III, que representam, além do processo determinante de adensamento populacional, também a obra mais grandiosa da companhia de sua história:

O porte e a escala do que foi e está sendo construído pela COHAB-SP constituem novidade absoluta em nosso país. Tratam-se de conjuntos cuja dimensão equivale ao de uma cidade de porte médio, pois atingem aproximadamente 150.000 habitantes, com toda a infra-estrutura correspondente (Itaquera I, II e III) <sup>12</sup>.

A necessidade de que houvesse um sistema de transporte coletivo e público na região dos conjuntos era premente diante da sua grandeza e diante também da ausência de trabalho ali para as famílias que passariam a habitá-los. A ferrovia antiga não comportaria sozinha o fluxo de deslocamento da região para o centro de São Paulo. Por isso, a Cohab precisou pressionar a prefeitura para que fosse levado à prática o plano de construção da linha de metrô.

No entanto, é nítido historicamente que os planos do metrô e dos conjuntos foram desencontrados, de maneira não fortuita, **dada a precariedade crônica das infraestruturas no país.** Os moradores que eram mutuários dos conjuntos passavam por graves dificuldades de mobilidade para o trabalho, visto que as linhas de ônibus eram escassas e insuficientes para o tamanho da demanda, que se avolumava progressivamente, enquanto as mudanças administrativas no Ministério dos Transportes e a falta de recursos atrasavam os planos iniciais de construção do transporte rápido.

---

<sup>12</sup> MARICATO, Ermínia. Indústria da Construção e Política Habitacional. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1984. Tese de Doutorado. p. 129.

Assim, Itaquera se conformava como modelo real de desenvolvimento regional em São Paulo, rápido para responder com habitação à mão de obra da cidade e lento para oferecer condições elementares de deslocamento dessa população. As propostas do poder público para a aglomeração urbana reproduziram e “até exacerbaram o nível de carência de infraestrutura viária e de transportes”<sup>13</sup>. A periferia é, deste modo, orquestrada pelas obras e também por suas ausências.

Ramalhoso identifica no seu trabalho que todas as precariedades do extremo leste foram desafios também para a construção do Metrô, que teve de incorporar a adaptação do território para a sua implementação:

Ao decidir pela construção de uma linha até Itaquera, a Companhia do Metrô também se deparou com a precária estrutura urbana da região. Diante desse quadro o Metrô, na Zona Leste, extrapolou em muito suas funções: além de construir a linha metروiária e as estações, acabou assumindo a realização de obras viárias, de saneamento e de canalização de córregos. Talvez a mais significativa dessas obras tenha sido a extensão da avenida Radial Leste do bairro do Tatuapé a Itaquera. Como afirmou o arquiteto Roberto Mac Fadden, o Metrô desempenhou, na época da construção do trecho leste, o papel de “integrador das intervenções da prefeitura” e acabou por induzir “uma brutal transformação da região”<sup>14</sup>.

O BNH, entre 1976 e 1979, proveu empréstimos à Companhia do Metrô para a construção da linha ser acelerada, contudo, no mesmo ano, por uma modificação administrativa, o Metrô deixou de pertencer à prefeitura e passou à competência estadual. O próprio BNH anos mais tarde também foi extinto, deixando, portanto, de intervir no entrelaçamento da política de transporte com as habitações já implantadas.

Finalmente, em 1979, foi inaugurada a linha leste-oeste, muito embora apenas dez anos depois aproximadamente, em 1988, a ligação entre a Vila Matilde e Corinthians Itaquera tenha sido lançada e a estação do extremo da linha aberta. Não houve, como era previsto em seu plano, uma ligação com a ferrovia ali constituída, o que se viabilizou apenas muito mais tarde, no ano de 2000, quando a estação ferroviária de Itaquera foi desligada para abertura de uma nova – momento em que a CPTM inaugurou as estações de trem Corinthians-Itaquera, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes.

---

<sup>13</sup> DEÁK, Csaba. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. In: O Processo de Urbanização no Brasil. Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (org.). 2ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. p. 317.

<sup>14</sup> RAMALHOSO, 2013. p. 109.

A linha leste-oeste se tornou não apenas linha de metrô mais movimentada da região metropolitana como também deu vazão a uma dinâmica distinta no leste da cidade, o mais populoso em São Paulo. O trecho leste desta linha, representado pelo professor Csaba Deák como **o eixo de uma** “espinha-de-peixe”<sup>15</sup>, é o principal acesso dos moradores da zona leste ao centro, concentrado em um único corredor onde há também a linha de trem e diversos terminais de ônibus localizados junto às estações de metrô.

Segundo dados da pesquisa de Ramalhoso, no distrito de Itaquera a população de 63 mil habitantes de Itaquera em 1970 saltou, em 1980, para 126 mil, crescendo para 175 mil pessoas em 1991 e chegando a 205 mil em 2010<sup>16</sup>.

### A atualidade e a consolidação de Itaquera

Na tese de Amélia Damiani sobre os conjuntos habitacionais dos anos 70 e 80 em Itaquera, a autora conclui que a tentativa feita naquele momento pelo Estado era de *racionalizar*, a partir da técnica, do padrão e da homogeneização dos prédios, o *irracional* da produção do espaço:

É uma situação, portanto, em que o Estado avança sobre a periferia. Organiza-a [...] Os grandes conjuntos habitacionais significavam uma experiência urbana de imensas dimensões e [...] avançavam sobre a cidade clandestina ou a periferia não dominada: a periferia rural – aquela das chácaras, no limite da cidade –, a periferia desurbanizada e pobre, de maioria de casas autoconstruídas, muitas vezes, irregulares<sup>17</sup>.

Muito embora o presente trabalho tenha se debruçado até aqui a descrever o processo de transformação de Itaquera de área rural em espaço produzido, a partir de uma lógica urbana ao longo de todo o século XX, e de elaboração e execução do metrô e dos conjuntos habitacionais nas últimas décadas, o capital privado sem qualquer dúvida acompanhou todos estes processos, com destaque, os mais recentes.

A Organização Social Santa Marcelina, por exemplo, administra todas as unidades básicas de saúde da região, tendo mantido por meio da entidade um hospital, diversos projetos filantrópicos e até uma Faculdade. A Faculdade Castelo Branco (conhecida como Unicastelo) também se instalou em Itaquera na década de 1970, permanecendo

<sup>15</sup> DEÁK, 2010. p. 318.

<sup>16</sup> RAMALHOSO, 2013. p. 109.

<sup>17</sup> DAMIANI, Amélia Luísa. A Cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 1993. Tese de Doutorado. p. 89-90.

ali até hoje como grande centro universitário de atração para os moradores. Em 1992, o Sesc Itaquera também passa a existir ali.

Não menos importante, o Shopping Itaquera é lançado em 2010, como um complexo do modelo “Shopping-Estação”, sendo responsável pela administração (privada) do terminal de ônibus situado embaixo do metrô.

Para selar a série de investimentos privados recentes, a Copa do Mundo de 2014 teve, em 2007, o Brasil eleito como sede. A partir deste fato, houve a promoção, agitada largamente por meios publicitários, ligados ou não ao Clube, à torcida e à população moradora de Itaquera, da construção da Arena Corinthians. O estádio, que há mais de quarenta anos já era ventilado pelo poder público, é lançado como o grande empreendimento que traria desenvolvimento, empregos e “entretenimento” para a região. O Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) e os Certificados de Incentivo ao Desenvolvimento (CIDs) somaram, juntos, a monta de 820 milhões de reais destinados à obra.

É a partir desta breve descrição que se permite aqui associar o exemplo de Itaquera à categoria utilizada pela professora Yvonne Mautner das periferias brasileiras serem “fronteira de expansão do capital”. Segundo ela,

A periferia é de fato um local onde vivem os *pobres*, é *socialmente segregada*, e o preço da terra é baixo, porém, ao mesmo tempo, é um local *mutante*, sempre reproduzido em novas extensões de terra, enquanto velhas periferias são gradualmente **incorporadas à cidade**, ocupadas por novos moradores e **reorganizadas pelo capital**<sup>18</sup>.

Sem dúvida, a terra ocupada por indígenas, jesuítas e bandeirantes, por agricultores e comerciantes japoneses, por uma grande massa de trabalhadores nordestinos hoje também sofre mudanças em relação à sua composição social, muito afetada pelo lançamento de empreendimentos residenciais, condomínios e casas-sobrado, direcionados à família de renda média e mais timidamente de alta renda<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: O Processo de Urbanização no Brasil. Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (org.). 2ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. p. 254.

<sup>19</sup> SARAIVA, Camila. A periferia consolidada em São Paulo: categoria e realidade em construção. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008. Dissertação de Mestrado.

As mudanças no mundo do trabalho e do consumo certamente devem ser levadas em consideração na produção deste espaço em transformação constante, que, ao menos em aparência, faz o trabalhador pobre dar lugar ao “consumidor emergente”<sup>20</sup>.

Nesse sentido, o discurso desenvolvimentista que acompanhou todo o planejamento e a tentativa de organização de Itaquera historicamente pouco serviu àqueles que lá habitaram, nos primeiros loteamentos, quando ainda não havia qualquer infraestrutura, transporte ou sistema de abastecimento de mercadorias. É límpida esta passagem-chave da defesa que Mautner faz da dinâmica e da qualidade com que os espaços vão sendo produzidos no processo de urbanização em São Paulo:

O capital tem requisitos para se estabelecer no espaço urbano e a periferia tem condições de os oferecer após a **primeira camada de “trabalho puro”** ter sido sancionada pelo Estado pela **segunda camada de trabalho coletivo**.

Desse modo o resultado da produção de *valores de uso*, primeiro por meio de trabalho individual (que produz moradias) e, depois, por meio de trabalho coletivo (infraestrutura provida pelo Estado) transforma-se em **valor de troca**, constituindo-se em porções definitivas (propriedades) de **espaço urbano consolidado, controlado diretamente pelo capital**<sup>21</sup>.

Resta a reflexão sobre como esta entrada mais incisiva do capital se relaciona com as obras estatais (com destaque, as novas formas de produção habitacional providas pelo Estado mediante recentes sistemas de financiamento e atrelamento à iniciativa privada – os empreendimentos do Minha Casa, Minha Vida nas propriedades da Cohab), nesta região onde emerge “o consumidor da cidade-dormitório” e permanece o favelado ao lado do estádio; onde pulsa o trânsito de carros na Avenida Jacu Pêssego e de pessoas no terminal de ônibus e na estação final do metrô.

### Referências:

DAMIANI, Amélia Luísa. A Cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 1993. Tese de Doutorado.

---

<sup>20</sup> Op.cit., p 109.

<sup>21</sup> MAUTNER, 2010, p. 258.

DEÁK, Csaba. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. In: O Processo de Urbanização no Brasil. Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (org.). 2ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

LEMOS, Amalia I.G. de; FRANÇA, Maria C. Itaquera. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1999.

MARICATO, Ermínia. Indústria da Construção e Política Habitacional. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1984. Tese de Doutorado.

MARTINS, José de Souza. Depoimento. Revista Espaço & Debates, São Paulo, n. 42, 2001.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: O Processo de Urbanização no Brasil. Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (org.). 2ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

RAMALHOSO, Wellington. Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP. Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Carlos, 2013.

SARAIVA, Camila. A periferia consolidada em São Paulo: categoria e realidade em construção. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008. Dissertação de Mestrado.