

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LEONARDO ARAUJO CARDEAL DA COSTA

**ANÁLISE DO PLANEJAMENTO EM OSASCO À LUZ DA  
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II**

**São Paulo**

**2014**

**LEONARDO ARAUJO CARDEAL DA COSTA**

**ANÁLISE DO PLANEJAMENTO EM OSASCO À LUZ DA  
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II**

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Geografia, sob a orientação da Professora Doutora Amélia Luisa Damiani.

**São Paulo**

**2014**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Costa, Leonardo Araujo Cardeal da.  
Análise do planejamento em Osasco à luz da Operação Urbana  
Consortiada Tietê II/ Leonardo Araujo Cardeal da Costa;  
orientadora Amélia Luisa Damiani, São Paulo – 2014  
129 f.; II.

Monografia (Trabalho de Graduação Individual) – Faculdade de  
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São  
Paulo. Departamento de Geografia.  
Área de Concentração: Geografia Urbana.

1. Geografia Urbana. 2. Planejamento Urbano. 3. Operação  
Urbana Consorciada. 4. Osasco I. Título. II. Damiani, Amélia  
Luisa.

Nome: COSTA, Leonardo Araujo Cardeal da.

Título: Análise do Planejamento em Osasco à luz da Operação Urbana Consorciada Tietê II.

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de bacharel em Geografia.

Aprovado em: 21/01/2014

Banca Examinadora

Profa. Dra. Amélia Luisa Damiani Instituição: USP

Profa. Dra. Odette Carvalho de Lima Seabra Instituição: USP

Profa. Ms. Livia Maschio Fioraventi Instituição: USP



## AGRADECIMENTOS

Ao chegar ao final desta etapa, estou muito contente por tudo que me foi concedido durante os seis anos de graduação em Geografia. Por isso, sempre agradecerei a Deus.

Agradeço a minha família, meus pais Daniel Aparecido Cardeal da Costa e Maria José Cardeal de Araujo e minhas irmãs Raquel Araujo Cardeal da Costa e Luiza Araujo Cardeal da Costa, que com muito amor acompanharam passo a passo minha trajetória acadêmica, sempre presentes, esforçando-se para criar condições mais que perfeitas para eu desenvolver meus estudos.

Agradeço a todas as pessoas que frequentam o Departamento de Geografia da USP, onde foi minha segunda casa nesses últimos anos:

Aos amigos e amigas do curso de Geografia que sempre me apoiaram e proporcionaram momentos de muitas felicidades. Em específico, neste trabalho, Renan Coradine Meireles, Alexandre Ortolani, Rogério Vieira Gomes, Gustavo Miura Thiesen, Leonardo Alves Martins, Bruno Dantas Hidalgo, Douglas Scaramussa Pereira, Hector Rafael dos Santos e Ivan Zanetti Mota.

Agradeço, em especial, duas “instituições” que me marcaram muito e os terei para sempre em minhas recordações. Uma é a revista *Paisagens*, e todos os companheiros de sua comissão editorial. A outra é os *Varzeanos Futebol e Cilada*, e todos os “binos” que integram esse grupo de amigos.

Aos meus professores e professoras por contribuir na minha formação, principalmente, a Amélia Luisa Damiani, que de maneira muito paciente e atenciosa orientou essa pesquisa com suas recomendações e observações, além de sempre dar liberdade em minhas propostas de encaminhamento e desenvolvimento da pesquisa.

As professoras da defesa desse Trabalho de Graduação Individual. À Profa. Livia Maschio Fioravanti que muitas vezes eu encontrava no portão três da USP, esperando o circular para se dirigir ao prédio da Geografia. Nessas ocasiões, sempre ficávamos conversando sobre o curso de Geografia, momentos nos quais ela – já veterana – me dava conselhos sobre os estudos em geografia, as aulas e os professores. E à Profa. Odete Carvalho de Lima Seabra, que tive o prazer de conhecer durante uma entrevista para a revista *Paisagens*.

Aos funcionários e funcionárias que fazem do DG um lugar maravilhoso de conviver, entre eles a Flor e o Jackson, do LABUR (Laboratório de Geografia Urbana); a Ana, do

Laboplan (de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental); a Waldirene, do LEMADI (Laboratório de Ensino e Material Didático); o Rogério, do LCB (Laboratório de Climatologia e Biogeografia); a Marilina “Abençoada”, da copa; o seu Francisco, técnico do setor de audiovisual; o Orlando, a Luciana, o Marlon, o Marcos e o Tião, da secretaria de graduação.

Querida Geografia da USP, meu muito obrigado!

Por fim, agradeço a todos os que vivenciam o Bonfim, em Osasco, área de estudo dessa pesquisa, e que contribuíram sobremaneira para a realização desse trabalho: o seminarista Adenilson, da Igreja Bom Jesus do Bonfim; a Família Marchetti (Lilian, Dona Judite, Senhor Aderbal), moradores da Rua André Rovai; Jackson Pauferro, presidente da Associação do Moradores de Periferia de Osasco; Senhor João Batista Bastos e sua esposa, moradores do Conjunto Hervy; e o senhor Laércio Tonon, ex-presidente da Associação Comercial e Empresarial de Osasco.

*Aos meus amigos.*

## **RESUMO**

CARDEAL DA COSTA, Leonardo Araujo. Análise do Planejamento em Osasco à luz da Operação Urbana Consorciada Tietê II. 2014. 134 f. Trabalho de Graduação Individual – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

Esse trabalho analisa a Operação Urbana Consorciada (OUC) Tietê II que se realiza, principalmente, no Bonfim, em Osasco, município da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Pretende-se tratar de que maneira o Estado, por meio dos planejadores da OUC, apropriam-se das características geográficas locais próprias do bairro – como o Rio Tietê, a linha férrea de trem da estação Osasco, os galpões de uma indústria que abandonou o local, os prédios desabitados etc. –, bem como das de sua localização frente à cidade – uma área envolta pela Rodovia Presidente Castelo Branco e avenidas importantes que interferem na mobilidade e locomoção dos moradores e das mercadorias na cidade – para justificar e legitimar suas ações. Desse modo, busca-se compreender a lógica da OUC e a maneira como seus planejadores pensam esse espaço e se, possível, confrontar tal representação a partir da perspectiva dos moradores que vivem no Bonfim e, assim, discorrer e problematizar sobre o planejamento urbano proposto pelo Estado.

Palavras-chave: Operação Urbana; Osasco; Planejamento.

## **ABSTRACT**

CARDEAL DA COSTA, Leonardo Araujo. **Analysis of Planning in Osasco from the Urban Operation Tietê II**. 2014. 134 f. Final Research Paper – Faculty of Philosophy, Languages and Humanities, University of São Paulo, Sao Paulo, 2014.

This paper aims to analyze the Tiete Osasco Urban Operation, known as OUC II, ongoing especially in Bonfim, Osasco, a municipality of Sao Paulo Metropolitan Area (RMSP). It intends to discuss how the State, through the OUC planners, appropriates the local geographic features pertaining to Bonfim - such as the Tietê River, the railway of Osasco Train Station, the sheds of a factory that has left the place, the uninhabited buildings, etc. - as well as its location within the city - an area surrounded by President Castelo Branco Highway and important avenues that interfere in mobility and locomotion of city residents to justify and legitimize their actions. Thereby, it aims to comprehend OUC's logic and the way its planners think this particular space and, if possible, counter such representation from the perspective of the residents living in Bonfim and thus discuss and question about the urban planning proposed by the State.

Keywords: Urban Operation; Osasco; Planning.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: A área onde ocorre a OUC Tietê II.....	18
Figura 02: Delimitação da área de intervenção da OUC Tietê II.....	32
Figura 03: Rio Tietê em Osasco e sua topografia.....	47
Figura 04: Sítio Ilha de São João, de Manoel Rodrigues (ao norte da linha férrea), e Vila Osasco de Antonio Agú (ao sul da linha férrea), entre 1887 e 1894.....	49
Figura 05: Mapa dos sítios de Osasco em 1900.....	50
Figura 06: Rio Tietê na cidade de São Paulo da Comissão de Melhoramentos entre Osasco e Penha 1924/1925.....	51
Figura 07: Mapa do Rio Tietê em São Paulo.....	51
Figura 08: Vila Osasco em 1899, desenhado por Júlio Saltini.....	53
Figura 09: Cerâmica Industrial de Osasco (Hervy) no início de século XX.....	53
Figura 10: Vila Operária Companhia Cerâmica Industrial.....	54
Figura 11: Vila Osasco em 1918.....	55
Figura 12: Empresas e Comércio Villa Osasco/Bairro do Manéco.....	57
Figura 13: Algumas indústrias na região central de Osasco.....	59
Figura 14: Áreas de crescimento demográfico da capital paulista, por distritos e subdistritos.....	61
Figura 15: Limites do Rochdale.....	62
Figura 16: O distrito de São Paulo (sede municipal) e seus 40 subdistritos.....	65
Figura 17: O Viaduto Dona Ignês Collino sendo construído na década de 1960.....	67
Figura 18: Antiga porteria do trem na década de 1960 na Rua André Rovai.....	69
Figura 19: A estação de Osasco após a reforma da FEPASA.....	72
Figura 20: Área de intervenção da OUC Rio Tietê II.....	80
Figura 21: Local onde ocorre a OUC Tietê II.....	84
Figura 22: Estação de Osasco no início do século XX.....	86
Figura 23: Estação de Osasco e seu entorno na década de 1940.....	87
Figura 24: Localização do Bonfim.....	89
Figura 25: Calçadão Antônio Agú nos seus primeiro anos (década de 1980).....	90
Figura 26: A ideia de como pode ocorrer à passagem de transportes hidroviários pelo rio.	93
Figura 27: Embarcação no Rio Tietê em Osasco, em 1967.....	93
Figura 28: Prédio do conjunto Nova Grécia antes de ser demolido.....	97
Figura 29: Prédio do conjunto Nova Grécia em demolição.....	98
Figura 30: Companhia Cerâmica Industrial (Hervy) em 1930.....	100
Figura 31: Maquete do novo Paço Municipal de Osasco.....	100
Figura 32: Um dos cortiços da Rua André Rovai.....	102
Figura 33: Maquete da área após o término das intervenções da OUC Tietê II.....	118
Figura 34: Maquete da área após o término das intervenções da OUC Tietê II, por outro ângulo.....	118
Compilação de Figuras 01: Rua André Rovai movimentada por veículos nas década de 1970.....	71
Compilação de Figuras 02: A Rua Antônio Agú em diferentes momentos.....	71

## LISTA DE FOTOS

Foto 01: A passarela atual sobre o Rio Tietê. ....	81
Foto 02: Calçada bem estreita da Rua da Estação.....	82
Foto 03: Estação de Osasco atual.....	88
Foto 04: O Rio Tietê em Osasco.....	92
Foto 05: Um dos prédios desabitados do conjunto Nova Grécia.....	93
Foto 06: Outro dos prédios desabitados do conjunto Nova Grécia.....	96
Foto 07: Fábrica desativada da Hervy.....	99
Foto 08: Pedra Fundamental do Novo Paço Municipal de Osasco.....	101
Compilação de Fotos 01: Sequencia de fotos atravessando a linha férrea.....	82
Compilação de Fotos 02: Rodoviária de Osasco após a reforma, com interligação com a estação de trem.....	88

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Evolução Populacional de Osasco.....	76
Gráfico 02: Produto Interno Bruto de Osasco.....	77

## LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Mapa base de elementos geográficos do município de Osasco.....	41
Mapa 02: Sub-regiões da RMSP. Osasco localiza-se na sub-região Oeste.....	75

# SUMÁRIO

## **PREFÁCIO**

PENSANDO O TRABALHO DE GRADUAÇÃO INDIVIDUAL (TGI)

..... 13

## **INTRODUÇÃO**

..... 17

## **CAPÍTULO 1**

A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II – VIABILIDADE E  
OPERACIONALIZAÇÃO

..... 20

1.1. OUC Tietê II – Normatização ..... 20

1.2. Desenvolvimento econômico e geográfico..... 36

## **CAPÍTULO 2**

MONOGRAFIA URBANA – UM ESTUDO SOBRE OSASCO E O  
BONFIM.....

..... 40

2.1. Bonfim: síntese de Osasco..... 45

2.2. Bonfim: cindido em Osasco..... 74

2.3. As intervenções da OUC Tietê II no Bonfim..... 85

## **CAPÍTULO 3**

OPERAÇÃO URBANA, PRODUÇÃO DO ESPAÇO E SUAS CONTRADIÇÕES

..... 107

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

..... 117

## **REFERÊNCIAS**

..... 123

## **ANEXOS**



## **PREFÁCIO – PENSANDO O TRABALHO DE GRADUAÇÃO INDIVIDUAL (TGI)**

Exercício duro e verdadeiro das várias etapas necessárias à investigação, o TGI é o momento em que se seleciona e põe em prática as técnicas aprendidas ao longo do curso. É o momento em que se é dono de todo um processo, dono do caminho e do tempo percorrido. E a organização dos passos, das fichas de leitura que se multiplicam, das descobertas que se fazem ao longo do trajeto, só cabem ao sujeito que investiga. É o exercício da autonomia. O TGI é sobretudo, isso: para muitos (repito), o primeiro voo autônomo (SALGADO, 1998, p. 20).

Lembro que li este relato de Flávia Salgado na publicação *TGI em Discussão – Relação de TGIs do Departamento de Geografia da USP*, da revista Paisagens, na primeira semana de aula como estudante de Geografia, lá em 2008, quando tal assunto parecia tão distante das minhas preocupações. Agora, a poucas semanas de finalizar minha pesquisa, resolvi relê-lo para pensar a experiência de realizar este trabalho de pesquisa e achei muito pertinente o que ela escreve e, de certa maneira, retrata bem o que ocorreu comigo, principalmente, a consideração tecida de que o TGI é um *exercício de autonomia*.

Nesta mesma publicação, o professor Ariovaldo Umbelino de Oliveira, ao defender a importância do TGI como matéria obrigatória, explica que:

[...] o TGI foi proposto como o corolário do processo de formação do profissional em Geografia. Ou seja, nessa disciplina ele [aluno] deve apresentar sua primeira experiência de produção de um trabalho científico orientado. Isto quer dizer, deve vivenciar a experiência de conceber, discutir, pesquisar uma dada temática de interesse da Geografia. Por isso mesmo, a sua posição no currículo como finalização (1998, p. 9).

Pelo caráter de conclusão ou acabamento que representa o TGI, poderia acreditar que ele expressa, talvez em síntese, minha trajetória e envolvimento com a Geografia enquanto aluno de graduação. Até certo ponto isto é correto, pois, em essência, a temática escolhida, as referências bibliográficas utilizadas e as discussões deste trabalho são provenientes das disciplinas que cursei, da iniciação científica que realizei, dos grupos de estudos que acompanhei, dos trabalhos de campo dos quais participei, das conversas informais com amigos e professores, e dos eventos que assisti e me envolvi. Com este repertório, desenvolvido em um processo de formação constante, é que escrevo esse TGI.

No entanto, fico com a impressão de que o minha pesquisa ora apresentada não finaliza o que desenvolvi como estudante de Geografia, talvez sendo ele apenas um momento limite necessário da minha formação acadêmica ou para a obtenção de minha titulação como bacharel. Ele é aquém e além, pois é inacabado. O que me deixou contente na pesquisa foi descobrir possibilidades que eu não imaginava, até então limitadas no meu pensamento, tais como realizar entrevistas com pessoas desconhecidas e conhecer um pouquinho de suas histórias.

Um “inacabamento” revelador do alcance de compreensão das leituras e análises teóricas, metodológicas e práticas que evidencia, ao mesmo tempo, a fragilidade e a potência do trabalho. Penso que esta característica de “inacabamento” é instigante, uma vez “que pode ser criativo e ativo”, como ressalta Amélia Luisa Damiani (2001, p. 11), no texto *Um sentido possível e um limite: o TGI da Geografia*, possibilitando estimular mais indagações e reflexões, que podem superar ou subverter o que foi realizado até este momento.

Assim, gostaria de salientar que, para mim, este TGI está acima das finalidades de produzir um trabalho científico ou algum conhecimento (informação, explicação etc.) e de me certificar como profissional geógrafo, professor de Geografia ou simplesmente pesquisador, apesar de este proporcionar e abarcar isso tudo inclusive.

Estudar Geografia apresenta, ao pesquisar e elaborar esta monografia, um sentido maior, uma experiência que independe de resultados (do relatório apresentado ou do diploma que me balize a atuação como geógrafo). O fundamental é pensar no significado e na prática de fazer uma pesquisa, aqui no caso sobre uma operação urbana em Osasco, cidade onde resido, a partir da visão em Geografia. No então, também é possível ir além dela para compreender melhor o mundo, o lugar onde vivo e a realidade em que me insiro, pois:

Não são poucos os que, a partir do trabalho [TGI], tentam compreender sua vida antes e depois da experiência universitária, tentam localizar esta experiência no conjunto do seu cotidiano, avaliando que a partir deste momento são diferentes perante esta realidade cotidiana, pois a compreendem de outro modo (DAMIANI, 2001, p. 11).

O tempo de processo para a conclusão do curso foi lento, mas os seis longos anos na Geografia, na interação e relação com as pessoas e com o saber, na pluralidade existente na universidade, fez surgir situações inúmeras e variadas, experiências, histórias e memórias que me tornaram e me transformaram em uma pessoa mais madura, consciente, questionadora, reflexiva

e pensante da realidade de um modo que eu não imaginava. Foi uma formação, tão só. Isso foi a maior conquista, o que fez valer a pena chegar até aqui.



## INTRODUÇÃO

As operações urbanas consorciadas (OUC) são instrumentos de planejamento cada vez mais frequentes das políticas urbanas nas administrações municipais brasileiras.

O modelo das operações urbanas é original dos países de capitalismo central, como Inglaterra, Estados Unidos, Canadá e França, que conceberam essa estratégia, sobretudo, a partir dos anos 1970 e que depois se espalhou por todo o mundo, inclusive no Brasil. Os exemplos que inspiraram os debates sobre as operações urbanas no Brasil foram o francês (ZAC's – Zones d'Aménagement Concerté), o norte americano (TDR – Transfer of Development Rights) e o britânico (UDCs – Urban Development Corporations).

No Brasil, as primeiras experiências semelhantes às OUCs foram as “operações interligadas”, realizadas no município de São Paulo. Entre elas, podemos destacar as operações urbanas *Anhangabaú* (em 1991, na gestão da prefeita Luiza Erundina), *Faria Lima e Água Branca* (em 1995, na gestão do prefeito Paulo Maluf) e *Centro* (em 1997, na gestão do prefeito Celso Pitta).

Após essas iniciativas em São Paulo, quando o Estatuto da Cidade é criado, em 2001, há uma regularização das operações urbanas dentro do planejamento urbano das cidades. A primeira OUC elaborada e aprovada nessa nova perspectiva é a da *Água Espraiada* (2001), também na capital paulista. Seguindo esse modelo, muitas outras OUCs foram viabilizadas, como a própria Operação Urbana Faria Lima, agora também consorciada (parcerias público-privadas). Existem inúmeros outros projetos que não se concretizaram ainda, tais como as OUCs *Vila Sônia*, *Rio Verde-Jacu*, *Mooca-Vila Carioca* e *Lapa-Brás*. As OUCs não se restringiram apenas a São Paulo. Há experiências, por exemplo, no Rio de Janeiro, na região portuária da cidade (OUC *Porto Maravilha*) e em Curitiba (OUC *Linha Verde*).

Em Osasco, a situação não é diferente, visto que existem três OUCs na cidade e uma delas é a Operação Urbana Consorciada *Tietê II*, localizada no Bonfim e sul do Rochdale, como se pode observar na figura 01.

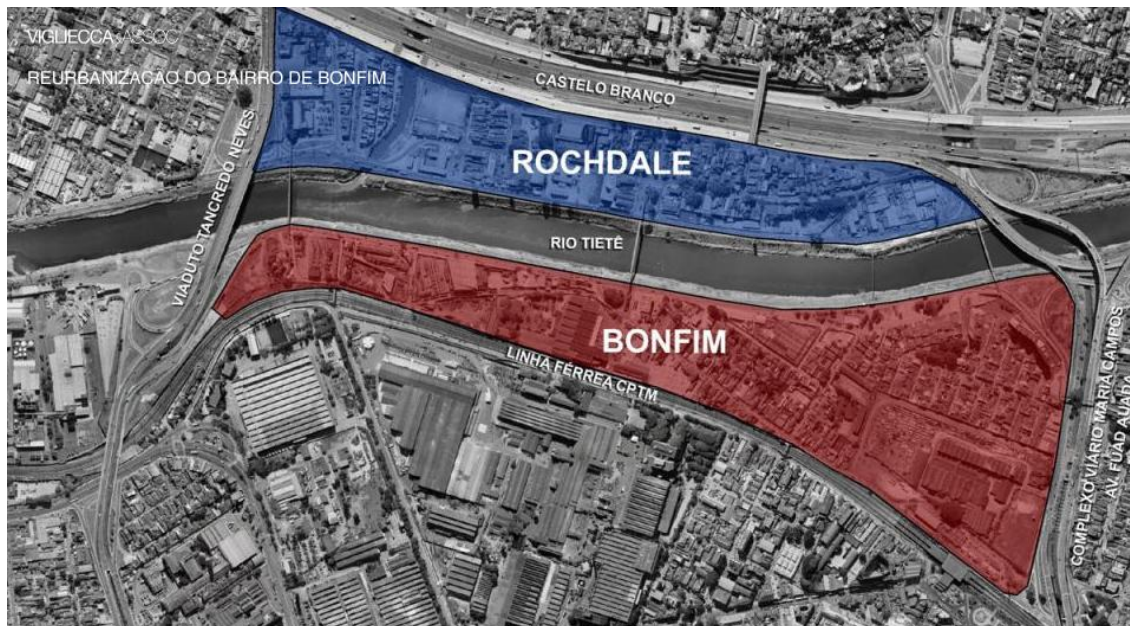


Figura 01: A área onde ocorre a OUC Tietê II. O Bonfim localiza-se entre a linha férrea e o Rio Tietê e o sul do Rochdale entre o Rio Tietê e a Rodovia Castelo Branco. Fonte: VIGLIECCA&ASSOC (2013).

Para seus idealizadores, a OUC Tietê II apresenta um grande potencial para transformar a cidade. Em um relato durante o evento de sanção da Lei da OUC Tietê II, em 22 de dezembro de 2010, Sérgio Gonçalves, secretário municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEH DU), afirma que esse projeto é um grande marco para Osasco, e permitirá o desenvolvimento da cidade.

Existem projetos importantes e existem marcos. E esse, com certeza, é um marco. Osasco é a 10ª economia do país e possui um centro que não é compatível com a cidade que Osasco é e pode ser. O que vamos fazer, com essa lei, é tirar as amarras que hoje impedem esse desenvolvimento (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

O objetivo geral do trabalho, ao analisar a Operação Urbana Consorciada Tietê II, é compreender de que maneira o Estado, por meio do planejamento, apropria-se das características geográficas locais – como o Rio Tietê, a linha férrea de trem da Estação Osasco, os galpões de uma indústria desativada, os prédios desabitados etc. – bem como das de sua localização na cidade para justificar, legitimar e viabilizar suas ações em uma área estratégica envolta pela Rodovia Presidente Castelo Branco e avenidas importantes que interferem na mobilidade e locomoção dos moradores.

Os objetivos específicos deste trabalho são: analisar a Operação Urbana Consorciada Tietê II, relacionando-a às normas e aos instrumentos urbanísticos referentes ao planejamento

estratégico; identificar, na perspectiva metodológica de uma monografia urbana, o que singulariza esta operação de modo que possa ser legitimada como expõe a concepção dos planejadores; e, por fim, realizar um esforço de compreensão do espaço produzido pelo Estado e suas contradições, a partir de uma abordagem sobre a economia política da cidade. Dessa maneira, o trabalho propõe, em sua estrutura de redação, traçar um caminho que perpassa dois diferentes momentos dos estudos sobre a Geografia Urbana, considerando os avanços da disciplina e os limites de cada abordagem para a compreensão da operação urbana em Osasco.

## **1. A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA TIETÊ II – VIABILIDADE E OPERACIONALIZAÇÃO**

Esse capítulo aborda como a OUC Tietê II foi concebida e viabilizada, considerando instrumentos de intervenção urbanística e seus aspectos legais: o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor de Osasco, da Lei da Operação Urbana e dos instrumentos urbanísticos presentes nesta concepção de planejamento. No final, busca-se uma relação entre desenvolvimento econômico e geográfico para dar sequência ao que foi proposto no trabalho.

### **1.1. OUC Tietê II – Normatização**

Há uma relação, garantida por leis, entre as OUCs e os planos diretores estratégicos dos municípios, balizados pelo Estatuto da Cidade, que legitima certas estratégias e instrumentos de política urbana como os Certificados de Potencial Construtivo Adicional (CEPACs) que possibilitam uma operação urbana consorciada. Assim, para uma lei de OUC entrar em vigor é necessária, apesar de alguns mecanismos de exceção uma série de requisitos que a encaixe dentro do que foi estabelecido pelo plano diretor anteriormente.

Treze anos após a formulação da última Constituição Federal do Brasil, em 1988, foi elaborado o Estatuto da Cidade, com o intuito de estabelecer políticas gerais de planejamento urbano e legalizar formas de intervenção como as operações urbanas consorciadas.

A Lei nº 10257, de 10 de Julho de 2001, do Estatuto da Cidade, é regulamentada pelos artigos 182<sup>1</sup> e 183<sup>2</sup> da Constituição Federal e estabelece em seu artigo 1º que a execução de qualquer política urbana, no qual se insere uma operação urbana consorciada, deve seguir as “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do

---

<sup>1</sup> Tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, considerando a obrigatoriedade de um plano diretor para cidade, com mais de 20 mil habitantes, aprovado pela Câmara Municipal; servindo como instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana em que a função social da propriedade atenda as ordenações expressadas no plano diretor, não havendo desapropriação dos imóveis urbanos sem a prévia e justa indenização em dinheiro (BRASIL, 1988).

<sup>2</sup> Refere-se a aquele que possuir uma área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural, porém esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez e os imóveis públicos não poderão ser adquiridos por usucapião (BRASIL, 1988).



bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (BRASIL, 2001).

Baseado nisso e na função social da propriedade urbana<sup>3</sup>, prevista no artigo 2º, uma operação urbana consorciada instaura-se justificando suas ações interventoras e modificadoras do uso do solo urbano e das atividades até então desenvolvidas, inerentes no local, alegando que garantirá, a partir da lei, uma cidade sustentável. Neste contexto, a sustentabilidade é entendida como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para presentes e futuras gerações. A lei também prevê a implantação da OUC a partir de uma gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade. Assim, segundo a lei, ocorre à formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano com cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os representantes da sociedade civil (BRASIL, 2001).

Na perspectiva da lei, esses mecanismos legais têm como objetivos a ordenação e o controle do uso do solo, com a intenção de evitar a utilização inadequada dos imóveis urbanos; a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; o parcelamento do solo, a edificação ou usos inadequados em relação à infraestrutura urbana; a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente; a retenção especulativa de imóvel urbano; a deterioração das áreas urbanizadas e a poluição e a degradação ambiental (BRASIL, 2001).

Para o estatuto, em seu Artigo 32, operações urbanas consorciadas são definidas como um:

[...] conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (BRASIL, 2001).

Portanto, do ponto de vista da lei, o princípio geral de uma operação urbana é articular, dentro de um projeto urbano, uma série de intervenções que visam uma transformação estrutural

---

<sup>3</sup> O artigo 39 do Estatuto da Cidade reitera as condições em que a propriedade exerce sua função social: atendimento às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressa pelo plano diretor; garantia ao atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida; à justiça social e para o desenvolvimento das atividades econômicas (BRASIL, 2001).

em determinada área da cidade, propondo redesenhos urbanísticos para o local, com intenções de influenciar social e economicamente tal área, numa tentativa de progresso da cidade e de valorização do meio ambiente.

Uma característica importante da OUC é a suposta junção de investimentos privados e públicos na realização das intervenções, na suposta tentativa de dividir esforços e recursos em torno de um projeto que se julga comum para a sociedade e para o Poder Público.

O Estatuto da Cidade, ao tratar das OUCs, insere um artigo que prevê a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial construtivo adicional (CEPAC) de obras necessárias à própria operação. Trata-se de uma maneira de inserir a iniciativa privada no planejamento. Esses certificados podem ser livremente negociados, mas são conversíveis em direito de construir unicamente na área da operação. Ao apresentar o pedido de licença para construir, o certificado pode ser utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo (BRASIL, 2001, Art. 34. § 1º e 2º).

Os CEPACs são, de maneira geral, valores mobiliários emitidos pelo poder público municipal e utilizados como meio de pagamento de contrapartida para a outorga de direito urbanístico adicional dentro do perímetro de uma OUC, para financiar obras públicas. Cada CEPAC equivale a um determinado valor de metro quadrado para utilização em área adicional de construção ou em modificação de usos e parâmetros de um terreno ou projeto.

No texto *A urbanização e o falso milagre do CEPAC* (2001), João Sette Whitaker Ferreira e Mariana Fix, esclarecem a intenção dos CEPACs.

A ideia dos CEPACs é a seguinte: a prefeitura, em comunhão com o mercado, define áreas em que haja interesse da iniciativa privada pela venda da exceção à Lei de Zoneamento e nas quais a infraestrutura urbana permita tal adensamento adicional, para promover as chamadas “Operações Urbanas”. A novidade é o lançamento antecipado no mercado financeiro de títulos equivalentes ao valor total desse estoque de potencial construtivo “a mais”, os Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs, gerando recursos imediatos ao Poder Público. Para aproveitar-se do direito adicional de construção naquela área, o empreendedor teria que adquirir CEPACs no mercado e restituí-los à Prefeitura.

Em seu estudo denominado *Gestão, organização e financiamento do solo urbano*<sup>4</sup>, o arquiteto e urbanista Nabil Georges Bonduki (s/d, p. 10) considera que “com este ‘papel’ – um título mobiliário – cria-se um verdadeiro ‘terreno virtual’, que se comporta, em termos de valor, da mesma forma que os terrenos reais no interior do perímetro da OUC”.

Assim, uma OUC apresenta a possibilidade de se construir através de parâmetros urbanísticos diferentes concedidos mediante o pagamento de contrapartidas, que serão utilizadas na execução das obras definidas pelo projeto urbano. As contrapartidas, geralmente financeiras, são utilizadas nas intervenções definidas pela operação, assegurando ao investidor que os recursos arrecadados pela Prefeitura sejam aplicados em obras em torno de seu empreendimento.

O CEPAC, considerado um instrumento urbanístico para captação de recursos e de venda do solo criado e de prerrogativas especiais de uso e ocupação do solo, pode ser utilizado em áreas com características muito.

Essas intervenções estão viabilizadas por meio de mudanças no potencial construtivo dessa área. As empresas interessadas em construir no local podem trocar a ampliação desse potencial construtivo por recursos, que serão destinados a um fundo específico da OUC Tietê II e que poderão financiar as obras públicas, como bem explica Nabil Bonduki (s/d, p. 9) em circunstâncias similares, ao comentar sobre as OUCs.

A outorga paga pelos interessados em utilizar as novas regras de uso do solo instituídas pela OUC – não só ampliação do direito de construir, como também alterações de uso e regularização de edificações já construídas irregularmente – devem financiar o programa de obras previsto que, desta forma pode ser realizado sem que o orçamento seja onerado. Os recursos arrecadados devem ser depositados em um fundo específico, gerido por um conselho gestor, que financia o programa de obras a ser localizado, necessariamente, no próprio perímetro da operação.

Dessa maneira, os recursos para a realização das intervenções da OUC Tietê II podem ser adquiridos com a venda de potencial adicional de construção. A contrapartida obtida com a venda de potencial pode ser financeira, paga em dinheiro, ou urbanística, paga em terrenos ou obras, no valor equivalente ao montante em dinheiro. É um recurso para atrair investidores e promover de forma mais rápidas as transformações na área.

---

<sup>4</sup> Disponível no sítio eletrônico do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), se referindo especificamente ao estudo elaborado nº 28, do Projeto “Perspectivas dos Investimentos Sociais no Brasil” (PIS), sob a coordenação geral de Eduardo César Leão Marques.

Isso pode ser evidenciado na fala do engenheiro Álvaro Mello, diretor do Departamento do Uso do Solo (DUS) da SEHDU da Prefeitura de Osasco.

Essas ações serão viabilizadas por meio de mudanças no potencial construtivo dessa área. Atualmente, todos têm direito a um índice básico de construção em relação ao terreno. Esse índice pode ser ampliado para 4 ou 5 vezes, como forma de incentivar a verticalização. E os interessados vão trocar a ampliação desse potencial construtivo por recursos, que serão destinados a um fundo específico da Operação Urbana Tietê II e vão financiar as obras públicas, como a ponte e as passarelas (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

A distribuição dos CEPACs pode ocorrer de dois modos diferentes: o de caráter público, concedidos em leilões na bolsa de valores ou em balcões organizados, valendo-se do sistema de distribuição de valores mobiliários provenientes da Lei Federal nº 6385/76<sup>5</sup> de 7 de dezembro de 1976, conforme instrução CVM 401 (Comissão de Valores Mobiliários<sup>6</sup>); e o de caráter privado, no qual o valor dos CEPACs é igual ao negociado no último leilão público e, caso ainda não tenha ocorrido nenhum leilão público, o valor dos CEPACs será aquele estabelecido na lei específica que criar a operação urbana consorciada.

Segundo a lei da OUC Tietê II, o valor do metro quadrado de potencial adicional de construção dentro do seu perímetro é de R\$ 230,00 (duzentos e trinta reais), podendo ser reajustado no tempo de vigência da operação (OSASCO, 2010).

No entanto, por ser um processo novo e uma operação urbana recente, não foi encontrada uma avaliação de resultados e de como ocorreu e ocorre a captação dos recursos na OUC Tietê II. A emissão dos CEPACs é regulada e fixada pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), e, até o momento, não há nenhum registro de CEPACs concedidos para a OUC Tietê II.

Todavia, segundo Bonduki (s/d, p. 31), os CEPACs originam papéis ou títulos mobiliários que se valorizam “de acordo com o comportamento do mercado de terras no perímetro da operação, financeirizando, em grau máximo, o solo urbano”. Assim, gera-se uma lógica: quanto mais valorizado for o terreno, que, em primeira instância, faria da OUC ser bem sucedida, mais vantajoso será para o investidor (mesmo ele não sendo necessariamente do ramo do mercado imobiliário ou da área onde se realiza a OUC). Já o morador da área da operação que não tiver

---

<sup>5</sup> Para obter mais informações sobre essa lei, acessar o sítio eletrônico do Banco Central do Brasil, no tópico “leis e decretos”. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/pre/leisedcretos/Port/lei6385.pdf>.

<sup>6</sup> Para mais informações verificar a Instrução CVM Nº 401, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2003, que dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC.

condições de investir no perímetro abrangido pela OUC ficará excluído, não participando do processo no futuro, quando as intervenções estiverem finalizadas.

Para João Sette Whitaker Ferreira e Mariana Fix (2001), nesse contexto dos CEPACs, o poder público não tem o controle do planejamento da cidade, pois estes certificados, e, conseqüentemente, a OUC que a viabiliza, são entendidos como fonte de recursos. A prefeitura precisa de dinheiro (pode-se notar o discurso de endividamento do Estado) para obter recursos e acaba multiplicando mais OUCs (em Osasco, já há três, em menos de quatro anos), o que gera uma institucionalização da especulação imobiliária como um fator motivador das transformações urbanas na cidade. Assim, a conformação de um projeto urbano de ação planejada pelos interesses públicos subordina-se ao interesse do mercado.

Com o CEPACs, os investimentos públicos urbanos são condicionados pelos interesses do mercado imobiliário. Quanto aos recursos arrecadados com os CEPACs, eles servirão para investimentos públicos, essencialmente nas áreas de interesse do mercado. Essa é a lógica das operações urbanas consorciadas buscam discursar: fazer a iniciativa privada financiar a recuperação da própria área da operação, vendendo-lhe o direito adicional de construção, no entanto, o Estado também não deixa de gastar muito para viabilizar uma OUC. Para o mercado é interessante apenas investir em áreas que vislumbrem certa valorização, justificando a compra do potencial construtivo adicional. O CEPAC aumenta essa lógica, pois, sendo um título, ele só funciona se for valorizado. (FERREIRA; FIX, 2001). Além do CEPACs, as OUCs também apresentam outros instrumentos urbanísticos que são aplicados durante o processo de intervenção.

Assim, surge uma discussão sobre para quê e para quem, de fato, a OUC é interessante. Será a OUC a melhor maneira de planejar a cidade, de trazer melhores condições de vida e progresso para a população, como é dito e pelos responsáveis da OUC Tietê II e pela lei que determina “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”? (BRASIL, 2001, grifo nosso).

Os moradores, comerciantes, empregados, entre outros sujeitos, que vivenciam o lugar onde a OUC se realiza terão possibilidades financeiras de investir e conseguir um CEPAC<sup>7</sup>, que lhes proporcionarão algum benefício numa posterior ocasião? Ao contrário, caso eles não

---

<sup>7</sup> Para adquirir CEPAC não é preciso ser proprietário de terrenos, nem adquirir um imóvel na área da OUC.

consigam investir e adquirir um certificado, haverá uma dúvida sobre a possibilidade de permanência deles no lugar?

Sobre o que está por trás das medidas de criação dos CEPACs, João Sette Whitaker Ferreira e Mariana Fix (2001) refletem criticamente ao salientar que

Discursos como o dos CEPACs vestem um disfarce ideológico que lhes confere uma aura de modernidade com fins supostamente sociais, e são utilizados para transformar um instrumento jurídico controverso – contestado pelos efeitos desfavoráveis que deve gerar à maior parte da população, beneficiando os poucos de sempre – em uma solução tentadora de arrecadação em tempos de crise fiscal.

Perante o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor Municipal assume uma função essencial para por em prática políticas como as operações urbanas, sendo inclusive obrigatória a inclusão de metas e diretrizes tratadas pelo diploma urbanístico, como de execução nas leis orçamentárias do município. Segundo Flávio Villaça (1999, p. 237), “o plano diretor não é uma peça puramente científica e técnica, mas uma peça política”, porém seu poder apenas terá efetividade se a prefeitura der credibilidade ao plano. O plano diretor é que definirá se a propriedade urbana está ou não cumprindo sua função social.

A Operação Urbana Consorciada Tietê II contempla as exigências cobradas pelo Estatuto da Cidade (capítulo II, dos “Instrumentos da política urbana”), pois nela estão contidos alguns instrumentos de planejamento que tornam, a priori pelo discurso de quem a promove, a transformação mais eficaz da área urbana abrangida pela intervenção, como o IPTU Progressivo no Tempo, o Direito de Preempção, a Concessão Urbanística, a Transferência de Potencial Adicional de Construção e Desapropriação.

Esses instrumentos, que serão tratados em linhas gerais, se relacionam com as ações do próprio plano de intervenção, proporcionando, segundo seus idealizadores, maior dinamismo ao procedimento de gestão e implementação do projeto e devem ser usados pelo poder executivo com a intenção de agilizar o processo de modificação urbana da área.

O parcelamento, edificação ou utilização compulsória, o IPTU Progressivo no Tempo e a Desapropriação com Títulos da Dívida Pública são instrumentos urbanísticos que podem ser aplicados em conjunto com o Consórcio Imobiliário e a Concessão Urbanística nos terrenos

considerados subutilizados<sup>8</sup>, não utilizados e não edificados para promover a ocupação mais rápida da área, com os usos definidos pelo projeto. Na prática, são utilizados para obrigar o aproveitamento da área que está desocupada ou que não cumpre a função social do imóvel urbano.

Assim, o proprietário que está nessa situação, se não regularizar terreno dito subutilizado, mediante as especificidades da OUC, poderá ser punido, de forma sucessiva, a partir do (1º) parcelamento, edificação ou utilização compulsória (PEUC); depois pelo (2º) Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo (IPTU)<sup>9</sup> e, por fim, a (3º) desapropriação com pagamento por meio de títulos da dívida pública<sup>10</sup>.

O Direito de Preempção ou direito de preferência é um instrumento exercido pela prefeitura na compra de terrenos necessários para o andamento de algumas obras significativas, definidas pela OUC Tietê II.

Esse direito, no Estatuto da Cidade, em seu artigo 25 (seção VIII, capítulo II), confere “ao Poder Público Municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares”. A lei municipal também prevê que a OUC pode delimitar “as áreas em que incidirá o direito de preempção e fixará prazo de vigência, não superior a cinco anos, renovável a partir de um ano após o decurso do prazo inicial de vigência” (BRASIL, 2001).

A lei da OUC Tietê II exercerá o direito de preempção (Anexo A) ao necessitar de áreas para a implantação do Complexo Metropolitano; a criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, em especial o Parque da Orla do Tietê; o novo polo de comércio e serviços na faixa ao longo da Rodovia Presidente Castelo Branco; a proteção, recuperação e requalificação de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, em especial a área da Vila Leonor; a execução de programas e projetos habitacionais de interesse social (OSASCO, 2010).

O Consórcio Imobiliário é caracterizado pela possibilidade da Prefeitura receber em transferência, de um proprietário privado, um imóvel para melhor ser aproveitado em troca de unidades urbanizadas. A Prefeitura pode realizar o aproveitamento do imóvel direta ou

---

<sup>8</sup> Considera-se, de acordo com Estatuto da Cidade em seu Art. 5º, § 1º, subutilizado o imóvel cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente (BRASIL, 2001).

<sup>9</sup> De acordo com Estatuto da Cidade em seu Art. 7º, em caso de descumprimento das condições e dos prazos previstos na PEUC, o Município procederá à aplicação do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos (BRASIL, 2001).

indiretamente, por meio da Concessão Urbanística, como se pode observar na Lei da OUC Tietê II:

O Poder Executivo fica autorizado a delegar, mediante licitação, à empresa, isoladamente, ou a conjunto de empresas, em consórcio, a realização de obras de urbanização ou reurbanização, inclusive loteamento, demolição, reconstrução e incorporação de conjuntos de edificações para implementação dos objetivos específicos e do Programa de Intervenções da OUC Tietê II, caracterizando uma Concessão Urbanística (OSASCO, 2010, Art. 27º).

No Estatuto da Cidade em seu Artigo 46 (capítulo V – das “Disposições Gerais”), consta que “o Poder Público municipal poderá facultar ao proprietário de área atingida, o estabelecimento de consórcio imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel”, considerando:

o consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio da qual o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas (BRASIL, 2001, § 1º, Art. 46).

A Concessão Urbanística<sup>11</sup> é um poderoso instrumento ainda pouco utilizado. Desenvolvido a princípio pelo Plano Diretor da cidade de São Paulo, a Concessão Urbanística aplicada em Osasco prevê que a Prefeitura pode conceder – por meio de uma licitação a empresas do setor privado –, a realização de obras de reurbanização, loteamento, incorporação etc., para a implementação do plano de intervenções estabelecido pela OUC, em especial para a implantação do Complexo Metropolitano e do setor Castelo Branco.

A Concessão, dentro do discurso que a concebe, permite que a Prefeitura outorgue poderes de desapropriação para a empresa, dando maior agilidade ao processo de implantação das obras. A concessionária obtém sua remuneração por meio da exploração do empreendimento e poderá comprar a área da Prefeitura após a conclusão das obras.

---

<sup>10</sup> De acordo com Estatuto da Cidade em seu Art. 8º, decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública (BRASIL, 2001).

<sup>11</sup> A Lei da OUC Tietê II, em seu Art. 27, § 1º, define a concessão urbanística como o contrato administrativo por meio do qual o poder concedente, mediante licitação na modalidade concorrência, delega a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de obras urbanísticas de interesse público, por conta e risco da empresa concessionária, de modo que o investimento desta seja remunerado e amortizado mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos privados, nos termos do contrato de concessão, com base em prévio projeto urbanístico específico e em cumprimento de objetivos, diretrizes e prioridades da lei do plano diretor estratégico (OSASCO, 2010).



O Direito de Superfície do Solo, subsolo ou espaço aéreo permite a utilização de um determinado terreno ou parte dele pelo “superficiário”, podendo ser gratuito ou oneroso. Este instrumento pode ser utilizado para a implantação do edifício-ponte sobre a ferrovia, no Complexo Metropolitano, e para a reurbanização da ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), e pode ser realizado entre poder público e setor privado ou entre proprietários privados (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p. 8).

O artigo 21 do Estatuto da Cidade (2001) trata do Direito de Superfície (seção VII, capítulo II), no que “o proprietário urbano poderá conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis”, abrangendo, segundo § 1º desse artigo, “o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística”.

A Transferência ou alienação de potencial adicional de construção permite que o potencial adicional do terreno seja transferido ou vendido, pelo proprietário para outros terrenos dentro do perímetro de Operação, para a implantação dos melhoramentos viários, do Parque da Orla do Tietê e para programas de regularização urbanística e fundiária (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p. 8).

Por fim, há a Desapropriação, que é utilizada para que a Prefeitura possa adquirir o imóvel de forma mais rápida. Após a desapropriação, a Prefeitura pode implementar o Complexo Metropolitano, ou transferir o imóvel à iniciativa privada por meio da Concessão Urbanística, ou levar o imóvel à leilão, mas sempre para a implementação das intervenções definidas pela OUC.

A lei da OUC Tietê II exercerá a desapropriação ao necessitar de áreas para implantação do Complexo Metropolitano; criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, em especial o Parque da Orla do Tietê; execução de programas de reabilitação e requalificação urbanísticas, em especial a área do novo polo de comércio e serviços na faixa ao longo da Rodovia Presidente Castelo Branco; proteção, recuperação e requalificação de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, em especial a área da Vila Leonor; obras de infraestrutura urbana, em especial os melhoramentos viários (OSASCO, 2010, Art. 36). Além de expulsar a população considerada não compatível e higienizar o local para que a valorização se realize.

---

Há, também, dentro da lei da OUC Tietê II, diretrizes para o uso e ocupação do solo para o território abrangido pela operação, que são as normas a serem seguidas nas novas construções, instalações e ampliações das edificações existentes.

A combinação da taxa de ocupação<sup>12</sup>, dos recuos<sup>13</sup>, gabaritos<sup>14</sup> e coeficientes de aproveitamento<sup>15</sup> permitem, em cada setor de intervenção, a realização de um desenho de espaço urbano que considera as especificidades do local e os objetivos de desenvolvimento definidos para a área de intervenção (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p. 5). Assim, a Lei da OUC define regras específicas de uso e ocupação do solo para cada setor de intervenção, necessárias para a implantação das características dadas pelo projeto.

O Plano Diretor<sup>16</sup> de Desenvolvimento Urbano do Município de Osasco (OSASCO, 2004) firma-se, em seu capítulo I sobre “princípios e abrangência do plano diretor de desenvolvimento urbano”, como um instrumento global e estratégico de implementação das políticas públicas de desenvolvimento econômico, social, físico-ambiental e institucional que integra o processo de planejamento e gestão municipal, sendo vinculante para todos os agentes públicos e privados no município, além de ser regido por instrumentos legais como a Constituição Federal e a o Estatuto da Cidade, com abrangência em todo território de Osasco, definindo a função social da propriedade urbana, as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, bem como suas políticas públicas e o processo de planejamento abarcando planos, programas, leis e ações estratégicas (OSASCO, 2004, Art. 1º, § 2º e Art. 2º).

No que se refere ao que se considera revitalização urbana, o plano diretor do município dá grande ênfase às operações urbanas consorciadas, em que

---

<sup>12</sup> A taxa de ocupação é a relação percentual entre a projeção da edificação e a área do terreno. Ou seja, ela representa a porcentagem do terreno sobre o qual há edificação (URBANIDADES, 2013).

<sup>13</sup> Recuo é a distância da construção à divisa considerada (recuo de frente, recuo de fundo e recuos laterais direito e esquerdo ou como costuma ser denominado “afastamento lateral direito ou esquerdo”).

<sup>14</sup> Gabarito é a marcação feita com fios nos limites da construção antes do início das obras.

<sup>15</sup> O Coeficiente de Aproveitamento é um número que, multiplicado pela área do lote, indica a quantidade máxima de metros quadrados que podem ser construídos em um lote, somando-se as áreas de todos os pavimentos (URBANIDADES, 2013).

<sup>16</sup> Segundo o Estatuto da Cidade (capítulo III), o plano diretor é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, em que o Poder Público Municipal visa utilizar os instrumentos previstos no § 4º do artigo 182 da Constituição Federal (parcelamento, IPTU progressivo no tempo e desapropriação) e esteja inserida numa área de influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental de caráter regional, que é o caso da cidade de Osasco, que também, por ser uma cidade com mais de quinhentos mil habitantes deve elaborar um plano de transporte integrado, compatível com o plano diretor (BRASIL, 2001, Art. 41).

[...] as intervenções recomendadas deverão ser concebidas respeitadas as especificidades de cada caso e acompanhadas de ações de controle de uso do solo, de forma a impedir a futuro agravamento das condições urbanísticas locais, assim como, de ações de preservação e valorização dos elementos representativos da evolução histórica de Osasco (OSASCO, 2004, Art. 19º).

Na realidade, o poder municipal tem grande condição de interferir no setor imobiliário, não tanto na produção, mas na distribuição da riqueza. É nessa direção que as forças progressistas têm procurado orientar o plano diretor, instrumentando-o no sentido de fazer com que o poder público capte parte da valorização imobiliária da qual ele e a sociedade são os principais credores (VILLAÇA, 1999, p. 237).

O plano diretor de Osasco de 2004 delimitou áreas específicas de Osasco passivas de intervenções urbanas, que pudessem ser, no futuro, focos de uma OUC, o que não demorou muito e ao longo desses últimos oito anos há leis formuladas para três operações urbanas (Anexo B) que já estão em desenvolvimento no município: a Operação Urbana Consorciada Tietê I (Lei Complementar Nº 170, de 16 de janeiro de 2008); **a Operação Urbana Consorciada Tietê II** (Lei Complementar nº. 203, de 22 de dezembro de 2010) e a Operação Urbana Consorciada Paiva Ramos (Lei Complementar Nº 222, de 26 de dezembro de 2011).

Em específico, a OUC Tietê II justifica-se pelo artigo 19 do Plano Estratégico de Osasco (sobre as revitalizações urbanas), que recomenda intervenções urbanísticas: no Rochdale, ao sul da Rodovia Castello Branco e no Bonfim, entre o Complexo Viário Tancredo de Almeida Neves; o córrego Bussocaba, um afluente do Rio Tietê e Avenida Fauad Auada; a linha férrea e o Rio Tietê, conforme observado na figura 02.



Figura 02: Delimitação da área de intervenção da OUC Tietê II. Fonte: Google Maps (2013).

Desde 2004, quando foi promulgado o Plano Diretor Estratégico de Osasco, já eram previstas intervenções urbanas na área do Bonfim e Rochdale. Isso fica bem claro no relato do então prefeito Emídio Souza, durante o evento de sanção da Lei da OUC Tietê II, em 2010.

Tínhamos, em meu plano de governo, de 2004, um item envolvendo a revitalização da região central. Foi a partir disso, que era então apenas uma ideia, que esse projeto foi construído, o que demandou um estudo imenso. Mas vale lembrar que essa é uma área que tem mais de 100 anos de ocupação urbana. O problema é que Osasco se expandiu para todos os lados e essa área ficou isolada. Primeiro, havia ali apenas a linha do trem. Mas depois houve a retificação do Rio Tietê, que passou a cortar a região, e foi construída a Castelo Branco, e o tempo foi se encarregando de isolá-la ainda mais (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2012).

A prefeitura de Osasco, então, abriu licitação procurando um escritório de arquitetura que elaborasse um projeto de operação urbana que atendesse as normas do Estatuto da Cidade e abarcasse todo o desejo da administração em reestruturar a área central da cidade. A empresa escolhida pela prefeitura foi a de Hector Viegliecca e Associados Ltda., em 2007.

Este escritório, dirigido pelo arquiteto Hector Vieglicca e pela Arquiteta Luciene Quel, tem como associados o arquiteto Ronald Werner, a arquiteta Neli Shimizu e o engenheiro Paulo de Arruda Serra e atua em diferentes setores da produção urbanística e arquitetônica, com destaque nos campos das instituições educacionais, culturais e esportivas, planos e projetos urbanos, urbanizações e habitação. Por exemplo, essa é empresa responsável pelo projeto de intervenções do Lago do Mercado em Florianópolis (SC), pelos alguns projetos de modernização e ampliação dos estádios da Copa do Mundo no Brasil de 2014 e pela arquitetura da nova sede da Petrobrás em Vitória (ES). Ao elaborar o projeto da OUC Tietê II, esse escritório de arquitetura obteve um prêmio conferido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, na categoria de melhor projeto urbanístico, agregando maior positividade e estímulo para o desenvolvimento da operação em Osasco.

Após discussões em fóruns e audiências públicas e na Câmara de Vereadores, a OUC Tietê II teve sua lei aprovada em 22 de Dezembro de 2010 (Lei Complementar nº 203), estabelecendo diretrizes urbanísticas, com objetivo de alcançar transformações urbanas, melhorias social e a valorização ambiental da área de influência ao longo do Rio Tietê no trecho compreendido entre o complexo viário Maria Campos, Avenida Fuad Auada e o complexo viário Presidente Tancredo de Almeida Neves (OSASCO, 2010, art. 1º).

O objetivo, segundo o relato do prefeito de Osasco nesse período, Emídio Souza, durante o evento de sanção desta Lei, é fazer da área de abrangência da OUC Tietê II:

uma ocupação de alto nível, como acontece hoje em Alphaville. Agora, nosso trabalho será o de entendimentos com a iniciativa privada para investimentos no setor, pois isso só acontece quando há leis muito bem definidas, como a que sancionamos agora (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

Esta OUC, em seu Art. 3º, estipulou sete setores de intervenção (OSASCO, 2010) numa área de aproximadamente de setenta hectares (Anexo C):

- 1) Complexo Metropolitano;
- 2) Castelo Branco;
- 3) Bonfim;
- 4) Vila Hervy;
- 5) ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social);

- 6) Vila Leonor;
- 7) Parque da Orla do Tietê.

Os objetivos, pelo Art. 4º, são:

- I. Readequar a infraestrutura urbana existente, em especial o sistema viário, e implantar áreas verdes e institucionais;
- II. Melhorar a acessibilidade e mobilidade local e regional, por meio do estabelecimento de conexões dentro da área de intervenção e com o entorno próximo, e da articulação de todas as redes de transporte público coletivo (ônibus municipal e metropolitano, e malha metroferroviária);
- III. Recuperar a frente fluvial do Rio Tietê e a orla ferroviária;
- IV. Estabelecer referências urbanas no espaço público que identifiquem as ações do poder público;
- V. Fomentar a implantação de equipamentos de serviço, cultura e lazer de abrangência regional que potencializem o caráter da área de intervenção como uma Centralidade da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP);
- VI. Fomentar a implantação de atividades não residenciais na faixa ao logo da Rodovia Presidente Castelo Branco para a implementação do novo polo de comércio e serviços de Osasco e da sub-região oeste da RMSP;
- VII. Promover o cumprimento da função social de terrenos e glebas vazias ou subutilizadas;
- VIII. Dotar o perímetro da Operação Urbana Consorciada Tietê II de qualidades urbanísticas compatíveis com os adensamentos propostos;
- IX. Desenvolver um programa que garanta o atendimento à população que vive em habitações subnormais, atingida pelas intervenções urbanísticas previstas nesta Lei Complementar, em conjunto com os órgãos municipais, estaduais e federais competentes, com implantação de unidades de Habitação de Interesse Social - HIS, melhoramentos e reurbanização;
- X. Fomentar a atração de investimentos públicos e privados na área objeto desta Operação Urbana (OSASCO, 2010).

O programa de intervenções (Anexo D), de acordo com o Art. 5º, consiste em garantir o pleno desenvolvimento urbano e preservar a qualidade ambiental da região, visando à (OSASCO, 2010):

- Implementação do Complexo Metropolitano, na atual gleba da Indústria Hervy, consolidando esta área como o polo institucional e de serviços de Osasco e âncora da Operação;
- Melhoria viária (principalmente, abertura e supressão de vias);
- Implantação do sistema de áreas verdes, como a construção do Parque da Orla do Rio Tietê, a limpeza e recuperação desse rio, requalificação da orla ferroviária, a

partir de um tratamento paisagístico ao longo de todo o limite da ferrovia, com áreas verdes e arborizadas;

- Recuperação e preservação das edificações de valor histórico e cultural que integram a Vila Leonor, para a implantação de um Complexo Cultural;
- Desapropriações para a realização das obras necessárias à implementação desta Operação Urbana Consorciada;
- Implementação de programas públicos de atendimento econômico e social para a população de baixa renda diretamente afetada por esta Operação Urbana Consorciada.

Essa OUC enquadra-se, ainda, nos estudos do PITU 2025<sup>17</sup> (Plano Integrado de Transportes Urbanos) da RMS, segundo o qual Osasco necessita ter seu sistema de transportes reestruturado para que a infraestrutura existente de transporte público atenda as necessidades exigidas com a instalação do metrô e de um corredor urbanístico, além do trem metropolitano já presente na cidade. A OUC pretende, ainda, moldar toda a parte infraestrutural da estação férrea de Osasco para que ela se torne um terminal chave de integração na RMS.

O PITU 2025, em sua parte relacionada a políticas públicas conjugadas, faz referência à interação entre produção imobiliária e o sistema estrutural de transportes coletivos, relatando que esta decorre quase exclusivamente da iniciativa dos empreendedores privados. Dessa forma, objetiva-se a extração da mais-valia gerada pela rede de transporte, cabendo às ações estatais o controle dessa interação e a preservação dos objetivos públicos urbanísticos e sociais sem inibir o impulso mercadológico (PITU 2025, 2006). Assim, busca-se nos instrumentos do Estatuto da Cidade – com a associação de serviços públicos – a mobilização legal para financiar o surgimento de centralidades, propósito observado na OUC Tietê II para a área do Bonfim.

Entretanto, vale ressaltar que, por mais recente e progressista que se pretenda uma lei, sua função é promover uma estabilidade das relações sociais no tempo e no espaço. Por isso, faz-se necessário compreender a norma jurídica além das suas dimensões comunicativa, burocrática e de sanções legais, interpretando o espaço geográfico como um condicionador impregnado de intencionalidades, transcendendo a mera abordagem descritiva e a elaboração de verdades

---

<sup>17</sup> Mais informações sobre esse programa e seu plano executivo, suas políticas públicas e suas principais estratégias se encontram disponíveis no sítio eletrônico <http://www.stm.sp.gov.br/>.

formais e superficiais que ideologizam a análise (ANTAS JR, 2005, p. 51). Essa ideia sugere pensar o planejamento urbano e seu desenvolvimento econômico e geográfico.

## 1.2. Desenvolvimento econômico e geográfico

Hoje, o vínculo entre desenvolvimento econômico e geográfico persiste, conferindo à imagem de fronteira sua atualidade, mas a forma deste vínculo é bem diferente. No que diz respeito à base espacial, a expansão econômica ocorre hoje não por meio da expansão geográfica absoluta, mas pela diferenciação interna do espaço geográfico (Smith, 1982). A produção atual do espaço ou do desenvolvimento geográfico é, portanto, um processo acentuadamente desigual. A gentrificação, a renovação urbana e o mais amplo complexo de reestruturação urbana são todos parte da diferenciação do espaço geográfico na escala urbana; e, embora estes processos tenham sua origem em um período anterior à atual crise econômica mundial, sua função hoje é reservar uma pequena parte do substrato geográfico para um futuro período de expansão (Smith, 1984) (SMITH, 2007, p. 18).

O geógrafo Neil Smith resgatou brevemente, no artigo *Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano*, seus pensamentos anteriores para refletir o processo de reestruturação do espaço urbano, utilizando o conceito de fronteira que, em um primeiro momento, remetia à busca e criação de lugares habitáveis frente à natureza virgem e hostil, possibilitando um processo de expansão e dominação do espaço, principalmente no continente americano. Em um segundo momento, o conceito de fronteira passou a ser empregado para a análise das cidades.

Entretanto, ambas as formas de uso desse conceito estão relacionadas com o encontro entre a *civilização* e a *barbárie*, nas palavras de Neil Smith. O primeiro momento é o colonizador – homem civilizado ocidental – que se defronta com o nativo – elemento natural do meio físico. Nessa análise, compreende-se que os moradores de áreas urbanas, como os do Bonfim, são defrontados pelo Estado de modo semelhante aos nativos colonizados, cujas ações estatais interferem na espacialidade de culturas e identidades, com processo e temporalidade distintos ao primeiro exemplo. O conceito de fronteira, como proposto por Neil Smith, pode ser aplicado a outras áreas do mundo, bem como à realidade urbana brasileira.

A atual conformação do município de Osasco, em linhas gerais, pode ser analisada à luz do termo *expansão geográfica absoluta*, proposto por Neil Smith, e aplicável para o oeste brasileiro a partir do Rio Tietê – principal elemento de comunicação e mobilidade das Frentes Bandeirantes – em um movimento de exploração e ocupação do interior do Brasil, envolvendo a



captura, escravização e relatos de genocídio de povos indígenas. As bandeiras, portanto, representam a primeira ideia de fronteira e do confronto e dominação do homem “civilizado” sobre os nativos ameríndios “não civilizados”.

Outra análise de *fronteira* se relaciona à formação dos primeiros povoamentos em Osasco em torno da linha férrea e do Rio Tietê. No final do século XIX, moradores locais, especialmente imigrantes que se instalaram na área correspondente a Osasco, efetuaram a instalação de olarias para a confecção de tijolos de argila explorada do Rio Tietê, impulsionando o desenvolvimento do local enquanto primeiro empreendimento de relevância econômica. A partir do século XX em diante, uma nova análise de *fronteira* envolve áreas degradadas centrais da cidade, e o Bonfim é incorporado enquanto fronteira perceptível na análise da OUC, com tentativas de expulsão de moradores objetivando a criação de um parque linear próximo ao Rio Tietê.

É possível, assim, contrapor duas ideias. Na primeira ideia, o objetivo principal era a urbanização de Osasco através da ocupação de um ambiente hostil pela “civilização”. Por sua vez, na segunda, a mensagem principal é de renaturalização, isto é, a construção de um parque linear no lugar de habitações, desapropriando moradores e, portanto, desprovendo esta área de marcas da “civilização”.

Para Neil Smith (2007, p. 17), “a potência da imagem de fronteira depende da sutileza presente nesta combinação do econômico com o espacial”, pois a expansão da fronteira geográfica que ocorreu, por exemplo, com os bandeirantes foi, concomitantemente, uma faceta da expansão do capital. Essa fronteira foi ampliada não só pelas atividades bandeirantes, mas também com a chegada posterior do Estado, que financiava atividades agrícolas como as lavouras do café. Neste processo, diante da necessidade de construção de infraestruturas como estradas de ferro, “a expansão econômica foi realizada em parte por meio da expansão geográfica absoluta”.

O segundo momento do conceito de *fronteira* refere-se ao avanço do capitalismo pela *renovação do espaço urbano*, isto é, pela diferenciação geográfica no meio urbano através de ações consorciadas entre Estado e empresas de capital privado, voltadas ao planejamento urbano.

No Bonfim, apresenta-se uma OUC (Operação Urbana Consorciada) com o propósito de renovar as áreas construídas para aperfeiçoar o espaço, tornando-o mais aproveitável a Osasco do ponto de vista do planejamento, fazendo do espaço urbano uma possibilidade de fronteira no âmbito econômico.

A reestruturação do espaço urbano não é novidade nos estudos de Geografia Urbana, pois o desenvolvimento urbano acarreta em si transformações espaciais, cuja intensidade crescente de reestruturação do espaço é manifestada como um elemento de reestruturação social e econômica. Por isso, análise da OUC Tietê II é um possível caminho para compreensão do momento pelo qual passa o município de Osasco.

As operações urbanas, geralmente imbricadas nos planos estratégicos urbanos das cidades, são fenômenos localizados que se repetem, imitam-se e reproduzem-se, apresentando critérios de coerência e coesão, que as enquadram dentro de uma perspectiva sistêmica.

O próprio significado do termo “operação” já indica uma lógica sistêmica, compreendido como ato de operar (realizar, produzir) uma obra de um agente ou de um poder, através de uma execução metódica inserida numa lógica sistemática que empregue de um conjunto de meios para a obtenção de resultados determinados.

A singularidade da OUC Tietê II encontra-se nos próprios elementos geográficos que se inserem no Bonfim<sup>18</sup>, como o Rio Tietê e a ferrovia, dois aspectos relevantes que o tornam enclausurados em Osasco, legitimando discursos favoráveis à OUC. Um deles, por exemplo, é sobre a falta de identidade e de pertencimento à cidade por parte dos moradores do local devido à dificuldade de locomoção, pois se argumenta que o rio e a ferrovia são barreiras à mobilidade, isto é, elementos geográficos interpretados como fronteiras físicas que positivaram a aprovação da OUC e a proposta de reestruturação urbana do local.

Por fim, compreende-se que ambas as fronteiras propostas por Neil Smith podem revelar um processo de acumulação e de expansão do capital, especificamente no caso de Bonfim, em Osasco, cuja finalidade emerge pela diferenciação espacial. Assim, Smith (2007, p. 19) sugere que “é possível que, para compreender o presente, o que seja necessário hoje é a substituição de uma falsa história por uma geografia verdadeira”.

---

<sup>18</sup> Vale ressaltar que o zoneamento específico do perímetro da operação urbana foi elaborado a partir da volumetria (conjunto das dimensões que determinam o volume de uma construção) e de todos os demais aspectos definidos pelo plano de intervenção da área e agrega parâmetros urbanísticos condizentes com as características próprias do sítio, os quais ressaltam os elementos geográficos importantes do território e pontos de reconhecimento da paisagem, em especial o Rio Tietê e a ferrovia (OSASCO, 2010, Art. 6º).

Todavia, não há pretensão de realizar uma geografia verdadeira ou encontrar verdade absoluta dentro da análise geográfica, mas a citação anterior evidencia a importância que pode ter a Geografia para compreender o momento atual de Osasco e, especificamente, do Bonfim.

Assim, é interessante tecer uma análise pautada na história do pensamento da geografia urbana. A elaboração primeira da monografia urbana, de caráter mais descritivo, e que contenha grandes contribuições para pensar a formação e progressão de Osasco e do Bonfim, pode ser de relevante importância ao estudo na perspectiva da primeira fronteira ou da *expansão geográfica absoluta*.

Depois, num outro momento, superando, de certa forma, o que a monografia se mostrou limitante, houve a pretensão de realizar um breve estudo respaldado na economia política da cidade e a análise da produção do espaço em que se insere o próprio pensamento de Neil Smith, isto é, uma abordagem no sentido de apreender a segunda fronteira ou a *diferenciação interna do espaço geográfico*.

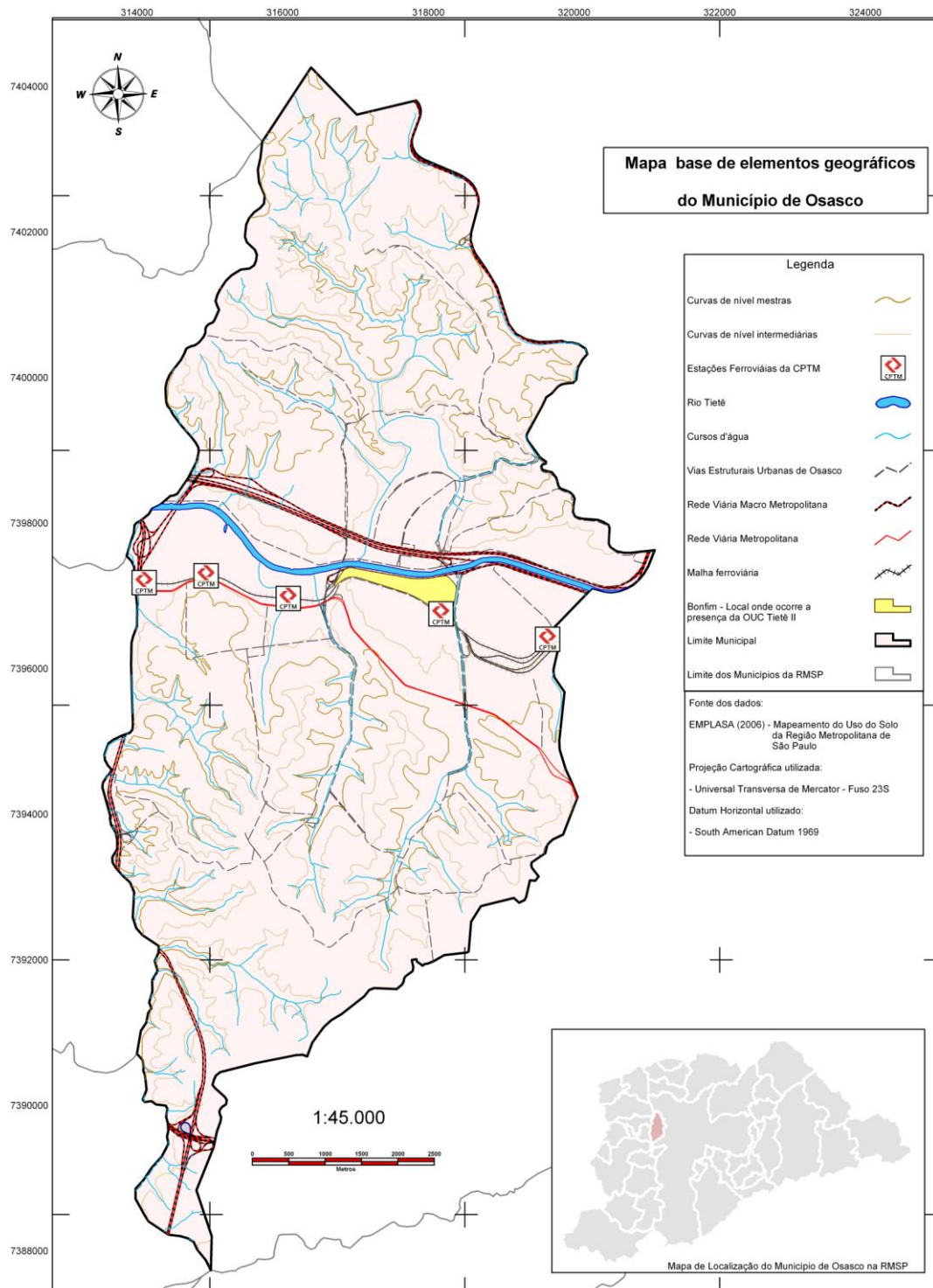
Essas duas análises podem ser complementares entre si e ajudar na compreensão de uma das formas do planejamento urbano atual (as operações urbanas), bem como do processo de diferenciação do espaço geográfico e do estabelecimento do substrato geográfico de reserva (no caso, a área do Bonfim) para um período futuro e latente de expansão em que o capitalismo necessita para realizar-se, por meio de um projeto de reestruturação urbana: a OUC Tietê II.

## **2. UMA MONOGRAFIA URBANA – UM ESTUDO SOBRE OSASCO E O BONFIM**

A realidade móvel não é o homem de um lado e do outro o espaço urbanizado; é a cidade, no seu aspecto e na sua vida, que o geógrafo procura descrever e explicar. (...). Uma cidade é um conjunto de bairros dos quais cada um tem sua fisionomia, resultante da sua função, dos seus habitantes, da sua idade. Todos estes bairros, mais ou menos bem integrados entre si, formam a cidade. Um bairro urbano é algo diferente de um fenômeno social, como localização de uma base ou de uma categoria de trabalhadores: um bairro urbano tem uma feição que só a ele pertence, uma vida particular, frequentemente bem desenvolvida, uma alma (MONBEIG, 1957, p. 50).

A história do Bonfim, um dos primeiros bairros formados em Osasco, retrata, em síntese, as transformações da própria cidade, pois é nele, por exemplo, onde foi sediado o primeiro centro comercial e uma vila ferroviária – devido à presença da estação de trem –, a primeira indústria – a Companhia Cerâmica Industrial e, posteriormente, chamada Hervy, com sua respectiva vila operária. Atualmente, está sob a égide de uma operação urbana, a OUC Tietê II.

O Bonfim, que se localiza no centro geográfico da cidade e tem na sua paisagem dois elementos importantes que determinaram o desenvolvimento urbano de Osasco – o Rio Tietê e a linha férrea – que perpassam a cidade e o bairro de leste a oeste e que dividem a cidade e o bairro, em norte e sul, como é possível observar no mapa 01.



Mapa 01: Mapa base de elementos geográficos do município de Osasco. O Bonfim localiza-se exatamente entre a linha de trem da CPTM e o Rio Tietê. Elaborado por: Gustavo M. Thiesen.

O horizonte deste capítulo é analisar o Bonfim (subdividido neste trabalho em três partes essenciais: Bonfim – cercanias da Rua André Rovai –, Vila Hervy e Vila Dona Leonor, além do Rio Tietê e da estação ferroviária) onde se insere a OUC Tietê II, por intermédio de uma regressão histórica, ressaltando os elementos de formação (sítio e situação) e progressão (funções e evolução) de Osasco, para compreender melhor o local onde se realiza operação urbana e como ela se apropria das características do bairro para justificar seu projeto. Esse caminho é necessário, pois Osasco e o Bonfim já são cidade e bairro formados e

como a situação presente é apenas um momento numa longa série evolutiva, e não poderia ser interpretada convenientemente sem a reconstrução dessa série, convém também transpor nossas indagações ao passado; qual era êste solo que a obra do homem tem frequentemente modificado [...]? Como é marcada essa evolução sobre o solo? Em que proporção foi ajudada ou dificultada por elementos naturais? (MONBEIG, 1957, p. 34 e 36).

Os conceitos de formação e progressão foram largamente utilizados no tempo de uma Geografia Clássica e retomados nos escritos de Pierre Monbeig, em *Sobre o Estudo Geográfico da Cidade* – um guia sobre a monografia geográfica urbana. Desta maneira, faz-se necessário reconsiderar esses conceitos para a compreensão da realidade atual. Como ressalta o geógrafo francês, pensar verdadeiramente como geógrafo é ter o hábito de não dissociar o presente do passado.

Há uma estreita ligação entre a formação e a progressão de Osasco (num primeiro momento, bairro e distrito de São Paulo, respectivamente e, por fim, território emancipado enquanto município) e o Bonfim, que permite relacioná-los ao descrever e explicar ambos, pois, em confluência, o Bonfim cresceu e estruturou-se a partir do desenvolvimento e constituição da cidade. No entanto, a dinâmica tomada por Osasco, a partir de sua emancipação, difere substancialmente do quadro de estagnação ocorrido em Bonfim.

O Bonfim e a área mais central de Osasco, por exemplo, apesar de limítrofes entre si, são separados pela linha férrea e diferentes em sua organização. Essa diferenciação de lugares, na qual Bonfim surge como uma possibilidade de valorização, permitiu a realização da OUC Tietê II com o propósito de reestruturar a área em questão.

O sítio urbano contém, por um lado, o estudo da estrutura física onde se situa a cidade, junto com aspectos naturais e artificiais que compõem e condicionam sua formação e o próprio uso do solo, justificando a forma da cidade. Por outro lado, o estudo da cidade *per si* não é

suficiente, sendo necessário, também, o estabelecimento de uma relação com o entorno imediato. Definida sua relação com os demais lugares, a situação pode ser estudada por base em aportes materiais como a análise toponímica das ruas e rodovias, pensada na circulação de transporte e no plano viário ou pelo processo de centralidade que a envolve (ambos de extrema importância para compreender, inclusive, a concepção da OUC).

*Sítio e situação* são dois termos imbricados, cujas distinções possuem apenas efeito metodológico e deles exigem a descrição e a análise dos efeitos da localização relacionados ao crescimento e à forma urbana. Para abordá-los é significativamente imprescindível a utilização de mapas e imagens com menor rigor técnico. Dessa forma, pensar Osasco – desde a sua fundação à configuração em curso – é reconstruir uma relação homem-natureza compreendida em um caráter civilizatório que reflete o sítio e a situação que a envolvem.

Porém, para Pierre Monbeig (1957, p. 44) o estudo do sítio e da situação “não pode se resumir à descrição dos elementos geográficos: é preciso mostrar, concomitantemente como os homens tiram partido dos mesmos, de modo mais ou menos feliz, segundo suas épocas”. Assim, é importante a compreensão do que esse autor chamou de “progressão” da cidade, caracterizado por um viés positivista de “evolução do espaço”.

A formação e a progressão de Osasco, enfaticamente, devem-se muito pela sua localização próxima ao Rio Tietê e à linha férrea da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Nesse sítio surgiram as primeiras aglomerações urbanas do que se tornaria a cidade de Osasco e, logicamente, entre o rio e a estrada de ferro da área correspondente a Bonfim. Foi também nas proximidades da estação de trem que se instalaram as principais indústrias na metade do século XX.

Monbeig (1957, p. 47) salienta a importância dos dados demográficos nos estudos urbanos:

Mas, a cidade é apenas um conteúdo, é o resultado do trabalho de homens, abriga-os e os faz viver. ‘Quem são estes homens? Quantos são?’ Eis um novo elemento a considerar e, como sempre, não somente na situação presente, como também na do passado, pois foram os homens de ontem que fizeram a cidade de hoje. O estudo urbano não pode prescindir de uma parte demográfica: o aumento da população urbana e seu ritmo de evolução confrontados com o que já se sabe das transformações da cidade do passado fornecem dados novos para melhor acompanhar a progressão urbana.

No estudo urbano, segundo Monbeig (1947, p. 54), conforme a cidade evolui, suas funções modificam-se, sugerindo uma análise da função. O autor ressalta que a “função urbana concretiza-se por elementos do cenário urbano e que suas transformações muitas vezes determinaram as crises de crescimento ou de estagnação do organismo [urbano]”.

Em Osasco, destacam-se duas funções. A primeira, por um lado, reflete a predominância da função industrial no início do século XX, impulsionando seu desenvolvimento a partir das olarias e, mais tarde, das inúmeras fábricas – tecidos, autopeças, materiais ferroviários, entre outras. A partir das duas últimas décadas desse mesmo século, por outro lado, a função comercial é bem mais nítida.

Ambas as funções relacionam-se e complementam-se com outras (residencial, por exemplo). Atualmente predomina uma função comercial, mas há remanescentes da função industrial, mesmo porque, apesar de muitas indústrias deixarem Osasco, elas proporcionaram um legado presente, como o caso da Indústria Hervy, no Bonfim. Ainda que não realize a função industrial, sua planta e a vila operária ao redor permaneceram.

Dessa forma, uma possibilidade interessante para pensar o Bonfim, permeando e desviando os elementos de formação e de progressão, é através de momentos de rupturas e de continuidades pelos quais passou o bairro desde seu surgimento, relacionado à origem de Osasco, perpassando os períodos de industrialização e, posteriormente, de desconcentração industrial, alcançando o crescimento do setor de serviços na cidade.

Ainda que considerado um bairro e, depois, subúrbio industrial de São Paulo, pelos geógrafos Aroldo de Azevedo, Antonio Rocha Penteado e Pasquale Petrone, Osasco conquistou certa centralidade social, econômica e política, chegando ao status de distrito, que culminou em sua emancipação municipal. Atualmente, desponta como um dos municípios mais relevantes economicamente do estado de São Paulo, ao desenvolver-se pelas atividades de prestação de serviços e comércio.

Tal abordagem pode revelar mudanças e permanências existentes no Bonfim: a importância do rio, a estrada de ferro e as indústrias, as casas – tanto das vilas operárias, como dos cortiços atuais na Rua André Rovai – e, assim, permitir um caminho para compreender uma das razões de haver neste local a instituição de uma OUC.

Após a descrição e o levantamento da formação e progressão, é fundamental chegar ao nível da vivência, o que torna necessário uma pesquisa de campo no Bonfim e entrevistas com os



moradores, pertinentes para compreender as transformações recentes, não contidas em livros ou documentos<sup>19</sup>.

Desse modo, parte-se da realidade empírica, pela abordagem proposta, para chegar à singularidade do próprio local, o que Monbeig denominou de “alma”: a de Osasco, subúrbio que se tornou município, e a do Bonfim, compreendido como antigo bairro deste município<sup>20</sup>.

Por fim, nesse estudo há inúmeras afirmações baseadas em subjetividades do pesquisador e, com menor efeito, em certezas científicas, o que impede até mesmo quaisquer conclusões definitivas que, de fato, não são o propósito exclusivo do trabalho. O que se compilou de informações sobre Osasco e Bonfim denota-se fragmentária na pesquisa, exigindo mais conhecimentos ante os levantamentos *in loco*. É possível que o texto a seguir apresente demasiadamente fatos históricos, com o perigo constante de tudo querer abordar. Contudo, o propósito é buscar uma interpretação geográfica dos fatos históricos e, se possível, tentar verificar algumas tendências relacionadas à chegada da OUC Tietê II no Bonfim.

## 2.1 Bonfim: síntese de Osasco

O objetivo e a natureza da Geografia Urbana podem ser melhor exemplificados através de referências aos dados sobre cidades, que tipicamente formam o ponto de partida para o estudo geográfico urbano. Dois tipos básicos de dados são, de fato, necessários para sumariar as características geográficas dos lugares urbanos. O primeiro relaciona-se com as atividades do uso do solo, tais como população, habitação e indústria; o outro com os diferentes tipos de intercâmbio, ligações e interações que ocorrem dentro e entre os centros (CLARK, 1991, p. 19).

Essa citação de David Clark expressa a direção desse tópico para demonstrar as características geográficas do Bonfim e de Osasco levando em consideração o ambiente físico, as características sociais e econômicas reveladas na habitação e na indústria e os fatores históricos que permitem refletir sobre mudanças e permanências que ocorreram ou ocorrem no bairro e na cidade.

---

<sup>19</sup> Sobre a ideia do trabalho de campo, Monbeig (1957) salienta a importância de o geógrafo ter contato com a literatura existente sobre a cidade estudada (os arquivos, os planos urbanísticos), no entanto, isso não ensina mais do que um passeio à tarde na praça pública, ou que as cores, odores e sons das ruas, ou o contato com os moradores.

<sup>20</sup> Nessa pesquisa, não há pretensão de aprofundamentos dos debates teóricos atinentes aos possíveis conceitos de bairro, sendo este aplicado de forma genérica como divisão territorial que não à administrativa tal qual um distrito, mas sob a jurisdição de uma OUC.

Segundo Monbeig (1957, p. 34), a cidade, “nascida num quadro geográfico definido, torna-se logo um organismo artificial [...]”, pois se torna “uma forma de ato de posse do solo por um grupo humano”. Toma-se, então, o quadro natural como um aspecto importante para o estudo do sítio e da situação urbana.

Perante tal pensamento, a topografia é um dos principais condicionantes naturais para a concepção da cidade em certo local. O que se denotava na paisagem em Osasco – surgida como um bairro pertencente ao distrito do Butantã de São Paulo – eram as várzeas do Rio Tietê e um número considerável de colinas arredondadas:

O principal elemento topográfico da região de Osasco é representado pelas várzeas do Rio Tietê e de seu afluente, o rio Pinheiros, que aparecem numa altitude variável de 718 e 725 metros acima do nível do mar. [...] Os terraços fluviais distinguem-se, na região, com relativa facilidade, ou porque são limitados por pequenos taludes, ou porque se sobrelevam às várzeas com suas formas ligeiramente abauladas e seus topos aplainados. Correspondem às altitudes entre 725 e 735 metros. [...] As colinas elevam-se tanto ao Norte (em direção à região da Cantareira) como ao Sul (em Bussocaba), ladeando as várzeas do Tietê, em contato com os terraços fluviais. Suas formas são arredondadas, com declives suaves, oscilando entre as cotas de 735 metros e um pouco mais de 800 acima do nível do mar, isto é, com desníveis sempre inferiores a 100 metros em relação às várzeas (PENTEADO; PETRONE, 1958, p. 92).

A figura 03 abaixo representa os elementos geográficos do sítio de Osasco, descritos por Penteado e Petrone. Destaca-se, na porção central da figura, o Rio Tietê que, por sua vez, teve seu percurso modificado ao longo do tempo.

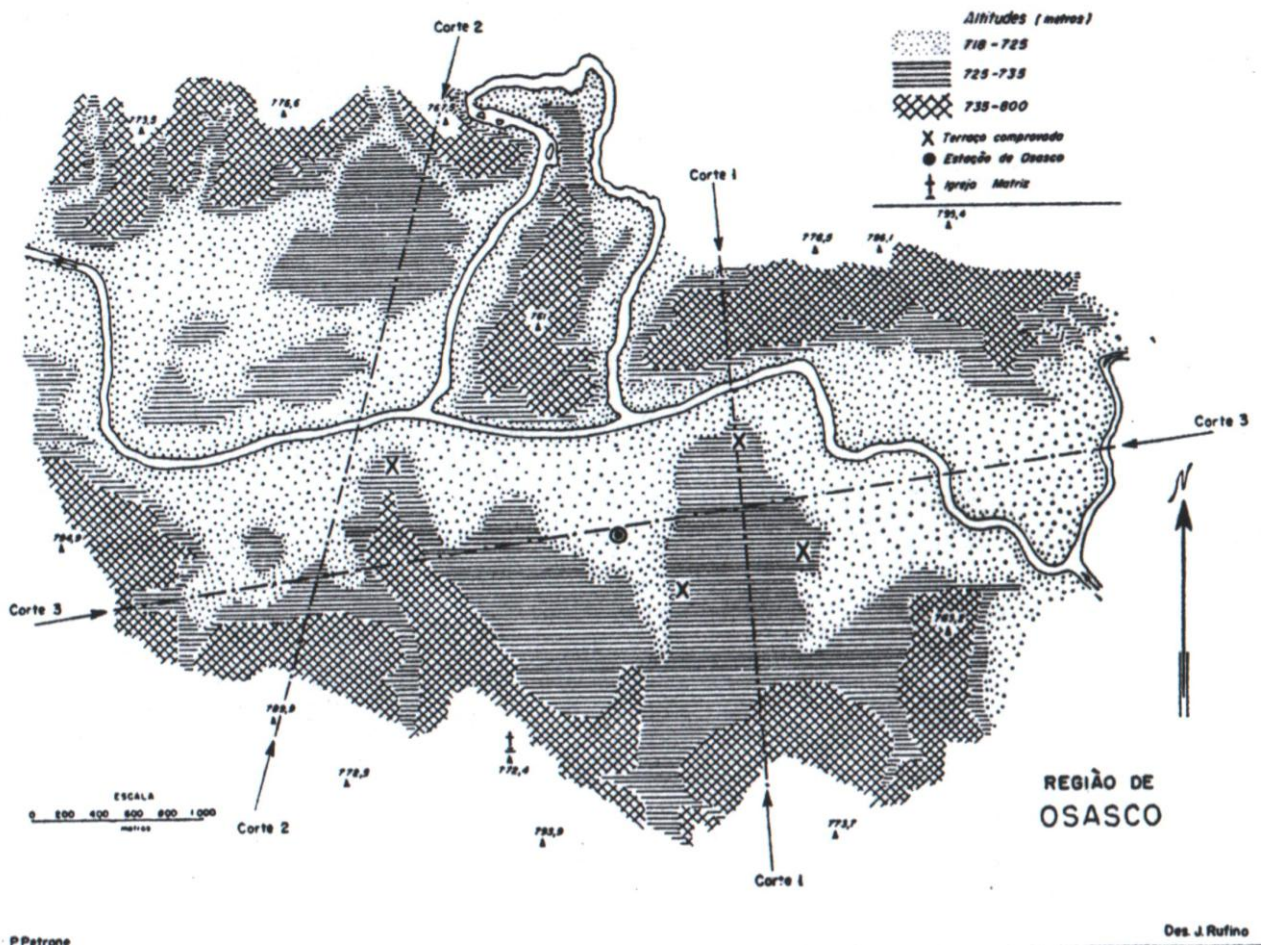


Figura 03: Rio Tietê em Osasco e sua topografia.  
Retirado do livro, de 1958, *A Cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana* (v. 2).

Constata-se, portanto, a importância do Rio Tietê para Osasco que até o século XIX. Ele constituía-se como o principal fator de atração de pessoas e de trabalho, pois servia como meio de transporte, ou seja, um acesso possível para o interior do Estado de São Paulo.

O crescimento de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX, com a instalação de grandes chácaras, se estendeu para áreas afastadas da cidade, estendendo-se inclusive para a direção do que é hoje Osasco.

As propriedades agrícolas nas várzeas do Rio Tietê não tinham elevada produtividade devido ao solo empobrecido para culturas de café e cana, tornado-se um brejo nos momentos de cheia. Além dessas propriedades, havia ainda o tronco oeste da Estrada de Ferro (E.F.) Sorocabana – depois Ferrovia Paulista (FEPASA) e atualmente a linha férrea da Companhia de

Trens Metropolitanos (CPTM) – que teve seu traçado projetado apropriando-se do vale do rio<sup>21</sup>. A estrada de ferro era utilizada para o transporte de cargas entre o interior (Sorocaba) e a capital (Estação Júlio Prestes). No entanto, a região se desenvolvia pouco.

Tudo parece indicar que até a primeira década do século atual [século XX] o aglomerado nascente nada ou quase nenhum progresso registrou, dedicando-se seus habitantes a atividades agrícolas. Todavia, a pobreza dos solos locais levou ao fracasso tais atividades, mesmo as que se basearam na horticultura comercial, fato que ainda hoje [década de 1950] se constata, pois Osasco não se inclui entre as áreas agrícolas da periferia ou dos subúrbios da Capital paulista (PENTEADO; PETRONE, 1958, p. 97).

Por volta de 1880, no quilômetro 16 da E.F. Sorocabana, onde ocorreria a instalação de Osasco, havia poucas atividades agrícolas. Os sítios possuíam cerca de 120 alqueires e cultivava-se milho, mandioca e cana de açúcar. O que mais se destacava era a criação e a engorda do gado, depois comercializado para São Paulo ou para a cidade vizinha, Santana do Parnaíba.

Para Celso Roberto de Brito, em sua tese de doutorado *Contribuição ao estudo do poder local em Osasco - Um estudo geográfico-político* (2010, p. 49):

[...] somente no final do século XIX é que houve retalhamento das grandes chácaras que formavam Osasco. Surgiram então pequenas propriedades e intensificou-se o povoamento. Este acontecimento, em conjunto com o processo de imigração, deu início a uma pequena urbanização e a instalação das primeiras indústrias em Osasco.

Nesse contexto, de pouco progresso na agricultura, mas com elementos que permitiam outras atividades como as olarias, devido à disponibilidade de argila proveniente do Rio Tietê, a ocupação do que ficou conhecida como Vila Osasco intensificou-se atraindo muitos trabalhadores. A facilidade para transportar a produção era oferecida de várias maneiras: pelas barcaças do Rio Tietê e pela Estrada de Itu – atual Avenida dos Autonomistas em Osasco. Ainda não havia uma plataforma ferroviária para colocar a produção de tijolos, por exemplo, em trens e, assim, dar segurança às cargas transportadas.

Por exemplo, na área da figura 04, um dos principais proprietários era João Pinto Ferreira que possuía um grande sítio chamado de Carteira. Anos depois, talvez por razões de dívidas, ele, aos poucos, vendeu partes de sua propriedade essencialmente para dois imigrantes: o ferreiro

---

<sup>21</sup> Os trilhos da “Sorocabana” foram assentados em terraços fluviais e, quando não foi possível evitá-lo, em trechos de várzea do Tietê, onde foram construídos aterro. Algumas edificações, dentre as mais antigas, surgiram ao seu lado, em plena várzea. De fato, o núcleo original de Osasco estabeleceu-se em torno da estação ferroviária, que se localiza na várzea (PENTEADO; PETRONE, 1958 p. 95-96).

português Manoel José Rodrigues<sup>22</sup> e o italiano, funcionário da Companhia Sorocabana, Antônio Giuseppe Agú<sup>23</sup>.

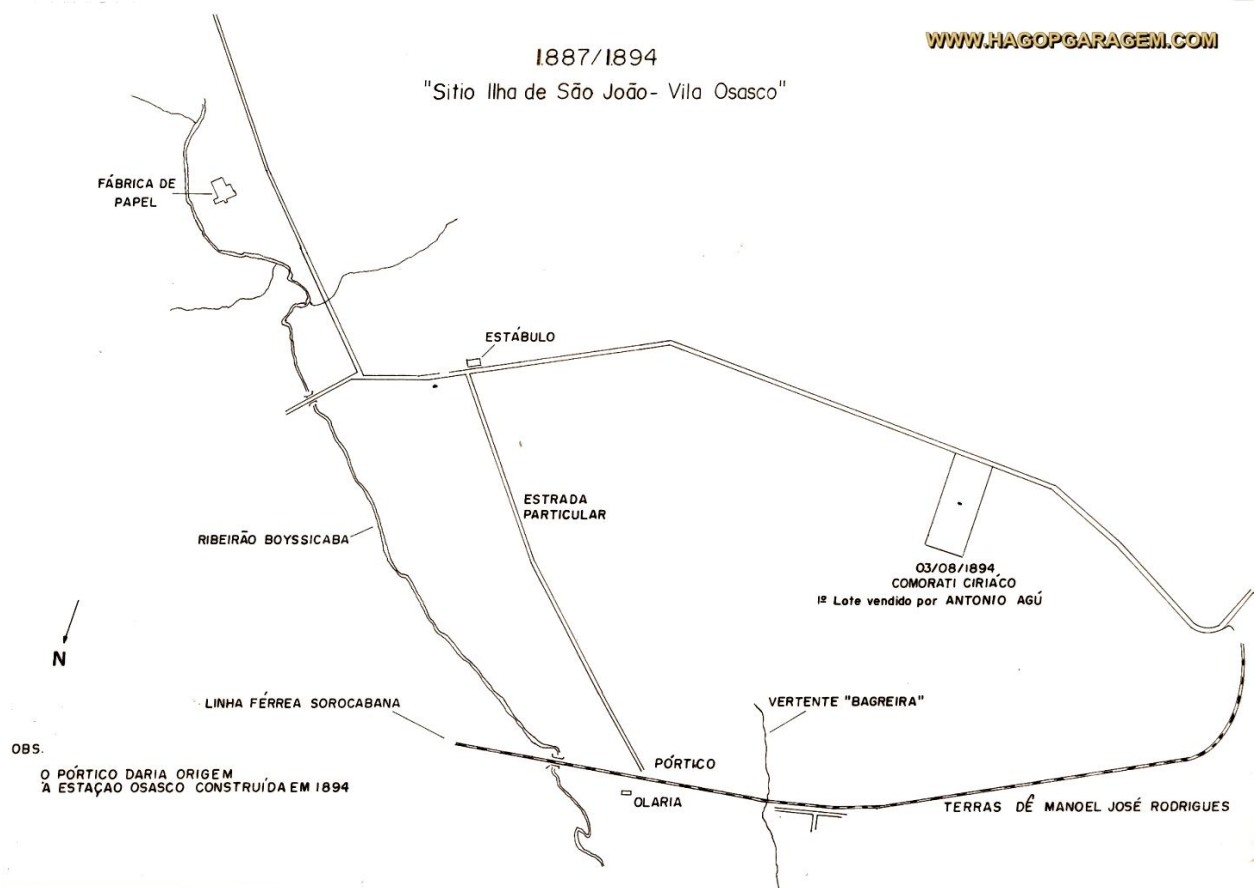


Figura 04: Sítio Ilha de São João, de Manoel Rodrigues (ao norte da linha férrea), e Vila Osasco de Antonio Agú (ao sul da linha férrea), entre 1887 e 1894. Acervo de Hagop Koukdjian Neto.

Ambos com vocação ao empreendedorismo tiveram primordial papel para Osasco (quando Monbeig pergunta ‘*Quem são estes homens de ontem que fizeram a cidade de hoje?*’. A resposta, em Osasco, com certeza teria esses dois nomes: Antonio Agú e Manoel Rodrigues). No entanto, os louros do início do desenvolvimento de Osasco se restringiram, na historiografia, enfaticamente a Agú, que de fato foi realmente se mostrou importante:

<sup>22</sup> Esse nome importante na história de Osasco e, principalmente, do Bonfim, é pouco citado na historiografia referente à Osasco.

<sup>23</sup> Nascido em 25 de outubro de 1845, em Osasco, no reino de Piemonte, que depois faria parte da Itália unificada, Antonio Agú veio para o Brasil em 1872 e trabalhou na construção de uma estrada de ferro em Capivari e foi na cidade São João do Capivari que Agú conseguiu progresso financeiro para ser o primeiro imigrante a comprar o sítio de Pinto Ferreira, ali no Km 16 da E.F. Sorocabana, quando ele veio para São Paulo em 1886. Agú faleceu em 25 de janeiro de 1909 e, hoje, uma das principais ruas do centro de Osasco leva seu nome, a Rua Antonio Agú.

Abstração feita de velhas propriedades de caráter exclusivamente rural, a efetiva ocupação da região de Osasco somente teve início em fins do século passado [século XIX], época em que um cidadão italiano, Antônio Agu, se instalou com uma fazenda no lugar denominado Carteira, não longe do Tietê. A ele se atribui uma série de iniciativas que vieram a culminar com a formação do Bairro da Estação, junto aos trilhos da 'E. F. Sorocabana' (PENTEADO & PETRONE, 1958, p. 97).

Inicia-se a primeira formação de um aglomerado urbano em Osasco em torno da estrada de ferro e do sítio Ilha de São João de Manoel Rodrigues, ao norte, e Vila Osasco de Agú, ao sul. Os sítios eram separados pela linha férrea da E.F. Sorocabana, como se pode observar na figura 05.

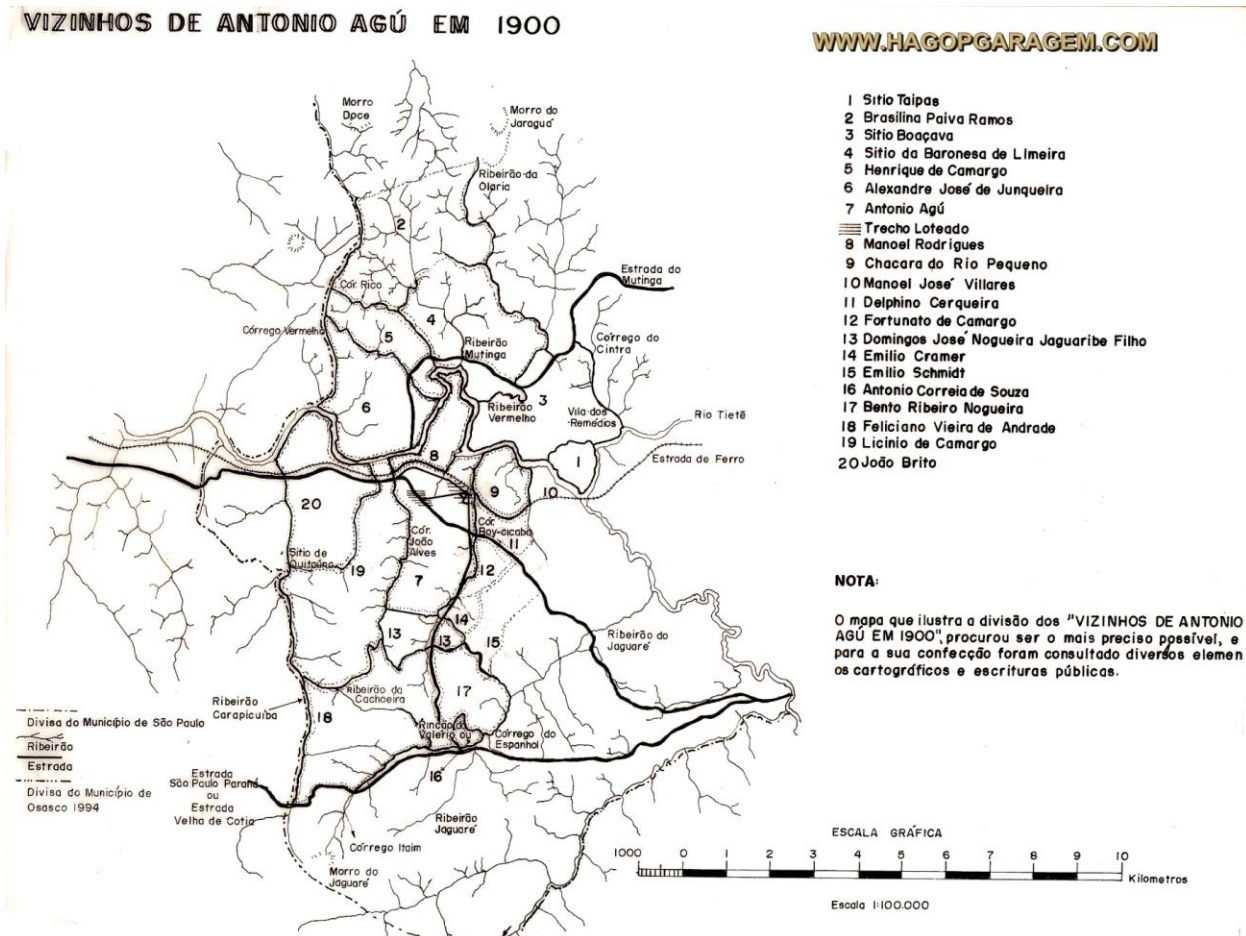


Figura 05: Mapa dos sítios de Osasco em 1900. Ao norte do sítio de Agú (7), após a estrada de Ferro, o sítio de Manoel Rodrigues (8). Acervo de Hagop Koulkdjian Neto.



No sítio Ilha de São João de Manoel Rodrigues é que se localizarão os futuros bairros do Bonfim e sul de Rochdale, onde se realiza a OUC Tietê II. Chamava-se o sítio de ilha, pois o rio, quando chegava nesse ponto, seu leito direcionava-se para norte, e depois de certa distância, retornava em direção sul, formando uma espécie de ilha pluvial, como se observa nas figuras 06 e 07, local que as pessoas utilizavam para lazer. Décadas depois com a retificação do rio, um projeto proposto pelos administradores de São Paulo visando ampliar as áreas ocupáveis na cidade, parte da Ilha de São João tornou-se o bairro do Rochdale, no local dos antigos meandros do Tietê.



Figura 06: Rio Tietê na cidade de São Paulo da Comissão de Melhoramentos entre Osasco e Penha 1924/1925. Osasco está à esquerda (bem ao canto) e pode-se observar o trajeto do rio à ilha que ser formou entre os braços do Tietê. Era o sítio de Manoel Rodrigues. Fonte: Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo (DAEE).

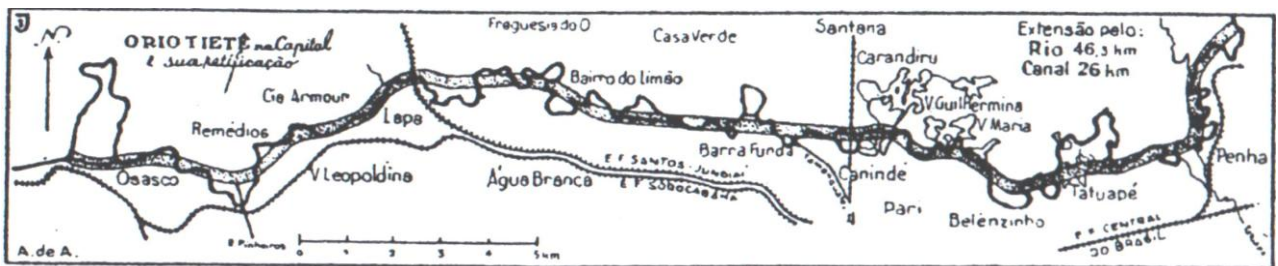


Figura 07: Mapa do Rio Tietê em São Paulo. Pode ser observado o projeto de retificá-lo, eliminando alguns meandros. Em Osasco, aquele braço ao norte, mais tarde, foi terraplanado, cedendo lugar para construção de moradias.

Retirado do livro *A Cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana* (v. 2).

Nessa mesma época, Agú comprou mais terras, ampliando seus terrenos e adquirindo imóveis (casas, ranchos e olarias) e plataformas de carga e descarga, tornando-se fornecedor de areia, telhas e tijolos para a empresa em que trabalhava. Dentro do sítio passava o ribeirão “Boyssicaba” (atual córrego Bussocaba), um afluente do Rio Tietê que Agú aproveitou para desenvolver suas atividades.

Com o crescimento de seus negócios e a necessidade de melhoria de alguns serviços de comunicação e transporte, Agú construiu em 1894 uma estação de alvenaria no 16º quilometro da E.F. Sorocabana (antes havia apenas um pórtico) e a oferece a essa companhia, requisitando que o nome da estação fosse Osasco, em homenagem a sua terra natal na região de Piemonte na Itália.

Com a estação, os trens conseguiam fazer paradas em Osasco, proporcionando um maior contato com outras localidades vizinhas, pois, até aquela época os principais meios de transporte da população eram os animais de cargas e as carroças. A estação significou um ponto fixo para o transporte de passageiros e mercadorias.

Agú, também, com seu próprio capital, conseguiu construir cerca de 200 casas para operários da Cia. Sorocabana, entorno da estação, dando origem à Rua da Estação (ao sul da linha do trem) e a Vila Ferroviária, que foi chamada, posteriormente, de Vila Dona Leonor. Assim, formou-se a Vila Osasco ao redor do sítio de Agú e da estação.

Os terrenos entre a E.F. Sorocabana e o Rio Tietê, que deram origem futuramente ao Bonfim, teve seu desenvolvimento marcado pelas iniciativas de Manoel Rodrigues. No fim do século XIX, o local era conhecido como bairro do *Manéco*, em alusão ao apelido do proprietário do Sítio Ilha de São João. Ele possuía uma olaria, um grande negócio naquele momento em que Osasco crescia, e retirava argila nas margens do Rio Tietê para produzir telhas e tijolos.

As olarias pertenciam, majoritariamente, aos imigrantes: o português *Manéco*, o italiano Agú e o francês Evaristhe Sensuad de Lavaud, como ilustra a figura 08. O italiano inclusive, em aliança com o francês, aproveitou a argila para produzir também tubos de esgoto e cerâmica, fundando a Companhia Cerâmica Industrial (figura 09), que se tornou a primeira indústria de Osasco, numa área de oito mil m<sup>2</sup> construídos, instalada no que é hoje o Bonfim. Mais tarde, na virada do século XIX para o XX, Agú deixou de fazer parte do negócio e Sensuad de Lavaud realizou parcerias com os irmãos Joseph Levy Freres e Hermann Levy, além de Arthur Kalm, todos de origem francesa, dando origem à Cerâmica Hervy<sup>24</sup>. Ao redor da fábrica foram erguidas casas que abrigavam os operários que lá trabalhavam, formando uma vila operária (figura 10), que permanece até hoje na paisagem do bairro.

---

<sup>24</sup> O nome e a marca Hervy foram concebidos a partir do nome do diretor comercial da companhia Hermann Levy.



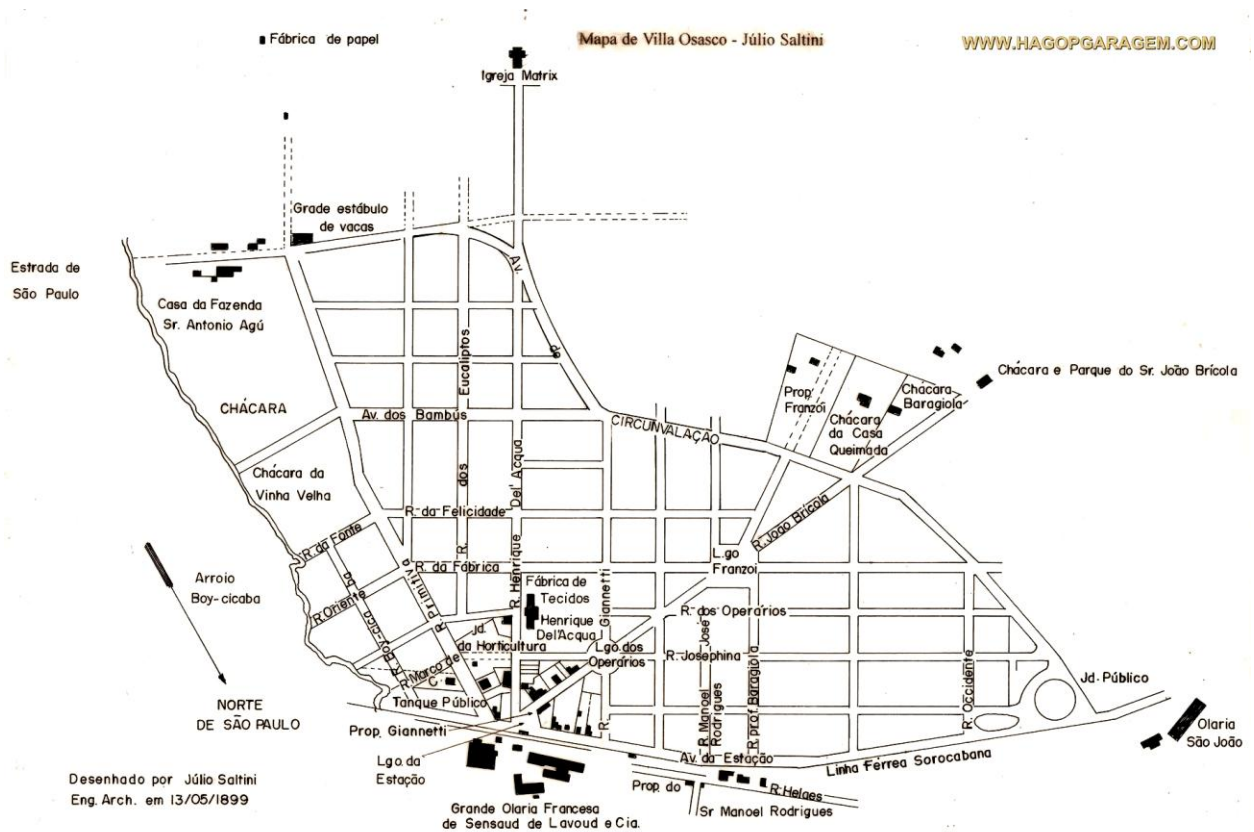


Figura 08: Vila Osasco em 1899, desenhado por Júlio Saltini. Observar a Olaria de Sansud de Lavaud (futura Companhia de Cerâmica Industrial). Acervo Hagop Koukdjian Neto.



Figura 09: Cerâmica Industrial de Osasco (Hervy) no início de século XX. Localizada à direita. Atenção para a linha férrea sem grades e barreiras de proteção para o trem. Acervo Hagop Koukdjian Neto.



Figura 10: Vila Operária Companhia Cerâmica Industrial. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

Osasco cresceu em tamanho e população, elevando-se a condição de distrito de São Paulo em 1918<sup>25</sup>, mobilizando indústrias, comércio e trabalhadores, a ponto de pleitear sua autonomia. Mas ainda, como disse Brito (2009, p. 85), a Vila Osasco, como observada na figura 11, “é nitidamente essa mistura do meio rural e urbano. Aqui, em algumas chácaras, plantavam-se alguns alimentos enquanto que a indústria dava seus primeiros passos, acompanhando a grande São Paulo”.

---

<sup>25</sup> Distrito criado com a denominação de Osasco, por Lei Estadual nº 1634, de 31 de dezembro de 1918, no Município de São Paulo (IBGE).

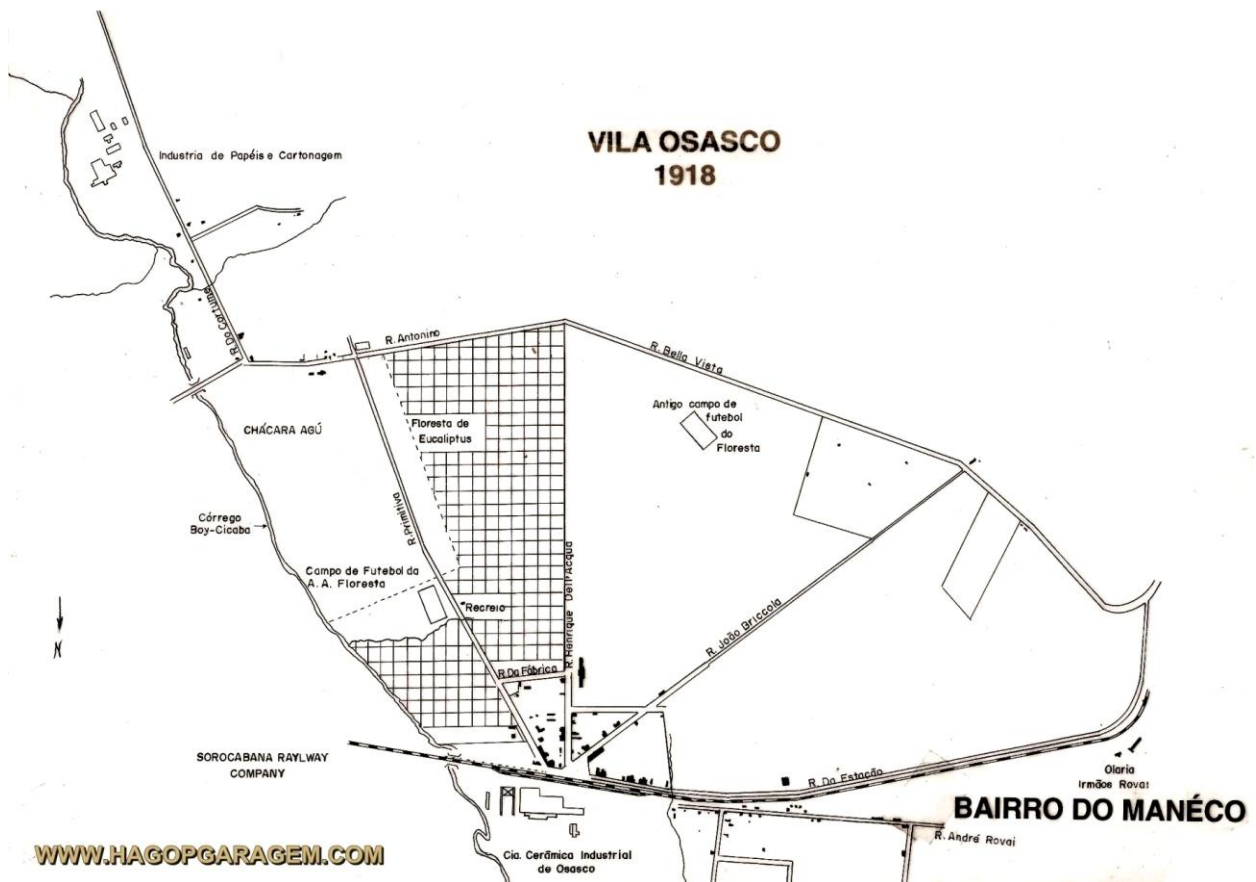


Figura 11: Vila Osasco em 1918. Ao norte o bairro de da Menoel Rodrigues. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

Concomitante à Vila Osasco, o bairro do *Manéco* foi crescendo. Passadas algumas décadas, a argila esgotou-se nesta região, sendo necessária a busca da matéria prima em lugares mais distantes. Isso fez Manoel Rodrigues investir em outros negócios como a construção de um armazém de secos e molhados, em 1919. Por causa do solo pouco favorável a agricultura, as terras do *Manéco* ficaram marcadas pela presença de uma grande plantação de Castanheira (1,5 milhão de m<sup>2</sup>) que se estendia por todo seu sítio.

Antonio Agú também vendeu ou alocou seus terrenos, abrindo espaço para novos empreendimentos como a fábrica de massas alimentícias dos Irmãos Giannetti e para o banqueiro italiano Giovanni Brícolla.

Pode-se afirmar que Osasco já era um bairro operário de São Paulo, com a presença de mais de trinta famílias trabalhando e vivendo em função das atividades comerciais e industriais como as de Agú, Manéco, Lavaud e outros.

De maneira geral, por volta dos anos de 1920, o distrito de Osasco possuía como meios de transporte e comunicação com demais lugares, a E.F. Sorocabana e a estrada de rodagem

Pinheiros-Osasco que a conectava a São Paulo. Era a Estrada Velha de Itu – atual Avenida dos Autonomistas em Osasco e as atuais Avenidas Corifeu de Azevedo Marques e Vital Brasil em São Paulo – que ligava Osasco até o distrito do Butantã (a leste) e a oeste seguia caminho para o interior.

Osasco possuía cerca de 4.000 habitantes<sup>26</sup>, aproximadamente 1.000 estrangeiros (30% da população), principalmente italianos, que chegavam para trabalhar como operadores de máquinas das indústrias, como a fábrica de tubos e esgoto da Companhia Cerâmica Industrial e a fábrica de papelão da indústria de papéis e cartonagem de Sturlini Matarazzo, além das pequenas olarias e do matadouro da Companhia Continental. Havia ainda a fábrica de tecidos Enrico Del’Aqua.

Todavia, sobre os anos 1920, ressalta Brito (2009, p. 135), que “Osasco era apenas uma vila rodeada de outras. Todas pertencentes a São Paulo e dela dependentes. Vila Yara, Remédios, Presidente Altino e Vila Osasco estavam ligadas ao centro de São Paulo pela estrada de rodagem”.

Osasco fortaleceu-se e diversificou suas atividades, proporcionando o desenvolvimento local, formando as ruas do centro atual da cidade. Segundo a historiadora e jornalista Mara Danusa (1999):

O bairro operário contava com um restaurante, de propriedade de Emílio Barbiani; comércio de gêneros alimentícios de José Lisboa; loja de fazendas de Guiseppe Miguel; fábrica de cerveja de Gioni & Miguel; louças e produtos alimentícios dos Irmãos Gianetti, que era uma fábrica de massas e padaria, localizada no Largo da Estação (...); a Cooperativa de Produtos Alimentícios da Cerâmica Sensaud de Lavaud, que ficava na rua da estação, e as olarias dos Irmãos Rovay, onde anteriormente era a olaria de José Manuel Rodrigues ou Olaria São João. Havia ainda os seguintes comércios: José Carletto, com gêneros alimentícios; César Mischer, também com gêneros alimentícios; o sapateiro João Tonto, o funileiro Chesó Baptiste e a quitanda de Aliere Giovanni. As primeiras ruas já estavam ocupadas com moradias. Primitiva Vianco, Enrico Dell’Ácqua (atual Antônio Agú), Giovanni Bricola (atual rua João Batista), o largo dos Operários (onde hoje está a praça Marques de Herval), a rua da Estação, entre tantas outras que tiveram seus nomes mudados com o passar dos anos.

Com o passar dos anos, o bairro do Manéco também foi estruturando-se, com a instalação de pequenos comércios, com a formação do traçado das ruas e das casas que se mantem até hoje, como as Ruas André Rovai<sup>27</sup> e José Manuel Rodrigues.

<sup>26</sup> Recenseamento do Brasil realizado em 1º de Setembro de 1920, Volume IV, 1ª parte – População – população do Brasil por Estados, municípios e distritos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade – p. 545.

<sup>27</sup> André Rovai é, também, imigrante italiano nascido em 1827. Veio para a Vila Osasco em 1854 e construiu uma das primeiras olarias da região.

O aumento do comércio e a facilidade de atravessar a linha férrea trouxe um grande interesse das pessoas em comprar terras no bairro do Manéco. Para Mara Danusa (s/d) “este era um tempo de prosperidade para o bairro, afinal era no seu lado da linha que a grande maioria dos moradores do distrito trabalhava ou morava.”

Após o armazém de Manoel Rodrigues, inaugurou-se a ferraria de Nicola Leme, a sapataria de Domingos Finochio, o comércio de secos e molhados de José Fiorita e Paschoal Gocci, entre outros, como pode ser observado na figura 12. A Rua André Rovai, na década de 1940, apresentava uma significativa quantidade de estabelecimentos comerciais, com destaque para o setor de tecidos e calçados, além de alfaiates, barbeiros, bares e a primeira farmácia, de Pedro Fioretti. Ali também se instalaram os primeiros postos de serviços públicos do distrito, como a cadeia e o posto telefônico (DANUSA, s/d).

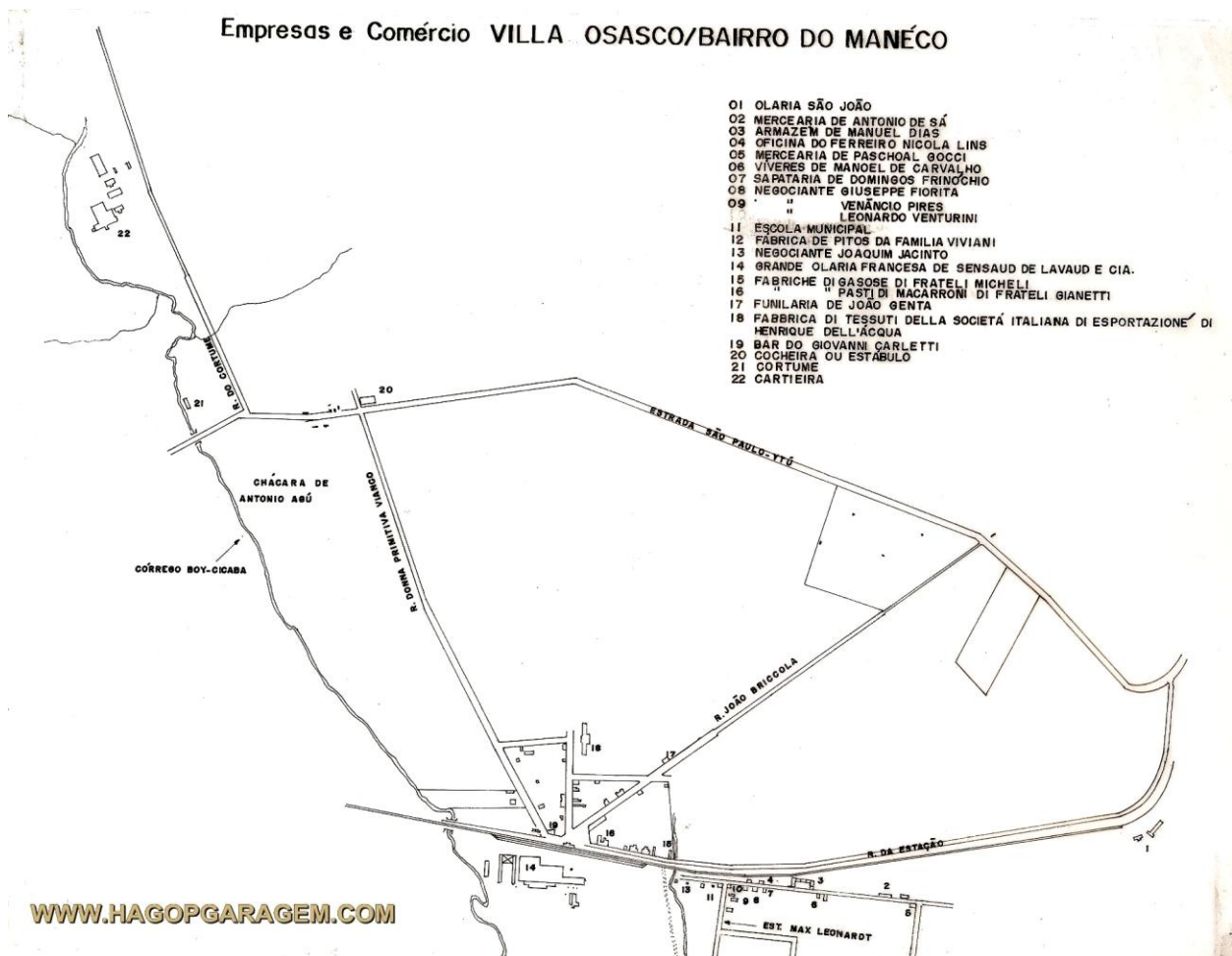


Figura 12: Empresas e Comércio Villa Osasco/Bairro do Manéco. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

Talvez o que mais teve efeito no bairro do *Manéco*, a partir de seu crescimento demográfico, foi o início da construção da Igreja Bom Jesus do Bonfim na Rua André Rovai, no final dos anos 1920. As obras de acabamento para sua inauguração foram interrompidas, para não antecipar a inauguração da Igreja Matriz de Osasco - hoje Catedral - que apenas se realizou em 1931. Esse episódio evidencia como o bairro do *Manéco* era próspero como a própria Osasco. No final da década de 1930, com o começo das práticas religiosas da Igreja do Bonfim, o bairro passou a ter um novo nome, não mais do *Manéco* e sim Bonfim<sup>28</sup>.

A obra *A Cidade de São Paulo – estudo de geografia urbana* refere-se ao desenvolvimento de Osasco, como também de outras áreas consideradas suburbanas, enquanto resultado, dentre outros aspectos, do aumento dos impostos territoriais em São Paulo; o crescimento populacional na capital e a ampliação do parque industrial da cidade após a Primeira Guerra Mundial (PENTEADO, 1958).

Em Osasco, local favorecido pela presença de uma ferrovia e por se situar em um vale fluvial<sup>29</sup>, foi determinante o aspecto da ampliação do parque industrial, pois como analisou Antonio Rocha Penteado (1958, p. 10):

Os estabelecimentos fabris, quando de vastas proporções, passaram a exigir grandes espaços onde suas instalações pudessem ficar a contento. Foi depois de 1930 que o problema começou a apresentar-se com muita evidência. A inexistência de tais espaços dentro do perímetro urbano ou, pelo menos, o alto custo dos terrenos nêles incluídos, sem falar na busca de lugares mais adequados às exigências de certos tipos de indústrias (facilidade de transporte, abundância de água, escoamento de detritos, etc.), acabaram por obrigar muitas empresas a procurar, nos subúrbios, os locais para a construção de suas instalações.

Osasco possuía uma função industrial devido às fábricas, tais como a Cerâmica de Osasco, Eternit do Brasil e outras observadas na figura 13, e aos operários que se formavam por causa delas. Todavia, apesar de manter relação com o centro da capital, não havia ainda uma contiguidade espacial entre o distrito e São Paulo. Osasco existia sem a devida consideração por parte do poder central do município, ocasionando um pouco de lentidão para a criação de

---

<sup>28</sup> Esta informação foi concedida a partir das entrevistas de trabalho de campo.

<sup>29</sup> Não se deve ao simples acaso essa íntima associação dos subúrbios industriais de São Paulo aos amplos vales fluviais que se abrem em sua região geográfica. Além de constituírem antigas e muito utilizadas vias naturais de passagem, tais vales oferecem condições excepcionais para o estabelecimento de um parque industrial (PENTEADO, 1958, p. 13).



infraestruturas, como o saneamento básico. Isso dava a impressão de que Osasco era um bairro afastado de São Paulo. Neste contexto, começaram algumas manifestações sobre a necessidade de emancipação do distrito.

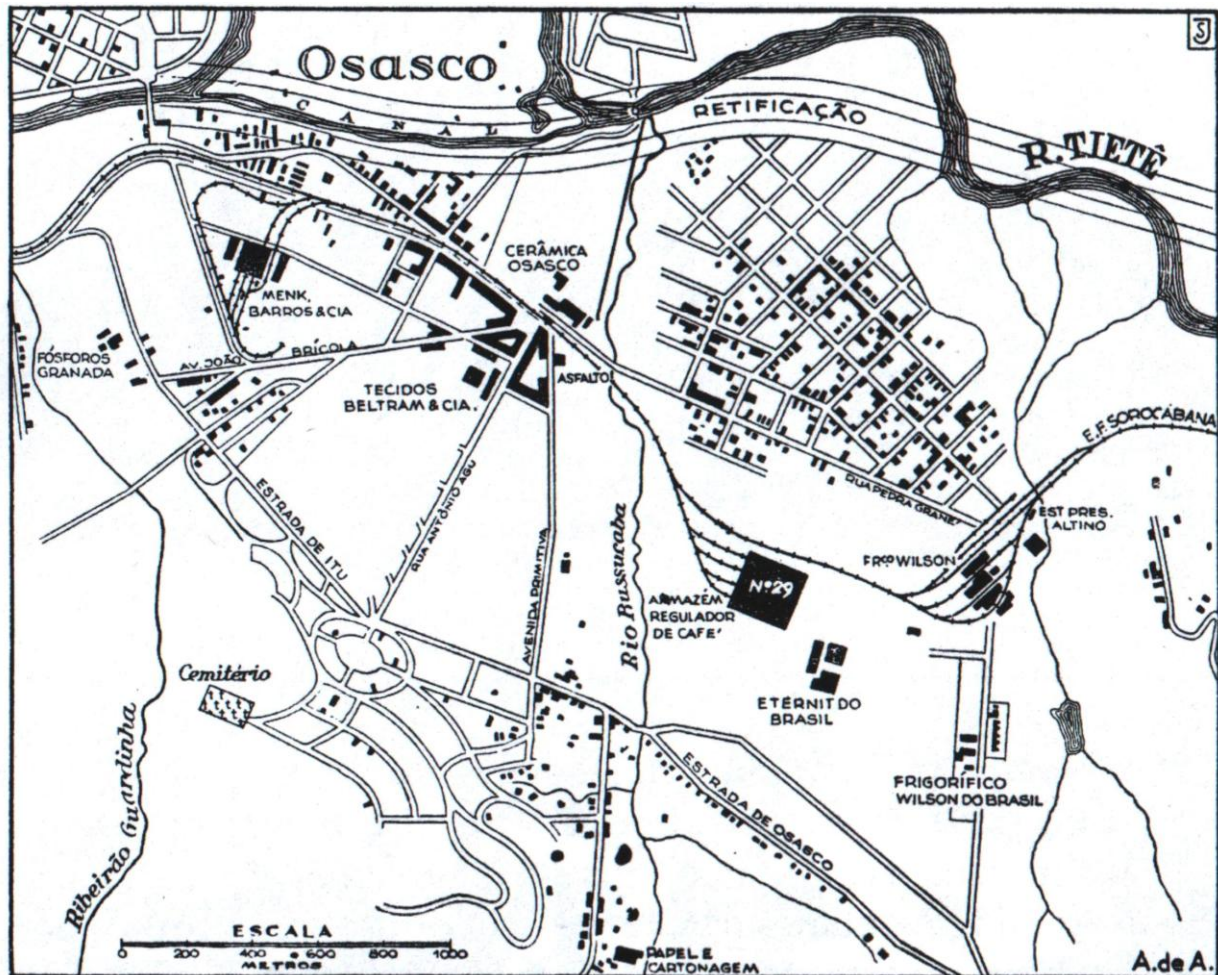


Figura 13: Algumas indústrias na região central de Osasco. O Bonfim localiza-se entre o canal do Rio Tietê (limite norte), a E.F. Sorocabana (limite sul), Rio Bussocaba (limite leste) e uma ponte (limite oeste). Retirado do livro, de 1958, *A Cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana* (v. 4).

Celso Brito traz contribuições para a compreensão do contexto das manifestações no distrito de Osasco na década de 1940 (2010, p. 111):

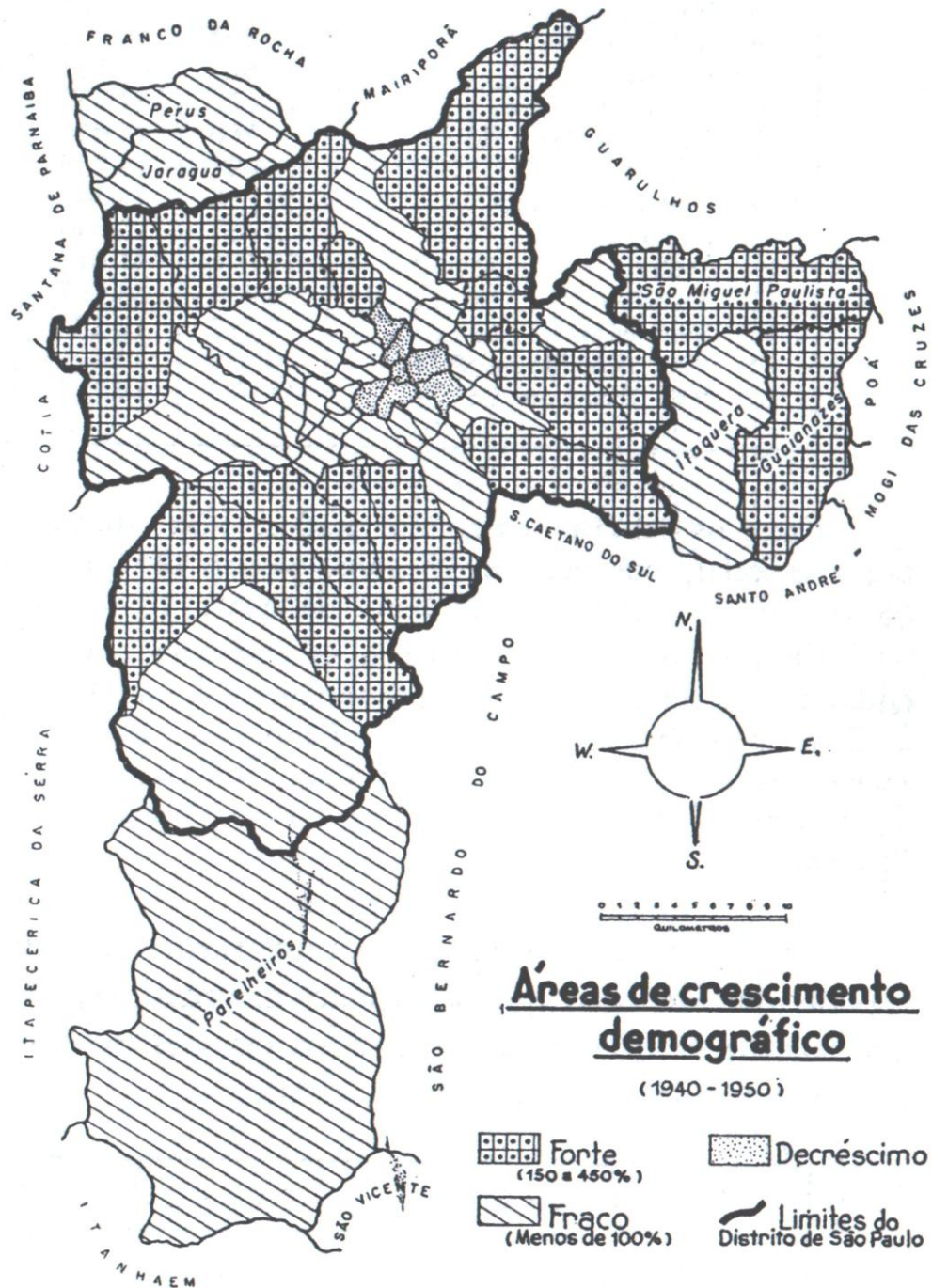
Durante a década de 1940, Osasco era um bairro não muito distante geograficamente da capital, encontrava-se totalmente esquecido, no que diz respeito a melhorias e benefícios para a população. Nessa época Osasco tinha em termos de indústria: Companhia de Papéis e Cartonagem (mais tarde em 1951 passou a se chamar Adamas do Brasil), Frigorífico Continental (1951), Cottonifício Beltramo (1923), Soma (1924), Eternit do Brasil (1941), Cobrasma (1944) e C.I.M.A.F. (1946), entre outras. Desta forma fica

evidente que Osasco é uma zona industrial progressista e contribuía anualmente com uma cota de impostos de três milhões de cruzeiros. Nada mais justo que pelo menos algumas obras fundamentais indispensáveis fossem feitas pelo bairro, dentre elas as mais importantes eram: água encanada, rede de esgoto, iluminação pública e calçamento, o que na realidade não acontecia.

Outro aspecto que reforçava a luta pela emancipação era o grande crescimento populacional do distrito, visto na figura 14, e sua ocupação. Sobre isso, Mara Danusa (1999) salienta que:

A população de Osasco atravessou a década de 40 com 15.258 habitantes. Na década seguinte, passou a ter 43.473, e foi este estouro populacional que desencadeou o processo de loteamento dos sítios vizinhos ao do fundador da "vila". Outro fator relevante para a demora na ocupação populacional está na topografia e na hidrografia destes sítios. Para amainar as dificuldades geográficas, foram necessárias muitas horas de trabalho das máquinas de terraplenarem. Elas foram fundamentais para viabilizar a ocupação urbana de determinados bairros. Sem elas, ficaria ainda mais difícil habitar os morros sem corte e sem arruamento.





# MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Figura 14: Áreas de crescimento demográfico da capital paulista, por distritos e subdistritos. Osasco apresenta um forte crescimento demográfico (em 1940 foi de 240 hab./km<sup>2</sup> e em 1950 foi de 682 hab./km<sup>2</sup>). Retirado do livro *A Cidade de São Paulo – estudos de e geografia urbana* (v. 2).

Uma das mais importantes obra em Osasco foi o processo de retificação do Rio Tietê, na altura das terras de *Manéco*. A Usina Hidrelétrica Edgard Souza, localizada em Santana do Parnaíba fornecia energia para Osasco e em 1940, a empresa The São Paulo Trainway, Light and Power Company (conhecida como Light) realizou obras de retificação do Rio Tietê para ampliar a potencia da barragem da usina. Assim, a ilha pluvial que existia até então, no Sítio Ilha de São João, desapareceu. O Rio Tietê teve suas curvas retificadas, transformando-se num canal. O meandro do rio foi aterrado e surgiram habitações, originando o bairro Rochdale<sup>30</sup>, a partir da margem direita do Rio Tietê, ao norte do Bonfim.

A configuração atual do Rochdale seguiu o trajeto anterior do rio, como pode ser notado na figura 15, formando-se nos limites do que ficou conhecido como “braço morto do Tietê”. De fato, esse bairro surgiu em 1951, quando empresários – banqueiros e comissários do café – adquiriram partes do terreno da família Manoel Rodrigues. A área foi loteada e depois negociada com os operários que trabalhavam nas indústrias de Osasco.

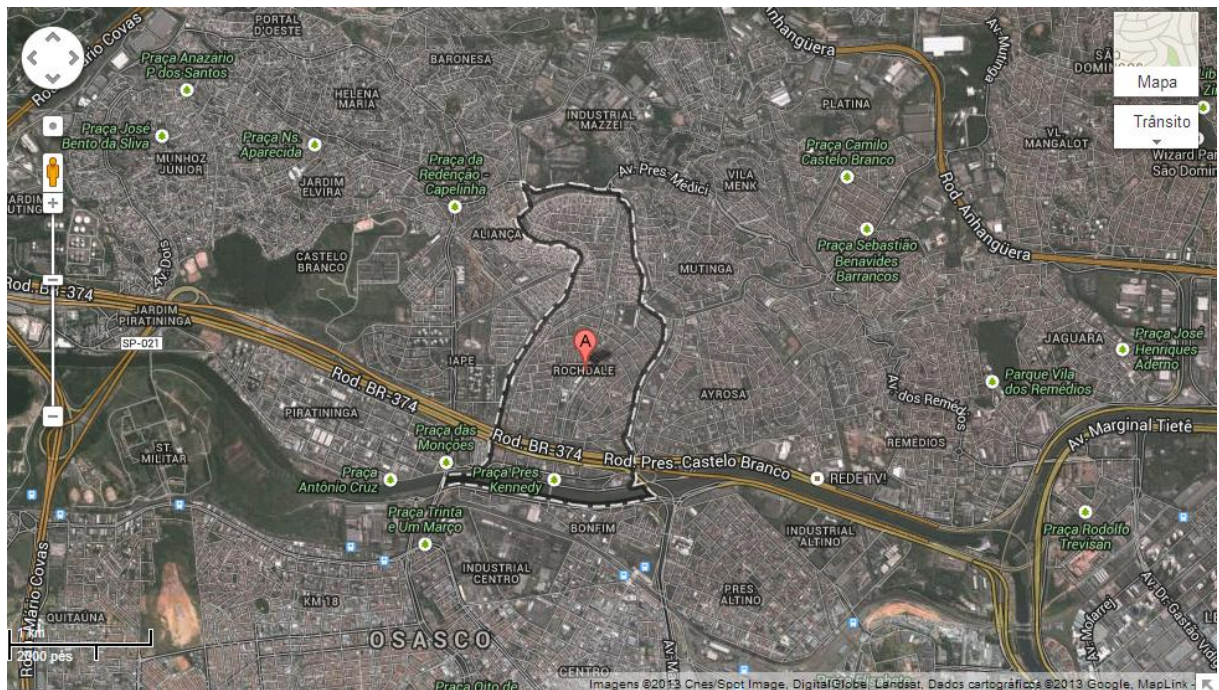


Figura 15: Limites do Rochdale. O Rochdale (ponto A) formou-se dentro do braço morto do Rio Tietê, evidenciando que as construções urbanas não são suficientes para dissimular o rio que ali existia.

Fonte: Dados cartográficos, 2013. Google MapLink.

<sup>30</sup> Não é por acaso que os moradores Rochdale sofrem até hoje com enchentes provocadas pelas chuvas nos verões, eles estão situados numa área que fazia parte do rio Tietê.

Como os operários não tinham condições de financiar o pagamento integral dos lotes, a ideia dos empresários foi criar a Cooperativa Rochdale de Osasco (de caráter habitacional), em homenagem ao movimento cooperativista inglês da cidade de Rochdale<sup>31</sup>, para custear a construção, cujas despesas seriam pagas pelos operários por meio de prestações.

Ainda que a cooperativa ajudasse os moradores do Rochdale em questões relacionadas à infraestrutura e melhoria da condição de vida, os moradores encontravam dificuldades nas épocas de chuva. O jornalista Luís Pires, em uma matéria escrita no jornal “Primeira Hora – Osasco”, de 20 de julho de 1991, traz depoimentos de moradores que viveram esse momento: "Apesar de ser um local agradável, com ruas largas, quando chovia ninguém conseguia sair de casa por causa do barro que se formava" relatou a moradora Maria Ribeiro.

No entanto, o bairro possuía aspectos positivos, pois a cooperativa implantou uma escola técnica e os moradores utilizavam as margens do Rio Tietê para atividades de lazer, principalmente a pesca. Assim, segundo a reportagem do jornal “Primeira Hora – Osasco”, a população do Rochdale aumentou, de mil habitantes, no início do loteamento em 1952, para quatro mil pessoas em 1960, e alcançando mais de 13 mil em 1966.

Por volta da metade do século XX Osasco começou um intenso desenvolvimento principalmente com a chegada de mais indústrias<sup>32</sup> e, conseqüentemente, aumento de sua população (fluxo de migrantes por demanda de mão de obra), um período marcante de transformação na cidade que também repercutiu na dinâmica do Bonfim, onde permanecia a Hervy (aquela da Companhia de Cerâmica Industrial) a fábrica de produtos sanitários - vasos comercializados em todo o Brasil -, a grande referência do bairro, tanto que seus habitantes passaram a considerarem-se como moradores do Conjunto Hervy, deixando o Bonfim mais para as áreas próximas a estação de Osasco como a Rua André Rovai. Na verdade não existia uma ligação entre a Rua André Rovai e a Rua Erasmo Braga que dava acesso a Hervy (isso só veio acontecer recentemente).

---

<sup>31</sup> Em 1844, um grupo de 28 operários tecelões organizou a Rochdale Society of Equitable Fioneers (Sociedade dos Probos/Honrados Pioneiros de Rochdale), na pequena cidade de Rochdale no noroeste da Inglaterra (na época ainda um bairro de Manchester). Essa cooperativa tornou-se modelo das cooperativas do mundo.

<sup>32</sup> Eternit (produtos de fibrocimento) em 1941; COBRASMA – Companhia Brasileira de Metais Ferroviários (material ferroviário), em 1944; Santista (têxtil), em 1950; Lonaflex (lonas de freio) e a Hoescht do Brasil (química), em 1951; Benzenex (produtos químicos), em 1952; Osram (lâmpadas elétricas), em 1954; Brown Boveri (material elétrico pesado), em 1957; Fundação Ford (fornos elétricos de indução), em 1958; Braseixos (eixos mecânicos), em 1959; White Martins (produtos químicos em 1960). Além da matriz do Banco Brasileiro de Descontos (Bradesco), em 1957, no bairro Cidade de Deus em 1957.

A luta pela emancipação de Osasco intensificou-se, e em 1948 os moradores de Osasco como Reinaldo de Oliveira já exigiam que Osasco fosse autônomo de São Paulo, fundando o Grupo SADO (Sociedade Amigos do Distrito de Osasco). Nesse momento a administração de São Paulo modificou algumas legislações quanto aos distritos, determinando São Paulo como distrito e as demais divisões existentes em subdistritos, conforme a figura 16, o que dificultava mais a intenção da população de Osasco, pois os subdistritos não podiam abrir um processo emancipação enquanto subdistrito.





Figura 16: O distrito de São Paulo (sede municipal) e seus 40 subdistritos. Além da sede, o município da Capital paulista possuía mais 6 distritos: São Miguel Paulista, Itaquera, Guainases, Parelheiros, Jaraguá e Perus. Osasco encontrava-se como subdistrito a oeste. Retirado do livro, de 1958, *A Cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana* (v. 2).

J. Rufino Des.

Depois de várias disputas judiciais, manifestações e plebiscitos na década de 1950, Osasco finalmente elevou-se a categoria de município em 1959<sup>33</sup>, mas ainda foi preciso mais quatro anos para que ocorressem as eleições e a posse de vereadores e prefeitos. Nesse momento, Osasco já possuía uma população com mais de 100 mil habitantes.

Nas décadas de 1950 e 1960 houve a construção de numerosas rodovias em torno de São Paulo. Entre elas, para Osasco, destaca-se a Rodovia Presidente Castelo Branco (SP-280 ou BR-374) construída em 1968, passando pelo Rochdale e devastando as castanheiras cultivadas por Manoel Rodrigues. A intenção da Rodovia era conectar São Paulo com as cidades do oeste Paulista. A Rodovia Anhanguera (SP-330), já mais antiga, que também ligava São Paulo ao interior Paulista (como a região de Campinas), na década de 1950 tornou-se a primeira rodovia pavimentada e duplicada do país, passava também pela zona norte de Osasco.

Nessa época iniciou-se uma conurbação entre São Paulo e Osasco, intensificava a circulação rodoviária e aumentava a necessidade de ligação das rodovias que permeavam São Paulo, como por exemplo, a Anhanguera a oeste com a Presidente Dutra (BR-116 ou SP-60) a leste.

Isso fez São Paulo, por condições específicas de planejamento urbano, para melhorar a circulação urbana, colocar em prática um projeto antigo dos anos 1920 de construção de vias expressas para automóveis a margem do Rio Tietê e Pinheiros (oficialmente denominada SP-15 ou Via Professor Simão Faiguenboim) que teve seus primeiros trechos construídos na década de 1950.

Por essas duas vias é possível acessar a Rodovia Castelo Branco e, conseqüentemente, a Osasco, através do Complexo Viário Heróis 1932, mais conhecido como “Cebolão”, constituído por pontes e viadutos na região de confluências dos Rios Tietê e Pinheiros. O propósito do Cebolão é integrar esses três importantes eixos rodoviários: Castelo Branco, Marginal Tietê e Marginal Pinheiros – e mais tarde o trecho oeste do Rodoanel Mario Covas (SP-21) -, garantindo acesso entre elas e, também, nesse complexo é que contabiliza-se o marco zero de quilometragem das duas marginais.

---

<sup>33</sup> Elevado à categoria de município com a denominação de Osasco, por Lei Estadual nº 5285, de 18 de fevereiro de 1959, desmembrado de São Paulo. Constituído do Distrito Sede. Sua instalação verificou-se no dia 19 de fevereiro de 1962 (IBGE, 2013).

O Cebolão é próximo à entrada de Osasco e seu acesso para quem está em Osasco margeia o Bonfim pelo Complexo Viário Faud Auada<sup>34</sup> (saída da Rodovia Castelo Branco que, junto ao Viaduto Dona Ignês Collino, atravessa a linha férrea como observado na nota na figura 17, e leva ao Centro de Osasco). Isso permitia uma mobilidade urbana de Osasco para outras localidades seja no interior (Barueri, por exemplo), seja a capital São Paulo. Osasco passou a ter maior destaque entre os municípios do oeste da região metropolitana de São Paulo<sup>35</sup>, devido ao acesso às vias de transportes que permitiram uma circulação interurbana mais intensa, o grande número de indústrias e um número considerável de habitantes. A Avenida Faud Auada que faz parte desse complexo viário está no limite leste do bairro Bonfim (antigo bairro do *Manéco*).



Figura 17: O Viaduto Dona Ignês Collino sendo construído na década de 1960. Detalhe para o trem passando embaixo do viaduto. Essa construção é uma maneira de superação da linha férrea para favorecer a mobilidade em Osasco. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

<sup>34</sup> Faud Auda foi um dos principais nomes do movimento de emancipação de Osasco.

<sup>35</sup> A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta por 39 municípios, foi instituída pela Lei Complementar Federal nº 14, de 1973, e disciplinada pela Lei Complementar Estadual nº 94, de 1974. No entanto, sua existência legal e política dependia da aprovação de uma lei estadual específica, de acordo com as regras da Constituição Federal de 1988, que atribuiu aos Estados a responsabilidade pela criação das regiões metropolitanas GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Região Metropolitana de São Paulo. Secretaria do Desenvolvimento

Osasco, na passagem das décadas de 1960 para 1970, teve um rápido e considerável crescimento demográfico abrangendo uma população superior a 200 mil habitantes e foi definindo seu território. A estação e a linha férrea e o Rio Tietê, que cortam o município de leste a oeste, serviram como divisores entre o norte e o sul do município e o mais intrigante, eles tornaram-se uma barreira que não permitia um contato maior entre os moradores do norte com os moradores do Sul. O Bonfim formou-se entre o rio e a estação, particularmente, viveu uma situação inusitada, pois ficou de certa forma, enclausurado.

Nesse período começam a surgir os primeiros prédios na cidade e em 1974 é construído um bem problemático e emblemático em Osasco: o Residencial Nova Grécia, localizado no Bonfim. São três prédios de doze andares com cerca de duzentos apartamentos e uma área de dezenove mil metros quadrados, que por imbrólios judiciais, nunca foram habitados, o que acarretou abandono.

Mesmo antes de 1950, já aumentava o tráfego de trens entre as cidades e apareciam os primeiros trens elétricos, o que fez diminuir acesso das pessoas ao bairro pelos trilhos, já que agora haviam porteiras para a passagem de veículos e pessoas, como se pode ver na figura 18, tornando o Bonfim um pouco isolado e, conseqüentemente, houve a perda de interesse do setor de serviços e de investimentos no bairro, reservando-se apenas as moradias e os estabelecimentos comerciais e industriais que ali ficaram.





Figura 18: Antiga portaria do trem na década de 1960 na Rua André Rovai. Ao fundo, a Hervy. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

A Vila Hervy não sentiu muitos efeitos disso, pois, apesar do isolamento gerado no bairro, ela mantinha a vantagem de ser localizado próximo à estação de trem e a indústria ainda estava presente. Além do mais, esse afastamento do bairro em relação à cidade trouxe uma tranquilidade para seus habitantes, como se fosse uma outra cidade a parte dentro da cidade de Osasco.

Já a Rua André Rovai sofreu mais impactos e de pouco em pouco foi perdendo seus comércios, o correio, a delegacia de polícia, a farmácia, entre outros, pois já não compensava tanto mais ficar por ali, pois o centro comercial da cidade foi transferido para o outro lado da linha do trem, na Rua Antônio Agú<sup>36</sup>. Todavia, ainda era uma rua movimentada onde passava carros, peruas, caminhões e ônibus, isso é observado na compilação de figuras 01.

<sup>36</sup> Talvez em conta da presença do rio Tietê, o desenvolvimento de Osasco da estação para a zona encontrou-se mais limitado que a zona sul, muito provavelmente, o rio servia como obstáculo para a expansão de Osasco.



Compilação de Figura 01: Rua André Rovai movimentada por veículos nas década de 1970. Acervo Hagop Koukdjian Neto.

Quanto às residências, Pasquale Petrone, que estudou especificamente o subúrbio industrial Osasco para a obra *A cidade de São Paulo – um estudo sobre geografia urbana*, e considerou as casas da Rua André Rovai como modestas.

O Bonfim e a Rua André Rovai entraram em decadência. Em contrapartida, a Rua Antonio Agú, como pode ser verificada na compilação de figuras 02, passou a ser uma das principais ruas da cidade e lá se desenvolveu várias atividades comerciais e de prestação de serviços.



Compilação de Figuras 02: A Rua Antônio Agú em diferentes momentos. À esquerda, os primórdios da rua no final do século XIX, com eucaliptos plantados em toda a sua extensão. À direita, a mesma rua na década de 1970. Acervo Hagop Koukdjian Neto. Montagem de Ivan Zanetti Mota.

As dificuldades de mobilidade urbana, devido ao Rio Tietê e a linha férrea, tornavam-se evidente, tanto que o primeiro Plano Urbanístico Básico de Osasco, datado de 1966 (de conteúdo obsoleto), reportava a dificuldade da população de Osasco em pertencer a sua cidade:

a ausência do onde ir dentro da cidade, para se divertir e para conviver, aliada à mobilidade que obrigava ao morador de Osasco a ir a São Paulo, não ajudava a criar no habitante o sentido de pertencer a cidade (OSASCO, 1966).

De fato, os moradores da zona norte de Osasco quando faziam compras ou passeavam por lazer não era em Osasco. Havia poucas lojas na cidade (de alimentos, de roupas, de calçados, de móveis, de eletrodomésticos, entre outros) e as que tinham eram muito caras. Compensava, mesmo pagando a condução, ir até São Paulo fazer compras, sobretudo, na Lapa e em Pinheiros.

O Senhor Laércio Tonon<sup>37</sup>, morador de Osasco desde 1950, corrobora esta informação, constatando que:

A zona norte nunca comprou aqui [centro de Osasco]. Eles iam para a Lapa, por causa da dificuldade de vim para cá [centro de Osasco].” [Por que da dificuldade?] “Nos anos 1950 tinha uma ponte de madeira onde hoje é o Viaduto da Integração.[...] 1992, 1993, o pessoal da zona norte ainda comprava na Lapa porque era difícil vir para cá. Depois fizeram esse viaduto da integração. Mas ainda hoje é difícil o pessoal vir para cá.

Osasco ainda buscava melhorar sua infraestrutura de transportes, aumentando o sistema viário, implantando terminais de ônibus. Para o Senhor Laércio a ideia de integração entre zona norte e zona sul veio depois da emancipação de Osasco. Um resultado disso é o projeto do Viaduto da Integração.

Por volta da metade da década de 1970, começava a construção da maior ponte da cidade com 900 metros de extensão, conhecido como o viaduto da integração norte-sul (Viaduto Presidente Tancredo de Almeida Neves), junto com uma passarela de pedestres ao seu lado, ambas sobre os trilhos do trem - já nesse momento sob a administração da FEPASA - e o Rio Tietê, para atenuar os problemas de mobilidade urbana. O viaduto ficou pronto apenas em 1986 e ele se situa como limite oeste do Bonfim.

---

<sup>37</sup> O Senhor Laércio Tonon, de 73 anos, chegou a Osasco em 1950 aos 10 anos de idade. Trabalhou como planejador industrial na Siemens. Ele foi presidente do Rotary Club (1986) e faz parte da diretoria da ACEO – Associação Comercial e Empresarial de Osasco, antiga ACIO – Associação Comercial e Industrial de Osasco. A mudança de nome é reveladora das transformações que Osasco passará a partir da década de 1980. Entrevista realizada pelo autor em agosto de 2013.



A partir de então já é possível delimitar o Bonfim atual: ao norte o Tietê, ao sul a linha férrea, a leste a Avenida Faud Auda e a oeste o viaduto Presidente Tancredo Neves.

Vale a pena ressaltar que a empresa Ferrovia Paulista S.A foi relevante para melhorar o sistema de transportes em Osasco ao trazer uma nova linha e reformar o terminal rodoviário.

A FEPASA, instituída em 1971, é o resultado de um longo processo de estatização das ferrovias em São Paulo. O governo do estado de São Paulo iniciou um programa de remodelação do sistema de trens da E. F. Sorocabana.

Entre 1976 e 1986, foram reconstruídas 22 estações da Linha Oeste (que vai de Amador Bueno em Itapevi até Julio Prestes em São Paulo, perpassando estações dos municípios de Itapevi, Osasco, Carapicuíba, Barueri e São Paulo). A estação Osasco foi reconstruída e reinaugurada em 1979. No mesmo ano, Osasco foi escolhida para ser o ponto de partida da Linha Sul, gerando um sistema de integração e transferência modal. A seguir, a figura 19 ilustra a estação após a reforma.



Figura 19: A estação de Osasco após a reforma da FEPASA. O prédio da estação ainda mantém muito dessa fisionomia. Foto de um cartão postal. FONTE: Estações Ferroviárias do Brasil, 2013.

A Linha Sul ou Ramal Pinheiros-Jurubatuba, era o antigo ramal sul da E.F. Sorocabana, com o intuito de reduzir as distâncias entre Sorocaba, São Paulo e Santos. Nesse primeiro

momento ela funcionava de Osasco até Pinheiros, mas no fim da década de 1980 essa linha já alcançava a estação Jurubatuba, percorrendo quase toda extensão da Marginal do Rio Pinheiros a partir do Ceasa até Santo Amaro.

Assim, Osasco passou a conter um importante sistema ferroviário que permitia fazer conexão com São Paulo, aos locais que margeiam o Rio Pinheiros (Linha Sul) como Pinheiros e Santo Amaro e aos locais ao entorno do Rio Tietê como Lapa e Barra Funda (Linha Oeste); além de garantir acessos a cidades vizinhas a oeste como Carapicuíba, Barueri e Itapevi.

Com as linhas de trem, Osasco passou a ter um grande fluxo de passageiros, realizando movimentos pendulares, ou seja, pessoas que trabalham ou estudam em local diferente de suas residências, no caso, muitos moradores de Osasco trabalhando ou estudando em São Paulo.

A FEPASA foi incorporada à Rede Ferroviária Federal em 1998. Mas antes, em 1996, a parte da malha ferroviária da FEPASA utilizada para o transporte nas regiões Oeste da Grande São Paulo ainda permaneceu sob o controle do Governo do Estado de São Paulo através da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos) que pretendeu administrar todas as ferrovias da RMSF. A Linha Oeste passou a ser a Linha 8 - Diamante; e a Linha Sul tornou-se Linha 9 - Esmeralda. Nessa época construiu-se ao lado da estação o terminal rodoviário de Osasco.

Já na década de 1990, Osasco enfrentou uma grande desconcentração industrial, muitas indústrias continuaram, mas outras tantas saíram em direção ao interior paulista. A Hervy, indústria instalada desde o final do século XIX no Bonfim, transferiu-se para Taubaté, deixando seu grande terreno, cheio de galpões, abandonado.

Em contrapartida à diminuição do setor industrial, Osasco cresceu em setor de serviços, muito em função das condições de suas condições logísticas por ser bem localizado perto da capital, próximo a rodovias importantes como a Castelo Branco, Anhanguera e o Rodoanel e das vias expressas marginais, pela rodoviária e pelas linhas de trem.

As indústrias saíram e suas áreas deram lugares a grandes estabelecimentos do setor de serviços. Os antigos terrenos industriais deram espaço a enormes centros de consumo, principalmente na Avenida dos Autonomistas, como por exemplo: a indústria Asea Brown Boveri (ABB) cedeu parte de seu terreno ao *Shopping União* (2009); o supermercado *Wal Mart* ocupou o terreno da antiga Eternit do Brasil; o Carrefour, o terreno da Santista. A Charleroi, indústria metalúrgica, cedeu espaço à Universidade Bandeirante (UNIBAN). Este processo, como se observa, é generalizado, além de intenso.

Com todos esses serviços a disposição, os moradores de Osasco não necessitam mais dirigir-se a São Paulo para realizar suas compras ou mesmo estudar. Para quem habita o Bonfim é mais prático, pois os estabelecimentos de serviços estão em raio de alcance próprio.

Iniciaram-se as obras da parte Oeste do Rodoanel Mario Covas (SP-21), muito comumente chamado de Rodoanel Metropolitano de São Paulo, última grande via construída recentemente que perpassa Osasco, inserindo estrategicamente a cidade como um eixo rodoviário importante.

Como o próprio diz essa via é um anel rodoviário que contorna toda a metrópole paulistana numa distância aproxima de 30 quilômetros do centro de São Paulo, com ao propósito de facilitar a mobilidade urbana nas cidades, principalmente nas vias de São Paulo (marginais Tietê e Pinheiros), pois os caminhões oriundos de várias regiões do Brasil passam por São Paulo durante seus trajetos. Isso evidencia como o transporte rodoviário nacional é centralizado em São Paulo.

O primeiro trecho do Rodoanel a ser construído foi o Oeste onde está Osasco e ficou pronto em 2002, o que proporcionou uma integração de rodovias e vias: Castelo Branco, Anhanguera, Bandeirantes (SP-348), Antonio Raposo Tavares (SP-270), Regis Birtercourt (BR-116) e outras.

Nesse cenário que Osasco chega aos anos 2000, com grandes vias de circulação, a ascensão do setor de serviços e comércio, buscando tornar-se uma cidade cada vez mais desenvolvida, pelo menos no setor econômico, e central na RMSP.

## **2.2 Bonfim: cindido em Osasco**

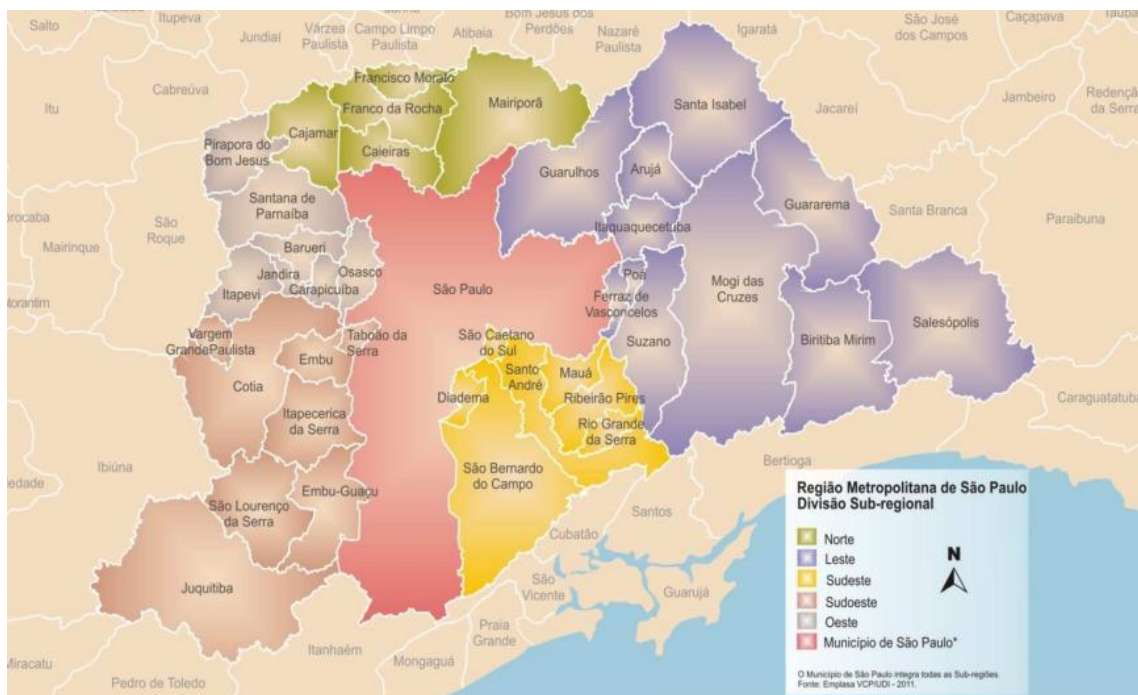
Osasco não chegou aonde chegou por acaso. O inédito crescimento econômico experimentado pelo município nos últimos 4 anos, acompanhado de ganhos expressivos para a qualidade de vida da população, é fruto de ações bem planejadas e executadas de acordo com o programa de governo aprovado pelo povo de Osasco nas eleições de 2004. A renovação não pode parar. O desafio, agora, é acelerar o desenvolvimento econômico e atrair novos investimentos para dar continuidade a essa grande obra que está mudando a face da cidade (PLANO DE GOVERNO 2009/2012 , s/d, p. 7).

O texto do plano de governo de Osasco do ex-prefeito Emídio Souza simboliza o planejamento proposto pelo Estado. A cidade, já toda urbanizada, só pode desenvolver-se atuando no que já foi construído na cidade, buscando uma renovação que mudará a face da

cidade. A minuta do projeto da OUC Tietê II evidencia a ideia de transformação de certas áreas como o Bonfim e o Rochdale:

O objetivo principal deste projeto é a transformação e consolidação da área do Bonfim e sul de Rochdale em uma centralidade regional da Região Metropolitana de São Paulo, principalmente, da sub-região oeste, por meio da atuação consorciada entre o poder público e a sociedade (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p. 4).

Osasco situa-se na sub-região Oeste da RMS<sup>38</sup>, realizando divisas com os municípios de São Paulo, Taboão da Serra, Cotia, Carapicuíba, Barueri e Santana do Parnaíba, como pode se observar no mapa 02.



Mapa 02: Sub-regiões da RMS. Osasco localiza-se na sub-região Oeste.  
Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa, 2013.

Osasco entrou no século XXI totalmente urbanizada, diferente em relação ao início do século passado. A população cresceu consideravelmente desde sua emancipação e, hoje, há mais 600 mil habitantes morando em zona urbana, como pode ser observado de acordo com o gráfico. Osasco não é tão grande territorialmente, possuindo uma área superior 64 quilômetros quadrados.

<sup>38</sup> A sub-região oeste da RMS é constituída por sete municípios: Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira, Santana de Parnaíba e Pirapora do Bom Jesus. Destes apenas Osasco fazia parte do município de São Paulo.

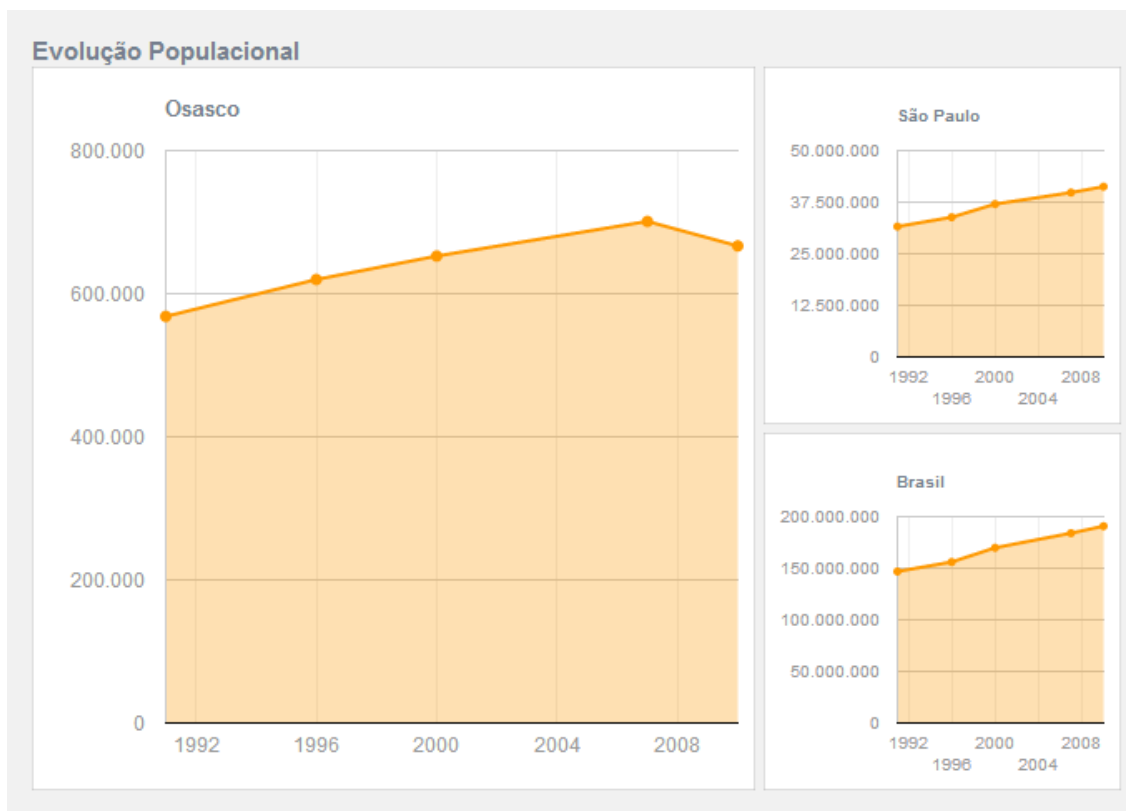


Gráfico 01: Evolução Populacional de Osasco. Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010.

Na economia prevalece o setor de serviços e comércio, principalmente no centro e na Avenida dos Autonomista, mas há ainda atividades do setor industrial, diferentemente da agricultura, inexistente no município, como se pode notar no gráfico 2. Osasco possui três *Shoppings Center* (Osasco Plaza, *Super Shopping Osasco* e *Shopping União Osasco*), todos em áreas que anteriormente eram industriais, bem como são os hipermercados *WalMart*, *Carrefour*, *Cobasi*, *Casa e Construção (C&C)*. Osasco, também, é centro de distribuição de empresas gigantes como a *Coca-Cola* e a rede *Pão de Açúcar* e abriga a *Food Town*<sup>39</sup> (Cidade do Alimento) do *McDonalds*. Além da sede do banco *Bradesco*, das emissoras de telecomunicação *SBT* e *RedeTV* e da empresa de comércio *Submarino*, todas de grande relevância nacional. De indústria que se mantém em Osasco pode-se citar a *Osran* (fabricação de lâmpadas) e a *ABB* (voltada para tecnologias de energia e automação).

<sup>39</sup> A *Food Town* é composta pelos três principais fornecedores do *McDonald's*: *FSB Foods*, *Seara Marfrig* e *Martin-Brower*. A primeira é responsável pelo fornecimento de pães, a segunda pela produção dos hambúrgueres e a última cuida de todo o processo de estocagem e distribuição dos restaurantes da rede.



Vale a pena ressaltar que Osasco possui o 14º PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, o 4º do Estado de São Paulo, apresentando o 2º maior PIB *per capita* do país.

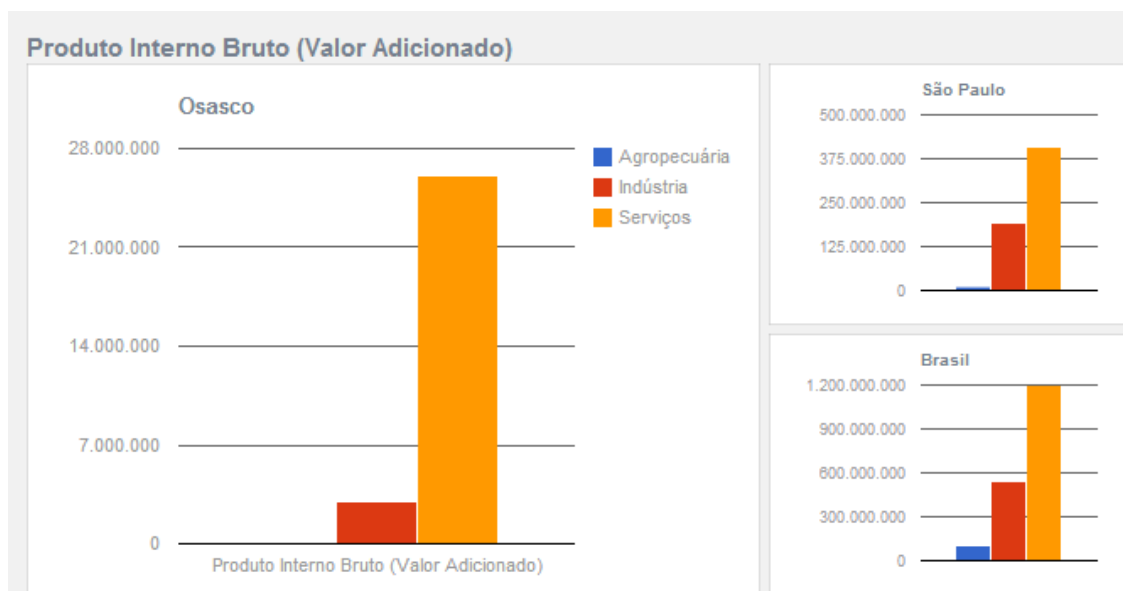


Gráfico 02: Produto Interno Bruto de Osasco. Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Osasco busca crescimento econômico e incentivo a vinda de grandes empreendimentos imobiliários e, para tanto, as políticas públicas visam realizar obras de infraestrutura como construção de novas vias, especialmente o governo do PT (Partido dos Trabalhadores) que está na prefeitura desde 2004, com as administrações de Emídio Pereira de Souza (2005-2012) e Antonio Jorge Pereira Lapas, atual prefeito, um engenheiro que era responsável pela Secretaria de Obras e Transportes da gestão de Emídio Souza.

Basta ler o plano de governo para 2013-2016 proposto por Jorge Lapas nas últimas eleições chamado “Programa de Governo – Soluções para fazer Osasco avançar”<sup>40</sup> no qual mobilidade e infraestrutura da cidade são prioridades. Entre suas metas esta (s/d, p. 38) “criar um Plano-Diretor de Mobilidade Sustentada, levando em conta as características demográficas dos bairros e a geografia da cidade, como a separação física entre as zonas norte e sul pelo Tietê e a linha férrea da CPTM”. Essa medida lembra bastante o plano básico urbanístico de Osasco de

<sup>40</sup> Recomenda-se a leitura desse plano de governo para Osasco. Se 10% das propostas sugeridas nesse programa se realizarem, com certeza Jorge Lapas terá sido o maior prefeito da história de todas as cidades do mundo; as metas de governo voltadas para a infraestrutura, na maioria das vezes, começam com os seguintes verbos: criar, estender, ampliar, duplicar, realizar, elaborar, implantar e construir. Na verdade, esse programa reflete como a ideia da sustentabilidade está fortemente presente no planejamento urbano.

1966, “responsabilizando” os elementos geográficos da cidade como um empecilho para a integração e mobilidade urbana.

No dia da apresentação oficial desse programa de governo para as eleições de 2012, Lapas revela sua preocupação em melhorar a infraestrutura para Osasco crescer:

Precisamos avançar em algumas áreas, o crescimento da cidade tornou alguns investimentos necessários, então, vamos investir em infraestrutura para continuarmos progredindo, e que venham mais empresas além das 25 mil que foram criadas aqui. Não vamos segurar o crescimento da cidade por falta de infraestrutura, vamos buscar recursos onde for para que Osasco continue crescendo. (LINHA DIRETA; 20012).

Um exemplo desse discurso foi a construção, no governo Emídio Souza, da Avenida Hilário Pereira de Souza (em alusão ao pai do ex-prefeito) que passou a ser conhecida como a “Super Avenida”, localizada entre o centro e a Avenida dos Autonomistas, com o objetivo de ser um lugar que alavanque vários empreendimentos imobiliários como grandes condomínios residenciais e o primeiro centro empresarial. Importante registrar que todos os anúncios de propaganda desses empreendimentos destacam a proximidade da avenida com a Marginal Pinheiros, com a Rodovia Castelo Branco, a Estação de trem de Osasco, o *Shopping União de Osasco*, o *Super Shopping Osasco*, o Hipermercado Carrefour, o Hipermercado *Wal-Mart* e a Avenida dos Autonomistas.

A Avenida dos Autonomistas (antiga Estrada Velha de Itu), por sinal, retrata bem esse momento de Osasco buscando atrair empreendimentos no setor de serviços e empresarial em que é possível verificar a desconcentração industrial, pois nela havia terrenos industriais que atualmente pertencem a hipermercados, shoppings e universidade privada. Essa avenida cada vez torna-se não apenas uma centralidade em Osasco, mas para todas as cidades do oeste da RMSP.

No entanto, há um bairro próximo ao centro de Osasco e a Avenida dos Autonomistas, que outrora foi um local de destaque que acompanhava o crescimento da cidade, que depois da emancipação osasquense entrou em um processo de degradação física, se manteve a quem das novas transformações requeridas em Osasco, tornando-se um entrave ou mais uma possibilidade para o desenvolvimento econômico da cidade, desde que seja reestruturado e adequado as novas perspectivas de uma Osasco empreendedora, de escritórios empresariais, que almeja ser uma centralidade regional.

Esse bairro é o Bonfim, um lugar de característica residencial, de muitos moradores aposentados, de casas da vila operária, de um galpão de indústria a princípio dito como abandonado, perto de um rio considerado degradado, que junto com a linha férrea divide a cidade dificultando a mobilidade urbana e a identidade do osasquense com o lugar onde mora.

Mas, em contrapartida, o Bonfim é bem localizado, próximo ao centro, ao ponto de comércio popular, aos *shoppings centers*, a Avenida dos Autonomistas, dos hipermercados, a estação de trem e a rodoviária de Osasco e, principalmente, ao lado de importantes e estratégicas vias rodoviárias que servem de atração para novos investimentos como as empresas de transporte, para construção de condomínios residenciais e por quê não para ser a sede do paço municipal?

Pasquale Petrone (1958, p. 106) disse que “nas vizinhanças da estação, situa-se, sem nenhuma dúvida, o ‘coração’ de Osasco”. Bonfim está na vizinhança da estação, portanto, faz parte do “coração”. Indo além do que Petrono propôs, a partir de uma abordagem fisiológico-orgânica para a Geografia, pode-se sugerir que a principal artéria desse “coração”- órgão que bombeia o sangue, em comparação significa o desenvolvimento - é a Rua Antonio Agú, do lado oposto ao Bonfim, jorrando sangue renovado para todo o corpo, ou melhor, alavancando o desenvolvimento da cidade.

Nesse prisma, o Bonfim e a Rua André Rovai, do outro lado da estação, seria a veia, recebendo todo o sangue sujo de Osasco. Parece que Osasco não cuidou direito de si e largou essa veia que se encheu de gordura, obstruída. O médico, leia-se, o Estado, com a ajuda dos diagnósticos realizados pelos técnicos, entenda-se arquitetos, sugeriu uma intervenção operatória chamada Operação Urbana Consorciada Tietê II visando desobstruir a e, assim, Osasco poder desenvolver-se melhor.

Os administradores de Osasco e os técnicos da OUC provavelmente não pensam em desvendar alma, como aquela mencionada por Monbeig, para o Bonfim e Osasco, para eles essa ideia de alma nem existe. Mas, se ela existisse, pode-se afirmar que eles querem a “alma” do progresso e desenvolvimento econômico para a cidade e, segundo eles, o Bonfim não compartilha isso, tem a “alma” do atraso. Talvez, assim surja uma justificativa para a implementação de OUC nesse local. A seguir, a figura 20 mostra as áreas de intervenção da operação urbana.

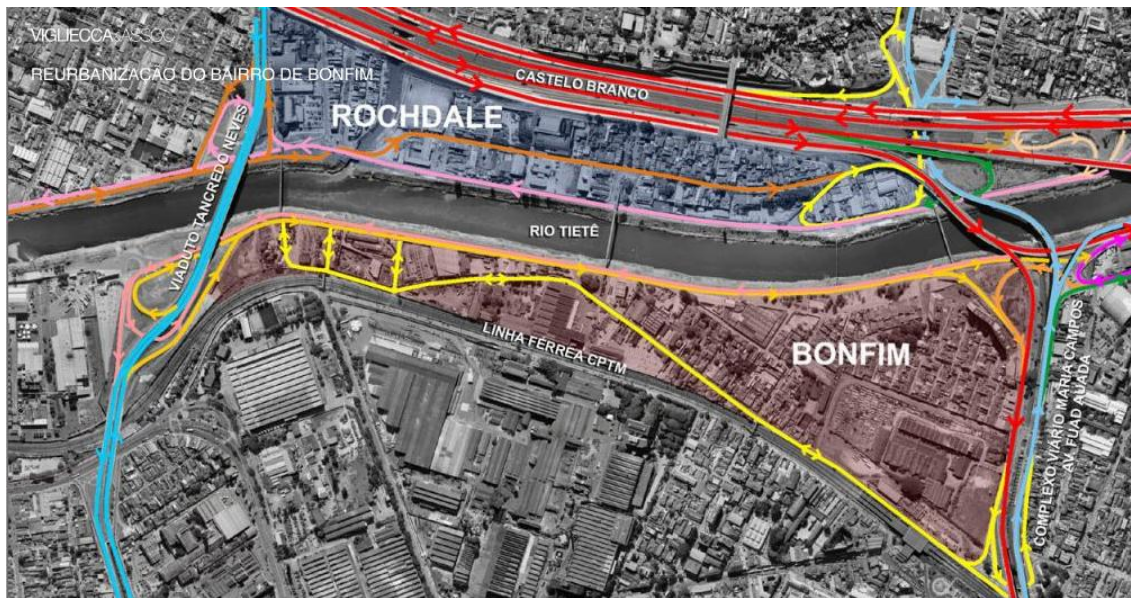


Figura 20: Área de intervenção da OUC Rio Tietê II. O Bairro Bonfim encontra-se enclausurado pelo: Rio Tietê (ao norte); linha férrea (ao sul); viaduto Tancredo Neves (a oeste) e Avenida Fuad Auada (a leste). Fonte: VIGLIECCA&ASSOC (2012).

O acesso ao Bonfim pelo morador de Osasco é realmente complicado, devido ao viaduto, às avenidas, o rio e à linha férrea. Para quem vem a pé pela zona norte defronta-se com o Rio Tietê e deve atravessar uma passarela, observada na foto 01, que existe sobre o rio e as Avenidas Nações Unidas (margem esquerda do rio) e Presidente Kennedy (margem esquerda do rio) para acessar o bairro; o mesmo se dá para sair dele.



Foto 01: A passarela atual sobre o Rio Tietê.  
Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.

Já quem vem da zona sul, depara-se com a linha férrea e encontra duas possibilidades: a melhor é adentrar a Estação Osasco, subir as escadas rolantes, e passar para o outro lado pela saída existente; ou também tem opção de caminhar mais uns quinhentos metros a oeste da estação, pela Rua da Estação, atravessá-la e, do outro lado da calçada, por sinal bem estreita, como se vê na foto 02, caminhar mais um pouco até chegar a uma passarela que passa por cima da linha de trem, conforme bem ilustra a compilação de fotos 01, dando acesso a Rua André Rovai; para sair do bairro faz-se o mesmo trajeto.



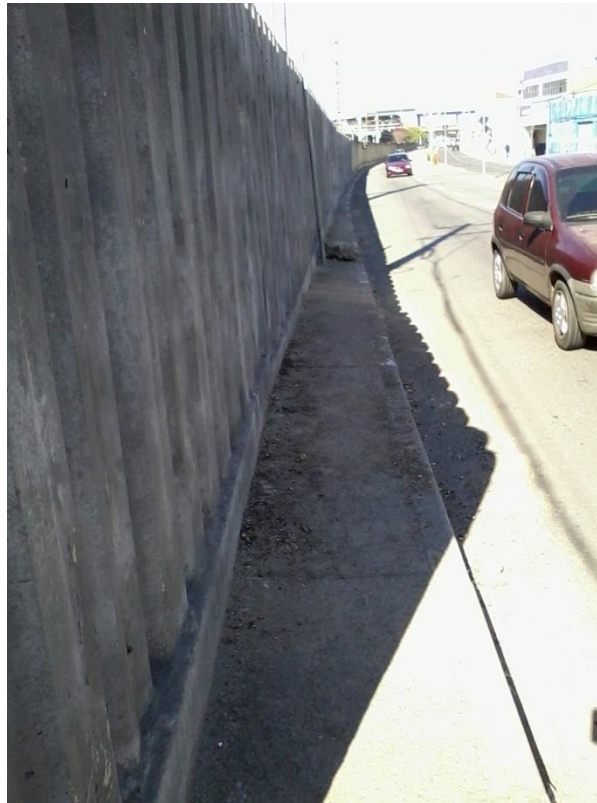
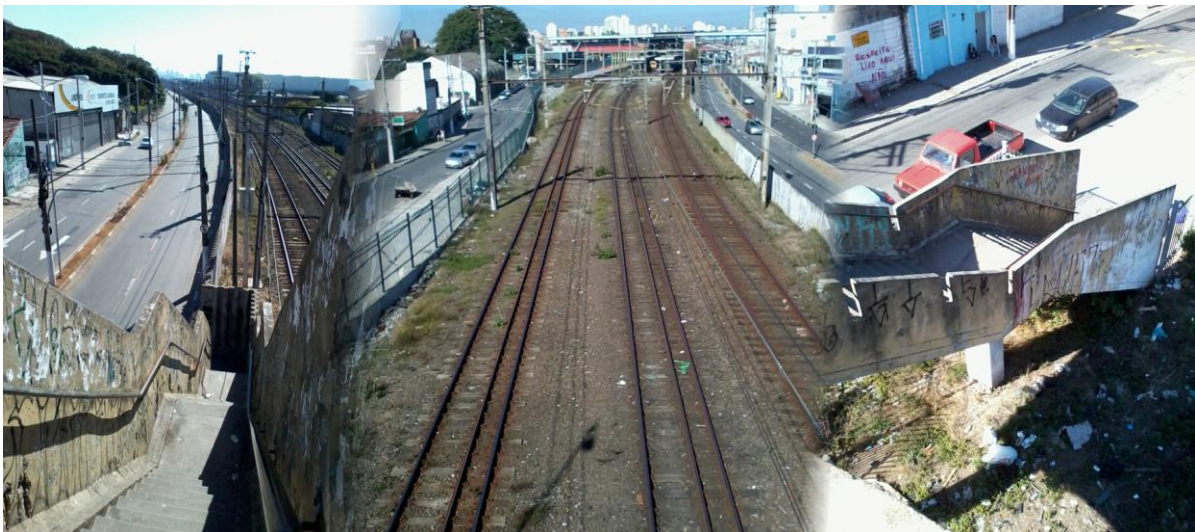


Foto 02: Calçada bem estreita da Rua da Estação. Foto no sentido inverso à passarela que dará acesso a Rua André Rovai. Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.



Compilação de Fotos 01: Sequência de fotos atravessando a linha férrea. À esquerda, subindo a passarela a partir da Rua da Estação. No centro, a linha ferra em cima da passarela e em cada lado as ruas. À direita, a descendo a passarela para chegar a Rua André Rovai. Fotos de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.

Organizado por: Ivan Zanetti Mota.

Todavia, para o morador do Bonfim é um bom local para se locomover seja em Osasco, seja em São Paulo, pois para quem utiliza carro tem acesso rápido para as marginais Tietê e

Pinheiros, a Rodovia Castelo Branco e o Rodoanel; para quem utiliza transporte público também é fácil, pois perto tem a Estação Osasco de trem que possui duas linhas da CPTM e o terminal rodoviário de ônibus da cidade. Andar a pé e viver no Bonfim também apresentam aspectos vantajosos, porque é próximo do centro de Osasco; atravessando a linha férrea alcança-se o Calçadão da Rua Antônio Agú, hoje, o segundo maior local de comércio popular do estado, perdendo apenas para a Rua 25 de março em São Paulo e o *Shopping Plaza Osasco*; caminhando mais um pouco avista-se a Avenida dos Autonomistas e seus hipermercados (Carrefour, Walt Mart e Extra), *shoppings* (*Super Shopping Osasco* e *Shopping União Osasco*).

Precisamente, o Bonfim possui uma área total de 80 alqueires, localizados no distrito administrativo do Centro. Delimita-se ao Norte pelo bairro Rochdale e Rio Tietê; a Leste pelo bairro Presidente Altino, através da Avenida Fuad Auada; ao Sul pelos bairros Centro, Industrial Centro e Km 18, através das Ruas Erasmo Braga e da Estação; a Oeste, com o bairro Setor Militar. A figura 23 ilustra a localização da OUC Tietê II no Bonfim em Osasco:



Figura 21: Local onde ocorre a OUC Tietê II.  
Elaboração: Leonardo Araujo Cardeal da Costa. Mapa sem escala.



O Bonfim apresenta como principais elementos de destaque em sua paisagem e que estão contidos nas intervenções da OUC Tietê II: o Rio Tietê e a Avenida das Nações Unidas que o margeia (posteriormente ela torna-se a Marginal Tietê em São Paulo), ao norte; a linha férrea e a estação Osasco da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM), ao sul, além da rodoviária de Osasco<sup>41</sup>; os galpões abandonados da indústria de louças e sanitários Hervy e vila operária ao seu redor; a vila ferroviária Dona Leonor; os edifícios do Jardim Nova Grécia, nunca habitados; três praças (Praça Carmine Mônaco, Praça Professora Nair Bellacosa Warze e Praça Laurindo de Camargo) e a Rua André Rovai com: a Igreja Nossa Senhora do Bonfim, a Associação dos Moradores da Periferia de Osasco (AMPO) e os cortiços em condições precárias e alugueis caros, alguns sendo demolidos, evidenciando algumas alterações no bairro devido a presença da OUC.

### 2.3 As intervenções da OUC Tietê II no Bonfim

Eu estou aposentado, eu trabalhava numa fornecedora da Mercedes, mas eu tenho tudo aqui, sou rotaryano, sou maçom. Às vezes eu penso ir para Curitiba, Florianópolis, mas não tem como deixar.

Eu começo a pensar, eu estou com 72 anos, eu não quero mais dirigir e aqui para mim eu posso, se tiver ainda forças na perna, ir para vários lugares. Agora se eu morar em outro lugar, eu vou ter que andar bastante para alcançar ônibus, aqui não. Mas para gente, se vier a ficar comercial, não altera não. Mas vai machucar muita gente ainda, não é pouco não.

Relato de João Batista Bastos, 72 anos, morador da Vila Hervy, no Bonfim em Osasco – 07 de agosto de 2013).

O relato do senhor João Bastos é reforçado pelo de sua esposa Raílda Bastos, 66 anos: “Meu filho mora no São Francisco em São Paulo e fala para gente mudar para lá, mas não, a gente acostumou aqui. Eu quero ir em qualquer lugar, eu pego o trem, eu vou indo.”. Estes são dois depoimentos ilustram uma adaptação que o morador já construiu com local onde reside e o quanto difícil é para eles deixar o Bonfim. Um aspecto que não compactua com o proposto pelo discurso da OUC Tietê II que visa realizar várias intervenções no Bonfim em busca de uma identificação do morador com a cidade e as várias intervenções que serão expostas a seguir.

A primeira etapa da operação urbana foi a modernização na Estação de trem de Osasco, envolvendo o setor Complexo Metropolitano da OUC Tietê II. Uma parceria foi fechada com a CPTM. A prefeitura cedeu uma faixa da Rua Erasmo Braga no Bonfim à companhia, que

<sup>41</sup> Todos eles estão no contorno, estabelecendo seu limite.

ampliou a linha ferroviária no trecho que corta Osasco. Em contrapartida, a CPTM realizou a reforma da estação. Além de novo modelo arquitetônico, a estação agora permite, dentro dela, o acesso tanto ao centro com ao Bonfim.

Outra intervenção prevista é a readequação da orla ferroviária, em parceria com a CPTM, com tratamento paisagístico, implantação de espaços verdes e arborizados nas áreas lindeiras à ferrovia e substituição dos muros por grades, com a intenção de melhorar a paisagem urbana e a drenagem local e modernizar os trilhos, trens e estações (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p.5).

Localizada no quilômetro 15,886, a estação de Osasco foi inaugurada em agosto de 1895 a partir da iniciativa de Antônio Agú. Ela pertenceu inicialmente a Companhia União Sorocabana e Ytuana até 1907, depois passou sob o comando Sorocabana Railway, em 1919 passou aos domínios da Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1971 a FEPASA adquiriu a responsabilidade sobre a estação e anos mais tarde realizou uma grande reforma, demolindo e construindo um novo e maior prédio para atender a demanda de passageiros que aumentava. Desde os anos 1990 a estação está sob o controle da CPTM que recentemente realizou uma nova reforma na estação numa parceria com a prefeitura de Osasco, para integrar a estação ferroviária com a rodoviária de Osasco. A seguir, as figuras 24, 25 e a foto 03 mostram as transformações da estação ao longo do tempo.

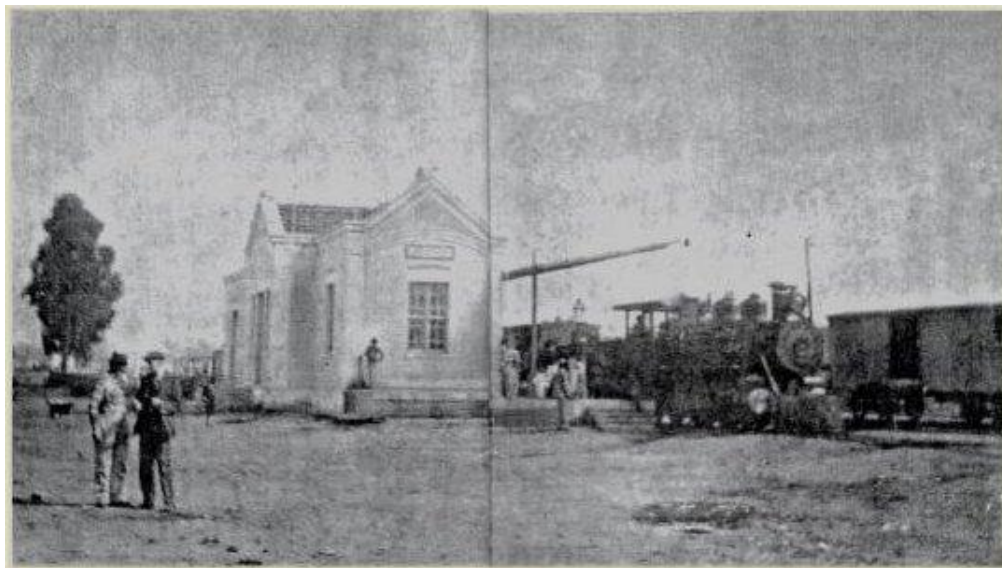


Figura 22: Estação de Osasco no início do século XX. Foto cedida por Robson Batista.  
FONTE: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL (2013).



Figura 23: Estação de Osasco e seu entorno na década de 1940. Pode-se ver a indústria Hervy acima da linha férrea e abaixo o começo da Rua Antonio Agú. Acervo Hagop Koukdjian Neto.



Foto 3: Estação de Osasco atual. Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.

A rodoviária de Osasco, vista na compilação de fotos 02, está ao lado da estação de trem a até antes da reforma de 2012 era difícil o acesso até ela, pois não havia a passagem por dentro da estação, o provocando sensação de perigo aos usuários que passavam pelo terminal. A reforma trouxe uma integração entre a estação e a rodoviária. Agora está mais acessível e os seus frequentadores em geral elogiam essa reforma, por ter tornado o lugar mais seguro.



Compilação de Fotos 02: Rodoviária de Osasco após a reforma, com interligação com a estação de trem. Fotos de: Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.



Em Osasco há trem, ônibus municipal e ônibus rodoviário concentrado em um mesmo local, e ainda está previsto a chegada do metrô de superfície, tudo numa grande integração modal de transportes (ferroviário, rodoviário, futuramente metroviário e até mesmo hidroviário). Tudo isso adjacente ao Bonfim, que também é próximo à Rodovia Castelo Branco, ao Rodoanel e ao acesso as Marginais Pinheiro e Tietê, tornando o Bonfim um local interessante em relação à mobilidade com e para outros locais, como observado na figura 26.

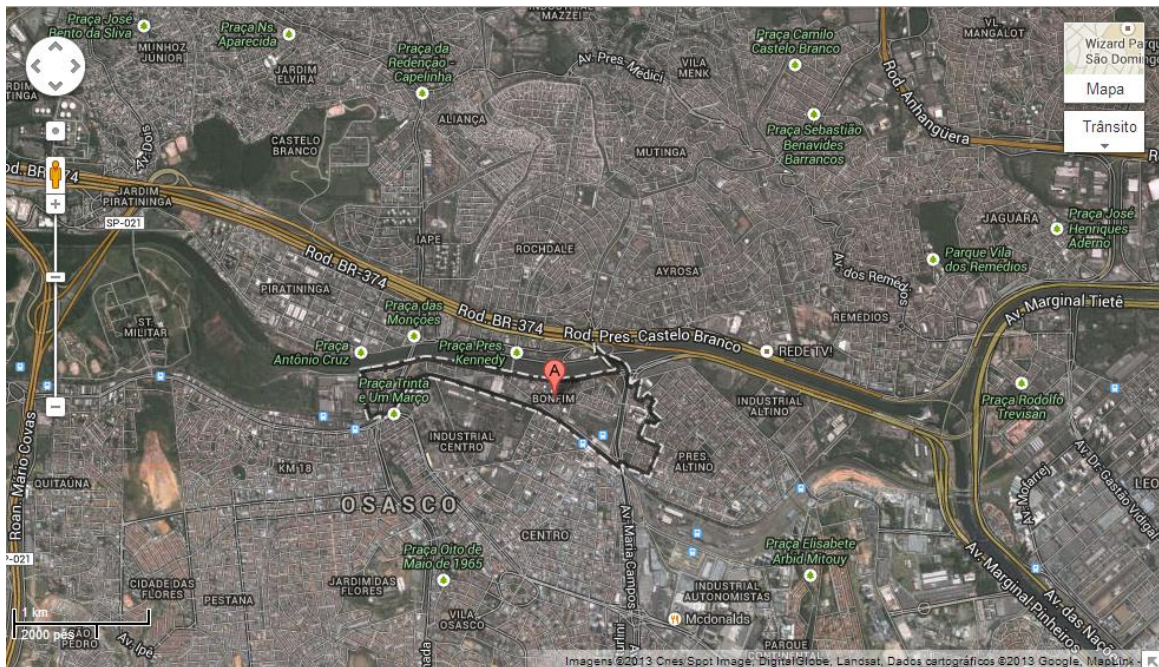


Figura 24: Localização do Bonfim. Bonfim (ponto A) próximo de principais eixos viários: Rodovia Anhanguera, Rodovia Castelo Branco, Rodoanel Mario Covas e o Cebolão (acesso a Marginal Pinheiros e a Marginal Tietê).  
Fonte: Dados cartográficos ©2013 Google, MapLink.

Ao prever a reforma da estação de Osasco e a da rodoviária, o secretário da SEH DU (Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano) de Osasco Sérgio Gonçalves revela a ideia de progresso:

Ela [estação] será uma passagem do que chamaremos de centro antigo para o novo. Haverá uma passarela que ligará a estação ao centro de Osasco. Com isso, o fluxo de pessoas deverá dobrar no centro de Osasco. Além de reformar duas passarelas construiremos outras pontes e acessos na região central da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

Ou senão, devido ao fato de que hoje a estação realiza a passagem física entre o centro de Osasco e o Bonfim, nessas palavras do secretário pode-se entender que o centro antigo é o lado

norte da linha férrea onde se situa o Bonfim, que num momento mais anterior tinha sido um local importante para Osasco, e o centro novo é o lado sul da estação onde está o atual centro da cidade.

O centro da cidade apresenta o segundo maior rua de comércio popular de São Paulo, a Rua Antônio Agú e seu Calçadão, inaugurado na década de 1980, só perdem nesse quesito para a Rua 25 de Março na cidade de São Paulo. A baixo a figura 27 ilustrando o Calçadão.



Figura 25: Calçadão Antônio Agú nos seus primeiros anos (década de 1980). Reparar que ainda havia calçada e rua (apesar dela já estar fechada para automóveis). Acervo Hagop Koukdjian Neto.

No Calçadão há inúmeras lojas de roupas, calçados, móveis, eletrodomésticos, o *Shopping Plaza*, e mais de quarenta carrinhos de sanduíche cachorro quente, algo exagerado e que tornou um símbolo para Osasco que já se gaba como o segundo maior produtor de lanches cachorro quente do mundo, atrás apenas de Nova Iorque. Segundo o sítio WEBDIARIO o Calçadão, a Rua Antonio Agú e ruas próximas recebem em média 200 mil pessoas por dia, evidenciando a centralidade osasquense na região em relação ao setor de serviços. Há um projeto para inserir uma cobertura no Calçadão.

Esse centro de comércio é logo em frente ao terminal rodoferroviário de Osasco e esse é um fator de atração para o estabelecimento de lojas, além de ser fácil o acesso para as pessoas realizem suas compras, que não são apenas os moradores de Osasco, mas de toda a região como Barueri, Carapicuíba e Itapevi, cidades por onde passa a Linha 8 Diamante da CPTM.

A estação de Osasco possui duas linhas de trens. Somado a Linha 8 (35, 3 km de extensão) que faz o trajeto Itapevi - Julio Prestes, encontra-se também o início da Linha 9 Esmeralda (31, 8 km de extensão) com destino até Grajaú em São Paulo. Por elas passam quase 800 mil pessoas em média por dia. Segundo a CPTM<sup>42</sup>, em média por dia, mais de 480 mil usuários utilizam a Linha 9 e quase 450 mil passageiros transportados na Linha 8. Em setembro de 2013, a estação Osasco era uma das mais movimentadas da CPTM, com uma média por dia útil de 50 000 passageiros embarcados<sup>43</sup>.

O Rio Tietê, ilustrado na foto 04, é um elemento relevante geograficamente<sup>44</sup> que singulariza a OUC, seja para justificar a presença da OUC, pois ele, a princípio, é visto como um obstáculo, uma barreira urbanística que impede a integração dos moradores com a cidade. No entanto, com os objetivos propostos pela operação, o Rio Tietê é compreendido como um fator essencial para trazer uma nova centralidade à Osasco, não à toa a operação tem em seu nome a palavra Tietê. Adiante, a minuta desta OUC destaca como ponto importante:

o tratamento inédito dado ao Rio Tietê pela OUC Rio Tietê/Osasco, que inverte a forma como o rio vem sendo sistematicamente negligenciado pelas cidades. Nesta operação urbana, o rio deixa de ser um divisor do território e passa a ser um integrador de espaços, gerando uma indubitável centralidade, marcada por um grande parque. Segundo as intervenções propostas, a transposição do rio, é sempre feita com as características de continuidade, sem estabelecer dificuldades de acessibilidade para pessoas e veículos, sem escadas, sem alças (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p. 2).

---

<sup>42</sup> Dados retirados do Relatório da Administração 2012 da CPTM. Disponível em: [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_contabeis/RelAdministrativo\\_2012.PDF](http://www.cptm.sp.gov.br/e_contabeis/RelAdministrativo_2012.PDF). Acesso em: 24 de outubro de 2013.

<sup>43</sup> Dado retirado da Tabela de Movimentação da CPTM. Disponível em: [http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela\\_Movimentacao\\_Setembro2013.pdf](http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Setembro2013.pdf). Acesso em: 24 de outubro de 2013.

<sup>44</sup> Como já foi mencionado no trabalho, o rio Tietê foi fundamental na formação de Osasco, seja por ser um meio de transporte, seja por fornecer argila para fazer tijolos e assim, fomentar o estabelecimento de olarias, que por sua vez, trouxe grande incentivo para outras atividades, proporcionando, inclusive a formação da Companhia Industrial de Cerâmica e a construção de uma estação de trem. Sem falar que sua retificação na década de 1940 possibilitou a habitação e a formação do bairro Rochdale, também inserido nessa OUC.





Foto 4: O Rio Tietê em Osasco. Foto retirada sobre uma passarela que liga o Bonfim ao Rochdale. O rio divide Osasco: à esquerda a zona sul e à direita a zona norte.  
Foto de: Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.

Pode-se compreender que um dos objetivos é modificar as potencialidades econômicas do local. Um trecho do Rio Tietê perderia, então, seu caráter de limite e seria convertido em uma centralidade.

A requalificação do espaço e do desenho urbano passará, aponta a OUC, pela recuperação do rio e suas margens, viabilizando até mesmo o transporte hidroviário, como ilustra a figura 28.



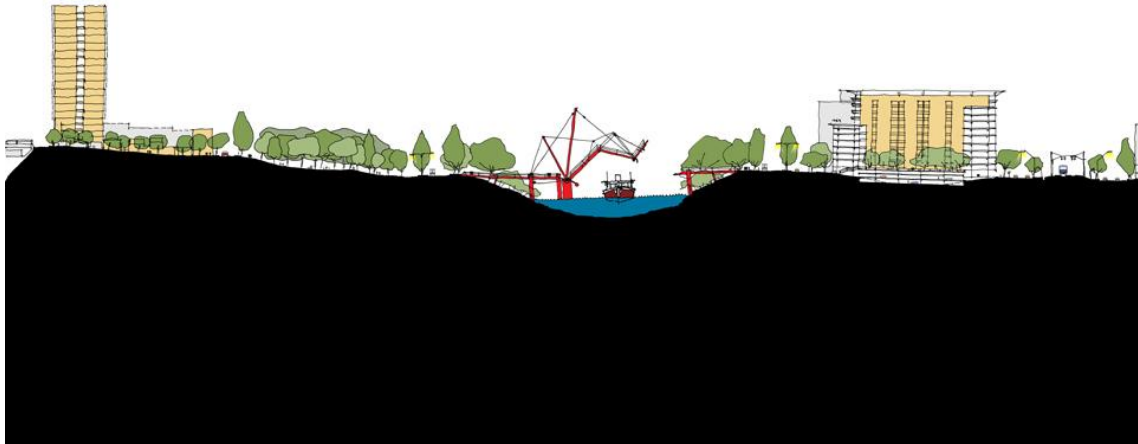


Figura 26: A ideia de como pode ocorrer à passagem de transportes hidroviários pelo rio. Fonte: VIGLIECCA&ASSOC (2012).

Fato interessante é que essa perspectiva de construir uma ponte e tornar o Rio Tietê uma passagem para pequenas embarcações já existiam há quase cinquenta anos atrás, como pode se notar na figura 29.



Figura 27: Embarcação no Rio Tietê em Osasco, em 1967.  
Fonte: Câmara Municipal de Osasco (2013).

O engenheiro Álvaro Mello, diretor do Departamento de Uso do Solo (DUS) de Osasco e um dos principais responsáveis do projeto da operação urbana, revela sua visão de como o Rio Tietê deve ser compreendido no processo dessa OUC em entrevista concedida ao repórter Danilo Dainezi do Jornal Webdiário em junho de 2011: “O rio não precisa ser encarado como um esgoto a céu aberto. A gente pensou em utilizar o Tietê como a principal referência da cidade, como em qualquer país civilizado”. Com esse trecho evidencia-se a importância que o Rio Tietê tem perante OUC, ainda mais se tornando um elemento para justificar a necessidade de intervenções urbanas, visando o progresso e o desenvolvimento, como ocorre “em qualquer país civilizado”.

Essas ações sob o Rio Tietê fazem parte do setor Parque da Orla do Tietê da OUC, que inclui o projeto de construção de um parque linear<sup>45</sup> na margem direita do rio onde há habitações de moradores do Rochdale que serão desapropriados.

Os três prédios do Conjunto Residencial Nova Grécia erguidos na década de 1970 e nunca habitados estão programados pela OUC a serem demolidos, cedendo lugar a um empreendimento residencial viabilizado pela iniciativa privada com 450 apartamentos, divididos em dois blocos de 19 andares cada. A demolição, realizada pela empresa Demolidora FBI, pode trazer transtornos aos moradores vizinhos do local que estão com medo das demolições afetarem suas residências. . Eles cobram garantias de que suas casas não serão afetadas pelas obras e receberam, do ex-prefeito Emídio de Souza e do atual Jorge Lapas, a informação de que todo o trabalho será fiscalizado pela administração municipal.

Mas para o ex-prefeito Emídio, isso deve ser superado, pois, segundo ele: “A conquista que é a demolição daquele símbolo de atraso não pode ser ofuscada pelos problemas” (Sítio: Visão Oeste, 21 de maio de 2012). Lapas tem o mesmo posicionamento: “Osasco está evoluindo com prédios modernos e bonitos, e esses prédios, na entrada da cidade mostram uma imagem de atraso” (Sítio: Prefeitura de Osasco, 02 de Julho de 2013).

---

<sup>45</sup> Segundo a dissertação de mestrado da arquiteta de Daniela Friedrich (2007, p. 43): “parque linear torna-se atualmente um objeto estruturador de programas ambientais em áreas urbanas, sendo muito utilizado como instrumento de planejamento e gestão das áreas marginais aos cursos d’água, buscando conciliar tanto os aspectos urbanos e ambientais presentes nestas áreas”. Segundo o Programa de Recuperação Ambiental de Cursos D’ Água e Fundos de Vale do Município de São Paulo, um parque linear trata de: “intervenções urbanísticas que visam recuperar para os cidadãos a consciência do sítio natural em que vivem, ampliando progressivamente as áreas verdes” (§ 1º Art.16 da Lei Nº 13.430, 13 de setembro de 2013).

Esses prédios, fotos 05 e 06, estão abandonados há quase quarenta anos e um imbróglio jurídico impedia que houvesse uma solução para resolver esse problema. Os prédios abandonados começaram a ser construídos na década de 1970 pela construtora Intro, tendo a Caixa Econômica Federal como credora hipotecária. Após a falência da Intro, o empreendimento foi capitalizado pela Urbanizadora Continental, mas, devido a irregularidades, a obra foi embargada na Justiça pouco antes de ser concluída.



Foto 05: Um dos prédios desabitados do conjunto Nova Grécia. Ao fundo, a indústria Hervy.  
Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.



Foto 06: Outro dos prédios desabitados do conjunto Nova Grécia. Foto tirada sobre uma passarela sob o Rio Tietê. Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.

Nenhuma pessoa jamais morou neles, apesar de muitos terem adquirido os imóveis. Iniciados em 1974, os prédios foram construídos, mas parte deles invadiu uma área da prefeitura, o que levou ao embargo da obra. Desde então, um imbróglio judicial e problemas financeiros da urbanizadora deixaram as estruturas abandonadas (FOLHA DE SÃO PAULO, 2012).

Agora, a construção do novo empreendimento foi cedida à própria Urbanizadora Continental. Essa demolição é um das primeiras ações da OUC Tietê II para reestruturar o Bonfim. A figura 30 revela como é visto os prédio e o próprio bairro.



Figura 28: Prédio do conjunto Nova Grécia antes de ser demolido. Destaque para a frase na faixa no prédio “Osasco vai deixar esse passado para trás. Detalhe na placa da empresa demolidora, “pensando no futuro”.  
Fonte: Demolidora FBI (2013).

O edifício há quarenta anos não habitado é algo que merece providências, porém quando os prefeitos dizem que os prédios são sinal de “atraso” exprime bem como é visto o Bonfim pelo governo da cidade, um bairro que não acompanhou a “evolução” (termo usado por Lapas) recente de Osasco. Um prédio já foi demolido, como se pode observar na figura 31.





Figura 29: Prédio do conjunto Nova Grécia em demolição. Fonte: Demolidora FBI (2013).

A demolição dos prédios abandonados do conjunto Nova Grécia e a antiga fábrica Hervy são consideradas dois entraves que prejudicam o desenvolvimento e o investimento na região e segundo o secretário de habitação Sérgio Gonçalves “na hora que resolver o Nova Grécia e Hervy, o resto vai se desenvolvendo, porque o empreendedor vem” (Jornal Visão de Osasco. IN: Blog. Osasco Notícias).

A desativado galpão da fábrica Hervy, a primeira indústria de Osasco originada no final do século XIX como Companhia de Cerâmica Industrial, possuindo área de mais de 80 mil m<sup>2</sup> permanece ainda na paisagem, mantendo os resquícios da função industrial do bairro, e também revelando a desconcentração industrial que acometeu em Osasco, pois essa indústria encontra-se atualmente em Taubaté, no interior paulista. Permanecem também as casas da vila operária oriundas dos trabalhadores dessa indústria.

O discurso criado pelos planejadores sobre a ideia dos galpões abandonados e sem utilidade para proporem uma transformação no lugar é recorrente, como pode ser visto na Minuta do Projeto da OUC Tietê II (2012: p.1):

A renovação da área prevê o aumento de densidade e reaproveitamento de galpões, edifícios e terrenos vagos ou subutilizados, de forma a aproveitar a infraestrutura de transporte público existente no local, facilitando e minimizando o número de

deslocamentos regionais e dentro da própria área de intervenção, inclusive com a combinação de diferentes modalidades de transporte. A área da OUC localiza-se entre grandes eixos viários e ferroviários, e está próxima à área central do município, considerada pólo regional da Região Metropolitana de São Paulo.

Pela proposta da OUC, essa área está prestes a tornar-se o Paço Municipal de Osasco, a pedra fundamental já foi lançada. Pretende ser um dos maiores complexos político-administrativos do país. Além da sede da prefeitura, em si, o novo espaço também abrigará a nova sede da Câmara de Vereadores de Osasco.

Concebido em formato triangular dentro de uma área total de 16.000 m<sup>2</sup> e 25.000 m<sup>2</sup> de área construída – 21 mil m<sup>2</sup> destinados ao prédio da prefeitura e mais 4 mil m<sup>2</sup> à sede da câmara -, o complexo onde estarão os dois prédios será dividido em diferentes ambientes. A outra parte do terreno contará uma praça cívica com estacionamento subterrâneo, a readequação do principal galpão da Indústria Hervy para a implantação de atividades de cultura, lazer e esporte, além da implantação de um parque linear, e de um edifício ponte sobre a ferrovia - com conexão para a Estação Osasco -, e a relocação do Terminal Rodoviário (VIGLIECCA&ASSOC, 2012: 5).

A seguir a foto 07 referente ao galpão da indústria Hervy, a figura 32 na década de 1930 e a figura 33 com a maquete do prédio do Paço Municipal.



Foto 07: Fábrica desativada da Hervy, vista a partir da Estação Osasco.  
Foto de: Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013.



Figura 30: Companhia Cerâmica Industrial (Hervy) em 1930. Acervo Hagop Koukdjian Neto.



Figura 31: Maquete do novo Paço Municipal de Osasco.  
Fonte: UNIARQ.



No entanto, ainda não saiu do papel ou da maquete o projeto por problemas com o proprietário do terreno e sua venda, pois é um negócio que envolve altos valores financeiros. O secretário da SEH DU Sérgio Gonçalves avalia que:

Na área Hervy, o valor geral de vendas (VGV) tem uma conta separada pela complexidade e qualidade da área. O empreendedor para construir ali deverá construir o prédio da Prefeitura e da Câmara Municipal, na região próxima da estação de Osasco, e fazer uma doação para ambos os Poderes. Deverá fazer todos os acessos ao trem para os prédios e construir a Praça Cívica (na Vila Hervy) e o museu. Com isso, a Prefeitura concederá o benefício de duas áreas previstas por lei. É o investimento do consórcio para a iniciativa privada que deseja investir na cidade. ( PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

A pedra fundamental, observada na foto 08 do novo paço municipal já foi lançada em setembro de 2012:



Foto 08: Pedra Fundamental do Novo Paço Municipal de Osasco.

Foto de Leonardo Araujo Cardeal da Costa. 31 de Julho de 2013

No Bonfim ainda permanecem as casas da Vila Ferroviária Dona Leonor, de valor histórico para a cidade e que a OUC pretende transformar em centro histórico e cultural. Essa é

uma questão delicada, pois envolve muitas mudanças para os habitantes do local que serão desapropriados, como bem frisou o secretário Sérgio Gonçalves:

Esse é um debate que deve ser feito junto à população e à CPTM. Precisamos dar uma solução habitacional viável às famílias que moram lá. Temos conversas com a Secretaria de Desenvolvimento Trabalho e Inclusão para estimular a prática de cursos de capacitação e qualificação para inserir essas pessoas numa nova realidade comercial. Já para as famílias do Bonfim, uma vez que respeitamos o Estatuto das Cidades, sabemos que dentro do mesmo perímetro urbano estas pessoas devem ser contempladas com a construção de conjuntos habitacionais que iremos fazer (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013)

A Rua André Rovai é a essencial para a compreensão do Bonfim e, conseqüentemente, para perceber os efeitos da operação urbana. A rua foi um dos berços de Osasco onde moraram muitos imigrantes no fim do século XIX, ela se conformou como um ponto de comércio no início da formação de Osasco, com a presença inclusive de estabelecimentos de serviços públicos como o xadrez e o posto telefônico.

Na metade do século XX o bairro foi perdendo prestígio, o centro comercial foi deslocado para o outro lado da linha férrea e a rua foi mingando seus comércios. Somente as habitações foram conservadas com seus padrões arquitetônicos e aumentou o número cortiços, como podemos observar na figura 34, abrigando famílias humildes e muitos migrantes provenientes, principalmente, do Nordeste que não conseguem lugar para morar em Osasco.



Figura 32: Um dos cortiços da Rua André Rovai. Ao fundo uma moradores jogam truco.  
Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE OSASCO (2013).

Em uma reportagem de Luis Pires para o jornal “Primeira Hora - Osasco” de 6 de julho de 1991 já mostrava a decadência da rua, noticiando o aumento da marginalidade e da taxa de mortalidade infantil (a terceira maior do país, na época) nos cortiços que ali existem. Uma moradora do local desde 1956 foi entrevistada nessa reportagem e disse: "de lá [década de 1950] para cá [década de 1990] a região se transformou no pedaço mais esquecido da cidade", e ainda completa “os outros bairros vão para frente, o nosso não. Aqui não existem farmácias, quitandas, açougues. Qualquer coisa que precisamos comprar, temos que atravessar a linha” (CAMARA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013).

Vinte anos depois a situação não é diferente, na verdade é mais dramática ainda. A prefeitura fechou uma saída da Rua André Rovai com a Avenida das Nações Unidas, retirou as linhas de ônibus, restringindo a rua em único sentido que só anda carros. Há muitas pessoas morando em casas insalubres, os cortiços com aluguéis altíssimos (na faixa de R\$ 700,00/R\$ 800,00 mensais), alguns cortiços já foram demolidos pela prefeitura que entra em acordo com o proprietário da casa e as pessoas que moravam lá de aluguel ficam sem lugar garantido para morar. Muitos estabelecimentos ali estão para ser vendidos e, provavelmente, cederão lugar a empresas transportadoras.

A prefeitura e, por trás dela a OUC Tietê II, de certa forma provocam uma precarização do Bonfim, fechando a Rua André Rovai, tirando os ônibus, não permitindo mais a reirada de alvarás para a construção de algum imóvel e utilizando o direito de preempção (compra e venda de imóvel apenas para a prefeitura), para poder criar um discurso que o bairro precisa de intervenção do Poder Público para melhorar a situação do bairro, trazer mais conforto ou mais segurança. Mas a verdade ocorre uma expulsão das pessoas mais humildes do Bonfim e uma retração de possíveis pessoas a morar lá.

Ao fechar uma saída da Rua André Rovai a mobilidade dos moradores dessa rua foi prejudicada, pois antes era rápido e fácil acessar os bairros Piratininga e Km 18, no entanto, agora é necessário dar uma volta inteira por dentro de Osasco para chegar nesses locais. A ausência das linhas de ônibus deixou os moradores, especialmente os idosos, com dificuldade de locomoção na cidade tendo que atravessar a suja e perigosa passarela sobre os trilhos do para chega ao centro de Osasco<sup>46</sup>, por exemplo.

---

<sup>46</sup> Interessante pensar que por apenas uma linha na paisagem - os trilhos do trem - proporciona dois lugares tão diferentes. Bonfim tão perto do centro (por que não ser considerado centro também?), todavia com uma dinâmica

Todavia ainda permanecem famílias na Rua André Rovai que viveram no Bonfim desde que nasceram na década de 1930/1940 e viram as mudanças sucedidas, principalmente, a saída do comércio e o enfraquecimento do bairro.

Esse é o caso da família dos irmãos aposentados Judite e Aderbal Marchetti, 70 e 80 anos respectivamente. Ambos conhecem e vivenciaram muitas histórias e as transformações ocorridas no Bonfim e em Osasco.

A história da família iniciou-se nos princípios do século XX ainda quando o local era conhecido como bairro do Manéco, com a chegada de seus avós italianos em Osasco, nesse mesmo período foi erguida a casa da família na Rua André Rovai. O avô deles trabalhou na Indústria de Cerâmica (Hervy), o pai foi um barbeiro muito conhecido em Osasco em sua época (anos 1940). Por suas vezes, Aderbal e Judite trabalham nas indústrias instaladas em Osasco a partir da segunda metade do século XX, ele na Ford e na CIMAF (fábrica de cabos de aço), ela na SOMA (fábrica de vagões).

Seus filhos, já adultos, mudaram-se do Bonfim e nem pretendem voltar mais lá (além de insistir para os pais saírem também), a única exceção é a professora de história Lilian, filha da senhora Judite. Ela é única a se preocupar com a memória da família no Bonfim, em continuar com a casa. Justo nesse momento, em que os filhos saíram do bairro e os pais já idosos, aparece a OUC, aumentando a possibilidade para a história da família se esvaír no Bonfim.

A história da família Marchetti retrata um pouco os momentos sucedidos no Bonfim e em Osasco: imigrantes (avós de Judite e Aderbal) proveniente da Itália no início; depois, a próxima geração (o pai) trabalhando em um pequeno estabelecimento, no período de expansão do aglomerado urbano da cidade e do bairro; a descendência seguinte (os próprios Aderbal e Judite) emprega-se em indústrias, na época em que esse setor era o grande expoente do desenvolvimento de Osasco; por fim, a última geração (os filhos) quase não se encontra no Bonfim, revelando o quanto o bairro perdeu seu poder de atração perante residentes de Osasco. Não apenas as indústrias, as casa das vilas operárias, o Rio Tietê, a estação, os prédios do Nova Grécia podem ser modificados ou eliminados pela dinâmica de desenvolvimento de Osasco e pela OUC Tietê II, mas as famílias também.

---

diferente, como bem salientou o Sr. Laércio Tonon: “Construir um comércio na Rua da Estação é um resultado. Construir um comércio na rua André Rovai é outro resultado, completamente diferente.”.

No Bonfim, também há a presença marcante da Igreja Bom Jesus do Bonfim, principal ponto de encontro dos moradores do local, em que o padre e os seminaristas (vicentinos) a seus modos resistem e lutam por melhores condições de vida para população.

O morador da Rua Andre Rovai presencia um certo dilema, percebido durante as entrevistas, sobre o lugar onde habitam. Como aspectos positivos destacam-se a localização do Bonfim, perto do centro, da estação e de vias como a Rodovia Castelo Branco e as marginais. No entanto, o local apresenta alguns aspectos que os moradores acham negativos como a marginalidade, os assaltos as casas e as pessoas, principalmente na hora de atravessar alguma passarela e a falta do transporte público de ônibus.

Em 2013, chegou nessa rua a Associação do Moradores da Periferia de Osasco (AMPO) sob liderança de Jackson Pauferro, todavia ela é algo estranho no bairro, pois não é algo que surgiu do movimento dos moradores do Bonfim, e sim uma associação que veio de outro lugar relacionado mais no âmbito das disputas de poder envolvendo as lutas internas da política em Osasco.

Jackson, por exemplo, já foi candidato a vereador em Osasco e hoje tenta criar um partido político. Além da AMPO, ele possui uma pensão e busca instalar uma Oscip (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) e, assim, ele acredita ninguém poderá tirá-lo da Rua André Rovai. Seu trabalho praticamente baseia-se a mandar ofícios à prefeitura para recapeamento das ruas, pintar a passarela, rebaixar as guias<sup>47</sup>. Ele também disse que luta pela permanência dos moradores: “Eu brigo, se eu tiver no lugar eu brigo, eu meto ofício, eu meto no ministério público”. Mas, apesar de falar que briga pelos moradores do Bonfim, em nenhum momento ele mencionou o problema dos ônibus, que tanto foi reclamado pelos moradores.

Não há “alma” de atraso no Bonfim, mas o Estado por meio dos planejadores demanda uma “alma” do progresso, do desenvolvimento para Osasco. Na verdade, pelos trabalhos de campo e entrevistas o Bonfim tem uma “alma” de tranquilidade residencial com presença residual de indústrias, em que os moradores conhecem e envolvem-se com seus vizinhos<sup>48</sup>, jogam bingo

---

<sup>47</sup> Jackson, durante a entrevista, buscava a todo momento legitimar sua forma de trabalho mostrando os ofícios enviados para a prefeitura! Estava muito preocupado em mostrar seu serviço e atuação da AMPO no Bonfim e insistindo em revelar os papéis que comprovam seus pedidos frente a prefeitura do Osasco.

<sup>48</sup> O trabalho de campo e os contatos para as entrevistas com os moradores evidenciam essa relação de vizinhança. Um exemplo: ao entrar em contato com um seminarista da Igreja do Bonfim, logo ele já apresentou uma moradora de cortiço; logo depois ele entrou em casa vizinha, sem bater na porta ou tocar a companhia, para chamar uma vizinha senhora antiga que sempre morou no Bonfim, em seguida, a senhora já indicou sua filha formada em história

os finais de semana, reúnem-se para assistirem jogos de futebol, uma “alma” que mantém a tradição do período de formação da cidade com a presença da vila ferroviária Dona Leonor, da Hervy, seus moradores antigos que nasceram no bairro ou vieram há muito tempo para ele e que viveram e vivem todas as transformações do bairro.

Essa “alma” está ameaçada pela presença da OUC Rio Tietê, pelas transformações projetadas inevitáveis ou não para o Bonfim e pela iniciativa privada que ali se investirá. Não é possível saber se essas mudanças serão boas ou não para Osasco, mas parte da história da formação de Osasco pode esvaecer-se e junto com ela as práticas de vidas ali inseridas, da vida dos moradores da vila ferroviária que tiveram seus pais ou maridos trabalhando na ferrovia ou na Hervy, pois as transformações são radicais, mesmo que sejam a primeira vista consensualmente benéficas.

### 3. OPERAÇÃO URBANA, PRODUÇÃO DO ESPAÇO

A monografia urbana apresenta um limite para a compressão do processo da operação urbana. Assim, segue uma análise teórica a partir da economia política do espaço, mais precisamente a luz de Henri Lefebvre, num esforço de compreender a produção do espaço e suas possíveis contradições, visando compreender as estratégias do planejamento atual.

A intencionalidade pressuposta na acumulação capitalista é de garantir a reposição contínua das determinações econômicas desta forma de sociedade, o que implica manter suas relações de produção e de dominação: terra-capital-trabalho e sua aparente separação fazem com que as determinações econômicas se transformem em determinismos econômicos. Não basta para compreender a reprodução das relações sociais no capitalismo, apenas considerar os três termos isoladamente, mas sim suas relações entre si, e é nesta hora que, para Amélia Luisa Damiani, (1999, p. 51) “[...] o espaço (principalmente, o urbano) mostra a complexidade das contradições, já que o modo de produção capitalista comporta uma unidade repressiva (estatal) e uma separação (segregação) dos grupos, das funções, dos lugares.”.

A tendência do capital é a expansão sem limites, ao se apresentar aos homens como coisa, o capital adota de aparente poder e vontade, para apoderar-se de tudo e de todos. O capital acaba por dissolver as relações de produção, transforma-as ao desenvolvê-las subordinadamente às suas tramas reprodutivas, originando novos conteúdos e sentidos, o que nem sempre corresponde a criação de algo materialmente novo.

O capital impõe em seu domínio às fontes originais de riqueza, isso inclui tanto o trabalho como a natureza, fazendo com que seu controle e desenvolvimento sejam direcionados para sua acumulação. Isso se pode relacionar com a produção do espaço?

Primeiramente, deve-se saber que existem dois sentidos da palavra produção, segundo Henri Lefebvre:

- O stritu senso, que se refere à produção de bens e mercadorias.
- O latu senso, no sentido de que o que se produz também são relações sociais, com ideologias, culturas, valores, etc.

Dessa forma, o processo de produção se veicula ao processo de acumulação do capital (desenvolvimento das relações de produção), de um lado e o processo de desenvolvimento da sociedade (produção da vida), de outro – abrangendo a relação apropriação-dominação numa sociedade baseada na troca (CARLOS, 199, p. 64).

A produção inicia-se, como bem disse Sérgio Martins (1999, p. 24) pelo trabalho do homem que utiliza a natureza natural que lhe fornece condições para criar para si uma outra natureza, que não se resume apenas as coisas, meios e objetos de trabalho, nem aos produtos gerados pela sua utilização e nem também pelas relações estabelecidas na e pela atividade econômica. A produção de valores de uso, no sistema capitalista baseado na troca, envolve cada vez mais a produção de um espaço distante da economia natural, em que predomina o uso<sup>49</sup>.

É no capitalismo, com a generalização da forma mercadoria, que se explicita a tendência da produção do espaço nos marcos da troca de mercadorias. Dessa forma, é preciso analisar onde se encaixa a problemática do espaço em Lefebvre no processo e na lógica do mundo das mercadorias, visto que o espaço é produto, processo e manifestação da sociedade, expressando todas as contradições geradas e contidas nas relações sociais de produção<sup>50</sup>.

O espaço constitui-se como necessidade e condição prévia de toda a atividade prática, econômica, logo, da manifestação da própria vida, se constituindo como força produtiva, da qual o capital também se apodera para criar as condições gerais de sua reprodução. O espaço não se encontra excluído das relações de produção, como tampouco das relações de dominação consubstanciadas nas e expressas pelas relações de propriedade, através das quais são estabelecidas as premissas, as condições e os condicionamentos da produção do espaço. Na verdade, o espaço passa a ser produzido em função do processo produtivo geral da sociedade.

Enfim, o espaço é uma condição geral da existência e produção da sociedade e sob a hegemonia das relações capitalista, o espaço aparece para a produção como parte do valor sob a forma de capital constante, contendo todo o trabalho morto incorporado ao solo ao longo da história. O espaço, portanto, sob o capitalismo, é capital como condição e meio de produção, não

---

<sup>49</sup>O uso do espaço remete às marcas que o homem imprime à natureza; remete, portanto, à produção da natureza humana. Através do espaço a relação homem e natureza, como suposto da produção do homem adquire proeminência (DAMIANI, 1999).

<sup>50</sup> A produção do espaço abarca a reprodução do capital em seu movimento de acumulação, responsável pelas alterações no espaço urbano. Assim, a reprodução do espaço urbano está indissociavelmente atrelado ao processo de ampliação do capital que direciona a produção do espaço à medida que controla a circulação das mercadorias, das matérias primas e também a mão de obra.



existindo um espaço que não abarque a lógica do capital, fazendo dos imperativos da produção todo comando do ordenamento espacial, tanto no uso de velhas formas, como na construção das novas (MORAES ; COSTA, 1987, p. 159). Perante a este modo de produção, o espaço é produto do capital, sendo o processo de valorização capitalista do espaço o mesmo que a própria valorização do capital.

O capital ao se expandir incorpora novos espaços em sua trama reprodutiva, tornando o espaço um elemento essencial para a localização de certas atividades econômicas (na perspectiva de acumulação de capital), visto que é no espaço que se desenvolve a produção, o fluxo de mercadorias, bem como a força de trabalho, fazendo do espaço um parâmetro para a avaliação de custos das atividades econômicas comandada pelo capital, como no caso de reduzir o tempo de giro do capital através da quase aniquilação do espaço, do encurtamento das distâncias.

Com o advento do Estado como presença determinante na economia, com a intenção de manter um equilíbrio econômico e controlar o crescimento, pode-se falar de uma produção estatista do espaço que se fez impositiva e estratégica para a manutenção da reprodução social assegurado com a acumulação de capital. O Estado acaba por ter uma função contraditória, pois ele tem que exercer sua política de gestão do espaço urbano, sendo pressionado pelo capital que o encarrega de garantir as condições gerais de reprodução, e ao mesmo tempo atender as necessidades dos habitantes. Por isso, a ação estatal no planejamento urbano tem que ser analisado em seu aspecto político, sendo o urbanismo também considerado uma ideologia, ocultando a estratégia capitalista de domínio do espaço, por exemplo.

Para Henri Lefebvre, o pensamento dos tecnocratas varia entre a representação de um espaço vazio, quase geométrico, ocupados pelos conceitos, pelas lógicas e estratégias no nível reacional mais elevado e a representação de um espaço pleno, ocupado pelos resultados dessas lógicas e estratégias, não percebendo que o espaço é produto das relações de produção dominado por um grupo operante. (LEFEBVRE, 2004, p. 142).

A reprodução ampliada do capital implica a reprodução ampliada das contradições que seu movimento engendra. Seria o movimento do mundo das mercadorias que no e pelo qual o espaço se torna objeto, tanto de compra e venda, como de estratégias que visam aumentar a acumulação de capitais, impondo-se sobre a prática social. O que se encontra em questão é garantir (no ponto de vista da produção estatista do espaço) a produção e a reprodução das relações sociais de produção imprescindíveis ao capitalismo através da produção do espaço.

Simultaneamente em que se busca modernizar os espaços que já estão inseridos sob o estímulo das relações sociais de produção amarradas a acumulação de capital, também se busca tornar produtivos espaços (re) produzidos por relações sociais não atreladas com a acumulação de capital, impedindo que outros tipos de relações se prevaleçam.

Assim, se a subordinação da produção do espaço aos circuitos de valorização viabiliza a acumulação de capital, visto que, a exemplo das demais condições de produção, o espaço passa a ser (re) produzido de modo a condicionar a produção social no sentido da acumulação, gerando e fortificando contradições, tornando o espaço cada vez mais fragmentado, assegurada pelas relações de propriedade e, ao mesmo, tempo, aprofundando a tendência a sua rarefação, sobretudo nas metrópoles.

Nas metrópoles, a produção do espaço, ao mesmo tempo em que acelera o distanciamento da vida em relação à natureza natural – processo dinamizado através da industrialização – os elementos mais essenciais devem ser (re) produzidos. Isso pode ser evidenciado na indústria de construção civil<sup>51</sup> em que, apesar do elevado crescimento técnico-produtivo, os grandes investimentos de capital continuam a utilizar grandes contingentes de trabalhadores em relação ao capital total, ao contrário dos ramos de ponta, diminuindo, dessa forma, a baixa tendencial da taxa de lucro.

Segundo Lefebvre, o capitalismo se transformou no século XX com as novas formas de reprodução social engendradas pelo modo de produção estatista, controlando a produção do espaço em que as contradições do espaço se impõem sobre as contradições do capitalismo<sup>52</sup>. O espaço se afirma como homogêneo, pois tudo é equivalente, permutável, intercambiável. Mas, este espaço é fragmentado pela propriedade privada. As contradições do espaço seriam um novo

---

<sup>51</sup> Lefebvre tem a ideia que a indústria da construção tem a composição orgânica menor (emprega mais capital variável em relação ao capital constante).

<sup>52</sup> Para Henri Lefebvre, segundo análise de Soja, o espaço capitalista está relacionado com a reprodução das relações sociais de produção (aos processos pelos quais o sistema capitalista como um todo consegue ampliar sua existência, através da manutenção de suas estruturas definidoras). A organização do espaço passa a se relacionar com a reprodução do sistema dominante de relações sociais e, ao mesmo tempo, a reprodução dessas relações sociais dominantes torna-se a base da sobrevivência do próprio capitalismo. O espaço socialmente produzido é onde se reproduzem as relações dominantes de produção. Elas são reproduzidas numa espacialidade criada e concretizada e criada, que tem sido “ocupada” por um capitalismo que avança fragmentada em pedaços, homogeneizadas em mercadorias distintas, organizada em produções de controle e ampliada para a escala global. O capitalismo se mantém devido a essa produção do espaço (fragmentada, homogeneizada e hierarquicamente estruturada), muito em função da diferenciação dos centros e periferias em escalas múltiplas e da penetração da vida estatal na vida cotidiana. (SOJA, 199, p.: 115).

lado das contradições sociais (a partir da problemática do espaço), sendo a natureza e o espaço bens cada vez mais raros devido à expansão da propriedade privada.

A complexização da estrutura produtiva e a generalização de todo o circuito produtivo, para Antonio Carlos Robert Moraes e Wanderlei Messias da Costa (1987, p.154) “são as responsáveis pelo desenvolvimento de novas relações sociais e de novos segmentos nos espectro das classes. A produção no setor de serviços se expande, correspondendo uma metropolização crescente e uma tendência urbanização geral da produção capitalista”. O capitalismo moderno alia o controle da tecnologia e com isso, exponencializa a mais valia relativa. Por isso, sob o capitalismo, o progresso técnico não representa um progresso social.

Ao estudar a configuração dos investimentos infraestruturais (dos capitais privados e do Estado) no setor imobiliário Lefebvre discute a mobilização do “imobiliário”, deixando claro que ele tem um papel relevante frente à acumulação, pois a produção massiva de mais-valia proveniente desse setor opera contra a baixa tendencial da taxa de lucro. Ele expressa uma nova contradição do espaço: potencial amplo e global da produção do espaço – que o desenvolvimento das forças produtivas permitiria alcançar – e retalhamento do espaço em minúsculos pedaços para compra e venda – são os termos das relações sociais de produção no momento, enfatizando a relevância da propriedade privada<sup>53</sup> (DAMIANI, 1999, p. 49).

Acontece que o crescimento das forças produtivas suscita a problemática do espaço, pois surge uma oportunidade de intervir nele em todos os níveis e dimensões (questão emergida por volta de 1920 nos países industrializados<sup>54</sup> com F.L. Wright, Bauhaus, etc. com o urbanismo<sup>55</sup>), reafirmando as relações de produção com a identificação das forças produtivas em

---

<sup>53</sup> Analisando essa questão pelo viés da acumulação flexível de David Harvey, percebe-se uma diminuição do tempo de rotação do capital, devido ao uso de novas tecnologias produtivas e formas organizacionais dos processos produtivos e, principalmente, pela aceleração da obsolescência dos produtos, o que não é facilmente acompanhado pela produção imobiliária.

<sup>54</sup> A partir do final do século XIX, nesses países, começou a haver uma centralização do capital, monopólio de empresas no terceiro setor, dos bancos etc.; êxodo rural, concentração população na cidade; indústria em direção a cidade; O urbanismo viabilizando uma acumulação (a partir da produção do espaço urbano) aliada aos interesses do capital. Por exemplo, embelezar a cidade era um instrumento ideológico pelo qual os negócios imobiliários pudessem se efetivar.

<sup>55</sup> Para uma maior aproximação dos autores e escolas ver “O Urbanismo em Questão”, em “O Urbanismo- utopia e realidade, uma antologia” de Françoise Choay. Outro texto interessante sobre o assunto seria “Carta de Atenas”, elaborado pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em Novembro de 1933. O processo de produção do espaço na lógica da acumulação perpassa a propriedade da terra, capitalizando a renda e, assim, o interesse na terra passa cada vez mais a participar do processo de valorização do espaço. Seria o espaço como mercadoria em função da lógica da acumulação.

desenvolvimento. O Estado e a sociedade se aproximam, porém sob a pressão da lógica do capital privado (DUARTE, 1999, p 76).

Edward Soja, em *Geografias Pós-Modernas* (1993), segue esse caminho, para ele, no capitalismo contemporâneo, as condições subjacentes à continuação da sobrevivência do capitalismo se modificam, pois o capitalismo foi forçado a deslocar uma ênfase cada vez maior na extração de mais-valia relativa, através das mudanças tecnológicas, nas modificações da composição orgânica do capital, do papel cada vez mais invasivo do Estado.

As relações entre processo de produção-desenvolvimento das forças produtivas produzem no mundo moderno, novas possibilidades de realizar a acumulação que se liga cada vez mais a produção do espaço em que novos lugares ganham valor de uso.

No planejamento urbano, dentro do capitalismo atual, o espaço urbano passou a ser gerido em função da realização dos capitais produtivos, a cidade se transformou se tornando cheia de infraestruturas, com predominância de objetos técnicos e quando o deslocamento de capitais excedentes não é mais lucrativo que uma reestruturação urbana, a opção tem sido a destruição das velhas estruturas materializadas para a construção de novas, mais eficientes, como bem ocorre na Operação Urbana Consorciada Tietê II.

A compra e venda dos fragmentos do espaço urbano passa a ser a estratégia mais eficaz dos setores privados para obter lucros, fazendo da cidade um objeto da valorização capitalista, a partir da valorização do espaço. Dessa forma, as cidades passam a ser reestruturadas para atrair capitais, tendo sua imagem vendida a partir de seu potencial de valorização (SANTOS, 2007).

O capitalismo não precisa, necessariamente de se expandir para lugares não capitalistas ou não apropriados por ele ainda para a sua ampliação e reprodução, pois, agora, o capitalismo utiliza os artifícios de valorização-desvalorização-revalorização<sup>56</sup> para atender suas demandas e obter a reprodução ampliada do capital, e com isso, acaba também reproduzindo as relações sociais de produção.

Por essa perspectiva, três práticas espaciais se instalam, nem sempre se convergindo: a estatista (1) e dos grandes interesses privados (2), que muitas vezes se ajuntam contra as ações sociais (3). O planejamento e o urbanismo aparecem como práticas e ideologias de classe,

---

<sup>56</sup>O processo de valorização do espaço é um movimento de valorização, desvalorização e revalorização, sempre contando com a presença do Estado (com a parceria de um agente imobiliário). Vale notar aqui a idéia de obsolescência (em Marx) que está presente dentro da própria mercadoria, egendrando o movimento de

escondendo o domínio do espaço à luta contra a diminuição da taxa de lucros e a forma, a realização e repartição de forma nova de todo o excedente social<sup>57</sup>.

Dessa forma, predomina-se uma produção do espaço como estrutura montada com a finalidade de garantir e fortificar a reprodução das relações sociais de produção do capitalismo, impondo uma produção e uma organização do espaço baseado, em alguns casos no poder do Estado. Uma operação urbana consorciada de interesse da prefeitura só se realiza se for atrativo ao capital imobiliário, aos interesses do capital<sup>58</sup>, como pode ser visto na OUC Tietê II.

Portanto, é necessário que exista algum interesse do setor privado em construir na região da operação, para que a prefeitura possa participar da valorização, o que também faz as operações concentrarem-se em locais privilegiados da cidade, atrativas ao mercado imobiliário, senão a valorização dos imóveis existentes, decorrente da obra, será inteiramente captada pelo proprietário. Se não atrair o capital e tiver apenas a intenção de valorizar imóveis já implantados e consolidar uma região, os custos acabam sendo bancados pela prefeitura e o princípio básico da operação se torna inoperante (FIX, 2001, p. 79). No fim, se a operação gerar lucros, ele será dividido entre a iniciativa privada (ganha com a valorização dos novos empreendimentos) e a prefeitura (recupera os gastos orçamentários com a obra, em médio/longo prazo), porém se der prejuízo, quem paga a conta sempre é o Estado.

Pode-se falar, então, que as operações urbanas são um bom exemplo de uma estratégia de reprodução, envolvendo o planejamento, com investimentos estatais e/ou privados na produção do espaço. Sua mediação mostra o movimento da contradição **no** espaço para a contradição **do** espaço, exigindo novas maneiras de análise, inclusive do discurso. Isso mostra a relevância de estudar as contradições entre espaço público e privado, a produção de novas raridades, ou seja, a tendência à diminuição dos espaços, em que o lazer, por exemplo, são restritos a lugares vigiados, normatizados; consequência da sobreposição do valor de troca ao valor de uso (o espaço se

---

desvalorização (sair da obsolescência para uma revalorização). É como se o mercador tivesse um tempo programado (ele tem que ser obsoleto para se produzir outra mercadoria).

<sup>57</sup> Isso mostra o caráter reprodutivo abrangente do espaço, interferindo na forma da cidade, definindo centralidades e segmentações sócio-espaciais; redefinindo os sujeitos sociais; ampliando a interferência do Estado, através de códigos, regulamentos, investimentos que atingem todos os níveis, mesmo a vida privada. A cidade foi solapada pela racionalidade limitada, o produtivismo, porém a sociedade urbana continua se fortalecendo.

<sup>58</sup> O autofinanciamento seria uma boa vantagem de uma operação urbana, pois seus empreendedores pagariam por uma obra de seu interesse sem a participação de recursos públicos para uma obra não tão essencial socialmente para a cidade. Em princípio, o poder público atuaria como indutor, regulador e participante da valorização que concede ao setor privado através dos incentivos. Em contrapartida, recebe ganhos adicionais que utiliza para pagar as obras de

reproduzindo pela tendência que o transforma em mercadoria – limitando seu uso às formas de apropriação privada<sup>59</sup>).

As contradições do espaço envolvem um significado de espaço como mercadoria que se generaliza como mundial, reunindo diversos interesses (econômico, político, social etc.) que se tornam práticas e estratégias, sendo a produção do espaço, perante as regras do mercado, no que se refere ao desenvolvimento das grandes corporações e nas táticas do Estado, um pressuposto para a compreensão das contradições.

De início, para compreender as contradições, é preciso desvendar as estratégias, que movidas por lógicas sociais, sobretudo, as ligadas ao Estado, tem o apoio no espaço para se realizar como estratégias espaciais. O poder público tem um papel relevante para a manutenção dos processos de acumulação, sendo o único agente com poder de lei e força, que atua na remoção de outros agentes e objetos inconvenientes para novos investimentos. No caso dessa operação urbana em Osasco, o discurso planejador apela para o embelezamento do Bairro do Bonfim e para necessidade da diminuição do tempo de deslocamentos na cidade para se ganhar em qualidade de vida, pois segundo projeto Osasco é uma centralidade e dessa forma, ela tem que ser mais fluida, não pode ser dividido pelo Rio Tietê, nem pela linha de trem férrea.

O capital não está interessado em embelezar, mas também lhe importa a infraestrutura, principalmente viária e as grandes remodelações de grande retorno imobiliário. As grandes obras urbanas acabam por privilegiar a constituição das condições gerais de produção e reprodução do capital (por isso, às vezes, obras de infraestrutura são priorizadas em relação às de habitação), tornando a cidade como força de produção em que o interesse imobiliário aparece fortemente presente<sup>60</sup>. (VILLAÇA, 1999, p. 199).

Porém, como salienta Ana Fani Alessandri Carlos (2007, p. 91) nas estratégias dos planos, o uso da cidade é pensado na perspectiva de uma simplificação das necessidades, que separadamente aparecem a partir de funções bem delimitadas, como a do morar, do trabalhar e do

---

melhoramento no próprio local, cabendo ao setor privado custear os investimentos urbanos de seu próprio interesse, por isso que são parcerias distributivas. (FIX, 2001: 78).

<sup>59</sup> O espaço enquanto mercadoria, o valor de troca desempenha um papel de filtragem, que homogeneiza as qualidades desiguais dos produtos para torná-los mercadorias, todavia, a forma do valor de troca nem sempre atua, no que tange os conteúdos dos produtos, do mesmo modo, resistindo à equalização.

<sup>60</sup> Como a realização da produção não ocorre ao mesmo tempo da realização do consumo, o capital passa a se realizar na circulação, por isso, é preciso garantir que o tempo de produção e o tempo da realização (da mercadoria) sejam o mais breve possível para não haver uma desvalorização (daí a importância de garantir uma boa circulação).

lazer, pois somente pensa a cidade como meio físico, teatro da atividade econômica, portanto, lugar a ser ordenado pelo planejamento para viabilizar essas necessidades, buscando-se uma solução técnica, como bem posto na minuta do projeto da OUC Tietê II (2012, p. 02):

Em resumo, a OUC Rio Tietê/Osasco, cuja necessidade de implantação é extremamente evidente e promissora, foi estruturada para induzir o poder público, investidores e moradores a transformar a área em uma centralidade regional, promovendo o múltiplo aproveitamento da área central dotada de infra-estrutura urbana com capacidade ociosa; priorizando o adensamento da cidade, em torno da rede metrô-ferroviária e dos corredores rodoviários; promovendo o balanceamento entre empregos e residências, aproximando uns dos outros; incentivando a predominância de locais multifuncionais, mistos de residência, comércio, serviços, centros culturais e equipamentos institucionais.

A lógica do Estado completa a lógica da mercadoria, igualizando as desigualdades. A lógica tecnocrática do Estado tenta reduzir e filtrar os conteúdos históricos, complementando a lógica do mercado, e a partir da redução que cria, proporciona a realização das necessidades do mercado. O espaço formal é que domina, impondo um cotidiano em que toda a racionalidade econômica e política se sobrepõem ao vivido, ou pelo menos, com a tendência de neutralizar os conteúdos vivos da vida social. O espaço é tratado apenas como mercadoria pelo Estado e agentes econômicos, produzindo segregação sócio-espacial com a justificativa da melhoria das condições sociais.

A forma pode dissimular conteúdos, no caso da forma urbana, ali pode antecipar e potencializar o que é do âmbito dos conteúdos e as concepções de reurbanização de cidades, por exemplo, se sustenta muito na aversão a forma, se baseando em formas ordenadas e politicamente autoritárias, estabelecendo um modo de vida. É a hierarquia espacial se sobrepondo à hierarquia social. A racionalidade dos tecnocratas e do Estado busca se fortalecer, entretanto com deslizes, pois o domínio do espaço ao mesmo tempo em que é o meio, também evidencia as contradições.

Segundo Amélia Luisa Damiani (1999, p. 55), a partir da lógica formal (enquanto institucional), há duas possibilidades de desvendar uma operação urbana ligada ao planejamento, através de uma análise espacial e compreender suas contradições:

- Um no nível real, aquele que exerce interferências privadas e públicas no urbano – o da ação concreta, definindo a urbanização como setor produtivo;

- Outro no nível que se realiza no âmbito das representações. O discurso, os argumentos dos planos sobre o espaço, representando a racionalidade que se afirma como coletiva, embora seus conteúdos revelem a privatização do público. Ao domínio da representação, realiza-se o público, o coletivo, que na prática sustenta o domínio dos interesses privados.

Essa racionalidade também aparece através da eficiência, do planejamento, da racionalidade técnica, principalmente, quando se fala em modernização das estruturas urbanas<sup>61</sup>.

O planejamento, enquanto instrumento de política econômica estatal, incorporado pelo poder público aparecia como técnica “mais racional” de organização das informações, de análise de problemas e tomada de decisões, transformando a linguagem e a técnica do planejamento em componentes dinâmicos do sistema político-administrativo, aparecendo como neutra (buscando anular as contradições), com um esvaziamento do espaço em relação a seus conteúdos histórico e sociais, liberando territórios “antigos” para novos investimentos, normatizando o uso do espaço, direcionando e hierarquizando os investimentos na cidade.

Porém, o processo de reprodução espacial se articula ao nível da reprodução da vida, tendo que se levar em consideração o olhar do habitante, para quem o espaço se reproduz enquanto lugar onde se desenrola a vida. Como os espaços públicos giram em torno de uma multiplicidade de usos, este espaço é, antes de tudo, aquele do encontro, da reunião de pessoas, criando uma identidade através de laços de convivência e na sensação do “pertencer”.

---

<sup>61</sup> Em “Contra os Tecnocratas” (1969), Henri Lefebvre observa que a tecnocracia se acha com um poder sobre a técnica maior que todos e acha que é ela que decide, o que não é verdade, pois esse processo é um processo político. A tecnocracia através da técnica não irá superar os problemas do mundo, a técnica somente traz o controle.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Bonfim será outro se tudo o que for previsto na OUC for concretizado, na verdade, apenas com o anúncio da OUC ele já é outro. O que no mínimo faz questionar o principal objetivo da OUC Rio Tietê II contida no projeto de Lei e relatório de apoio OUC Rio Tietê II, elaborado pelo escritório de arquitetura VIGLIECCA&ASSOC em 2012:

criar para Osasco e seu morador uma **IDENTIDADE**, a ser construída através dos espaços de convivência coletiva, e da incorporação do Rio Tietê como um elemento integrador, gerando uma **Centralidade Regional**, que converge múltiplos usos sustentados pela oferta de diferentes modalidades de transporte (VIGLIECCA&ASSOC, 2012, p.1 – grifo dos autores da minuta).

Isso pode ser corroborado no discurso do engenheiro Álvaro Mello, diretor do Departamento do Uso do Solo (DUS) da SEH DU da Prefeitura de Osasco, que diz:

O que pretendemos fazer, por meio desse projeto, é fornecer incentivos para que a iniciativa privada seja a responsável por essas ações, garantindo a revitalização de toda essa região e o consequente **aumento da qualidade de vida da população** (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO, 2013 – grifo nosso).

A seguir, as figuras 35 e 36 ilustram como o escritório de arquitetura Vigliecca e Associados projetou o Bonfim e o Rochdale, caso a OUC se efetive a reestruturação do local:



Figura 33: Maquete da área após o término das intervenções da OUC Tietê II. Atenção para as áreas verdes e as passarelas que perpassam sobre o rio. Fonte: VIGLIECCA&ASSOC (2012).



Figura 34: Maquete da área após o término das intervenções da OUC Tietê II, por outro ângulo. Observa-se os prédios e não mais as casas da Vila ferroviária-operária. Fonte: VIGLIECCA&ASSOC (2012).

Por trás desse planejamento em Osasco há um discurso de que é necessário ocorrer transformações no espaço urbano para melhorar a cidade e a vida de seus moradores (em outras palavras, medir um grau de desordem, de negatividade da área, buscando um grau de ordem, para realizar o movimento do planejar as possíveis ordens, gerando uma coerência social da transformação, um consenso), visto que a operação urbana apresenta aspectos como resgate da natureza na vida urbana e integração entre os bairros da cidade, mas que representa também, por outro lado, uma complexa ação financeira encabeçada pela iniciativa privada, grandes imobiliárias, interesses do poder local, etc.

No Bonfim, seja na Rua André Rovai, seja na no Conjunto Hervy, há um número significativo de moradores idosos e aposentados. Senhor Laércio, senhor Aderbal, senhor João Batista Bastos, senhora Judite, de forma geral, acreditam que se as transformações demorarão a ocorrer. Por pensarem que não estarão mais presentes fisicamente no local, não se preocupam com uma possível saída imediata do Bonfim.

Quando pensam nisso, em um primeiro momento, creem na naturalidade das transformações que ocorrem na cidade. Eles chegam a comentar que sair do bairro vai ser bom, pois podem, depois, comprar uma casa no interior. Todavia, depois de indagados sobre a história de vida deles em Osasco, a partir que os relatos aconteciam, a resposta dada apresenta outro sentido. A concepção, de certa forma, altera-se, eles já ficam em dúvidas se realmente vai ser interessante deixar o local onde mora há bastante tempo, como se pode observar no relato do senhor Laércio Tonon:

Eu não me vejo fora daqui, porque todos os meus amigos estão aqui. Em 1961 eu, Chico Rossi e mais um fundamos União Osasquense [?], uma forma de pegar os jovens da época, fazer atividade social, lazer e ajudar as pessoas. Depois eu fundei o capítulo Osasco da ordem Rosa Cruz. Depois eu participei da fundação da ACEO de Osasco. Depois eu fundei o Rotary Club de Osasco. Minha história está toda aqui.

O que revela algum estranhamento é como os documentos da OUC Tietê II podem propor uma identidade ao morador, se a própria operação urbana vai desapropriá-lo de suas casas, do local onde ele criou laços, tiveram sua vivência e experiências, suas memórias?<sup>62</sup> Virá à modernização devido a OUC, as pessoas que ali moram e que não serão desapropriação

---

<sup>62</sup> A crítica não é devido a melhorias que poderão ocorrer no Bonfim (podem ser excelentes), porém o problema é: os moradores continuarão morando lá? Se isso não ocorrer, os moradores não usufruírem de possíveis benesses não adiantaria nada..

conseguirão permanecer em um lugar com características distintas de antes? Que identidade (“alma” na perspectiva de Monbeig) e melhorias de vida para população são essas que a OUC Tietê II quer construir? Por fim, não existia antes já uma identidade (“alma”) no Bonfim?

Isso gera embates entre os habitantes da cidade, como podemos observar em dois depoimentos retirado do fórum de discussão da internet SkyscraperCity, com vieses distintos que mostram como a OUC Tietê II está sendo vista. A primeira fala, de uma moradora de Osasco, se dirige a certo estranhamento e contestação em relação às propostas e iniciativas da operação:

legal, mais como ficam os moradores????

Estou indignada, como aprovam um projeto de urbanização que pretende desapropriar varias casas para construir um pólo industrial. Como ficarão as famílias que ali vivem a muito tempo, vocês irão dar casas semelhantes ou vão arrumar cubículos no cdhu, ninguém perguntou se os moradores do Rochdale estavam de acordo com a revitalização do centro de Osasco, os governantes só querem status!!!

Parques são bons mais pra quem??? pros empresários que irão construir seus "empreendimentos", nem mesmo a mídia será capaz de impedir??? Brasil o país dos ladrões e quem manda é o mais rico, governo em época de eleição é amigo depois só ferra com o eleitor, cadê a preocupação com o povo??? Meio Ambiente ohhhh ganharam um premio de arquitetura..ohhhh... grande coisa e o rio tietê continua sujo, com o parque da Orla será que ele vai ficar "limpinho", ou será que o bolso irá??? Para que passo municipal, câmara, etc.. tirar as pessoas de suas casas, pagar uma mixaria achando que estão indenizando, rah, hipócritas.... depois vamos comemora os 50 anos.... Pra que? pra quem? Políticos??? (CONTRA a Operacao\_Urbana\_Consorciada\_Tiete\_II).

Em contrapartida, outra pessoa, em resposta ao que a moradora disse, logo em seguida rebate:

Bla...Bla...Bla...

Tem gente que é sem noção mesmo!

Critica o Projeto Tietê II -->QUE VAI RECUPERAR ÁREAS DEGRADADAS DA NOSSA CIDADE, PROPORCIONAR MAIS OPORTUNIDADES PARA SEUS CIDADÃOS--> ALÉM É CLARO DE MELHORAR MUITO MAIS A QUALIDADE DE VIDA DE TODOS QUE VIVEM AQUI\* É LAMENTÁVEL!!!

Pra mim mesmo-->essa FALÁCIA--> nada mais é que uma piada de mau gosto, ou melhor dizendo--> SÓ NO BRASIL MESMO!!!

E DIGO MAIS...

OSASCO--> não precisa de gente como VC--> que torce contra seu próprio DESENVOLVIMENTO!!!

E tanto o PROJETO TIETÊ I e II (PAIVA RAMOS - em breve tbm na cidade)--> nada mais é que contribuir para o desenvolvimento justo e sustentável da cidade!!!

O que o OSASQUENSE de VERDADE QUER!!!

INDEPENDENTE -->DE TODA QUESTÃO PARTIDÁRIA QUE EXISTA NA NOSSA CIDADE\*

Seja ela qual for-->PT, PSDB, PTB, PMDB, etc..etc..etc.-->a cidade merece a dedicação de todos -->NESSE PROJETO\*.

Esses dois depoimentos revelam que a OUC Tietê II apresenta ideologias que escondem as contradições da realidade. Ideologias tais como as ideias de sustentabilidade ambiental, de desenvolvimento da cidade, melhora da qualidade de vida e de criação de uma identidade aos moradores através de intervenções no Bonfim que passará a integrar os moradores da cidade.

Na verdade, há uma questão econômica de fundo na urbanização capitalista, entre as questões ambientais e as questões sociais na qual essa OUC aborda. Existe um terceiro termo, a economia, que acaba por mediar os interesses e ações da operação. A urbanização se produz e reproduz por uma economia, que desgasta valores naturais e humanos, apesar do discurso não mencionar o contrário, e que expõe o embate entre a crise da natureza e a crise da sociedade, que são faces da mesma moeda, pois uma não nega a outra, resolvendo uma, não vai melhorar a outra. O embate entre o social e o ambiental serve para esconder as contradições da produção do espaço urbano.

Amélia Luisa Damiani faz essa reflexão no artigo publicado no Boletim Paulista de Geografia intitulado *A Geografia que Desejamos* (2004, p. 69/70):

Do que precede: seria possível escolher entre os problemas ambientais e sociais? Seria possível administrá-los?

Ambos imbricados estão a ressaltar a crise dos fundamentos dessa economia de exploração, cuja solução aparece como o impossível-possível, isto é, aponta para sua superação a necessária crítica radical desses fundamentos, na teoria e na prática. [...].Vende-se qualidade de vida, vende-se “natureza”, a demonstrar não o que temos, mas uma presença-ausência: o que necessitamos e somente negando radicalmente essa forma de reprodução alcançaremos. Portanto, em síntese, a problemática do cotidiano põe simultaneamente as questões sociais e ambientais, sem resolvê-las institucionalmente; embora, sejam invadidas pelas institucionalidades várias.

A produção do espaço ou do desenvolvimento geográfico se faz por um processo desigual. O processo de reestruturação urbana como proposto pela Operação Urbana Consorciada Tietê II é parte da diferenciação do espaço geográfico na escala urbana, com a função de reservar uma pequena parte do substrato geográfico para um futuro período de expansão, em que a reestruturação urbana representa a maneira mais desenvolvida de rediferenciação do espaço geográfico com o objetivo de acumulação e expansão do capital. (SMITH, 2007, p. 19).

A reestruturação do espaço urbano, para Neil Smilth, é parte de uma evolução mais ampla da economia capitalista contemporânea, se tornando novas fontes de lucratividade para o capital, entretanto, da perspectiva dos moradores e de suas comunidades, ela é mais um fator político do que econômico, pois ameaçados pela desapropriação, em nome do progresso que a operação urbana trará, juntamente com toda sua lucratividade a favor do capital, os habitantes do bairro do Bonfim e do Rochdale terão que lutar politicamente, para terem talvez alguns de seus direitos assegurados. Isto é, essa OUC, como tantas outras, promoverá um processo de revalorização do solo urbano que mudará o uso do espaço pela imposição do valor de troca, revelando de um lado uma transformação de ordem formal (se referindo as possíveis reestruturações das formas espaciais urbanos) e de outro um processo de ordem social.

Ocorre o embate entre espaço valor de troca versus espaço valor de uso<sup>63</sup> e ação da prefeitura alterará o espaço, relacionando-o mais pelo valor de troca. Por isso a importância de discutir a função social da propriedade em que o serviço oferecido esteja na mão de todos e não somente restrito a poucos. Até porque a OUC Tietê II, se realiza mais para reprodução do capital e sua especulação do que para realização do que foi proposto para a reestruturação do Bonfim e do Sul do Rochdale.

---

<sup>63</sup> Apropriação é cada vez mais mediada pela mercadoria, pelas técnicas e isso, diante da sociedade se mostra como natural, ocultando o valor de troca.



## REFERÊNCIAS

ANTAS JUNIOR, Ricardo Mendes. **Território e regulação – espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo: Humanitas, 2005.

AZEVEDO, Aroldo. **A Cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana**. São Paulo: AGB/Companhia Editora Nacional, 1958 (v. 2 e 4).

BONDUKI, Nabil. Gestão, Organização e Financiamento do Solo Urbano. IN: NETO, Eduardo L. G. Rios (coord.). **Projeto Perspectivas dos Investimentos Sociais no Brasil (PIS)**. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDPLAR). UFMG. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/pis/Estudo%2028.pdf>. Acesso em: 16 de Novembro de 2012.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm). Acesso em: 13 de Novembro de 2012.

BRITO, Celso Roberto de. **Contribuição ao estudo do poder local em Osasco. Um estudo geográfico-político**. Tese de doutorado. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2010.

CÂMARA MUNICIPAL DE OSASCO. **Casas Antigas Escondem Mortalidade Infantil**. Disponível em: <http://www.camaraosasco.sp.gov.br/osasco/historia/ph/index24.htm>. Acesso em: 25 de Outubro de 2013.

CÂMARA MUNICIPAL DE OSASCO. **Fotos (indústrias)**. Disponível em: <http://www.camaraosasco.sp.gov.br/osasco/fotos/industrias.htm>. Acesso em: 16 de novembro de 2012.

CLARK, David. O campo da geografia urbana. In: \_\_\_\_\_. **Introdução à geografia urbana**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, p. 17-35.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em:

---



[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm); Acesso em: 13 de Novembro de 2012.

DAMIANI, Amélia Luisa. A Geografia que desejamos. **Boletim Paulista de Geografia – Perspectiva Crítica**. Número 83. São Paulo: Dezembro de 2005.

\_\_\_\_\_. As contradições do espaço: da lógica (formal) à (lógica) dialética, a propósito do espaço. In: DAMIANI, Amélia Luisa (org.); CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.) e SEABRA. Odette Carvalho de Lima (org.). **O espaço no fim de século**. São Paulo: Contexto, p. 48-61, 1999.

\_\_\_\_\_. Um sentido possível e um limite: O TGI da Geografia. **Revista Paisagens**. Departamento de Geografia (FFLCH/USP). São Paulo. Outubro de 2001. P. 9-13.

DANUSA, Mara. **Antônio Agú – O Empresário do séc. XX**. 1999. Disponível em: [http://www.osasco.com.br/site/historia\\_de\\_osasco.php?pg\\_site=historia\\_de\\_osasco&osasco=#indice](http://www.osasco.com.br/site/historia_de_osasco.php?pg_site=historia_de_osasco&osasco=#indice). Acesso em: 05 de Outubro de 2013.

\_\_\_\_\_. **Bonfim sediou o primeiro centro comercial de Osasco**. Disponível em: <http://www.camaraosasco.sp.gov.br/osasco/bairros/index13.htm>. Acesso em: 29 de Setembro de 2013.

DEMOLIDORA FBI. **Obra no Conjunto Nova Grécia**. Disponível em: <http://www.demolidora.eng.br/obras/fotos6.html>. Acesso em: 11 de Outubro de 2013.

DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ENERGIA ELÉTRICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estudo de Impacto Ambiental das Obras de Aprofundamento da Calha do Rio Tietê. Trecho I Foz do Rio Pinheiros - Edgard de Souza**. Audiência Pública. Apresentação efetuada pelo Eng. Dr. Marco Antonio Palermo, Novembro de 2005.

DUARTE, Cláudio Roberto. Notas de pesquisa: das contradições do espaço ao espaço vivido em Henri Lefebvre. In: DAMIANI, Amélia Luisa (org.); CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.) e SEABRA. Odette Carvalho de Lima (org.). **O espaço no fim de século**. São Paulo: Contexto, p. 75-82, 1999.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO. **Por Dentro da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP**. Secretaria de Estado e Desenvolvimento Metropolitano. Governo do Estado de São Paulo. S/d. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/RMSP/rmsp.pdf>. Acesso em: 24 de Outubro de 2013.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/o/osasco.html>. Acesso em 11 de Outubro de 2013.

FERREIRA, João Sette Whitaker; FIX, Mariana. A urbanização e o falso milagre do CEPAC. **Folha de São Paulo**, "Tendências e Debates", terça, 17 de abril de 2001. Disponível em: [http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/ferreira\\_cepacfalsomilagre.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/ferreira_cepacfalsomilagre.pdf). Acesso em: 16 de novembro de 2012.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Depois de 40 anos, prédios abandonados serão demolidos em Osasco.** 22 de maio de 2012. Disponível em: <http://mural.blogfolha.uol.com.br/2012/05/22/depois-de-40-anos-predios-abandonados-serao-demolidos-em-osasco/>. Acesso em: 18 de novembro de 2012.

FRIEDRICH, Daniela. **O parque linear como instrumento de planejamento e gestão das áreas de fundo de vale urbanas.** Dissertação de Mestrado. Programa de pós-graduação em planejamento urbano e regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2007. 273 p.

GOOGLEMAPS. Disponível em: [https://maps.google.com.br/maps?q=osasco&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x94ce5583db0fdfef:0x90ee3c33b723aa9c,Osasco+-+S%C3%A3o+Paulo&gl=br&ei=KtpWUvrXNIW29QSE\\_oHABQ&ved=0CJYBELYD](https://maps.google.com.br/maps?q=osasco&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x94ce5583db0fdfef:0x90ee3c33b723aa9c,Osasco+-+S%C3%A3o+Paulo&gl=br&ei=KtpWUvrXNIW29QSE_oHABQ&ved=0CJYBELYD). Acesso em: 10 de Outubro de 2013.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Região Metropolitana de São Paulo.** Secretaria do Desenvolvimento Metropolitano. Disponível em: <http://www.sdmropolitano.sp.gov.br/portalsdm/sao-paulo.jsp>. Acesso em: 03 de outubro de 2013.

HAGOP GARAGEM. **Imagens & Histórias.** Acervo Hagop Koukdjian Neto. Disponível em: <http://www.hagopgaragem.com/index.html>. Acesso em: 13 de outubro de 2013.

HARVEY, David. A opressão via capital. In: **O novo imperialismo.** Editora Loyola: São Paulo, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=353440&search=sao-paulo|osasco|infograficos:-historico>. Acesso em: 30 de Setembro de 2013.

LEFEBVRE, Henri. **A ilusão urbanística**. In: A revolução Urbana. Editora UFMG: Belo Horizonte, 2004, p. 139-150.

\_\_\_\_\_. **Posição: contra os tecnocratas**. Nova escrita, 1969.

LINHA DIRETA. **Lapas apresenta o seu Programa de Governo**. Disponível em: <http://www.pt-sp.org.br/noticia/p/?acao=vernoticia&id=17786>. Acesso em: 09 de outubro de 2013.

MARTINS, Sérgio. Crítica à economia política do espaço. In: DAMIANI, Amélia Luisa (org.); CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.) e SEABRA. Odette Carvalho de Lima (org.). **O espaço no fim de século**. São Paulo: Contexto, p. 13-41, 1999.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Recenseamento do Brazil**. Realizado em 1 de setembro de 1920. Volume IV, 1ª parte - População - população do Brazil por Estados, municípios e districtos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade República dos Estados Unidos do Brasil. Directoria Geral de Estatísticas, Rio de Janeiro, 1922. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6461.pdf>. Acesso em: 30 de setembro de 2013.

MONBEIG, Pierre. O estudo geográfico das cidades. In: \_\_\_\_\_. **Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1957, p. 33-68.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. Cap. 9: **A valorização capitalista do espaço**. In: A valorização do Espaço. São Paulo: Editora Hucitec, p. 149-185, 1987.

OLIVEIRA, Arioaldo Umbelino de. TGI: a concepção e o problema. **Revista Paisagens**. Departamento de Geografia (FFLCH/USP). São Paulo, 1998, p. 9-11.

OSASCO NOTÍCIAS. **Prefeitura anuncia solução para prédios abandonados do Conjunto Nova Grécia**. 19 de maio de 2012. Disponível em: <http://osasconoticias.blogspot.com.br/2012/05/prefeitura-anuncia-solucao-para-predios.html>. Acesso em: 16 de novembro de 2012.

OSASCO. Operação Urbana Consorciada Tietê II. **Lei Complementar nº 203, de 22 de dezembro de 2010**. Disponível em: [http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/form\\_vig.pl](http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/form_vig.pl). Acesso em: 13 de Novembro de 2012.

\_\_\_\_\_. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Osasco. **Lei complementar nº 125, de 03 de Agosto de 2004**. Disponível em: <http://www.osasco.sp.gov.br/pdp/legislacao.htm>. Acesso em: 13 de Novembro de 2012.

PENTEADO, A. R. & PETRONE, P. São Caetano do Sul e Osasco, subúrbios industriais. In. AZEVEDO, Aroldo. **A cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana**. São Paulo: AGB/Companhia Editora Nacional, 1958 (v. 4).

PENTEADO, A. R. Os subúrbios de São Paulo e suas funções. In. AZEVEDO, Aroldo. **A cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana**. São Paulo: AGB/Companhia Editora Nacional, 1958 (v. 4).

PITU 2012. **Plano Integrado de Transporte Público**. Disponível em: [http://www.stm.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2114:pitu-2025-sumario-executivo&catid=21&Itemid=149](http://www.stm.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2114:pitu-2025-sumario-executivo&catid=21&Itemid=149). Acesso em: 19 de novembro de 2012.

OSASCO. Plano Urbanístico Básico De Osasaco. **Lei nº 111, de 29 de dezembro de 1966**. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/showinglaw.pl>. Acesso em: 14 de novembro de 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO. Disponível em: <http://www.osasco.sp.gov.br/>. Acesso em: 17 de Novembro de 2013.

\_\_\_\_\_. **Prefeito acompanha demolição do segundo prédio do Conjunto Nova Grécia**. Disponível em: <http://www.osasco.sp.gov.br/InternaNot.aspx?id=6635>. Acesso em: 11 de Outubro de 2013.

PROGRAMA DE GOVERNO 2013/2016. **SOLUÇÕES PARA FAZER OSASCO AVANÇAR DO PREFEITO JORGE LAPAS**. Coligação Osasco Unida com a Força do Povo. s/d. Disponível em: <http://www.eurooscar.com/JorgeLapas/programa-de-governo-jorgelapas.pdf>. Acesso em: 25 de Outubro de 2013.

PROGRAMA DE GOVERNO 2009/2012. **PARA FAZER MUITO MAIS DO PREFEITO EMÍDIO SOUZA**. Coligação Osasco de Todos. s/d. Disponível em: <http://download.uol.com.br/eleicoes2008/osasco-emidio.pdf>. Acesso em: 25 de outubro de 2013.

SALGADO, Flávia Salazar. Pelo direito ao TGI. **Revista Paisagens**. Departamento de Geografia (FFLCH/USP). São Paulo, 1998. P. 19-21.

SANTOS, César Simoni dos. Dos negócios da cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. **Revista Cidades**, nº 5, 2007, p. 101-121.

SKYSCIPERCITY. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1028115&page=8>. Acesso em: 12 de novembro de 2012.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. SANFELICI, Daniel de Mello (trad.). **GEOUSP – Espaço e Tempo**, nº 21, p. 15-31, São Paulo, 2007.

SOJA, Edward W. Geografias Pós Modernas – A reafirmação do espaço na teoria social crítica. In: **A dialética sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, p. 97-116, 1993.

UNIARQ. **O projeto de Osasco**. Disponível em: <http://www.uniarq.com.br/novo/?p=948>. ACESSO EM 16 DE NOVEMBRO DE 2012.

URBANIDADES. **Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores**. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2007/12/taxa-de-ocupacao-e-coeficiente-de-aproveitamento/>. Acesso em: 19 de novembro de 2012.

VIGLIECCA&ASSOC. **Minuta do Projeto de Lei e Relatório de Apoio da Operação Urbana Consorciada Rio Tietê/Osasco**. Disponível em: <http://dc151.4shared.com/doc/VhbLcfWo/preview.html>. Acesso em: 12 de novembro de 2012.

\_\_\_\_\_. **Vigliecca e Associados**. Disponível em: <http://www.vigliecca.com.br/>. Acesso em: 13 de novembro de 2012.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999, p. 169-243.

VISÃO OESTE. **Demolição do Nova Grécia será manual e deverá levar um ano**. Disponível em: [http://www.visaoeste.com.br/cidades/441\\_demolicao\\_do\\_nova\\_grecia\\_\\_sera\\_manual\\_e\\_devera\\_levar\\_um\\_ano.html](http://www.visaoeste.com.br/cidades/441_demolicao_do_nova_grecia__sera_manual_e_devera_levar_um_ano.html). Acesso em: 16 de novembro de 2012.

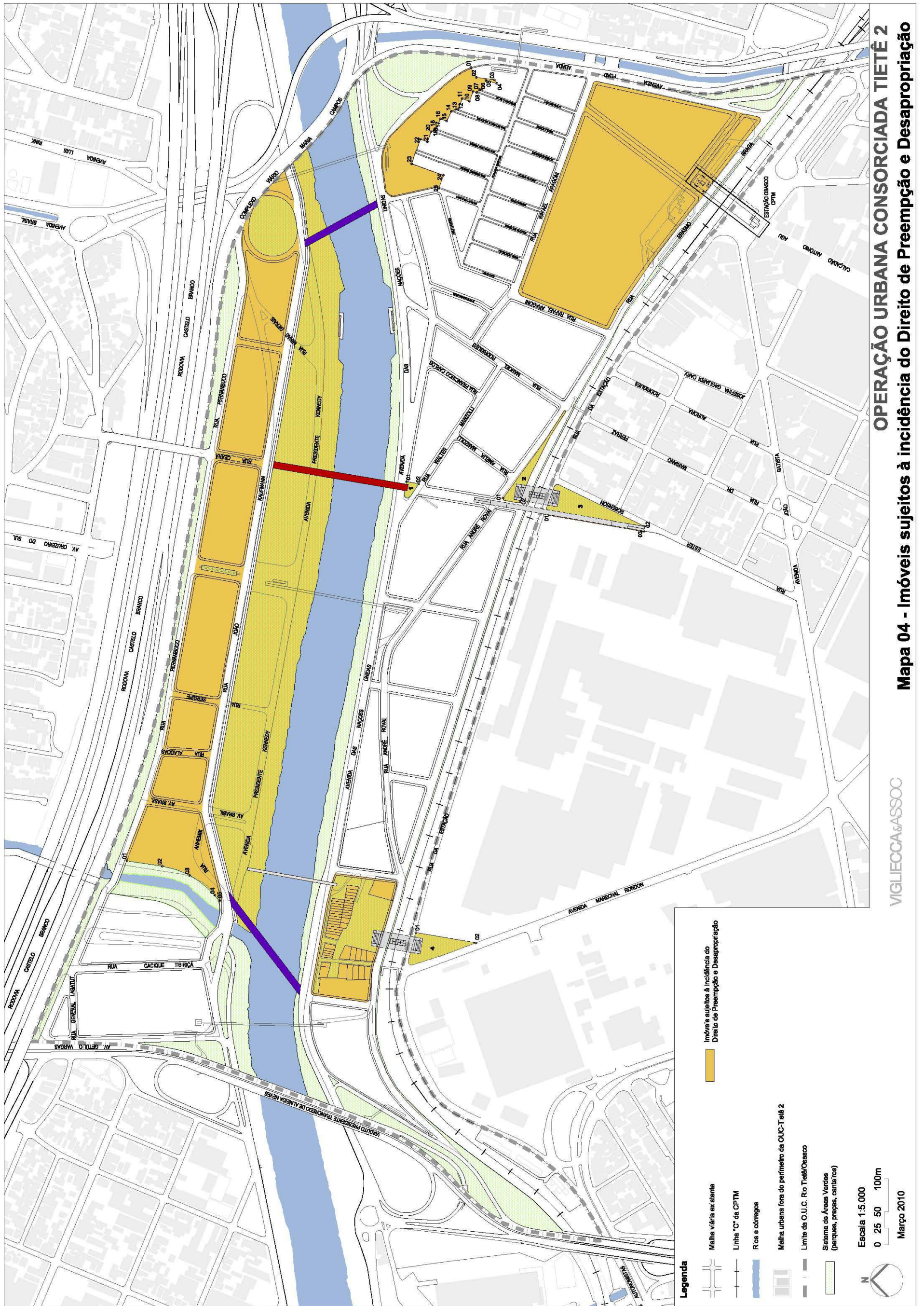
WEBDIARIO. **Prefeitura Busca Parceiros para a criação do novo centro de Osasco**. 02 de junho de 2011. Disponível em: <http://www.webdiario.com.br/>. Acesso em: 13 de novembro de 2012.

\_\_\_\_\_. **Calçadão é o segundo maior comércio de rua no país.** Disponível em: [http://www.webdiario.com.br/novo\\_site/dinamico/imprimir\\_noticias.php?id=65072](http://www.webdiario.com.br/novo_site/dinamico/imprimir_noticias.php?id=65072). Acesso em: 24 de Outubro de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mudança da prefeitura para Hervy é o novo passo para projeto de revitalização.** 24 de maio de 2012. Disponível em: [http://www.webdiario.com.br/?din=view\\_noticias&id=67948&search=](http://www.webdiario.com.br/?din=view_noticias&id=67948&search=). Acesso em: 18 de novembro de 2012.

## **ANEXOS**



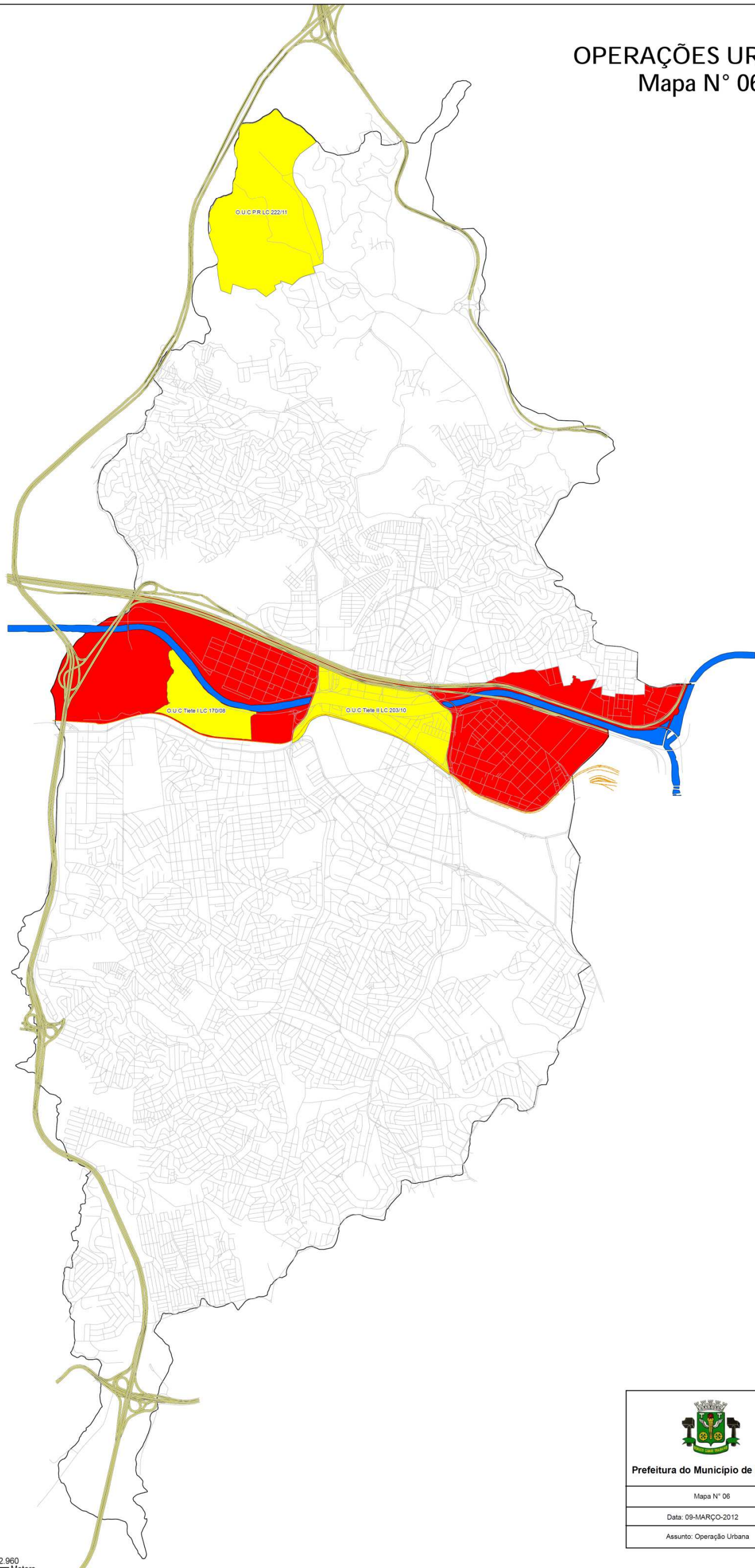
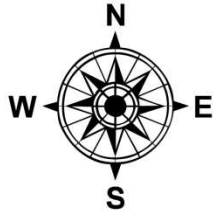


Anexo A. Mapa - Imóveis sujeitos à incidência do Direito de Preempção e Desapropriação na OUC Tietê II. Fonte: OUC Tietê II.



# OPERAÇÕES URBANA

## Mapa N° 06



### Convenções Cartográficas

- Eixo de Logradouro
- Rodovias
- Ferrovia
- Rio Tietê
- Divisa Municipal

### Legenda

- Operação Urbana Consorciada
- Áreas Sujeitas a Requalificação

Projeção Universal Transversa de Mercator - UTM  
Meridiano Central 45° W GR  
Datum Horizontal: SAD 69

Escala  
1:22.000

0 370 740 1.480 2.220 2.960 Meters



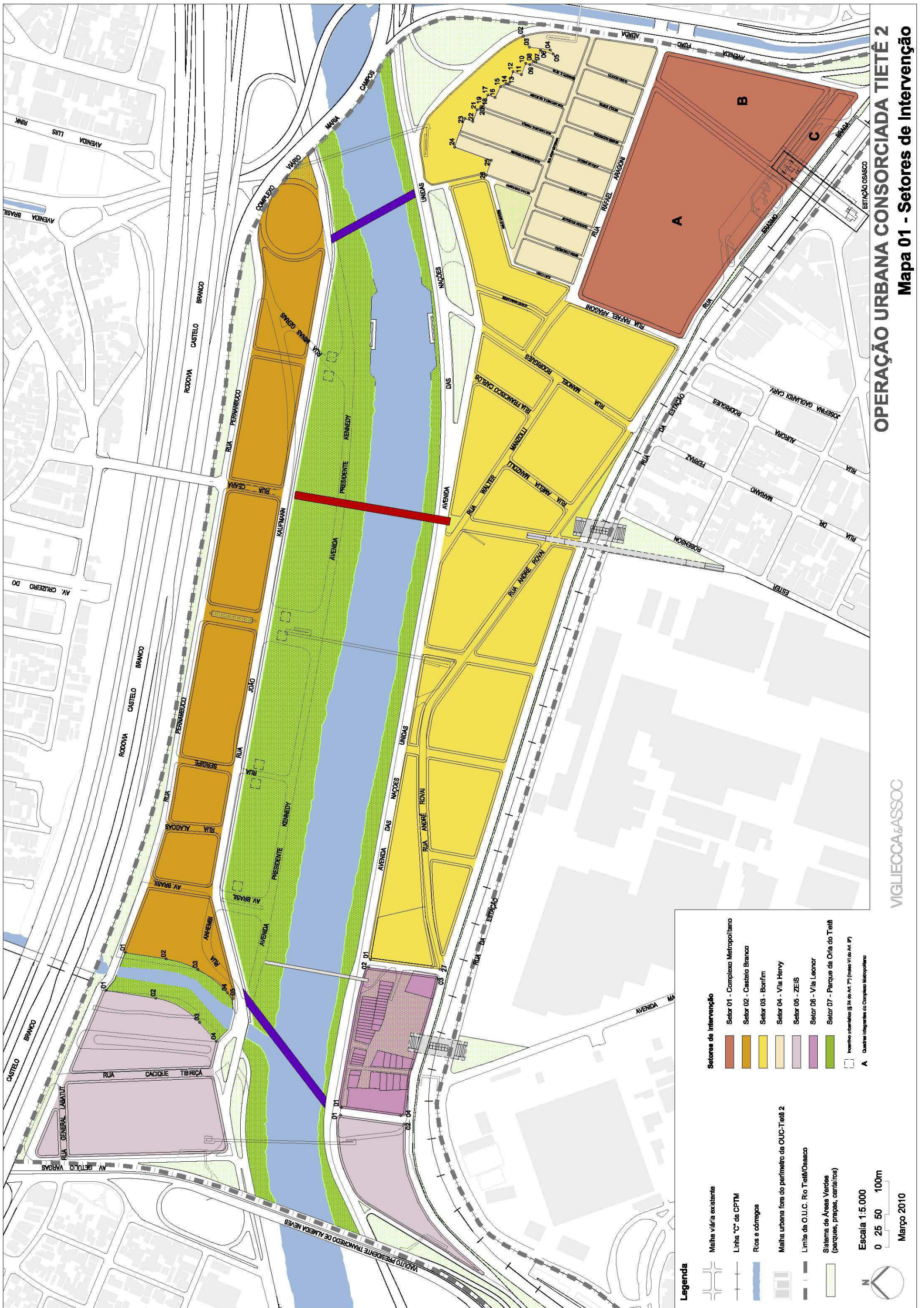
Prefeitura do Município de Osasco

Mapa N° 06

Data: 09-MARÇO-2012

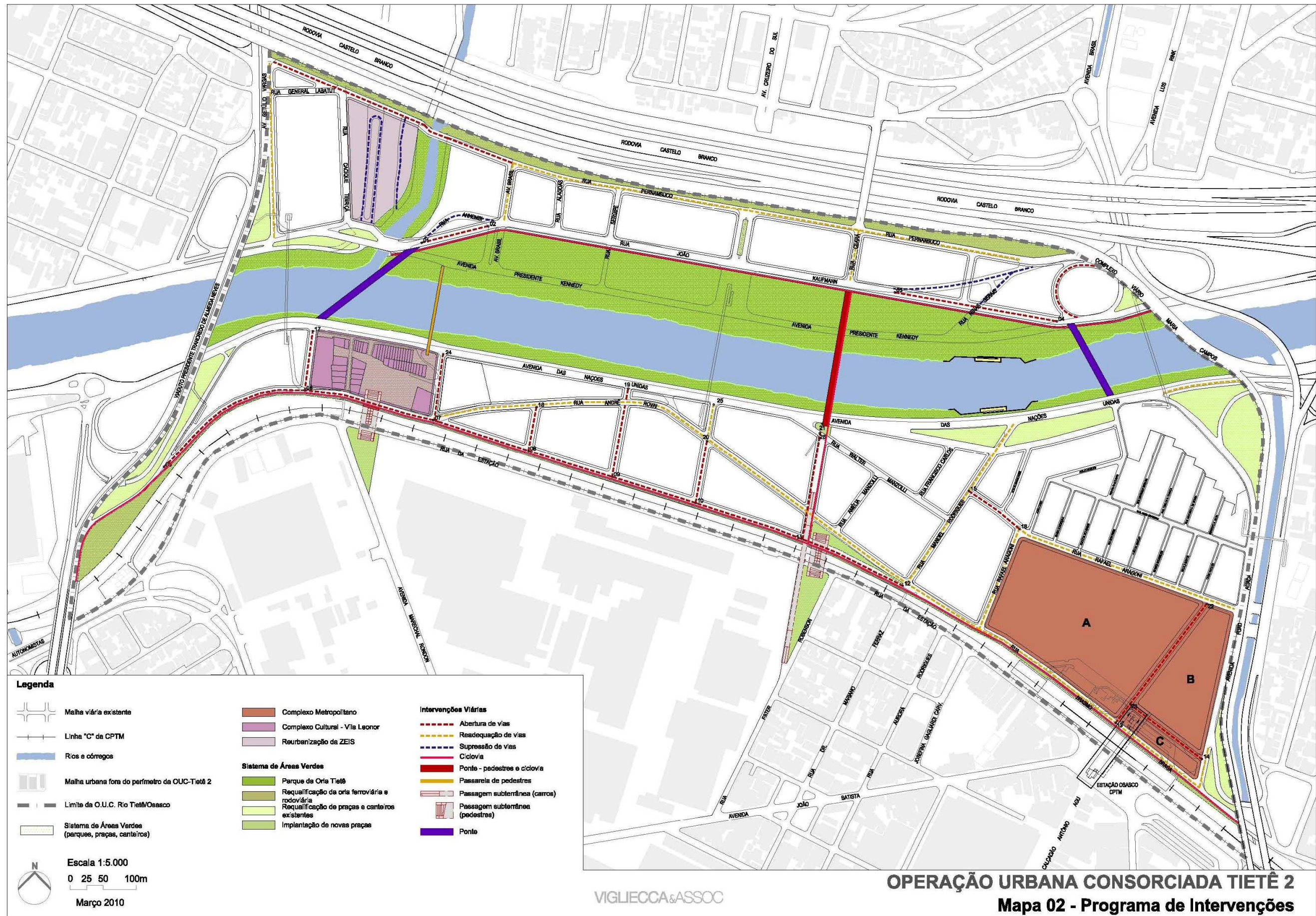
Assunto: Operação Urbana





Anexo C - Mapa dos setores de Intervenção da OUC Tietê II. Fonte. OUC Tietê II.





Anexo D - Mapa Programa de Intervenções da OUC Tietê II. Fonte. OUC Tietê II.