

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

LUIZ GUSTAVO LIBERATO VARUSSA

**O CENTRO COMERCIAL DE OSASCO (SP):
O CASO DO CALÇADÃO DE OSASCO**

São Paulo

2017

LUIZ GUSTAVO LIBERATO VARUSSA

**O CENTRO COMERCIAL DE OSASCO (SP):
O CASO DO CALÇADÃO DE OSASCO**

Trabalho de Graduação Individual II, apresentado à banca examinadora do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito obrigatório e final à obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientação: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Junior

São Paulo

31 de julho de 2017

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

V327c Varussa, Luiz Gustavo Liberato
O Centro Comercial de Osasco (SP): O Caso do
Calçadão de Osasco / Luiz Gustavo Liberato Varussa ;
orientador Ricardo Mendes Antas Junior. - São Paulo,
2017.
30 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo. Departamento de
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Circuitos da Economia Urbana. 2. Praça de
Comércio. 3. Osasco. 4. Período Técnico-Científico-
Informacional. 5. Espaço Urbano. I. Junior, Ricardo
Mendes Antas, orient. II. Título.

O que é, exatamente por ser tal como é, não vai ficar tal como está.

(Bertold Brecht)

Cairão mil ao teu lado

E dez mil à tua direita;

Mas nada te poderá atingir.

(Salmos 91: 7)

Aos pais, parentes e amigos que caminham comigo pela vida afora.

AGRADECIMENTOS

Agradeço profundamente a todos aqueles que colaboraram e não me permitiram desistir deste passo fundamental. Foi um longo período, pontilhado de grandes alegrias e percalços, que formaram de maneira inegável meu pensamento.

Cada curso, cada trabalho de campo, todas as discussões, no conjunto, foram responsáveis pela maior das transformações que pode ser operada no âmbito do indivíduo: A transformação do intelecto. Nunca sabemos como vai ocorrer, se vai ocorrer. No entanto, quando esta ocorre, se torna notória.

São esses os momentos em que nos deparamos com a verdade de que não somos almas solitárias, e mesmo a mais humilde conquista deve ser compartilhada e festejada, pois é coletiva. O pensamento é sempre pensamento de de si relacionado ao mundo, e do mundo relacionado a si. No fim, o mundo e o ser se fundem sem a presença rígida de fronteiras, essas são arbitrárias.

Um imenso obrigado aos meus pais Gilberto e Marideine, minhas irmãs Camila e Nathalia pela ajuda e, sobretudo, paciência. Á companheira Denize Karla pela ajuda com as fotografias e aos bons amigos Hector Rafael, cujo suporte tornou possível este trabalho, Eric Diego e Rafael Fernando pela boa amizade de anos.

Agradeço de coração aos professores do departamento de Geografia, cada um com sua valiosa contribuição e incentivo ao longo do caminho, tornando um grande desafio a escolha de por onde enveredar-se nessa grandiosa ciência geográfica.

RESUMO

VARUSSA, Luiz Gustavo Liberato. O Centro Comercial de Osasco (SP): O Caso do Calçadão de Osasco. 2017. 30f. Trabalho de Graduação Individual – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

O presente trabalho busca trazer à discussão elementos analíticos que sejam capazes de destacar a presença de um circuito superior e um inferior da economia urbana em Osasco (SP), realizando uma reflexão a partir do calçadão de Osasco, que compreende a Rua Antônio Agú. Dessa forma, será realizada uma discussão que aborde as mudanças que tornaram possível a existência desse tipo singular de organização espacial da atividade comercial e de sua estruturação como centralidade comercial na Região Metropolitana de São Paulo. Esse esforço elucidará como a presença dessa expressão espacial urbana se integra ao respectivo contexto histórico, no caso, o período técnico-científico e informacional, exprimindo novas formas-conteúdos e como suas intrínsecas funções estruturam e reestruturam o espaço geográfico, promovendo contradições no espaço urbano.

Palavras-Chave: Circuitos da Economia Urbana, Praça de Comércio, Calçadão, Período Técnico-Científico-Informacional, Espaço Urbano, Osasco.

ABSTRACT

VARUSSA, Luiz Gustavo Liberato. The Commercial Center of Osasco (SP): The Case of Osasco Pedestrian Mall. 2017. 30f. Final Research Paper – Faculty of Philosophy, Languages and Humanities. University of São Paulo, São Paulo, 2017.

The present work seeks to bring to the discussion analytical elements that are capable of highlighting the presence of a superior circuit and an inferior circuit of the urban economy in Osasco (SP), performing a reflection from the pedestrian mall of Osasco, which comprises Street Antônio Agú. Thus, a discussion will be held that addresses the changes that made possible the existence of this singular type of spatial organization of commercial activity and its structuring as a commercial centrality in the Metropolitan Region of São Paulo. This effort elucidates as the presence of this urban spatial expression is integrated in the respective historical context, in the case, the technical-scientific and informational period, expressing new forms-contents and how their intrinsic functions structure and restructure the geographic space, promoting contradictions in the urban space.

Keywords: Urban Economy Circuits, Commercial Square, Technical-scientific and Informational Period, Urban Space, Osasco.

LISTA DE FIGURAS

1	Presença do shopping center	11
2	Trecho inicial do calçadão	18
3	Presença de comércio ambulante	20
4	Trecho inicial da Rua Antônio Agú (Calçadão)	21
5	Entrada principal do Osasco Plaza Shopping	23

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO	1
2	INTRODUÇÃO	3
3	CONTEXTUALIZAÇÃO	6
4	BREVE HISTÓRICO: O MUNICÍPIO DE OSASCO (SP)	8
5	DISCUSSÃO TEÓRICA	11
6	A CONCEPÇÃO DE CALÇADÃO	15
7	O CALÇADÃO DE OSASCO	18
8	ALGUMAS CONSIDERAÇÕES	25
9	REFERÊNCIAS	27

APRESENTAÇÃO

Em sua teoria, Milton Santos (2008a) afirma que os circuitos da economia urbana são definidos por um conjunto de atividades realizadas em certos contextos, que são identificadas pela aplicação diferenciada de tecnologias e de organização que constituem uma bipolarização – ou seja, a coexistência de formas e conteúdos que não são marcados por um *continuum* espacial definido exclusivamente pelas formas espaciais distinguíveis na paisagem, mas estão relacionadas enquanto circuito espacial de fluxos materiais e imateriais.

Considerando a possibilidade de um debate mais contemporâneo, Cataia e Silva (2013) realiza alguns apontamentos acerca da aplicação da teoria dos *circuitos da economia urbana* utilizada, originalmente, para explicar a urbanização dos países situados na periferia do sistema capitalista, apontando elementos novos a serem levados em consideração em sua análise e destacando que "cada ramo de atividade econômica cria e condiciona a divisão territorial do trabalho na cidade a partir de suas características".

“A crescente interdependência dos lugares, possibilitada pelos sistemas técnicos, demandou incorporar às análises, da economia urbana, novos elementos como a expansão do crédito e o uso das novas tecnologias no circuito inferior” (CATAIA e SILVA, 2013, p. 55).

Noutras palavras, é possível compreender que a fragmentação, a diversificação e distribuição de atividades econômicas diferenciadas presentes ao longo do calçadão de Osasco envolve um processo de solidariedade entre os lugares. Ou seja, de acordo com Moreira e Hespanhol (2007), a globalização atual da economia não provoca uma homogeneização dos lugares, mas leva ao destaque de suas singularidades.

O lugar pode ser compreendido como uma construção social, fundamentado nas relações espaciais diretas, no cotidiano e na articulação entre a cooperação e o conflito. No contexto atual em que a fluidez e a simultaneidade caminham juntas e a informação é um elemento central, o lugar apresenta-se tanto como expressão de resistência como de adaptação à ordem global (MOREIRA; HESPANHOL, 2007, p. 48).

O presente trabalho busca trazer à discussão elementos analíticos que sejam capazes de destacar a presença de um circuito superior e um inferior da economia urbana em Osasco (SP), realizando uma reflexão a partir do calçadão de Osasco, que compreende a Rua Antônio Agu. Dessa forma, será realizada uma discussão que aborde as mudanças que tornaram possível a existência desse tipo singular de organização espacial da atividade comercial e de sua estruturação como centralidade comercial na Região Metropolitana de São Paulo. Esse esforço elucida como a presença dessa expressão espacial urbana se integra ao respectivo contexto histórico, no caso, o período técnico-científico e informacional, exprimindo novas formas-conteúdos e como suas intrínsecas funções estruturam e reestruturam o espaço geográfico, promovendo contradições no espaço urbano.

Para êxito da pesquisa, será apresentado um panorama breve do estado da arte, isto é, considerando os aspectos gerais norteadores do trabalho. Serão consideradas as motivações e percursos de pesquisa e suas relações com o tema de pesquisa. A abordagem de cunho histórico será necessária para expor o contexto de (1) emancipação de Osasco, antes distrito de São Paulo, (2) constituição em unidade político-administrativa independente e, posteriormente, (3) como importante centralidade econômica no contexto da Região Metropolitana.

Quanto à perspectiva de análise teórica, será feita a exposição dos percursos discursivos formais necessários ao entendimento do contexto histórico e econômico da cidade de Osasco. Será discutido o contexto em que a economia urbana de Osasco sofreu transformações que condicionaram a divisão territorial do trabalho ao capital comercial e creditício, partindo do instante em que uma antiga ordem do circuito econômico é desestruturada com a saída de indústrias e é estabelecida uma nova forma de gestão do âmbito econômico.

INTRODUÇÃO

Abordar a cidade de Osasco, como proposta de pesquisa, foi uma opção lógica e imediata por razões de fácil acesso e de vivência do pesquisador. Hoje, a cidade de Osasco, assim como seu calçadão comercial, é conhecida como uma importante centralidade comercial e é também, voltada à prestação de serviços. A sensibilização para o presente projeto de pesquisa parte de aspectos de ordem prática e de uma realidade que instiga o pesquisador, trazendo em si a subjetividade do mesmo. Nesse largo processo, muitos e repetidos questionamentos foram elaborados, repensados, refutados, retomados...dito de outra forma, *será que a Geografia e os questionamentos feitos até o findar desta pesquisa são tocantes ao pesquisador e fundantes de um trabalho que se preze?* Tal dúvida e seus desdobramentos foram, em certo momento, obstáculos no avanço ao caminhar deste trabalho.

Do ponto de vista objetivo, a pesquisa caminhou na direção de hipóteses basilares, de especulações muito incipientes, mas nodais ao desenvolvimento da reflexão crítica do trabalho no tocante à dimensão espacial do calçadão, levando em conta as motivações, os desejos, os anseios que impelem os indivíduos ao *consumo no/do calçadão*, uma ideia que tangencia a psicosfera e a conformação espacial da tecnosfera. Dessa forma, interpretando o pensamento de Milton Santos, Kahil (2010, p. 477), afirma que:

Psicoesfera e tecnosfera são complementares e, por suposto, a esfera técnica, mesmo como sistema de objetos técnicos, não poderia ter valor ou significado em si. Os objetos (naturais ou artificiais) têm realidade per se ou autonomia de existência, devida à sua constituição material ou sua realidade corpórea, mas não têm autonomia de significação, não fosse sua existência relacional (quer consideremos relações entre coisas, ou seja, sistema de objetos, quer consideremos a relação entre sujeito-objeto).

Diante das várias possibilidades de compreensão dos fenômenos geográficos expressos em Osasco, enquanto objeto de pesquisa potencial, algo mais instigante levou ao calçadão comercial: *o desvelar dos vários elementos histórico-geográficos pretéritos pode trazer respostas ao presente.*

Em nossa pesquisa, por um lado, a busca por outras áreas de pesquisa em Osasco, certamente, revelaria um sentimento de profunda estranheza. Por outro lado, este sentimento seria menos latente quanto ao calçadão, dado o âmbito do vivido e

laços de proximidade de seu pesquisador. Ou seja, o calçadão, assim, torna-se um território mais tangível à pesquisa quando comparado a outros, pois o é mais significativo e apropriável que os demais. *Ser e pertencer a Osasco* implica em *pensar a cidade e seu calçadão*.

Nas observações de campo, o calçadão é um espaço de passagem, não de permanência, pois traz a ideia do *não lugar*, similar ao shopping center, por exemplo. Circular pelo calçadão pode significar *um pertencer sem pertencer*. Ao dissertar sobre o espaço urbano, Ana Fani Carlos (2007, p. 63) salienta que sua reprodução está ancorada “no repetitivo, burocrático e cotidiano”, já que

O capitalismo produziu um espaço instrumental, aquele da reprodução das relações sociais, o lugar e o meio da reprodução das relações de produção. A história do capitalismo tem por termo a predominância do espaço sobre o tempo. Trata-se da produção no sentido amplo, nesse sentido o espaço inteiro torna-se lugar desta reprodução aí compreendido o de lazer e o de urbano, aquele da cotidianidade. No centro do processo de reprodução, que é inerente à prática social, o processo se desenvolve criando outros setores de atividade.

Dessa forma, o calçadão figura como extensa praça de comércio a céu aberto, necessária à realização do capitalismo, onde não se vislumbram ou se observam facilmente relações de cunho afetivo ou de pertencimento, exceto *talvez por* construções de simulacros – o que não é o caso da pesquisa em tela. Sentar-se em um banco para conversar ou se alimentar implica em enfrentar intempéries, poluição sonora, muito movimento de pessoas e situações de risco como a de possíveis assaltos, situações essas de grande tensionamento emocional. Mesmo dessa forma, o calçadão se tornou símbolo da cidade, referencial para pessoas de dentro e fora de Osasco. À noite, o shopping é o único lugar que experimenta vida econômica.

O caso do calçadão de Osasco ilustra a circulação dos pedestres. Nos exemplos analisados por Gomes, Vaz e Romão (2013, p. 5), fica clara a percepção dos transeuntes nos distintos horários do dia quanto à circulação pelos calçadões de Ribeirão Preto e Araraquara.

O calçadão de Araraquara, que é do tipo semicalçadão, possibilita a passagem de veículos durante todos os horários, fazendo com que a violência seja menor no período da noite, inibindo os marginais, mas atraindo os arruaceiros que ficam até tarde fazendo bagunça nas ruas. Já o calçadão de Ribeirão Preto, do tipo pleno, é muito deserto durante a noite, não existe a circulação de carros e o número de

pessoas é reduzido, estimulando-se, assim, o assalto às lojas e provocando o aumento significativo na violência.

Os dois espaços podem ser interpretados sob a perspectiva de uma cidade de muros, pois o shopping é um microcosmo fortificado – mais seguro e formalmente fechado – e alternativa aos medos e aos perigos de um espaço aberto – dos comércio ambulante, informal, frenético – como o calçadão propriamente dito, ressaltando a emergência e disseminação de formas que respondem à lógica do medo generalizado presente nas grandes metrópoles, assim expresso por Teresa Pires do Rio Caldeira (1997.)

“Enclaves fortificados, espaços privados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho que, sobretudo em função do medo da violência, vêm atraindo as classes média e alta, enquanto a esfera pública das ruas se destinaria aos pobres” (CALDEIRA, 1997, p. 155)

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

A problemática sobre o calçadão de Osasco está ligada ao possível zoneamento realizado no centro do município, entendido como polo das atividades de consumo nas cidades modernas. O objetivo deste trabalho é *a compreensão de como a estruturação urbana em torno de um setor específico da economia, no caso a coexistência do comércio de rua com o de estruturas fixas, pode gerar toda sorte de influências sobre as políticas públicas voltadas ao planejamento urbano e como isso se configura no espaço produzido e nas práticas de consumo.*

Como ressaltado por Wagner Constantino (2009), as metrópoles pelo mundo afora apresentam mudanças causadas pelas transformações ocorridas em sua estrutura produtiva. Com o fenômeno da globalização das relações econômicas, o avanço das tecnologias de informação, comunicação e transporte possibilitaram a separação entre as unidades produtivas dos seus respectivos centros de comando, além de possibilitar um modelo flexível de produção, como também de circulação.

Dada a flexibilidade produtiva, temos um deslocamento do eixo de importância, que passa a repousar sobre a necessidade de se criar espaços voltados à circulação de pessoas e mercadorias. De acordo com Milton Santos (2012, p. 113), essa necessidade de “circulação dos produtos, mercadorias, homens e ideias” ganhou grande destaque dentro do processo global de produção, a tal ponto que a urbanização passou a ser um dado fundamental na compreensão da economia atual, portanto, se espera analisar a economia urbana para se entender o sistema produtivo atual.

A cidade de Osasco, segundo Brito (2009), é cortada no sentido leste – oeste pelo rio Tietê, cujo vale foi aproveitado para construir o traçado da Estrada de Ferro Sorocabana, responsável pelo surgimento da estrutura urbana que viria a originar o Município. A localização, próxima à capital, aliada às facilidades apresentadas pela ferrovia, contribuíram para o desenvolvimento urbano da região, pois esses fatores atraíram grande número de investimentos e trabalhadores, impulsionando o crescimento econômico.

O pesquisador Marcelo Nunes Diniz (2012) pontua que o município de Osasco, localizado a oeste da Região Metropolitana, ainda exerce forte poder centralizador,

preservando importante atividade industrial, apesar da rápida e relativamente recente expansão das atividades de serviços e de comércio moderno, cujas atividades são responsáveis por atrair pessoas de diversas regiões internas e externas à metrópole paulistana.

Desta forma, Wagner Constantino (2009) confirma que as transformações na estrutura produtiva do município de Osasco fizeram surgir uma nova centralidade dentro da Região Metropolitana. De acordo com Maria de Fátima Araujo (1992), essa dinâmica tirou do setor secundário o papel de protagonista na estrutura produtiva da Grande São Paulo. Esse processo, de acordo com a autora, ocorreu formalmente para realocar no setor terciário o núcleo que mais se diversifica e emprega a mão de obra urbana nessa região, desempenhando um papel articulador na cidade-região de São Paulo e constituindo, em certa medida, um polo difuso de crescimento econômico e comercial.

2. BREVE HISTÓRICO: O MUNICÍPIO DE OSASCO (SP)

A cidade de Osasco, parte da Região Metropolitana de São Paulo, possui uma superfície de 64,94 km², uma população absoluta de quase 700 mil habitantes e meio milhão de eleitores (IBGE, 2014). Atualmente, o número de empresas sediadas em Osasco superior a 16 mil unidades e a força de trabalho é composta por quase duzentos mil trabalhadores entre assalariados registrados e não registrados. Comparando-se o perfil dos dados apresentados pelo IBGE, em 2014, com os apresentados em 2006, observa-se que houve um discreto incremento de unidades de empresas sediadas em Osasco (em 2006, eram 15.932) e de trabalhadores (em 2006 eram 140.295).

O contexto de constituição histórico-geográfica do município de Osasco tem estreita ligação com o próprio leito do rio Tietê e sua organização remonta ao século XIX, a agrupamento de pescadores e fazendeiros, alguns dos quais, imigrantes. No caso de Osasco, obras de intervenção planejadas pelo Estado, na infraestrutura do município são fundamentais ao estímulo da malha urbana e industrial, conforme aponta Sílvia Helena Zanirato (2011, p. 121), acentuando o processo de conurbação:

O crescente aumento populacional da região da grande São Paulo, a busca de terreno para a acomodação das pessoas, de serviços e de indústrias levou ao entendimento de se fazia necessário retificar o canal do rio Tietê, o que foi feito pela Light entre as décadas de 1930-1940. Tal medida contribuiu para a ocupação ainda mais acentuada das margens, tanto é que na década de 1970, a várzea entre Guarulhos e Osasco já se encontrava totalmente ocupada.

Como destaca Danielle Albino (2014), as tradições urbanas têm participação antiga no município de Osasco. Sabe-se que a geomorfologia local, marcada pela dinâmica das planícies aluviais, imprime limitações à exploração agrícola das terras, assim como desfavorece, no caso de Osasco, os processos de ocupação. Sua proximidade com a cidade de São Paulo também promoveu formas de uso do solo profundamente vinculadas às necessidades da capital, de modo que a região se configurou muito mais como uma área periférica à expansão urbana paulistana do que como uma extensão rural dela, assumindo claras funções industriais e suburbanas.

A origem da cidade de Osasco, no final do século XIX, segundo descrito por Brito (2009), deve-se a um imigrante italiano de nome Antônio Giuseppe Di Pietro Agu, funcionário da Estrada de Ferro Sorocabana, que em 1893 comprou uma gleba de terra compreendida entre os córregos Bussocaba e Aguadinha, e tornou-se fornecedor da Estrada de Ferro Sorocabana, à qual vendia areia, telhas e tijolos. Esta iniciativa permitiu que houvesse a expansão de sua olaria e atraísse a figura de outras personagens, a exemplo de Dimitri Sensaud De Lavaud. A sociedade construída por ambos iniciou, também, a fabricação de alguns artefatos como tubos e cerâmicas, que originou um dos primeiros empreendimentos industriais da região – a Companhia Cerâmica Industrial de Vila Osasco.

Após outras iniciativas, Agu promoveu a construção da estação de trens, além de várias habitações destinadas ao abrigo dos operários ligados à obra. Com a conclusão da obra, os dirigentes ferroviários cogitaram batizar a nova estação com o nome do empresário, cuja recusa motivou, por fim, à denominação de Osasco, terra natal do homenageado. A estação ferroviária estimulou intenso crescimento econômico e comercial, atraindo trabalhadores para as indústrias emergentes – especialmente, imigrantes – e promovendo uma rápida expansão demográfica e, de acordo com Langenbuch (1971, p. 136) reforçando a concepção de Osasco, assim como de outras localidades, como um *povoado-estação*.

Desta forma, como afirma Albino (2014), ao discutir aspectos inerentes a uma possível e persistente ruralidade em Osasco, a questão da identidade cultural revelou enorme complexidade: do parque industrial, na década de 1940, emergiu o então subdistrito paulistano como um grande polo de atração populacional, de forma que, inúmeros migrantes vivenciaram uma transição da realidade rural e agrícola presente anteriormente, para um cotidiano urbano e industrial. Obstante a ampla diversidade cultural que passou a existir e interagir naquele espaço, as identidades rurais e urbanas permaneceram como importantes referenciais para a sociabilidade local, não sendo interpretadas como dualidades opostas, mas como complementares naquela realidade social local.

Os movimentos migratórios, correspondentes às comunidades de italianos, de franceses e armênios, também tiveram grande impacto nas atividades comerciais e no processo de urbanização do município de Osasco.

Sueli Ribeiro Martini (2003, p. 01), ao dissertar sobre a comunidade armênia presente em Osasco desde o começo do século XX, destaca que são muitas “*as formas de se refletir e analisar uma cidade*” por meio de uma possível “*análise da dinâmica social empreendida pelos sujeitos que vivem a/na cidade e que, nesse processo, interação entre si e com os outros moradores*”, revelando uma trama de relações ambíguas e conflituosas que exprimem algumas “*marcas na ocupação do espaço urbano e [...] territorialidades diferenciadas*”, permeadas de singularidades e de “*significados e simbolismos que se inscrevem na conformação do espaço*”.

Sobre essas marcas, atualmente, apreendemos que são percebidas na toponímia de ruas e, ainda, pelo controle de parte do comércio varejista mais antigo presente na cidade.

O dinamismo urbano e industrial exaltou as primeiras manifestações voltadas à emancipação da região, até então unidade territorial do município de São Paulo. Como apontado por Constantino (2009), as transformações no dinamismo urbano e industrial justificam um forte impacto na estrutura espacial das metrópoles, contribuindo para a formação do fenômeno urbano da cidade-região.

Na metrópole paulistana, as obras de retificação do rio Tietê e o crescimento populacional tornaram possível que as atividades produtivas concentradas no centro se dispersassem, ocupando áreas mais afastadas do centro e, assim, consolidando a cidade-região de São Paulo, como resultado do desadensamento da metrópole (Constantino, 2009). Ou seja, a expansão e a capilaridade das atividades produtivas, bem como a ocupação populacional, são características marcantes quanto à transformação do primeiro núcleo de povoamento.

Após litigiosos embates, com a realização de um plebiscito, ocorreu a emancipação político-administrativa de Osasco, por meio da Lei Estadual nº 5285, de 18 de fevereiro de 1959, cuja instalação se dá, de forma definitiva, em 19 de fevereiro de 1962, quando torna-se município. Conforme pontua José Carlos Magalhães (2008, p. 13), “o início do processo de emancipação municipal no Brasil ocorreu por volta da década de 1930”, que foi intensificado ao longo das “décadas de 1950 e 1960 e foi restringido pelos governos militares entre 1970 e 1980. Após o término do regime militar, as emancipações se intensificaram novamente”.

3. DISCUSSÃO TEÓRICA

O calçadão de Osasco se constitui em um território que congrega atividades distintas: lojas de roupas, calçados, lanchonetes, artigos em geral, quiosques de rua, shopping center, além de abrigar vendedores ambulantes – regularizados ou não (figura 1). Marina Montenegro (2006) busca a compreensão de como o território constitui um abrigo para os atores não-hegemônicos, na medida em que comporta atividades tão distintas e distantes em termos de graus de organização e de capital, entendendo a cidade como uma totalidade interconectada por diversas divisões do trabalho, em diferentes pedaços do meio construído.



Figura 1: Presença do shopping center, de lojas comerciais e comércio ambulante de rua, atividades coexistentes em um mesmo espaço: o do calçadão. (11/6/2017). Autor: Luiz Gustavo Liberato Varussa.

Para Brito (2009), a cidade de Osasco torna-se, cada vez mais, um espaço que capaz de abrigar grandes empresas, no entanto, isso reduz os percentuais de

recursos públicos destinados à população, gerando e aprofundando uma crise social. De acordo ainda com o mesmo, costuma-se considerar no Brasil, em termos genéricos, a existência de dois principais tipos de poder político na escala local: o *tradicional*, caracterizado historicamente pelo Coronelismo e o dito Moderno, onde há dinâmica de lutas de classe mais esclarecidas, com participação mais acentuada da sociedade civil.

No caso de Osasco temos atualmente um poder local moderno e complexo com os instrumentos básicos da participação comunitária e do planejamento descentralizado, que se constituem como mecanismos de ordenamento político e econômico para os fins de planejamento do espaço produtivo.

Marina Montenegro (2006), apoiada na teoria de Milton Santos, tece considerações acerca da segmentação presente na sociedade urbana dos países subdesenvolvidos em relação às possibilidades de satisfação das necessidades, que cria diferenças quantitativas e qualitativas no consumo, as quais, por sua vez, são a causa e o efeito da existência de diferentes circuitos de produção, de distribuição e consumo. Olhares atentos voltados ao calçadão de Osasco permitem mostrar que as lógicas de circuito superior e inferior podem ser contrapostas em sua essência, mas complementares na realização do consumo. Tal fenômeno é evidente quanto à utilização, por exemplo, de máquinas de cartão para realização das transações financeiras até mesmo pelos segmentos informais da economia.

Sob o entendimento de Milton Santos, Marina Montenegro (2006, p. 34) explana que, enquanto o *“circuito superior constitui o resultado direto das modernizações que atingem o território”*, o circuito inferior compreende as formas de fabricação não-capital intensivo, os serviços não modernos fornecidos a varejo e o comércio de pequena dimensão, voltados sobretudo ao consumo dos mais pobres.

Enquanto o circuito superior alimenta-se da aceleração contemporânea global, o circuito inferior é moldado pelos tempos e formas do lugar. Dessa forma, *“a partir da seleção de determinadas áreas da cidade de São Paulo que aparecem como verdadeiros ‘focos de concentração’ do circuito inferior, – no Largo Treze de Maio e nos distritos Sé, República, Santa Cecília e Bom Retiro”* – houve uma tentativa de compreensão de como se caracteriza este

“circuito hoje e, também, como este se relaciona com as variáveis centrais do período atual, ou seja, a técnica, a informação, o consumo, a publicidade e as finanças”.(MONTENEGRO, 2006, p.34).

Em sua pesquisa, Cardeal da Costa (2014), ao analisar a Operação Urbana Consorciada (OUC) Tietê II, aborda a maneira que o Estado, por meio dos planejadores dessa intervenção de grande impacto no Bairro Bonfim, este avizinjado ao centro e separado pela linha férrea, apropriam-se das características geográficas locais para justificar e legitimar suas ações. Desta forma, o autor pensa criticamente o espaço considerando a perspectiva dos planejadores municipais, sejam funcionários da própria prefeitura, sejam profissionais contratados com esse fim.

Larissa Volpe (2009) afirma, por exemplo, que a construção de uma rodovia pode interferir na dinâmica urbana, transformando a paisagem em seu entorno, e isto pode ocorrer devido a diversos fatores como instalações de empreendimentos, novas ocupações residenciais, mudanças na dinâmica e na fisionomia das áreas já ocupadas. Compreende-se, por meio dessa análise, que nas áreas adjacentes ao eixo principal do calçadão houve necessidade de amortização de ruas paralelas para priorizar melhor fluxo de transeuntes.

Marcelo Diniz (2012), ao discutir a ferrovia e o processo de metropolização em São Paulo no decorrer do século passado, afirma que a instalação da estação ferroviária foi importante à formação de numerosos povoados-estação – dentre os quais Osasco –, e à constituição de importantes núcleos da futura metrópole, com diversas funções destacando-se, sobretudo, a atividade industrial e comercial.

Dessa forma, segundo Marcelo Diniz (2012), a ferrovia continuou sendo o fator de orientação da expansão urbana e da metropolização de São Paulo, sendo nos arredores das estações férreas que ocorrerão a formação de subúrbios residenciais e industriais. Osasco, com o avanço de atividades comerciais e industriais, torna-se um subúrbio-estação relevante à estruturação da Região Metropolitana de São Paulo. Tomado o estudo de caso da cidade nordestina de Alagoinhas, no Estado da Bahia, Lima (2010, p. 92) destaca o poder polarizador que uma estação ferroviária exerce em um pequeno povoado.

A forma urbana da nova cidade foi pensada tendo por referência as estações de Alagoinhas e a do São Francisco, tomadas como elemento determinante na produção do espaço físico do núcleo

urbano. Neste caso, ruas, travessas, praças foram traçadas visando atender as demandas de uma população que, em última instância, dependiam das atividades ferroviárias para se desenvolver.

Marcelo Diniz (2012) lembra que no momento de maior expressão do fordismo, entre os anos de 1940 e 1960, Osasco teve a experiência de expressivo crescimento econômico e de instalação industrial, estruturado na centralidade surgida com a estação ferroviária, ou seja, nas atividades produtivas e de trabalho. A partir dos anos de 1990, o processo de reestruturação e desconcentração do parque industrial cedem espaço às atividades de prestação de serviços e de comércio moderno, configurando uma nova centralidade a exemplo da Superquadra que emerge, hoje, como *locus* de investimento econômico e, neste contexto, evidencia a transição da produção pra o consumo sob a perspectiva da acumulação flexível.

No exemplo de Osasco, segundo Diniz (2012), a acumulação flexível torna-se evidente pela chegada de importantes grupos multinacionais, como redes de hipermercados, do mercado imobiliário mais intenso e especulativo, e a instalação de instituições universitárias sob uma lógica mercadológica da já constituída centralidade. Tais mudanças reforçam a necessidade, por parte dos planejadores de Estado e da demanda social, de repensar a lógica de organização espacial e estímulo das atividades econômicas, condicionando a ordem local – a da atividade comercial impressa no calçadão – à lógica global – da mundialização das relações produtivas.

4. A CONCEPÇÃO DE CALÇADÃO

Para conceber a figura do calçadão no tecido urbano, é importante considerar as dimensões sociais, filosóficas e políticas que permeiam e estruturam a cidade, uma vez que este espaço transcende a mera esfera física, mas congrega em si a conformação de vivências, de pertencimento, de fluidez de relações múltiplas para além de seus sujeitos. Segundo Fonseca (2012, p. 37), considerando a história dos calçadões, “estas dimensões se apresentam relacionadas ao espaço físico, que fornece suporte para a realização da vida pública nas cidades”, ou seja, são indissociáveis e complementares, pois funcionam em totalidade, já que o processo de metropolização tornou seu centro “um importante ponto de articulação, advindo daí uma das principais noções sobre a importância da centralidade e seu território” (p. 45).

Quanto às definições e formas de apresentação, os calçadões “podem ser definidos segundo duas formas de classificá-los: (1) pelo seu lugar de implantação, e (2) pela sua conformação física; considerando que a primeira tem grande influência sobre a segunda, e que esta última é muito influenciada pela finalidade de usos do calçadão” (FONSECA, 2012, p. 81), havendo, assim, as modalidades de *calçadão pleno* (somente para pedestres), *calçadão com trânsito* (com acesso garantido, mas restrito, a determinados tipos de veículo motorizados ou não), *semicalçadão* (com redução drástica de circulação veicular) e o *calçadão coberto* (similar ao calçadão pleno, mas com infraestrutura climatizada e com cobertura).

Nessa mesma perspectiva, os autores Gomes, Vaz e Romão (2013, p. 03), em um estudo de caso comparativo entre as cidades de Ribeirão Preto e Araraquara, defendem que há duas modalidades de calçadões e que ambos são considerados pela população como sendo de suma importância ao desenvolvimento econômico.

O primeiro é o calçadão pleno, situado em Ribeirão Preto, obtido pelo fechamento total de uma rua anteriormente usada para o tráfego veicular. A implementação do calçadão, nesse caso, ocorre com a colocação de nova pavimentação unindo as calçadas dos dois lados da via, além da instalação de mobiliário urbano, equipamentos, vegetação, entre outros elementos, tais como fontes e esculturas. O calçadão pleno provê continuidade física e visual para a rua onde é implantado. O segundo, semicalçadão, situado em Araraquara, possui as características do trânsito veicular reduzido drasticamente. As calçadas são alargadas, priorizando a circulação de pessoas, mas é

mantido um leito carroçável para que automóveis possam circular. Neste caso, como o espaço deve ser dividido entre pedestres e automóveis, em geral o uso de mobiliários e equipamentos urbanos é reduzido para que o espaço atenda a demanda da circulação.

O calçadão de Osasco é considerado pleno, pois não admite circulação ou permanência de veículos, exceto ambulâncias, viaturas da polícia militar ou da guarda municipal e, excepcionalmente, carros-fortes. Qualquer outra permanência só é permitida fora do horário comercial e com comunicação prévia aos órgãos municipais responsáveis pela fiscalização viária. Considerando seus propósitos, a instalação de um calçadão requer motivações relevantes ao contexto da infraestrutura da malha urbana, uma vez que requer planejamento, orçamento e a necessidade de profundas modificações na área de intervenção.

Por essa razão, como apontado nos estudos realizados e dados terceiros coletados por Silva Costa (2008, p. 65), as justificativas apresentadas para a intervenção num passeio público são o trânsito, o estímulo ao desenvolvimento econômico e comercial, aspectos urbanísticos (para renovação e revalorização de centros históricos) e sociais. Ou seja, “a implantação de uma área de pedestres é uma alternativa de intervenção preventiva complexa, que necessita de profundos estudos de planejamento urbano e, em geral, investimentos de grande porte”.

Também é possível analisar alguns aspectos presentes na pesquisa de Thiago T. dos Santos Sato (2012, p. 1312), sobre o calçadão de Londrina, quando afirma que o “projeto possuía três pontos básicos: a) melhor organização do sistema viário; b) melhorar a distribuição do transporte coletivo e c) organizar os pontos de encontro, buscando revitalizar a cidade, inclusive, no setor terciário”. No entanto, como observado por Gatti (2013, p. 34), planejar o calçadão requer pensar os três pontos destacados e também considerar algumas condições de viabilidade, contanto que evitem conflitos futuros.

No projeto de um calçadão, deverão ser analisadas as necessidades de deslocamento motorizado na área da calçada, para que os estabelecimentos comerciais e as residências existentes sejam atendidos pelos veículos, sem que este deslocamento entre em conflito com o fluxo de pedestres e ciclistas.

Desse modo, é latente, conforme observa Oliveira (2014, p. 66-67), que “*várias cidades criando ruas ou zonas de pedestres de modo permanente ou temporário*”, como no caso de Osasco, onde

“a multifuncionalidade urbana pode ser vista claramente nas cidades que mantêm seus centros urbanos tradicionais, principalmente nos núcleos urbanos que refletem o modo de viver tradicional em sociedade, mantendo as relações sociais”. (OLIVEIRA, 2014, p. 66-67)

5. O CALÇADÃO DE OSASCO

O calçadão de Osasco é uma área destinada exclusivamente ao trânsito de pedestres e, eventualmente, veículos de carga ou oficiais. Foi criado pelo decreto municipal nº 5488/85 e atualizado pelo decreto municipal nº 5847/87, que regulamenta geralmente a reestruturação de parte da Rua Antônio Agu, que anteriormente se tratava de uma rua aberta ao trânsito de veículos, para seu direcionamento a uma nova funcionalidade dentro do planejamento urbano.

O Decreto nº 5488, de 03 de dezembro de 1985, que destina a Rua Antonio Agu, no trecho que especifica, à circulação de pedestres, foi assinado por Humberto Carlos Parro, Prefeito do Município de Osasco. Este decreto, em seu artigo 1º, estabelece que “fica a Rua Antonio Agu, no trecho compreendido entre a Praça Antonio Menck [ou largo da estação] (figura 2) e a Rua Dante Batiston, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, para implantação do ‘calçadão’”.



Figura 2: Trecho inicial do calçadão de Osasco, a partir da Praça Antonio Menck (largo da estação), sentido Rua Antonio Agu. (11/6/2017). Autor: Luiz Gustavo Liberato Varussa.

Já o Decreto nº 5847, de 28 de julho de 1987, revoga o Decreto de 5488/1985, *ao destinar à circulação de pedestres os trechos das vias públicas que especifica*, foi assinado também por Humberto Carlos Parro, e define que

Art. 1º Ficam destinadas exclusivamente à circulação de pedestres as seguintes vias públicas:

- a) Rua Antonio Agu, no trecho compreendido entre a Praça Antônio Menck e a Rua Dante Batiston;
- b) Rua Batista de Azevedo, no trecho de 58 m. a partir do eixo da Rua Antônio Agu;
- c) Rua República do Líbano, no trecho de 43 m. a partir do eixo da Rua Antônio Agu;
- d) Rua Fiorino Beltramo, no trecho de 37 m. a partir do eixo da Rua Antônio Agu;
- e) Rua Antônio B. Coutinho, no trecho de 78 m a partir do eixo da Rua Antônio Agu;
- f) Rua Natanael Tito Salmon, no trecho entre a Rua Lancioto Viviani e a Rua Antônio Agu;
- g) Rua José Cianciarullo, no trecho de 36 m a partir da Rua Antonio Agu.

O Art. 2º, do mesmo decreto, estabelece que a área definida pelo Artigo 1º, exceto o trecho da Rua Antônio Agu, será destinado ao acesso de veículos para carga e descarga, entre as 18h30 às 10h, de segunda a sábado e que a circulação de veículos pela Rua Antonio Agu pode ser autorizada, em caráter de excepcionalidade, pela Divisão Municipal de Trânsito (Art. 3º). Por fim, o Art. 4º define que na área definida pelo Artigo 1º, exceto o trecho da Rua Antônio Agu, permite-se a instalação de alguns equipamentos particulares, fixos ou não, como bancas de jornal, de comércio eventual ou ambulante (figura 3) de cachorro-quente, frutas, refrescos, pipoca e amendoim, em conformidade às quantidades e modelos definidos pelo Escritório de Planejamento de Osasco.



Figura 3: Presença de comércio ambulante de alimentos no trecho inicial do calçadão de Osasco, próximo à saída da estação ferroviária. (11/6/2017). Autor: Luiz Gustavo Liberato Varussa.

Antes da nova diretriz traçada para a funcionalização desse espaço de passagem, já havia um claro direcionamento das atividades econômicas locais voltadas ao comércio, em contraposição ao uso de moradia, portanto, o novo viés de especificação do uso voltado aos pedestres quase que exclusivamente não modificou drasticamente a estrutura do espaço ali presente, mas aprofundou sua uso, tornando-o central dentro de uma lógica de circuito comercial, fato esse bastante reforçado pelas características de sua localidade privilegiada de facilitação do acesso proveniente pela presença de uma estação de trem (figura 4).



Figura 4: Trecho inicial da Rua Antonio Agu (calçadão) destacando a saída de passageiros da estação ferroviária de Osasco, ao final da tarde. (11/6/2017). Autor: Luiz Gustavo Liberato Varussa.

Esse circuito comercial foi alvo de intervenção, ao menos em teoria, na Lei Complementar nº 125, de 03 de agosto de 2004, que *dispõe sobre o plano diretor de desenvolvimento urbano de Osasco*, que foi assinada por Celso Antonio Giglio, e estabelece, em seu Art. 16, a “complementação do calçadão da R. Antônio Agu até a Av. dos Autonomistas”.

A pesquisadora Cláudia Aparecida Soares Machado (2008) desenvolveu um estudo que objetivou criar uma metodologia que associa as imagens de sensoriamento remoto com recursos dos sistemas de informações geográficas, para elaborar parâmetros de acessibilidade para o planejamento de transportes, especialmente viário. A autora defende que a rápida expansão urbana de grandes cidades brasileiras, nas últimas décadas, é devido à ausência do planejamento urbano, ocasionando delicados problemas de ordem socioeconômica. Defende, portanto, que as medidas de acessibilidade podem ser experimentadas pelos

gestores municipais para proceder projetos adequados de planejamento urbano, principalmente os de infraestrutura viária e coletiva. Portanto, sua pesquisa foi desenvolvida no sentido de se aferir a localização das atividades comerciais e industriais do município e sua posição relativa em relação ao sistema viário da cidade. O índice de acessibilidade é útil, por exemplo, para aplicação em futuros investimentos e empreendimentos voltados ao comércio e à indústria.

Osasco passou por uma reestruturação produtiva que acabou por transformar a participação dos diferentes setores na composição produtiva da cidade, que teve um de seus marcos na criação de um *espaço livre* (MAGNOLI, 2006) na década de 1973, com a construção do hoje conhecido “calçadão” de Osasco, mas que se aprofundou sobretudo na década de 90, com o plano Real, e desde então muitas atividades industriais consideradas pioneiras acabaram por se deslocar para outros lugares ou decretaram falência, enquanto atividades comerciais de grande investimento, como *shoppings centers*, supermercados e grandes redes começaram a tomar o palco das atividades econômicas (CONSTANTINO, 2009).

É emblemático pensar, por exemplo, numa comparação entre o Osasco Plaza Shopping (figura 5) e o calçadão propriamente dito, pois requer apreender distintos tempos produtivos do circuito econômico da região – *a ciclicidade do tempo condiciona a realização espacializada do capital*. É possível reinterpretar a teoria de Milton Santos (2008b), quando da constituição de territórios luminosos e opacos ao pensar o calçadão e o shopping, onde

Haveria áreas de densidade (zonas "luminosas"), áreas praticamente vazias (zonas "opacas") e uma infinidade de situações intermediárias, estando cada combinação à altura de suportar as diferentes modalidades do funcionamento das sociedades em questão. (SANTOS, 2008b, p. 48.)



Figura 5: *Entrada principal do Osasco Plaza Shopping. Na imagem, pessoas sentadas em frente ao estabelecimento, circulando pelo calçadão ou consumindo produtos a céu aberto. (11/6/2017). Autor: Luiz Gustavo Liberato Varussa.*

No período matutino, por um lado, o calçadão é pujante, faz jus à estrutura que possui e, contraditoriamente, é oposto e complementar à estrutura do shopping. À noite, por outro lado, a relação se inverte e o shopping torna-se economicamente vivaz, mais ativo, significativo, um *espaço luminoso* (espaço de concentração). O calçadão torna-se um *espaço opaco* (marginal ao shopping, marcado pela dispersão). Portanto, percebe-se a retração momentânea do espaço necessário à realização do circuito produtivo, isto é, do calçadão para o shopping, da periferia (totalidade) para o centro (particular). Fonseca (2012, p. 83-84), alerta que

Em muitos casos, a criação de calçadões atuou como forma de competir com os shoppings centers implantados em áreas periféricas da cidade, ou mesmo na revitalização e atração de investimentos em áreas que sofrem com a descentralização e decadência. Porém, na competição com empreendimentos como os shoppings, é necessário oferecer condições como facilidade de acesso, segurança e conforto, além de apresentar uma variedade de oportunidades de compra, com uma imagem econômica vital.

Com o aprofundamento das relações comerciais na cidade, pôde-se observar o surgimento, também simultâneo, de fluxos comerciais de pequeno porte, muitas

vezes irregulares, nos arredores dos locais onde se estabeleceram grandes lojas varejistas, por força dos grandes fluxos de consumidores mobilizados nesses locais, sendo o próprio calçadão um local centralizador das atividades de consumo. O Centro do município é ressaltado no projeto de lei 28/2016 que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, pela Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão de Osasco (2016, p. 213-214), como local que

Apresenta alta vitalidade, com intenso fluxo de pedestres, especialmente no eixo da Rua Antônio Agu, onde existe um calçadão, que é tido como a segunda maior rua comercial do Estado de São Paulo, ficando atrás apenas da Rua 25 de Março, em São Paulo. Essa vitalidade, com uma intensidade um pouco menor, também foi observada nos finais de semana, inclusive aos domingos, com muitas lojas em funcionamento e uma feira livre na Av. João Batista.

Aqui fica evidente a discussão de natureza econômica, que busca integrar o macro e o micro, o grande capital intensivo do circuito superior e o trabalho intensivo do circuito inferior (SANTOS, 1977), tal qual sua apropriação periférica da produtividade do circuito superior na forma de revenda do excedente produtivo. Todas essas relações postas no espaço geográfico têm lugar no “calçadão”, como forma-conteúdo que condensa dinâmicas globais de circulação e determinação de uma divisão territorial do trabalho que homogeniza a todos os espaços geográficos onde se insere.

6. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A atual fase histórica da Humanidade, o período técnico-científico-informacional, é determinante para a compreensão do movimento que levou Osasco a sua atual dinâmica socioeconômica e suas determinações sobre a divisão territorial do trabalho a qual ela está ligada. Como caracteriza Milton Santos, sob os desígnios do período técnico-científico-informacional, em que o mundo

“está marcado por novos signos, como a multinacionalização das firmas e a internacionalização da produção e dos produtos; a generalização do fenômeno do crédito, que reforça as características da economização da vida social; os novos papéis do Estado em uma sociedade e uma economia mundializada; o frenesi de uma circulação tornada fator essencial da acumulação; a grande revolução da informação que liga instantaneamente os lugares, graças aos progressos da informática” (SANTOS, 2008b, p. 117).

No contexto de desconcentração industrial de Osasco, as políticas municipais tiveram um papel relevante no crescimento econômico. O calçadão é tomado, nesse trabalho, como fenômeno concentrado por excelência, a emergência pretérita de um projeto estatal: reavivar o circuito econômico por meio da criação de um espaço específico para servir de centro comercial em detrimento da paulatina desconcentração industrial, ou seja, a construção do calçadão está voltada a refuncionalização espacial não apenas *in loco*, mas de um contexto superior ao destinado.

Consideramos um processo de requalificação de parte significativa de uma importante via de trânsito de veículos de Osasco, a Rua Antônio Agú, para se tornar um espaço livre para o trânsito de pedestres enquanto consumidores, num plano de transformar a região num “centro de compras ao ar livre”, já se levando em conta a localização estratégica da proximidade com uma estação de trens, enfim, todos os elementos que corroboraram a criação do espaço que hoje é conhecido por “calçadão” de Osasco, constituído de intencionalidades diversas na criação do espaço livre do “calçadão”. Vale destacar, quanto ao calçadão, a vocação para a atividade comercial desse recorte da cidade e do seu uso voltado para pedestres, processo intensificado com diretrizes de cunho jurídico e, conseqüentemente, de impacto urbanístico. Ou seja, uma capacidade e uma função comercial já existentes historicamente por causa dos trens – portanto, que aglutina pessoas e concentra as

trocas comerciais, um espaço que persiste e abriga as lógicas contemporâneas do sistema financeiro e capitalista global.

REFERÊNCIAS

ALBINO, Danielle. *O Rural em Osasco*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Geografia Física. Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2014.

ARAUJO, Maria de Fátima I. Uma nova centralidade da Região Metropolitana de São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, 6 (3): 55-59, julho/setembro, 1992.

BRITO, Celso Roberto de. *Contribuição ao estudo do poder local em Osasco. Um estudo geográfico-político*. Tese (Doutorado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos Estudos*, n. 47, 2007.

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

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: LABUR Edições, 2007, 85 páginas.

CATAIA, Márcio; SILVA, Silvana. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 3, n. 1, 2013.

CONSTANTINO, Wagner. *A porção oeste da Região metropolitana de São Paulo no contexto do desadensamento da metrópole – o surgimento de uma nova centralidade em Osasco*. Dissertação (Mestrado) Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2009.

DINIZ, Marcelo Nunes. *Discutindo a periferia: produção do espaço, centralidade, e vida na periferia*. Monografia (Trabalho de Graduação Individual). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2012.

FONSECA, Fábio Luiz. *Os calçadões e sua importância para a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2012.

GATTI, Simone. *Espaços Públicos. Diagnóstico e metodologia de projeto*. Coordenação do Programa Soluções para Cidades. São Paulo: ABCP, 2013.

GOMES, Nathalia Regina; VAZ, Mariana Vilela Rosa; ROMÃO, Magaly N. P. Análise da mobilidade urbana nos calçadões comerciais localizados em área central: um estudo sobre sua influência em Araraquara/SP e Ribeirão Preto/SP. *III Encontro Científico do Grupo de Estudo de Produção*. 2013.

KAHIL, Samira P. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. *Sociedade e Natureza*, Uberlândia, 22 (3): 475-485, dezembro/2010.

LANGENBUCH, J. Richard. *A estruturação da Grande São Paulo – estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: IBGE/Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LIMA, K. Maria Santos do Nascimento. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2010.

MACHADO, Cláudia Aparecida Soares. *Determinação do índice de acessibilidade do município de Osasco/SP pelo uso de imagens de alta resolução espacial e SIG – Uma Proposta Metodológica*. Dissertação (Mestrado). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

MAGALHÃES, João Carlos. Emancipação político-administrativa de municípios no Brasil. In: CARVALHO, Alexandre Xavier Y.; ALBUQUERQUE, Carlos Wagner; MOTA, José A.; PIANCASTELLI, Marcelo (org.). *Dinâmica dos municípios*. Brasília: IPEA, 2008.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. Espaço livre, objeto de trabalho. *Paisagem e Ambiente*, n. 21, p. 175-198, São Paulo, 2006.

MARTINI, Sueli Ribeiro. Ian – sufixo da identidade – presença da comunidade armênia no processo de urbanização de Osasco. ANPUH (Associação Nacional de

Professores Universitários de História) – *XXII Simpósio Nacional de História* – João Pessoa, 2003.

MONTENEGRO, Marina Regitz. *O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização*. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2006.

MOREIRA, Erika Vanessa; HESPANHOL, Rosângela Aparecida de Medeiros. O lugar como uma construção social. *Revista Formação*, n.14, volume 2 – p. 48- 60.

OLIVEIRA, Fernanda Queiroz da Silva. *Operação urbana consorciada Tietê II: do plano urbano ao projeto urbano*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo. 2014.

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. *Ciência e Cultura*. vol. 54, n. 02, São Paulo outubro/dezembro, 2002.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/HUCITEC, 1996.

_____. *Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008b.

_____. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n. 53, p. 35-59, 1977.

SATO, Thiago T. dos Santos. O calçadão e seus elementos. *IX Seminário de Pesquisa em Ciências Humanas*. Universidade Estadual de Londrina. 2012.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DE OSASCO. *Plano Municipal de Mobilidade Urbana*. Osasco: SEPLAG, 2016.

SILVA COSTA, Emir. Prevenção de acidentes em travessia de pedestres. Monografia (Especialização). Programa de Pós-Graduação Lato Sensu do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET/MG. Belo Horizonte. 2008.

VOLPE, Larissa L. *Análise da paisagem no entorno dos eixos viários: o exemplo do Rodoanel Mario Covas na RMSP*. Dissertação (Mestrado em Geografia Física) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

ZANIRATO, Sílvia Helena. História da ocupação e das intervenções na várzea do Rio Tietê. *Revista Crítica Histórica*, ano II, nº 4, dezembro/2011.