



**ENAN  
PUR 2023**  
Belém 22 a 26 de maio



## Racismo e periferia: um estudo de caso do distrito periférico do Grajaú<sup>1</sup>

Sillas de Castro F. Coelho

Centro de Estudos de Desenvolvimento Econômico – IE/UNICAMP

### Sessão Temática 12: Gênero, etnia e diversidade no campo e na cidade

---

**Resumo.** Embora a periferia de São Paulo seja majoritariamente negra, a relação entre os temas racismo e periferia representa um desafio aos pesquisadores, porque uma das características do racismo no Brasil foi a informalidade. Diferentemente de países nos quais havia leis explícitas para a discriminação racial, no Brasil vigorou o mito da democracia racial. Dessa maneira, a relação entre os temas tem sido estabelecida através da articulação de antecedentes históricos que permitem compreender a conformação do racismo na ordem vigente, e da apreensão de mediações, como a segmentação do mercado de trabalho e as migrações internas. Neste trabalho, buscamos explorar a aproximação dos temas utilizando um estudo de caso específico: o distrito periférico do Grajaú.

Palavras-chave: Racismo, periferia, São Paulo, Grajaú.

### Racism and the periphery: a case study of the peripheral district of Grajaú

---

**Abstract.** Although the periphery of São Paulo is mostly black, the relations between the themes of racism and periphery represent a challenge to researchers, because one of the characteristics of racism in Brazil was informality. Unlike countries in which there were explicit laws against racial discrimination, in Brazil the myth of racial democracy prevailed. Thus, the relationship between the themes has been established through the articulation of historical antecedents that allow an understanding of the conformation of racism in the prevailing order, and the apprehension of mediations, such as the segmentation of the labor market and internal migrations. In this paper, we seek to explore the approximation of the themes using a specific case study: the peripheral district of Grajaú.

Keywords: Racism, periphery, Sao Paulo, Grajau.

### Racismo y periferia: estudio de caso del distrito periférico de Grajaú

---

**Resumen.** Aunque la periferia de São Paulo es majoritariamente negra, la relación entre racismo y periferia representa un reto para los investigadores porque una de las características del racismo en Brasil era la informalidad. A diferencia de los países en los que existen leyes explícitas contra la discriminación racial, en Brasil prevalece el mito de la democracia racial. De esta forma, la relación entre los temas se ha establecido a través de la articulación de antecedentes históricos que permiten comprender la conformación del racismo en el orden imperante, y la apreensión de mediaciones, como la segmentación del mercado de trabajo y las migraciones internas. En este trabajo, buscamos explorar la aproximación de los temas utilizando un estudio de caso específico: el distrito periférico de Grajaú.

Palabras clave: Racismo, periferia, Sao Paulo, Grajau.

## 1. Introdução

---

<sup>1</sup> O presente trabalho tem sido realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

De acordo com o historiador George Andrews (1998), a informalidade é uma das características que diferenciam o racismo no Brasil do racismo em países como EUA e África do Sul. Nestes, o fenômeno foi explícito através de leis específicas que regulamentavam a discriminação dos indivíduos pelo ideal de *raça*. No caso brasileiro, a discriminação racial prosperou de maneira implícita, possibilitando o mito da *democracia racial*. Essa característica do racismo brasileiro impõe um desafio teórico e metodológico aos pesquisadores que se dedicam ao tema. Para explicitar o racismo velado, faz-se necessário apreender mediações históricas, elaborar conceitos, estabelecer relações entre os fenômenos e analisar dados empíricos. No campo dos estudos urbanos, não é diferente. Embora os brasileiros pretos e pardos sofram com os problemas urbanos de maneira desigual e estejam mais representados nas periferias do que os brancos, as relações entre racismo e urbanização ainda não foram suficientemente explicitadas.

Não obstante, alguns pesquisadores têm avançado no sentido de compreender o racismo enquanto elemento da urbanização. Nos trabalhos de Camargo *et. al.* (1976) e Raquel Rolnik (2007), a enorme presença de negros nas periferias de São Paulo é relacionada aos fluxos migratórios que a cidade passou a receber a partir de 1940. Em Martins (1979) e Carril (2009), antecedentes históricos como a subvenção da imigração europeia e a lei de terras, fundamentais para a superação do escravismo colonial, podem ser compreendidos como marcos definidores para a posição que os negros viriam a ocupar não somente na ordem capitalista, mas em seu processo de urbanização.

Diante do exposto, este artigo busca realizar uma aproximação teórica que permita facilitar o estudo do racismo na urbanização, especialmente em relação as periferias. Para tanto, propõe-se fazer uma revisão bibliográfica que dialogue com um estudo de caso específico: o distrito periférico do Grajaú, em São Paulo. Trata-se do maior distrito da cidade, caracterizado por uma população de maioria negra e pobre.

## 2. Antecedentes históricos no século XIX

De acordo com nosso referencial teórico, a ocupação do distrito do Grajaú a partir de 1960 foi um fenômeno de produção social do espaço determinado pelo desenvolvimento do modo de produção capitalista e caracterizado pelo conceito de *periferia* (MARICATO, 2015; TANAKA, 2006). Uma das principais mediações que permitem compreender como esse modo de produção influi sobre os processos de estruturação e reestruturação da cidade é o conflito de classes (VILLAÇA, 2001, p. 27). Não obstante, também é possível considerar esses processos sob a perspectiva do racismo. Para o Grajaú, acreditamos que essa categoria seja indispensável, por causa do expressivo contingente de moradores pretos e pardos que o tem caracterizado como um núcleo de concentração negra (ROLNIK, 2007, p. 88; BID, 2015).

No livro *Quilombo, Favela e Periferia: a longa busca da cidadania* (2009), a geógrafa Lourdes Carril apresentou a história do distrito do Capão Redondo propondo relações com o conceito de quilombo. A reflexão tentou dialogar com o fato de que o quilombo passou a ser utilizado por uma comunidade de rappers do Capão Redondo para definir a periferia, que sempre foi uma área de população majoritariamente negra. Investigando essa aproximação entre o quilombo e a periferia, assinalada pelas semelhanças observadas entre a vida dos antigos escravizados e a dos moradores das periferias, a autora assinalou o “reaparecimento do quilombo” (CARRIL, 2009. pp. 241-248). Para tanto, ela expôs as precárias condições de participação dos negros na ordem socioeconômica através de uma linha de continuidade histórica. Dessa maneira, a autora pôde contribuir para a aumentar a compreensão da segregação socioespacial em São Paulo. Para usar o racismo como uma categoria de análise do Capão Redondo e da segregação socioespacial, as reflexões da professora consideraram marcos históricos decisivos para a constituição do capitalismo nacional, como a imigração europeia e a lei de terras. Isto porque “a condição de exclusão étnica está enraizada na formação social brasileira e deriva da forma como foi concebida a superação do escravismo colonial” (SEABRA, 2009, p. 16).

Nesta proposição teórica sobre a ocupação periférica do Grajaú a partir dos anos 1960, adotamos uma abordagem semelhante, observando marcos históricos que nos permitam vislumbrar: (i) a formação de uma “matriz histórica propriedade-trabalho” que até os dias atuais tem regulado o acesso às terras e a participação dos negros na ordem capitalista e (ii) o processo de periferização na urbanização de São Paulo a partir do crescimento industrial.

## 2.1 *Matriz histórica propriedade-trabalho*

A virada do século XIX para o XX marcou revolucionamentos históricos importantes para a evolução e consolidação do capitalismo dependente, para a intensificação da urbanização de São Paulo e para determinar a forma da inserção socioeconômica dos negros. Entre o último quartel do século XIX e as primeiras décadas do século seguinte, um mercado capitalista moderno sofreu transformações decisivas por meio das quais se difundiu e consolidou. Os fatores determinantes desse processo puderam ser divididos entre internos e externos à economia nacional. Dos fatores internos, destacamos as mudanças econômicas e institucionais da economia cafeeira e sua articulação ao setor urbano-comercial, sediado na cidade e posteriormente urbano-industrial. Dos fatores externos, sublinhamos que as economias capitalistas do centro do sistema, considerando seus próprios dinamismos, interviram para construir no Brasil uma infraestrutura econômica e institucional que correspondesse aos seus próprios objetivos de realização econômica (FERNANDES, 2008a).

No final do século XIX, a economia cafeeira apresentou altas taxas de acumulação que foram acompanhadas pelo deslocamento das plantações para o oeste de São Paulo, que a partir da década de 1870, passou a ser o principal estado produtor desse grão. Ao mesmo tempo, essa produção caracterizava-se cada vez mais por aumentos de produtividade e reduções de custo que ampliavam as margens de lucro. Na década de 1880, a produção anual de café atingiu a marca histórica de 5 milhões de sacas. O professor Wilson Cano (2007) atribuiu o aumento da produtividade principalmente ao uso de máquinas que poupavam trabalhadores cativos e que valorizavam os preços recebidos pela saca de café. Também destacou o avanço das ferrovias pelo estado de São Paulo, que decresceu o custo de transporte em 20% do preço da saca exportada (*Ibidem*, pp. 40-43; SILVA, 1995, pp. 43-44). A comercialização e o financiamento dessa produção em níveis excepcionais intensificaram a acumulação de estabelecimentos comerciais, tais como casas de exportação e bancos, contribuindo para consolidar transformações estruturais no mercado capitalista moderno (SILVA, op. cit., 52-56).

Além das transformações internas que expusemos acima, a consolidação do capitalismo competitivo no Brasil também foi determinada pela articulação da economia nacional às economias capitalistas no centro do sistema. No período da virada do século XIX para o XX, esses países operavam como exportadores de desenvolvimento capitalista. Portanto, mais do que submeter o comércio brasileiro a controles externos pautados por seus interesses (como nos períodos anteriores), os países centrais buscavam instituir controles que operassem “através do desenvolvimento institucional da livre empresa, em todos os níveis de comércio, do movimento bancário e da produção exigida pelo fluxo comercial-financeiro” (FERNANDES, 2008a, p. 273). Para tanto, a intervenção dos países imperialistas foi além das esferas de importação e exportação, estabeleceu-se dentro da empresa privada e atuou no serviço público, na estrutura das cidades, nas redes de comunicações e transportes, na transferência de tecnologias, na substituição da produção artesanal por manufatureira, na transplantação de imigrantes etc. Essa atuação imperialista na periferia foi seletiva, pois buscava somente adaptar as transformações da economia brasileira aos dinamismos em expansão no centro, impedindo transformações mais complexas, tal como o desenvolvimento capitalista autossustentado. Assim, a revolução econômica e institucional que se desenrolava no Brasil era concomitante à redefinição das relações de dependência (*Ibidem*, pp. 277; 291).

### 2.1.1 A abolição da escravidão

Em meio as transformações que culminaram na emergência do capitalismo competitivo, a abolição da escravidão foi um elemento institucional fundamental. Florestan Fernandes considerou que após o regime de trabalho escravista ter proporcionado o nível de diferenciação que exigiu o trabalho livre, sua abolição representou uma “dádiva” aos proprietários de escravizados, porque livraram-se de obrigações onerosas (FERNANDES, 2008b, p. 31). Para afirmar que abolição não rompeu com as vantagens das classes dominantes e, ao contrário, proporcionou sua manutenção, o autor caracterizou a abolição como “uma revolução do branco para branco” (FERNANDES, 2017, p. 23).

Para Queiroz (2021), essa afirmação pode ter o efeito de invisibilizar a histórica luta dos negros contra a escravidão, pois atribui apenas à elite econômica o protagonismo do abolicionismo. Embora concordemos com a análise de Fernandes – que considera que um dos principais efeitos da abolição foi favorecer a acumulação da economia cafeeira – acreditamos que é importante não ressoar o mito de que os negros foram sujeitos exclusivamente passivos no sistema escravista. Tampouco ignorar o fato de que a abolição representou uma conquista fundamental para o Brasil. Considerando argumentos de Clóvis Moura, Queiroz (op. cit.) contrapõe a frase de Fernandes ao fato de que até 1850 os negros foram os únicos protagonistas da luta antiescravista. Acrescenta que um conjunto de rebeliões negras desgastava e enfraquecia o regime, onerando as margens de lucro das fazendas, acirrando o conflito entre senhores e escravizados e criando um horizonte de liberdade que alimentava a continuidade da luta (*Ibidem*, p. 270-271). Para Clóvis Moura (1988, p. 272), os escravizados eram considerados uma classe que possuía uma contradição em seu interior. Havia uma parte tradicional dos escravizados que contribuía para o regime e sustentava sua produção, pois permanecia sujeita ao trabalho compulsório. Esta se contrapunha à outra parte dos escravizados que negava o escravismo. A primeira representava uma classe em si e a segunda, uma classe para si. Essa contradição dinamizava a sociedade escravista. Os quilombos que se formavam a partir de fugas e levantes, inclusive na região do café, representavam a classe para si e solapavam o regime escravista, contribuindo para a abolição.

No Brasil, a primeira proibição ao tráfico de africanos se deu pela Lei de 7 de novembro de 1831. Ela foi decretada no período da Regência, considerado um contexto de maior liberdade política e descentralização administrativa. Entretanto, em meados da década de 1830, um grupo conservador relacionado à elite cafeeira do Vale do Paraíba ascendeu ao poder político e fez com que o governo legitimasse o contrabando de trabalhadores cativos, evitando sua repressão apesar da lei. A segunda norma antitráfico foi decretada posteriormente em 1850 e se caracterizou por modificar a determinação dos culpados pelo crime de escravização ilegal, isentando senhores e fazendeiros de responsabilização legal (CARVALHO, 2014, pp. 13-15). Dessa maneira, é possível considerar que a partir de um contexto marcado pela atuação das elites escravistas e pela resistência negra (MOURA, 1988), a segunda proibição fez oscilar os preços dos trabalhadores cativos, engendrando uma crise que perdurou até o decreto da abolição. Em 1887 o preço do trabalhador cativo representava quase o dobro do valor de 1847 (DEAN, 1976, p. 55 apud MARTINS, 1979).

De acordo com o sociólogo José Martins (1979, pp. 23-34), uma das formas do capital cafeeiro nesse período era a de renda capitalizada na figura do trabalhador escravizado. Isto porque ao adquirirem esse tipo de trabalhador, os fazendeiros paulistas pagavam aos traficantes um tributo antecipado baseado na possibilidade de ganhos futuros, produzidos pelo trabalho que os cativos viriam a desempenhar. Em comparação aos escravizados, as terras eram menos importantes porque eram abundantes e não estavam sujeitas à comercialização em um mercado. Os autores afirmam que os preços das terras eram meramente nominais para fins práticos. Dessa forma, eram os trabalhadores cativos que os fazendeiros hipotecavam para obter capital de terceiros e financiar a formação e a expansão das fazendas. Por esta razão, o aumento sofrido nos preços dos

escravizados em virtude da segunda proibição do tráfico correspondeu a um aumento de capital disponível para os fazendeiros, que puderam formar e expandir as plantações importando cativos de outras regiões do país. Entretanto, da proibição do tráfico também decorria um efeito contraditório, pois no longo prazo, a possibilidade de expansão a partir do aumento do crédito era desproporcionalmente superior às possibilidades de crescimento da oferta de mão de obra. Nesse contexto, a derrocada do escravismo tornou-se inevitável, engendrando um processo paulatino de abolição, caracterizado por retardá-la e articulá-la a mecanismos que desoneraram as classes dominantes: o financiamento estatal da imigração europeia e a lei de terras.

### 2.1.2 A imigração europeia

No mesmo ano da proibição ao tráfico, decretou-se o desenvolvimento de uma política de imigração cujo objetivo era o de suprir a demanda por trabalhadores da economia cafeeira, substituindo fisicamente o trabalhador cativo por um trabalhador europeu cuja herança não fosse a escravidão (*Ibidem*, p. 22). No início, os imigrantes chegavam diretamente às fazendas de café custeados pelos fazendeiros. Assim como no regime escravista, estes ainda estavam obrigados a imobilizar capital para consumir o trabalho alheio (*Ibidem*, p. 62). Em razão de os trabalhadores já chegarem endividados, eram privados de liberdade econômica e tratados pelo fazendeiro como posse até que as dívidas fossem liquidadas. Os representantes europeus em São Paulo descreviam a situação dos imigrantes como similares à escravidão, desencorajando grandes fluxos imigratórios. Em contrapartida, o governo passou a realizar esforços para promover a imigração. O historiador George Andrews (1998) assinalou que nos anos de 1871 e 1872 a Assembleia de São Paulo reservou fundos para subvencionar os custos dos fazendeiros com imigrantes. Em 1881, o governo de São Paulo passou a pagar 50% das passagens dos imigrantes. Em 1884, formou-se a Associação Auxiliadora da Colonização e a assembleia reservou 400 mil milréis para pagamento dos custos de viagem dos imigrantes que estivessem dispostos a trabalhar na agricultura. Em 1885, o crescimento das taxas de lucro e dos preços do café impôs ainda mais urgência sobre o problema da mão de obra, contribuindo para que o estado decidisse arcar com a totalidade das passagens. Além disso, a União também empregou recursos no subsídio à imigração, destinando 1/3 das verbas reservadas para a formação de um fundo de emancipação. Porém, a despeito desses esforços, a quantidade de trabalhadores chegando a São Paulo permaneceu em níveis insuficientes para substituir a força de trabalho escravizada até 1887. Neste ano, o número ultrapassou pela primeira vez a marca de 10 mil pessoas, saltando diretamente para 32 mil. Segundo Andrews, as maciças fugas de escravizados que aconteceram no final da década de 1880 somaram-se aos esforços governamentais para determinar esse aumento. A justificativa do autor foi de que os sinais de derrocada do escravismo, como as fugas e as revoltas, tranquilizavam os imigrantes em relação ao receio de chegar no Brasil e precisar competir no mercado de trabalho com trabalhadores escravizados. Com a abolição formal, em 1888, o número de imigrantes quase triplicou para 92 mil; continuou a crescer exponencialmente de modo que entre os anos de 1890 e 1914 representou um total de 1,5 milhões. Deste total, 63% com passagens pagas pelo governo do estado (*Ibidem*, pp. 96-98; MELLO, 1998, p. 89). Consequentemente, é possível dizer que os custos de formação da força de trabalho foram socializados através do financiamento estatal da imigração e que o processo libertou o fazendeiro da necessidade de imobilizar seu capital para explorar o trabalho alheio. O objetivo, conforme expresso por fazendeiros e legisladores, foi o de inundar o mercado com trabalhadores livres para que a lei de oferta e procura mantivesse os salários baixos (ANDREWS, 1998, p. 99; MARTINS, 1979, p. 66).

Tereza Martins (2012) analisou o tema da imigração europeia e seu ponto de partida foi constatar que o racismo assumiu um lugar central no debate brasileiro na última metade do século XIX. As teses de racismo científico, impregnadas de darwinismo social, possuíam credibilidade em meio às classes dirigentes e afirmavam que as qualidades indesejadas para o trabalho e o

desenvolvimento do país eram inerentes aos pretos, pardos e indígenas. Ao mesmo tempo, associavam virtudes possuídas exclusivamente pelos brancos à produtividade e ao lucro. Assim, alguns expoentes dessas teses defendiam que a imigração europeia favoreceria o desenvolvimento do país por embranquecê-lo. Alguns dos principais autores do racismo científico no Brasil foram Silvio Romero, Nina Rodrigues e Oliveira Viana. O argumento de Martins foi o de que as teses desse grupo convergiram a um projeto de desenvolvimento burguês que “mais do que redefinir moldes essencialmente capitalistas para as relações de produção, definiam bases raciais sobre as quais se operariam o trabalho livre” (*Ibidem*, p. 58). Ademais, leva-se em conta que as mesmas leis que permitiam a entrada de imigrantes europeus nos portos brasileiros interditavam a entrada de povos indígenas de Ásia e África, denotando as preferências raciais das classes dominantes brasileiras para compor a força de trabalho (*Ibidem*, p. 82). Dessa maneira, a opção pelo imigrante como solução ao problema da mão de obra foi embasada, em parte, pelo racismo.

As intervenções legais e práticas, a partir de então, passam a ser operadas nessa direção, dando vigor ao branqueamento como proposta oficial no processo de transição capitalista (MARTINS, op. cit., p. 81).

A associação entre a ideologia do racismo e o projeto de desenvolvimento que se constituía é ineliminável. Durante o processo de transição capitalista, instituiu-se um projeto de desenvolvimento que bania os negros para a condição de reserva de trabalho, determinando desde então seu tipo de ocupação no mercado de trabalho: as mais degradantes e superexploradas (*Ibidem*, pp. 65-68).

### 2.1.3 A Lei de Terras de 1850

Na conformação da matriz histórica em questão, a lei de terras foi tão importante quanto a imigração europeia. Com a extinção do regime de sesmarias na independência de 1822, a ocupação de terras devolutas foi simplificada até 1850, ano de promulgação da referida lei. Diante da inevitabilidade do fim do escravismo e da entrada maciça de imigrantes, a disponibilidade de terras e a facilidade de sua ocupação poderiam resultar em problemas para a acumulação cafeeira em São Paulo. Os imigrantes e demais trabalhadores livres poderiam ocupar-se em terras próprias em vez de trabalhar nas grandes fazendas. Assim, no mesmo momento da proibição do tráfico e da previsão de uma política de imigração de trabalhadores europeus, decretou-se que a ocupação de terras se desse através do título de compra. Um dos efeitos desse mecanismo foi o de garantir a sujeição do trabalho ao capital, na medida em que os trabalhadores precisariam permanecer dedicados às fazendas de grandes cafeicultores antes de obterem o necessário para comprar terras (MARTINS, 1979, pp. 32-34). Não obstante, a expansão das plantações de café à procura de terras mais férteis incrementou a demanda, elevando os preços da terra e tornando-a uma contrapartida valorizada para obtenção de empréstimos. Finalmente submetida à comercialização em mercado e à valorização, a terra ganhou importância em relação aos trabalhadores cativos e posteriormente os substituiu como renda capitalizada do fazendeiro.

Em 1854, o registro no livro paroquial de domínio particular de terras operou para validar ou revalidar ocupações sob o critério de que se comprovasse a posse anterior ao ano de regulamentação da lei de terras. Sinalizamos que as burocracias relacionadas a esse registro e o expressivo custo das despesas judiciais tornaram o processo excludente para grupos constituídos em sua maioria por negros e indígenas, posseiros e trabalhadores pobres de um modo geral. Não obstante, favoreceu aqueles que já possuíam registros no livro paroquial, assim como a falsificação de títulos de propriedade (BARBOSA, 2003; MENEZES, 2008; MORAIS, 2011). De acordo com Moura (1994, pp. 70-71), a lei de terras impossibilitou um decreto abolicionista radical pelo qual os ex-cativos pudessem receber parcelas de terra como indenização pela escravidão. Em vez disto, serviu de estímulo aos imigrantes que se sujeitavam à exploração do trabalho em vistas de se transformar em proprietários.

Ao analisar a instituição do mercado de terras e a imigração europeia subvencionada, considerando os papéis que desempenharam em resposta à crise do escravismo, constata-se a formação de uma matriz propriedade-trabalho que além de regular elementos da ordem capitalista brasileira até os dias atuais, tal como o desenvolvimento de São Paulo, foi amplamente racista; determinando a reprodução dessa forma de diferenciação na ordem que se consolidava.

#### 2.1.4 Tendências de segregação socioespacial

Durante as primeiras décadas do século XX, o contingente populacional e o emprego industrial na cidade de São Paulo eram dois indicadores em crescimento que apresentavam desigualdades raciais significativas. Apesar do intenso aumento populacional, a quantidade de negros no município decaía em termos relativos e absolutos desde 1886. Em 1872, havia 12 mil negros em São Paulo, representando 33% da população; em 1893, esse número já decrescera para 11 mil, representando apenas 17%. Em 1940, o número seria de apenas 8,45%. Estes dados foram apresentados por Raquel Rolnik (2007, pp. 79; 84), cujo texto também permite afirmar que o período se caracterizava por um processo de embranquecimento da cidade. Tal decréscimo está relacionado às difíceis condições encontradas pelos ex-escravizados no período pós-abolição, marcado pela inexistência de qualquer tipo de reparação.

O historiador George Andrews (1998, pp. 100-102) relatou um artigo de jornal do período de 1889 que se referia à competição entre negros e imigrantes no mercado de trabalho prevendo que as circunstâncias continuariam ruins para os negros, apesar da abolição. Outros artigos atribuíam aos negros a responsabilidade pelo próprio infortúnio em virtude de sua inaptidão e atraso, pois teriam abandonado suas posições nas fazendas, forçando a própria substituição por um trabalhador europeu. Para Andrews (*Ibidem*), os artigos não correspondiam fielmente à realidade, mas expressavam o anseio das classes dirigentes de substituir o trabalhador negro pelo branco. Um contraponto ao viés dos artigos seria o de que foram comuns os casos nos quais os ex-escravizados, sem condições de sustento após o 13 de maio, retornavam às fazendas à procura de salários em suas antigas posições (*Ibidem*; MARTINS, 2012).

Além de predominar nos melhores postos de trabalho das fazendas da região mais rica, a imigração europeia irradiou-se para a cidade, o comércio e as indústrias, onde também passou a ser preferida. Entre 1907 e 1919, o emprego operário em São Paulo cresceu 276%, mas o racismo prejudicava a condição dos negros de tal forma que esta continuava tão ruim quanto havia sido vinte, ou trinta anos antes. Até 1920, 52% dos trabalhadores na indústria ainda eram estrangeiros e uma parte expressiva do restante, apesar de brasileira, era filha de imigrantes (CANO, 2007, pp. 132; 159; SILVA, 1995). Para Beiguelman (*apud* ANDREWS, 1998), tratava-se de um mercado de trabalho segmentado no qual o estrangeiro branco representava um nível superior de trabalhador assalariado. Assim confirma o relato de um homem negro desse período:

Os imigrantes – na indústria e no comércio. Para o negro sobrava só a tarefa de lavar casas, limpar escritórios, carregar lenhas e outras cargas. Éramos todos subempregados. Via-se muito, na época, negros puxando carrocinhas pela cidade ou fazendo ‘ponto’ na [rua] Quintino Bocaiúva, com latas e escovões nas mãos, à espera de ser chamado para limpar uma casa aqui, raspar um piso ali (Os jornais dos netos..., 1975 *apud* ANDREWS, op. cit., p. 114).

Tanto em São Paulo, como no Rio, as oportunidades de trabalho para não-brancos se estreitaram com a abolição e imigração (ROLNIK, 2007, p. 82).

Dessa maneira, é possível considerar que o decréscimo dos negros na capital foi uma das consequências do desenvolvimento caracterizado pela influência do racismo sobre a formação do mercado de trabalho e o acesso à propriedade de terras. Tereza Martins (2012, pp. 101-104) acusou a existência de uma regionalização racial, fenômeno pelo qual os negros passaram a ser expelidos para regiões menos ricas a partir da instauração do trabalho assalariado. O Vale do Paraíba e as regiões de origem desses trabalhadores, tal como o Nordeste, são exemplos de

áreas para as quais os negros se dirigiam, onde os salários não eram suficientemente elevados para atrair imigrantes europeus. Dessa maneira, os negros passaram a diminuir no cenário urbano quando os imigrantes chegaram (ANDREWS, 1998, pp. 110-111; 120).

Em tais circunstâncias históricas, marcadas pelo crescimento da cidade e pela guerra racial no mercado de trabalho, veremos que ocorreu a expansão da ocupação do espaço paulistano caracterizada por um fenômeno de diferenciação e, posteriormente, segregação socioespacial. Este conceito se refere ao “processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (VILLAÇA, 2001, p. 142, *grifos do autor*).

Até meados da segunda metade do século XIX, a área da cidade permaneceu restringida à colina entre o Tamandateí e o Anhangabaú. Nessa época, a cidade conhecia pouca diferenciação funcional entre suas localizações e até as residências dos mais ricos se localizavam dentro dessa área, misturadas ao comércio. A cidade escravista ainda não revelava segregação espacial, pois “nas áreas centrais havia locais de moradia e locais de trabalho, escravos e senhores circulavam. A periferia era o ‘cinturão caipira’ e ‘local de ricas chácaras’” (CARRIL, 2009, p. 78). Entretanto, de acordo com a geógrafa Odette Seabra (1987, pp. 29-32), na década de 1860, em virtude da lei de terras, já era possível identificar um processo de diferenciação dos espaços da cidade baseado em mecanismos de retenção de terras e apropriação de renda fundiária. Para Matos (1955, pp. 116-121), principalmente a partir de 1880 verificou-se a ampliação da cidade caracterizada pelo loteamento de chácaras em seus arredores, dentre as quais muitas se converteram em bairros valorizados e destinados à ocupação pelas classes dirigentes. Os bairros operários, por sua vez, formavam-se próximos às ferrovias, nas terras baixas vizinhas ao Tamandateí. Assim, a ampliação do espaço era acompanhada por um “padrão de segregação urbana marcado por uma espécie de zoneamento social” (ROLNIK, 2007, p. 80). Villaça (2001, pp. 117-118) assinalou que a cidade passou a se dividir em duas partes separadas pela “barreira córrego-ferrovia”. As terras no lado oeste desta barreira possuíam vantagens locacionais e, por isso, foram ocupadas pelos grupos mais ricos; ao passo que o lado leste, com piores condições de terreno, era desprezado por esses grupos e ocupado pelos trabalhadores. Higienópolis e Campos Elísios, por exemplo, estavam no lado oeste, e o Brás, no Leste. Dessa maneira, é correto compreender que essa diferenciação e estruturação da cidade obedeceu às mediações do conflito de classes, opondo proprietários de capital e trabalhadores.

Não obstante, em 1890 já existiam territórios negros específicos, ao passo que a maior parte dos bairros operários que se formavam eram majoritariamente brancos. No Brás de 1890, os negros representavam um percentual de 13%, sendo que do total da cidade eram quase 17%. Os bairros “mais negros” no início do século eram a Barra Funda e o Lavapés, por motivos próprios. Na Barra Funda, a concentração se explicava pelo armazém da Estrada de Ferro que oferecia trabalho ocasional para os negros. A localização na qual residiam era principalmente o velho centro de São Paulo. Além disso, outros territórios negros da cidade se referiam às localizações dos mercados, às áreas onde predominasse o comércio de rua executado por esse grupo e às fontes, bicas e rios nos quais aqueles que se dedicavam ao trabalho doméstico poderiam extrair água para consumo próprio e dos patrões. Também se destacam as localizações das irmandades religiosas e quilombos urbanos; tais como a Irmandade Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, no centro, e o Quilombo Saracura, localizado no Bexiga (CARRIL, 2009, pp. 79-80; *Ibidem*). Não obstante, podiam ocupar também alguns núcleos próximos aos bairros dos ricos, fato que se explica pelo trabalho doméstico executado nos lares abastados ter sido a forma predominante de inserção das mulheres negras no mercado de trabalho (FERNANDES, 2008b; ROLNIK, op. cit.).

### 2.1.5 O papel do planejamento urbanístico no período



Para a consolidar esse processo de diferenciação e segregação socioespacial na cidade que se transformava, o papel do planejamento urbano foi fundamental. Oferecendo uma contribuição para a história desse tema no Brasil, o urbanista Flávio Villaça (2004) expôs as maneiras pelas quais o planejamento urbano pôde contribuir para ocultar o problema da diferenciação social e da luta de classes. De acordo com a metodologia proposta por Villaça, o planejamento urbano *latu sensu* caracteriza uma determinada prática e/ou discurso do Estado sobre o espaço urbano e se diferencia do conceito de projeto. O autor também o qualifica em diferentes correntes e períodos. Para a São Paulo do início do século XX, aplica-se a corrente do zoneamento, que caracteriza a prática de planejamento urbano mais antiga e utilizada no país, e os planos de melhoramentos e embelezamento, que marcaram o período 1875-1930. O zoneamento pode ser entendido através das leis e regras que se estabeleciam para determinadas partes da cidade, e não para outras (*Ibidem*, p. 177). Por exemplo, o Código de Posturas Municipais instituído em 1886 proibia a existência de cortiços nas áreas do comércio e definia critérios excludentes para sua regulação. Seu objetivo era o de afastar das áreas ocupadas pelas classes de alta renda a principal forma de moradia dos trabalhadores (VILLAÇA, 1986, p. 15), constituindo uma segregação espacial que continha “em um primeiro plano, os negros e, mais tarde, os imigrantes” (CARRIL, 2009, p. 78). Os planos de melhoramentos e embelezamento eram semelhantes no sentido de representar os interesses da classe dominante, assim como de agentes imobiliários (VILLAÇA, 2004, p. 175).

Diante do exposto, é possível considerar que assim como a formação do mercado de trabalho (MARTINS, 2012), as referidas práticas de planejamento urbano também revelam o papel do racismo no conjunto de ideias da classe dominante para determinar o desenvolvimento capitalista. Foi por esta razão que a administração de Antônio Prado (1899-1911) e o governo de Raymundo Duprat (1910-1914), em busca de modernizar a cidade, realizando obras para conferir-lhe um aspecto metropolitano, executou um processo de europeização que culminava no apagamento dos traços afro-brasileiros presentes na cidade. Tratou-se do desmonte do chamado “Centro Velho”, um território simbólico para essa população. A Irmandade Nossa Senhora do Rosário, por exemplo, foi desapropriada e demolida para a construção da Praça Antônio Prado. Esse processo se relaciona à posterior constituição e expansão de novos territórios negros, tal como o Bexiga (CARRIL, 2009, p. 80; ROLNIK, 2007, p. 81).

Neste trabalho, não defendemos a influência do racismo na segregação socioespacial em detrimento da luta de classes. Nosso interesse é tomar como marco histórico o fato de que o grande crescimento de São Paulo do final do século XIX, determinado pela emergência e evolução do desenvolvimento capitalista, apresentou tendências de segregação socioespacial baseadas nos dois fatores.

Há segregações das mais variadas naturezas na metrópole brasileira, principalmente de classes e de etnias ou nacionalidades. Vamos abordar a segregação das classes sociais, que é aquela que domina a estruturação das nossas metrópoles (VILLAÇA, 2001, p. 142).

Embora a segregação das classes possa ter dominado a estruturação das metrópoles brasileiras, a persistência das desigualdades raciais na ocupação do espaço em São Paulo assinala a importância do racismo para o tema.

### 2.1.6 O antigo município de Santo Amaro

Na segunda metade do século XIX e início do XX, as terras do Grajaú pertenciam ao então município de Santo Amaro, limítrofe de São Paulo ao sul. Na década de 1930, foi anexado à capital. Quando ainda era uma freguesia em 1829, Santo Amaro recebeu a instalação da primeira colônia de imigrantes no estado de São Paulo. Embora o número de alemães que ocuparam a região tenha sido relativamente baixo e a decadência dessa iniciativa tenha sido constatada apenas dez anos depois, o papel histórico de Santo Amaro como primeira experiência paulista no tema é digno de nota, dada a importância da imigração europeia para a província, como vimos

anteriormente. Dessa forma, “Santo Amaro mostrava certas características de pioneirismo em relação a outros subespaços da futura região metropolitana” (OLIVEIRA, 1996, p. 23).

Na bibliografia averiguada, são poucas as referências realizadas especificamente à área do atual Grajaú. Entretanto, o debate para decidir a localização da colônia nos dá indícios de que o atual Grajaú se tratava de um “grande sertão”, ao redor da pequena sede de uma freguesia enorme, cuja extensão confinava com Itanhaém. Provavelmente, era composto por terras devolutas, áreas ocupadas por povos indígenas e de antiga colonização da igreja. Também há indícios de que suas terras podiam ser ocupadas por nacionais sem autorização, como era costumeiro ocorrer em terras devolutas (ZENHA, 1950, p. 78; 1977, pp.131-132). As viagens do poeta santoamarense Paulo Eiró também permitiram que tivéssemos uma ideia da região durante o final do século XIX, conforme relata a historiografia:

[...] e chegava ao Rio Bonito que era pouco povoado, todo se espraiando em campos realengos. Do Rio Bonito, tomando à esquerda, tinha a sua frente o Jequirituba, Cocaia, Grangeiros, Inhoaíva, Bororé, Varginha e, já em excursão temerária, alcançaria, além, os campos da Serra (ZENHA, 1977, p. 131).

Todos esses lugares eram servidos por penosos caminhos que, muitas vezes, até ao carro-de-bois ofereciam dificuldades (*Ibidem*, p. 132).

A localização da colônia foi objeto de diferentes atrasos e disputas, oriundas de um planejamento débil por parte do Império. Assim, há um equívoco curioso:

A mesma sessão do conselho resolve ainda, firmando-se na informação do diretor, do juiz de paz e do sargento-mor comandante, permitir aos colonos a construção de um arrançamento, no Bairro do Rio Bonito uma vez que este lugar ficava na boca do sertão onde se instalaria a colônia. Tal engano será, logo adiante, retificado, como veremos. Serve, entanto, de pano de mostra para deduzirmos com que dados jogavam as autoridades no discutir o assunto. O Bairro do Rio Bonito está aquém da metade do caminho para o lugar escolhido (*Ibidem*, p. 77).

Este engano das autoridades evidencia a inexatidão que se poderia ter sobre as dimensões do “sertão santoamarense”, inclusos os 92 km<sup>2</sup> da área do Grajaú, que correspondem justamente às porções de terra entre a Colônia e o Rio Bonito, subtraídas pelo equívoco. Não obstante, as principais ruas de Santo Amaro, as localizações que receberam prédios públicos e as áreas onde moravam os ricos limitavam-se à área do atual distrito homônimo.

A freguesia foi elevada à condição de vila em 1832. Durante este século, assinala-se a respeito de Santo Amaro o papel de produtor agrícola e sua importância como fornecedor para a capital. Em 1836, a produção de Santo Amaro se caracterizava por volumes que se tornavam ainda mais significativos quando considerada a proximidade a São Paulo. O ex-município respondia por 8% do milho e 43% da farinha de mandioca produzidos nos arredores da capital. Deste último item, produzia 10% do total da província. Além disso, destacava-se também pela produção de madeira, areia e pedras de cantaria (LANGENBUCH, 1971, p. 17; ZENHA, 1950, p. 105). Na segunda metade do século XIX, essa produção parece ter se intensificado. Algumas propriedades rurais do município passaram a se dedicar à pecuária – o que não foi observado nos dados estatísticos de 1836. Ademais, Santo Amaro era considerada “o celeiro da capital”. Oliveira (1996, p. 26) explica que foi o significativo grau de desenvolvimento da produção agrícola e extrativa de Santo Amaro que justificou as construções de uma via férrea, interligando o município à capital, e de um mercado municipal em 1895. O trem movido a vapor foi inaugurado pela “Cia. Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro” em março de 1886 e contribuiu decisivamente para intensificar a ocupação das áreas adjacentes ao percurso e transformar Santo Amaro em uma localização de lazer procurada pelos paulistanos (BERARDI, 1984, pp. 83-84; LANGENBUCH, 1971, pp. 117-118; OLIVEIRA, 1996, p. 28).

Até há alguns meses (Santo Amaro) era como que segregado do mundo, perdido na planície; agora que a linha de trams a une a São Paulo se tornou um lugar de passeio muito procurado.

Nos feriados como na Villa Mariana, ocorre grande número de pessoas que vão saturar-se de seu bom ar (LOMONACO, 1889 *apud* LANGENBUCH, op. cit., p.118).

Para Oliveira (op. cit., p. 23; 28), a construção da linha férrea em Santo Amaro novamente demonstrava um caráter modernizante no município. Especialmente se consideramos o papel decisivo das ferrovias para o estado de São Paulo. Ao longo de seu trabalho sobre a inserção da Zona Sul de São Paulo na formação socioespacial metropolitana, o argumento do autor foi o de que Santo Amaro esteve intimamente relacionado ao processo de modernização da capital.

### 2.1.7 As intervenções da Cia. Light em Santo Amaro

No período 1906-1908, foi construída uma barragem no Rio Guarapiranga, em Santo Amaro, formando uma represa de 34 km<sup>2</sup> com capacidade para 200 milhões de metros cúbicos de água. Sua finalidade era regularizar as vazões de uma usina instalada em Paranaíba, no Rio Tietê. Duas décadas depois, entre 1925 e 1926, construiu-se um segundo reservatório no mesmo município – a Represa Billings. Seu objetivo era alimentar as turbinas de uma outra usina, 800 metros abaixo, em Cubatão. A produção de energia elétrica era fundamental para suportar o crescimento da capital como um todo, permitindo o funcionamento dos bondes, fábricas, iluminação etc. Estes elementos eram imprescindíveis no ideal de modernização em voga no período. É válido notar que uma seca ocorrida um ano antes do início da construção da segunda represa havia baixado o volume do Rio Tietê em 60%, prejudicando alguns setores do desenvolvimento da capital: cinemas e iluminação pública foram interrompidos e algumas fábricas tiveram de operar apenas três dias por semana (BERARDI, 1984, pp. 98-100; OLIVEIRA, 1996, pp. 29-32).

Essas obras de grande magnitude, relacionadas à estrutura da cidade e ao serviço público, revelaram nas terras de Santo Amaro aspectos da formação capitalista dependente (FERNANDES, 2008a). A duas represas foram construídas pela Cia. Light, uma empresa organizada no Canadá com capitais predominantemente ingleses. Essa companhia se caracterizava como um truste e em 1900 já havia adquirido a linha férrea que interligava São Paulo a Santo Amaro. Isto não é trivial, porque pode ter sido um dos fatores considerados para que a companhia resolvesse localizar as represas nas terras de Santo Amaro, especialmente ao considerarmos que o traçado da linha foi alterado para favorecer o transporte de materiais e trabalhadores para a construção da Represa Guarapiranga (OLIVEIRA, op. cit., p. 29; PRADO JUNIOR, 1956 *apud* SEABRA, 1987, p. 123).

Além de construir os lagos artificiais, outras intervenções da Light são dignas de nota, dados os efeitos que tiveram sobre a produção e reprodução do espaço na região de Santo Amaro. Entre 1913 e 1914, a companhia converteu a ferrovia a vapor em bondes eletrificados e inaugurou um traçado retilíneo, permitindo que a ligação entre o ex-município e a capital fosse mais rápida. Também retificou os canais dos rios Jurubatuba e Pinheiros (este formado pela junção dos rios Jurubatuba e Guarapiranga), substituindo o curso meândrico dos rios e suas várzeas, utilizadas para extração de areia e argila, por áreas que poderiam ser incorporadas ao tecido urbano da cidade a partir de novas funções (OLIVEIRA, op. cit., pp. 30-32).

Para caracterizar esse conjunto de intervenções, Oliveira (*Ibidem*) concordou com o argumento de Seabra (1987), compreendendo-o não apenas pela racionalidade científica que demonstrou, mas também pelos critérios de rentabilidade econômica próprios dos empreendimentos imobiliários:

Assim, o capital produtivo aplicado nos circuitos de produção de energia tinha também a propriedade de produzir materialmente a cidade e com isso os terrenos adjacentes às obras acumulariam um sobre-preço, ou uma renda diferencial derivada dos investimentos que estavam sendo projetados (*Ibidem*, p. 136).

Dessa maneira, as intervenções da Cia. Light na cidade de Santo Amaro no início do século XX tiveram o papel de lhe impor novas formas de articulação à metrópole em crescimento. Dentre

estas, Oliveira (op. cit., p. 33-34) destacou o sistema de produção de energia elétrica, as novas condições de acessibilidade e a intensificação da função de subúrbio recreativo. Observando que no mesmo período a atividade agrícola e extrativa perdia importância em Santo Amaro, cujas atividades se tornavam cada vez mais urbanas, é possível considerar que esses fatores contribuíram para a origem e a evolução de um processo de transformação da articulação funcional de Santo Amaro à capital. Isto porque em virtude das transformações mencionadas, na medida em que suas ligações com São Paulo se estreitavam, Santo Amaro deixava de ser o “Celeiro da Capital” para configurar-se paulatinamente como “Subúrbio residencial e recreativo da Capital” (Ibidem).

### **3. O Grajaú no processo paulistano de periferização no século XX**

Durante o avanço do século XX, o desenvolvimento da economia nacional foi acompanhado de um forte crescimento da população urbana. De 1940 a 1980, a economia cresceu aproximadamente 7% a.a., e a taxa de urbanização saltou de 26 para 69% (MARICATO, 2015; SANTOS, 2003). Sobre a região da grande São Paulo no período de 1950 a 1980, observou-se que o número de habitantes quadruplicou, e o crescimento da área urbana em 9 vezes foi desproporcionalmente superior. Apontou-se que a “enorme extensão da cidade em ritmo crescentemente acelerado” foi um traço dominante de sua urbanização, e que esta característica foi comum nas cidades dos países subdesenvolvidos, ainda que os processos históricos de cada lugar tenham mantido elementos particulares (SANTOS, 1990, pp. 19-23). De acordo com Tanaka (2006, p. 52), o que definiu essa extensão acelerada da mancha urbana em São Paulo foi o espraiamento dos trabalhadores de baixa renda para os lotes mais distantes, configurando um intensivo processo de periferização e segregação socioespacial. Os principais fatores que ajudam a explicar este fenômeno não se referem apenas às características gerais do avanço da industrialização; mas também ao fenômeno das migrações internas, ao modal de transporte escolhido para apoiar o desenvolvimento da cidade, à atuação do poder público no planejamento urbanístico e à liderança do mercado imobiliário na produção de moradias (BONDUKI, 1994a; BONDUKI; ROLNIK, 1982; TANAKA, 2006).

Com intensivos fluxos de migração chegando na cidade, as soluções adotadas para suprir a demanda por moradias de baixa renda foram a favela e o loteamento periférico. Diante da escassez de moradias para este estrato da população, o empreendimento privado liderou um processo produtivo cujo início era uma parceria entre proprietários de terras e loteadores. Conforme descrito por Bonduki e Rolnik (op. cit.), esses parceiros buscavam dividir os fluxos de uma carteira de clientes que se constituiria futuramente. O proprietário entrava no negócio disponibilizando sua terra, localizada em regiões de urbanização pioneira, totalmente desprovida de infraestrutura para serviços urbanos, exceto pelo transporte relativamente próximo. O loteador era responsável por elementos como terraplanagem, arruamento, divisão do loteamento em lotes, planos de venda, tarefas administrativas etc. Ao estado, coube estruturar um mercado de lotes para trabalhadores de baixa renda, garantindo o acesso à propriedade. A produção de moradias se deu por fora do mercado imobiliário convencional, através de mutirões realizados pelos trabalhadores aos finais de semana, configurando um fenômeno que foi denominado de autoconstrução. Através dessa combinação de loteamento periférico e autoconstrução, produziu-se extensivamente o espaço periférico paulistano. Apenas entre 1940 e 1950, mais de meio milhão de pessoas passaram a morar em casas próprias (BONDUKI, 1994b, p. 276).

#### *3.1 O Grajaú*

Neste contexto, a anexação do município de Santo Amaro proporcionou um expressivo adicional de terras à capital, localizadas no sul do município. A organização administrativa da região foi alterada algumas vezes. No trabalho do geógrafo Edilson Oliveira (1996, p. 9), as terras do ex-município foram denominadas pelo recorte espacial Zona Sul. De acordo com a divisão

administrativa do período (EMPLASA. 1992 *apud* OLIVEIRA, op. cit.), essa zona correspondia quase exatamente à área do antigo município, organizada sob os subdistritos do Ibirapuera, Jabaquara, Santo Amaro, Campo Limpo, Capela do Socorro e Parelheiros. O distrito do Grajaú, criado apenas na reorganização administrativa de 1991, surgiu de terras anteriormente subordinadas a Capela do Socorro (1938) e Parelheiros (1944).

Para Oliveira (1996, p. 68), a Zona Sul pode ser considerada um espaço privilegiado para o estudo do desenvolvimento urbano, porque durante sua inserção a São Paulo apresentou um conjunto de tendências bastante representativo do processo geral de modernização e metropolização da capital:

A internacionalização da economia, a nova localização da atividade industrial, formação de subcentros de emprego terciário, expansão da periferia de autoconstrução, favelas e loteamentos clandestinos, ampliação das camadas médias e segregação socioespacial (*Ibidem*).

Para compreender o Grajaú, destacamos a seguir algumas das tendências de desenvolvimento da Zona Sul que Oliveira (*Ibidem*) observou no processo de sua inserção.

### 3.1.1 *Empreendedores imobiliários e o subúrbio recreativo e residencial*

Embora a inserção da Zona Sul tenha coincidido com o marco histórico da expansão dos loteamentos periféricos, a transformação de sua ocupação entre as décadas de 1930 e 1950 se distinguiu pela função de subúrbio recreativo e residencial que Santo Amaro assumiu após a construção das represas e das melhorias de acessibilidade (*Ibidem*, pp. 39; 49). Em Arantes (2009, p. 126), assinalou-se a relevância de estudar a cidade sob “o ângulo da acumulação e da ação dos diferentes agentes que se apropriavam dela como renda e capital”. Dessa maneira, São Paulo poderia ser compreendida além do espaço de consumo coletivo e lócus da reprodução da força de trabalho e da luta social, passando a ser considerada forma da expansão capitalista. Na Zona Sul, observamos que esse tipo de promotor imobiliário foi decisivamente atuante para determinar a produção social do espaço desde cedo, mesmo antes de sua anexação a São Paulo.

Sob a lógica dos investimentos e da valorização da renda diferencial dos terrenos, fortaleceu-se cada vez mais as características de localização nobre nas áreas próximas às represas, sobretudo a Guarapiranga. Atividades de lazer, tais como iatismo e golfe, popularizaram-se; e havia muitos veleiros na represa, onde campeões olímpicos ensinavam esportes aquáticos (POLLI, 2010, p. 93). A consolidação dessas atividades foi incentivada pelo poder público local que a partir de meados de 1920 agiu mais concretamente neste sentido, concedendo isenção de impostos a quem explorasse as margens da represa para construir estações balneárias com hotéis e restaurantes (OLIVEIRA, op. cit., p. 41). Outro exemplo dessa atuação foi a proibição de atividades industriais que pudessem prejudicar as condições sanitárias das áreas em um perímetro de 3 km das margens da represa. A justificativa era proteger uma localização na qual existia “um número considerável de habitações modernas” (*Ibidem*, p. 46).

A região norte de Santo Amaro, cuja acessibilidade já fora privilegiada anteriormente, sofreu o impacto de novos investimentos quando houve a passagem dos trilhos ao rodoviarismo. Em 1928, uma sociedade anônima chamada Derrom-Sanson adquiriu oficialmente a concessão para construir uma autoestrada interligando Santo Amaro a São Paulo. No ano anterior, a empresa formada por engenheiros britânicos, canadenses e brasileiros, conseguiu ampliar seus capitais com a criação da Auto-Estradas S/A (AESA). Na assembleia de constituição desta sociedade compareceram capitalistas de diferentes setores interessados, por exemplo Roberto Simonsen e representantes do Automóvel club de São Paulo. Analisando os arquivos da Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP), Oliveira (*Ibidem*, p. 93) identificou que entre os acionistas da empresa havia altos funcionários públicos, industriais e empresários de diferentes ramos, inclusive no de lazer, com interesses nas regiões beneficiadas pelo trajeto da avenida. A Autoestrada Santo

Amaro começou a ser construída entre 1927 e 1928 e foi concluída entre 1932 e 1933. Com 14 km de extensão, ia de São Paulo até a represa no subdistrito do Socorro, facilitando ainda mais o acesso a Zona Sul por veículos automotores particulares e coletivos. Mais recentemente, passou a ser chamada de Avenida Washington Luíz, e em certos trechos Avenida Rubem Berta, Avenida República do Líbano e Avenida Indianópolis. Além do interesse crescente nas regiões nobres de Santo Amaro, o empreendimento também foi viabilizado pelas obras de retificação do Rio Pinheiros, estas executadas pela Cia. Light (*Ibidem*, p. 86-87).

Diante do exposto, verifica-se que além da ação de promotores imobiliários ter sido uma característica marcante da Zona Sul desde o início do século XX, ela foi decisiva para que entre 1930 e 1950 predominasse na região o empreendimento de bairros salubres, planejados de acordo com as concepções urbanísticas europeias, bem equipados. As terras caracterizavam-se por altos níveis de renda diferencial, valorizada pelos investimentos em obras e infraestrutura. Um estudo de caso para esse processo foi o loteamento de Interlagos, concebido por Alfred Agache na década de 1930 para ser para ser um balneário entre as represas, atendendo à demanda por moradia de famílias de renda alta. O empreendimento foi realizado pela mesma companhia que construiu a estrada entre São Paulo e a represa – a Auto-Estradas S/A (AESA). De acordo com Souza (1988, pp. 22-23 *apud* OLIVEIRA, op. cit.), o promotor imobiliário é o agente que “compra um terreno e concebe um programa para sua utilização”. É capaz de articular as ações de diferentes agentes (proprietários, construtores, financiadores, prefeituras etc.) para “comandar a transformação do espaço”. Este conceito é importante para o estudo da Zona Sul, porque caracteriza o conjunto de investimentos que a região sofreu na primeira metade do século XX.

As obras do loteamento Interlagos foram concluídas somente na década de 1940, por causa do contexto economicamente incerto, marcado pela crise de 1929 e movimentos políticos de 1932. Em 1940, a empresa também inaugurou o Autódromo de Interlagos, que passou a receber corridas automobilísticas nacionais e internacionais (POLLI, 2010, p. 93).

### 3.1.2 *Periferia industrial*

A partir do pós-guerra, verificou-se outra tendência digna de destaque na inserção da Zona Sul. Seus loteamentos passaram a atrair empresas dos setores dinâmicos da economia. Muitos dos elementos que se constituíram na região como fatores de atração para a indústria se relacionaram à valorização que os terrenos sofriam pela realização de obras. A construção das avenidas e da linha férrea na margem do canal do Pinheiros, retificado pela Cia. Light, somou-se às construções das avenidas Washington Luíz e Interlagos, melhorando ainda mais as condições de acessibilidade. A proximidade aos rios também era um atrativo, pois possibilitava mais facilmente o escoamento de detritos do processo produtivo. Dessa maneira, a Zona Sul passou a ter “uma presença mais numerosa de indústrias de maior porte” (OLIVEIRA, 1996, p. 56). Dessa maneira, a Zona Sul passou a apresentar de maneira relevante a tendência de periferia industrial. Os principais ramos de atividade que se instalaram na área foram o metalúrgico, mecânico, químico e farmacêutico. Iniciado ainda na década de 1940, esse tipo de ocupação sofreu um forte estímulo com a inauguração do distrito industrial de Jurubatuba na década de 1950. O empreendimento foi realizado por Francisco Matarazzo Neto, cujo objetivo era explorar a valorização promovida pela linha férrea nas terras próximas ao rio. Algumas décadas depois, entre 1970 e 1980, esse distrito chegou a concentrar 11% do total de empregos no município e já havia se convertido em um centro industrial moderno. Em 1987, a Zona Sul concentrava 20% dos empregos industriais do município (OLIVEIRA, 1996, p. 13; UEMURA, 2000, p. 54 *apud* POLLI, 2010, p. 93).

Em 1949, os Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Trabalhadores dos Transportes (IAPST) inaugurou outro empreendimento na Zona Sul relacionado ao boom do investimento industrial. O loteamento popular Cidade Dutra foi construído pelo próprio instituto, com o objetivo de atender a demanda de seus trabalhadores por moradias. É importante considerar que os Institutos de

Aposentadorias e Pensões caracterizavam uma das poucas iniciativas do poder público no período para promover a construção de moradias em São Paulo. Entretanto, de acordo com Bonduki (1994b, pp. 226-227), o principal objetivo desses institutos era a valorização de seus fundos previdenciários, com subsequente formação patrimonial. Por essa razão, não apenas preferiam realizar empreendimentos imobiliários destinados às classes médias, porque eram mais lucrativos, como também investiam na qualidade e durabilidade das construções, buscando atribuir garantias ao investimento.

### 3.1.3 *Periferia residencial*

O autor também identificou na Zona Sul um tipo periférico de produção do espaço, denominado de periferia residencial. É neste marco teórico que se inclui nosso objeto de estudos – o distrito do Grajaú. Quando o processo de periferização começou a se intensificar entre 1950 e 1970, também passou a ocorrer com destaque na Zona Sul. Não obstante, a ocupação da região pelas camadas médias permaneceu. Nesse período, a Zona Sul passou a se apresentar cada vez mais uma “nítida diferenciação” entre as localizações, caracterizando um processo de segregação socioespacial. Os bairros ricos localizaram-se ao Norte, mais próximos a Represa Guarapiranga e ao centro de São Paulo, nos subdistritos Ibirapuera, Jabaquara e Santo Amaro. Os bairros pobres localizaram-se em algumas áreas denominadas de Campo Limpo, na região oeste do subdistrito de Santo Amaro; e ao Sul, nos subdistritos da Capela do Socorro e Parelheiros (OLIVEIRA, 1996, p. 58). Nestes últimos subdistritos localizavam-se muitas terras rurais que correspondiam ao atual Grajaú e concentraram uma parte relevante do processo de periferização e favelização não apenas da Zona Sul, mas da metrópole como um todo.

Ao compreendermos a história do Grajaú sob o marco teórico de periferia industrial no contexto de inserção da Zona Sul (*Ibidem*), concordamos que a região tenha apresentado um conjunto de tendências intimamente relacionado à modernização de São Paulo no século XX. Esse papel de destaque da Zona Sul pôde ser constatado pelo crescimento demográfico que região apresentou no período de 1950 a 1970 ter sido relativamente superior ao de outras localizações da cidade (*Ibidem*). Considerando o peso das migrações sobre o crescimento paulistano, também é possível relacionar os fenômenos da Zona Sul ao racismo, atentando-se ao enegrecimento de São Paulo e a periferização dos negros. As áreas do Grajaú, Campo Limpo e Parelheiros sempre foram, mas continuam a ser indicadas como importantes núcleos periféricos de concentração negra (ROLNIK, 2007).

## 4. Considerações finais

No estudo proposto, vimos que algumas das maneiras pelas quais os pesquisadores têm relacionado os temas periferia de São Paulo e racismo é pela análise de marcos históricos referentes à superação do escravismo colonial. A substituição dos trabalhadores negros por imigrantes europeus, amparada por ideais de superioridade racial, contribuiu para criar um mercado de trabalho caracterizado por um amplo exército industrial de reserva. Dessa maneira, determinou-se uma segmentação no mercado de trabalho na qual os negros foram alocados nas piores posições, auferindo os níveis de salários mais baixos. No mesmo sentido, a restrição da aquisição de terras contribuiu para criar fatores de expulsão no campo que favoreceriam fluxos migratórios intensivos. Estes, compostos principalmente pelos sujeitos negros, que ocupando as piores posições no mercado de trabalho, tinham ainda mais dificuldades para adquirir terras. Outro ponto que merece destaque se refere ao fato que as migrações internas foram responsáveis por reverter uma tendência de embranquecimento da capital iniciada a partir da abolição da escravidão e da subvenção da imigração europeia.

No caso do Grajaú, uma terra rural que passou a se converter em periferia a partir da inserção da Zona Sul a São Paulo, os principais proprietários rurais eram descendentes da imigração alemã. No contexto das transformações que a cidade sofria em virtude das etapas da industrialização, foram os descendentes da imigração alemã que se aliaram às imobiliárias para ofertar lotes periféricos aos migrantes pobres, em sua maioria negros. Atualmente, 57% dos moradores do Grajaú são negros.

Embora haja um distanciamento histórico expressivo entre os fenômenos, acreditamos que é importante insistir na abordagens dos marcos históricos para consolidar a relação entre racismo e periferia. Dessa maneira, vislumbramos como agenda de pesquisa um estudo qualitativo aprofundado sobre o distrito do Grajaú, que realize um recorte em loteamentos específicos possibilitando esmiuçar a atuações de seus principais agentes.

## 5. Referências bibliográficas

ANDREWS, George. **Negros e brancos em São Paulo: (1888-1988)**. Bauru: USC, 1998.

ARANTES, Pedro. Marxistas e a cidade de São Paulo nos anos 1970. **Revista Novos Estudos – CEBRAP**, n. 83, p. 103-127, mar. 2009.

BARBOSA, Alexandre. **A formação do mercado de trabalho no Brasil: da escravidão ao assalariamento**. Campinas: IE/UNICAMP, 2003.

BERARDI, Maria. **História dos bairros de São Paulo**: Santo Amaro. São Paulo: Secretaria de Educação e Cultura, 1984.

BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil. **Revista Análise Social**, vol. 127, 1994a.

\_\_\_\_\_. **Origens da habitação social no Brasil: o caso de São Paulo (1930-1954)**. Tess de Doutorado. São Paulo: FAU/USP, 1994b.

BONDUKI, Nabil; ROLNIK, Raquel. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In: MARICATO, Ermínia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ª edição. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento; PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo. **Igualdade Racial em São Paulo: avanços e desafios**. 2015. Disponível em: <[http://www.saopaulodiverso.org.br/wp-content/uploads/2015/07/SPDiverso\\_Igualdade\\_Racial\\_em\\_SP\\_v2-1.pdf](http://www.saopaulodiverso.org.br/wp-content/uploads/2015/07/SPDiverso_Igualdade_Racial_em_SP_v2-1.pdf)>. Acessado em: 10/07/2020.

CAMARGO, Cândido *et al.* **São Paulo 1975: crescimento e pobreza**. São Paulo: Loyola, 1976.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, IE, 2007.

CARRIL, Lourdes. **Quilombo, Favela e Periferia: a longa busca da cidadania**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2009.

CARVALHO, João Daniel. “Para britânico lamentar”? As relações entre Brasil e Inglaterra e a lei de 1831. **Revista Sociais e Humanas**, vol. 27, no 3, set./dez. 2014.

FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. São Paulo: Globo, 2008a.



\_\_\_\_\_. **A integração do negro na sociedade de classes:** o legado da raça branca. Vol. 1. São Paulo: Globo, 2008b.

\_\_\_\_\_. **O significado do protesto negro.** São Paulo: Expressão Popular, 2017.

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

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra.** São Paulo: LECH, 1979.

MARTINS, Tereza Cristina. **Racismo no mercado de trabalho:** limites à participação dos trabalhadores negros na constituição da “questão social no Brasil”. Tese de Doutorado em Serviço Social. Recife: UFPE, 2012.

MATOS, Odilon. A cidade de São Paulo no século XIX. **Revista de História**, [S. l.], v. 10, n. 21-22, p. 89-125, 1955.

MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio:** contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. Campinas: IE/UNICAMP, 1998.

MENEZES, Albene Miriam. Utopia, imigração e a colônia alemã de Una, Bahia no contexto histórico. In: Dossiê – Brasil/Alemanha: Imigração, Cidadania e Cooperação. **Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UnB.** Brasília: UnB, vol. 16, no 2, 2008.

MORAIS, Michele Nunes de. Trabalhadores rurais e cidadania no Brasil - 1930- 1964. *Em Tempo de Histórias*, v. 19, p. 16-35, 2011.

MOURA, Clóvis. **Rebeliões da senzala.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

\_\_\_\_\_. **Dialética radical do Brasil negro.** São Paulo: Editora Anita, 1994.

OLIVEIRA, Edilson. **Projeto Interlagos:** a “praia” que faltava a São Paulo. Contradições e significado da inserção de Santo Amaro/Zona Sul na Formação Socio-Espacial Metropolitana. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. São Paulo: FFLCH/USP, 1996.

POLLI, Simone Aparecida. **Moradia e meio ambiente:** os conflitos pela apropriação do território nas áreas de mananciais em São Paulo. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2010.

QUEIROZ, Marcos. Clóvis Moura e Florestan Fernandes: interpretações marxistas da escravidão, da abolição e da emergência do trabalho livre no Brasil. **Revista Fim do Mundo**, nº 4, jan./abr; 2021.

ROLNIK, Raquel. Territórios negros nas cidades brasileiras: etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro. In: SANTOS, Renato Emerson (org.). **Diversidade, espaço e relações étnico-raciais:** o negro na geografia do Brasil. São Paulo: Autêntica, 2007.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada:** o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

\_\_\_\_\_. 2003. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SEABRA, Odette. **Os meandros dos rios nos meandros do poder**: o processo de valorização dos rios e das várzeas do Tietê e do Pinheiros na cidade de São Paulo. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 1987.

\_\_\_\_\_. "Prefácio". In: CARRIL, Lourdes. **Quilombo, Favela e Periferia**: a longa busca da cidadania. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2009.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1995.

TANAKA, Giselle. **Periferia**: conceito, práticas e discursos. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU/USP, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel, 2001.

\_\_\_\_\_. Uma contribuição. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2004.

\_\_\_\_\_. O que todo cidadão precisa saber sobre habitação. Global Editora, 1986.

ZENHA, Edmundo. A colônia alemã de Santo Amaro. **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo, vol. 132, 1950.

\_\_\_\_\_. **A vila de Santo Amaro**. São Paulo: [s.n.], 1977.