

Uma nova perspectiva para Osasco:

Ensaio de projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale

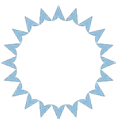
Matheus Soares Alves

Trabalho Final de Graduação apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo para obtenção da graduação em arquitetura e urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo

2021



MATHEUS SOARES ALVES

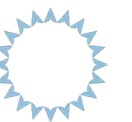
Uma nova perspectiva para Osasco:

Ensaio de projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale.

Trabalho Final de Graduação apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção da graduação em arquitetura e urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo
2021



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

E-mails do autor:

matheus.alves@usp.br
msalves.arq@gmail.com

Agradecimentos

À Universidade de São Paulo, instituição pública e gratuita responsável pelo ensino de excelência transmitido durante toda minha formação, através da Creche da Faculdade de Saúde Pública, da Escola de Aplicação da Faculdade de Educação e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Aos docentes e funcionários da FAUUSP , pela dedicação e partilha de conhecimentos.

À Universidade do Porto, pela receptividade e oportunidade de me aproximar de nomes como Fernando Távora, Álvaro Siza, Eduardo Souto de Moura e Graça Correia. Momento ímpar, em que construí importantes amizades para além do oceano.

Ao Fábio, pelas valorosas orientações e conversas, sempre motivado e interessado.

À todos os amigos que estiverem ao meu lado durante essa caminhada, em especial ao Lucca Maia pela amizade e contribuição durante a construção deste trabalho.

À toda a minha família, pelo incentivo, apoio e boas memórias vivenciadas juntos.

Agradecimento especial aos professores Paulo Mendes da Rocha e Silvio Soares Macedo pela referência pessoal e contribuição à arquitetura brasileira.

Palavras-chave

Resumo

projeto urbanístico;
desenho urbano;
Osasco

Este Trabalho Final de Graduação compreende um momento de reflexão sobre o contexto e as transformações das cidades contemporâneas no curso de seu processo de urbanização e desindustrialização. Como aproximação, definiu-se o município de Osasco e os seus bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale, como objetos de estudo e ensaio de projeto urbanístico.

O lugar e o contexto em que se insere, abraçam questões de abrangência metropolitana e macrometropolitana de suma importância para a construção e reconstrução dos centros urbanos. A região apresenta uma dimensão pública potente, capaz de fomentar a discussão de temáticas fundamentais para o desenho dos espaços públicos.

Que cidade estamos construindo? E que cidade queremos? O projeto urbanístico para Osasco se pauta nestes questionamentos para estabelecer uma nova perspectiva de desenho urbano para o município. Esse exercício de arquitetura e urbanismo se apresenta como um diálogo e como uma mensagem de esperança em busca de uma cidade que preexiste e que é capaz de transformar o seu presente e o seu futuro de forma plural, integrada, diversificada e coesa.

Abstract

This Final Undergraduate Work comprises a moment of reflection on the context and transformations of contemporary cities in the course of their urbanization and deindustrialization process. As an approximation, the municipality of Osasco and its neighborhoods Bonfim, Industrial Centro and Rochdale, were defined as case of study and urban design project.

The place and context in which it is situated, embraces issues of metropolitan and macro-metropolitan scope that are extremely important for the construction and reconstruction of urban centers. The region has a powerful public dimension, capable of promoting the discussion of fundamental themes for the design of public spaces.

What city are we building? And which city do we want? The urban project for Osasco is based on these questions to establish a new perspective of urban design for the city. This exercise in architecture and urbanism presents itself as a dialogue and a message of hope in search of a city that pre-exists and is capable of transforming its present and future in a plural, integrated, diversified and cohesive way.

Keywords

urban project;
urban design;
Osasco

Sumário

	Introdução	12
1	Osasco	16
	Contexto e história	
	1.1 Aspectos físicos e geográficos	20
	1.2 Mobilidade Urbana	24
	1.3 Histórico da formação de Osasco. A ferrovia, a indústria e o perariado	32
2	Urbanização e fragmentação	38
	2.1 Memória urbana	42
	2.2 Operações Urbanas Consorciadas	48
3	O lugar	54
	Área de intervenção	

4	Referências de Projeto	86
	A cidade que sonhamos	
	4.1 Método de Design Integral para o Espaço Público	88
5	Ensaio de projeto urbanístico	92
	Novo desenho urbano para os bairros de Osasco	
	5.1 Etapa 01 - Análise das condicionantes locais	100
	5.2 Etapa 02 - Bairro Bonfim	106
	5.3 Etapa 03 - Bairro Rochdale	112
	5.4 Etapa 04 - Bairro Industrial Centro	118
	5.5 Consolidação	124
6	Conclusão	157
	Referências	159
	Bibliografia, projetos e publicações	



Fotografia de Willian Soares
Edição do autor

Introdução

Uma nova perspectiva para Osasco

Este Trabalho Final de Graduação compreende um momento de reflexão sobre o contexto e as transformações das cidades contemporâneas no curso de seu processo de urbanização e desindustrialização. Como aproximação, definiu-se o município de Osasco e os seus bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale, como objetos de estudo e ensaio de projeto urbanístico.

A situação definida como sítio de estudo, se justificam pelo reconhecimento de questões urbanas, sociais, culturais e geográficas de suma importância para a construção e reconstrução das cidades. Além disso, identificou-se em Osasco uma região potente, de abrangência metropolitana e macrometropolitana, capaz de fomentar amplas discussões sobre o papel da infraestrutura e sobre a influência das esferas pública e privada no processo de transformação do espaço que habitamos.

O município está passando pelo processo de intensificação das especulações imobiliárias, consequentemente atrelado a necessidade de requalificações urbanas e revisões de planos urbanísticos. A área de intervenção é uma centralidade e engloba o principal eixo de conexão da cidade com o transporte público intra-metropolitano,

a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Essa centralidade, margeada pelo leito maior do Rio Tietê, representa a raiz da formação da cidade, tangendo aspectos relevantes sobre sua ocupação e sobre a memória dos bairros.

A cidade estará sempre em transformação, porém, a forma como as mudanças estão sendo conduzidas atualmente nos levam para a contramão da formação de centros urbanos pluralistas, integrados, diversificados e coesos. O espaço urbano entendido como espaço de reprodução do capital está disseminando a segregação, a insegurança, o esvaziamento dos espaços públicos e a transformação da arquitetura em objeto de consumo. O momento exige uma pausa para reflexão, de modo que se estabeleça novas concepções, diretrizes e estratégias, pautadas em uma premissa “humanista, social, pública e coletiva”, orientando o desenho urbano para um novo caminho.

Que cidade e bairro queremos? Qual é o futuro das cidades? Onde estamos e para onde queremos ir? Não há uma única resposta para esses questionamentos, porém, este ensaio de projeto urbanístico se nutre dessas indagações e incertezas para estabelecer hipóteses (formais) para repensarmos o desenho das cidades. Esse exercício de arquitetura e urbanismo, se aproxima de Osasco e encontra ali um espaço de diálogo, possibilitando a identificação de debilidades e potencialidades, em busca de uma perspectiva mais humana para a cidade.

As condicionantes locais são analisadas de forma atenta, respeitando o contexto fabril e ferroviário, símbolos do trabalho, da vida cotidiana e da memória de formação do município. Olha-se para a cidade sobre a ótica e a escala dos pedestres, pois a cidade aqui é entendida como o palco da construção das relações afetivas, ou seja, é o principal local de produção e reprodução das relações humanas.

O projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale, (re) desenham a vida urbana da cidade, a fim de qualificar a paisagem, atendendo as demandas sociais, ambientais, políticas e culturais.

Este trabalho olha para a cidade com esperança, respeitando o seu passado e imaginando um futuro promissor para os seus cidadãos, valorizando a multiplicidade, a vitalidade, o trabalho e a história que representam a identidade do povo osasquense.

Bairro Industrial Centro em Osasco, 2020.
Vista para a antiga Cobrasma, atual indústria Meritor do Brasil, no interior da aérea de intervenção.

Fotografia de Willian Soares . Edição do autor.



1 Osasco

Contexto e história

O município de Osasco está localizado à oeste da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). De acordo com a estimativa populacional calculada pelo IBGE para 2020, Osasco registraria 699.944 habitantes, sendo o 6º município mais populoso do estado de São Paulo.¹

A cidade se destaca pela sua representação econômica no estado, em função da forte atuação dos setores de indústria, comércio e serviços. Além disso, a municipalidade é reconhecida pelas contribuições culturais e por uma vigorosa representação popular, marcando momentos importantes da história na luta pela democracia, como por exemplo, as manifestações e a greve dos metalúrgicos durante o período ditatorial.

O trabalho sempre esteve atrelado a história da cidade, a indústria e a ferrovia marcam a sua gênese de formação. Os aspectos físicos e geográficos, atrelados à técnica, também contribuíram para a urbanização e consolidação do município como uma Centralidade Regional e uma potência econômica.

1 **Sobre Osasco.** Site da Prefeitura Municipal de Osasco. Disponível em: <<http://www.osasco.sp.gov.br/sobre-osasco/>>

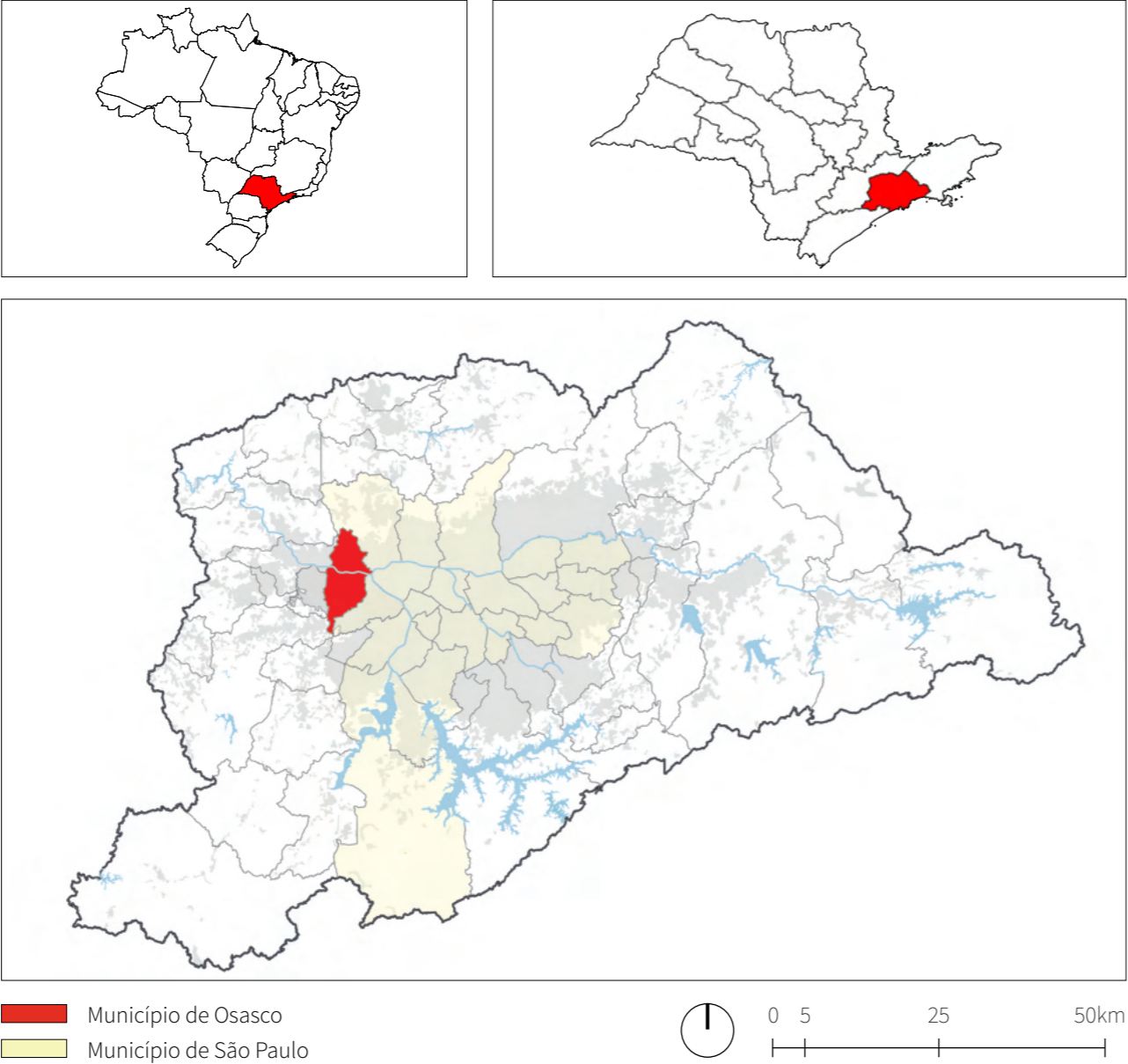
A intensidade de deslocamentos em direção à capital e aos municípios vizinhos, além da intensa atração de pessoas diariamente para as atividades econômicas, constroem uma localidade dinâmica e bastante influente no contexto macrometropolitano de São Paulo.

A inovação e o dinamismo econômico são suas vocações, valores que despertam o interesse e a atenção dos empreendedores. Essa visibilidade, impacta diretamente em sua paisagem, que na atualidade vem apresentando mudanças significativas, principalmente em relação ao avanço da atuação do mercado imobiliário.

Além dos aspectos econômicos, geográficos e infraestruturais, a formação do município conta uma história singular e memorável, na qual o trabalho e o trabalhador são protagonistas. Essa influência se reflete diretamente na construção da paisagem, da arquitetura, das tradições e dos pensamentos dos cidadãos de Osasco.

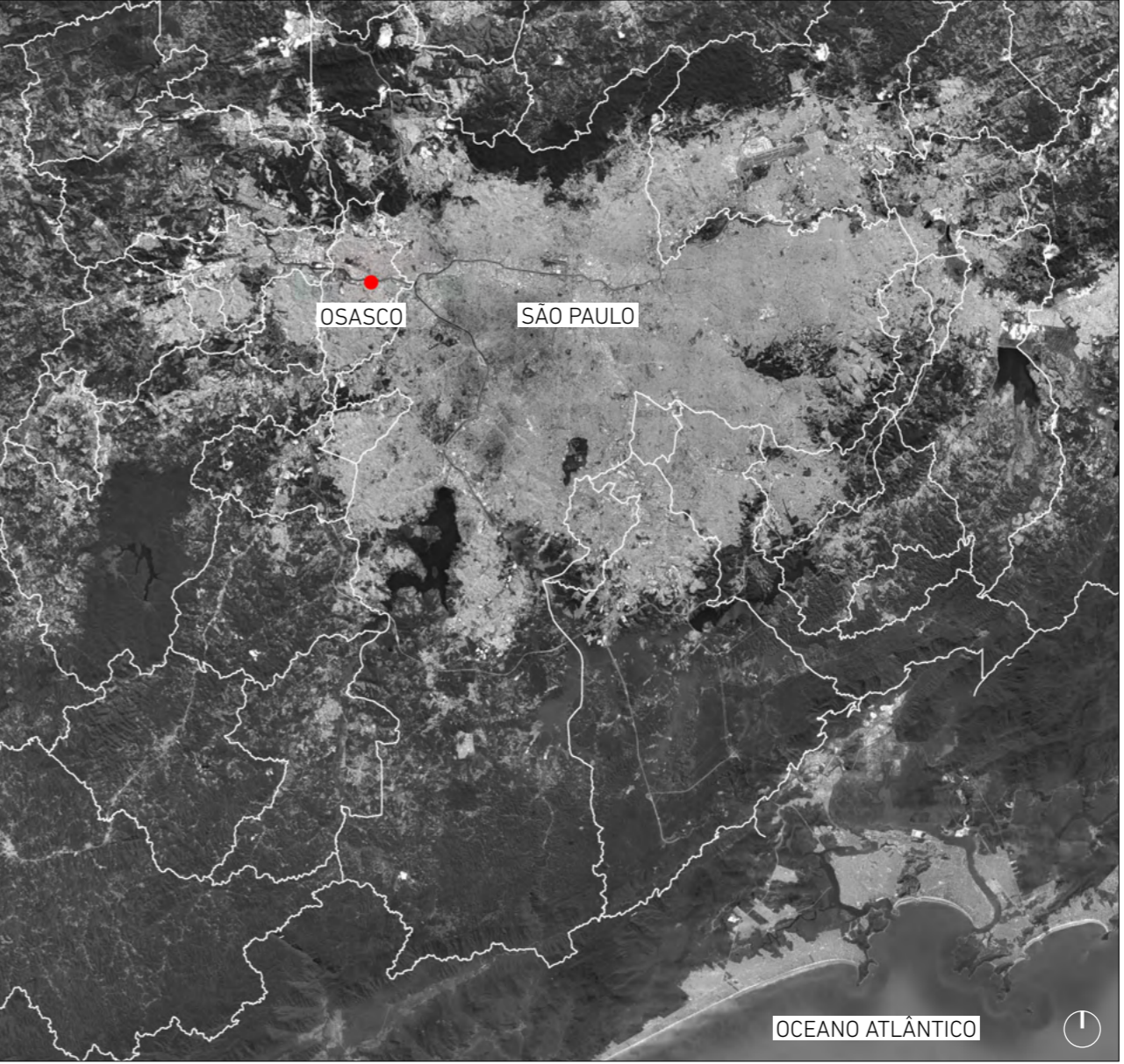
Mapas de aproximação do município de Osasco.
Brasil. Estado de São Paulo. Região Metropolitana de São Paulo.

Mapas elaborados pelo autor.



Mapa de localização da área de estudo no município de Osasco - SP.

Mapa de Satélite do Google Earth, com limites municipais disponíveis no Geosampa (PMSP). Mapa elaborado pelo autor.



1.1 Aspectos físicos e geográficos

O município, possui uma área de 64,95km² e é formado por 60 bairros oficiais. Localizado na subregião oeste da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), apresenta um conjunto de características físicas e geográficas que estão intrinsecamente relacionados à mobilidade urbana, pois as infraestruturas urbanas tomaram partido dessas condicionantes territoriais para estruturação do sistema de transporte público.

A cidade tem como limites, ao norte e a leste o município de São Paulo, ao sul, o município de Taboão da Serra e a oeste os municípios de Carapicuíba, Barueri, Santana de Parnaíba e Cotia, estabelecendo estreitas relações com essas municipalidades.

Quanto à hidrografia, o Rio Tietê cruza a cidade de leste a oeste na porção central do limite municipal, enquanto seus afluentes se estendem no sentido norte-sul: Vermelho, Rico, Mutinga e Olaria na margem direita, e Bussocaba, Carapicuíba e João Alves na margem esquerda.²

Foi à margem esquerda do Rio Tietê que o povoamento da região teve início, com o

² **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Osasco.** Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão. Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana. Página 8.

desenvolvimento da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e das olarias, tirando proveito de um terreno argiloso relativamente plano.

A topografia da região é heterogênea, com altitudes que variam entre 750,0m a 800,0m em grande parte do território, altitudes próximas de 720,0m nas margens dos rios e altitudes acima de 1000,0m na região norte, onde está localizado o Parque do Jaraguá, região ocupada por nascentes e uma cobertura vegetal nativa.

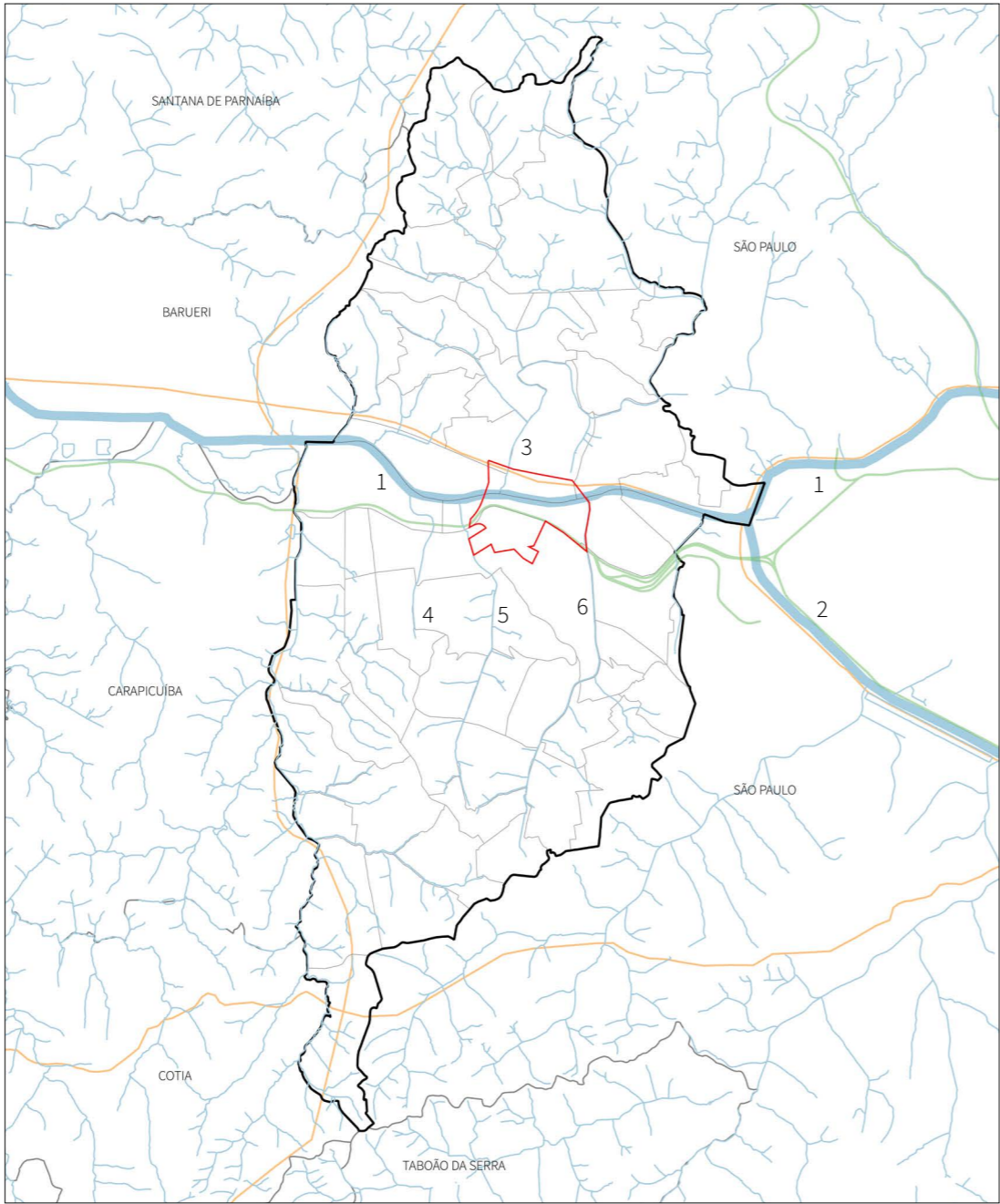
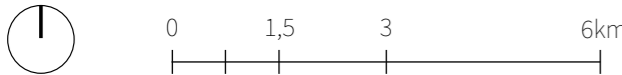
Vista panorâmica do Pico do Jaraguá. Altitude de 1.135 metros.

Fotografia de Beraldo Leal. 29/08/2009.
Imagem proveniente do Wikimedia Commons.



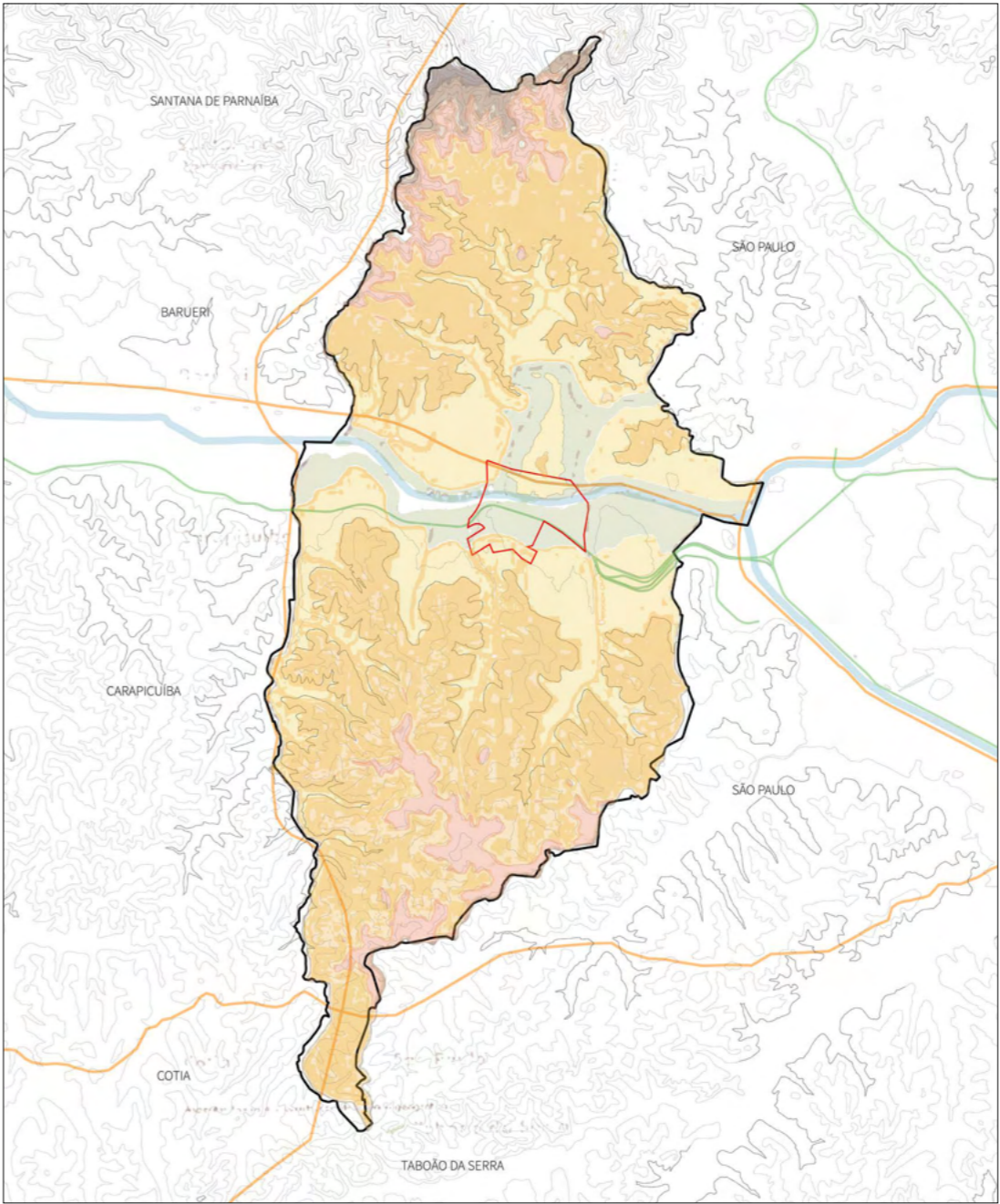
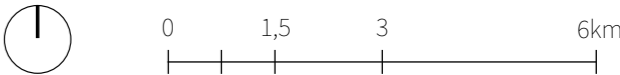
- 1 Rio Tietê
 - 2 Rio Pinheiros
 - 3 Braço Morto do Rio Tietê
 - 4 Córrego do Tijucu Preto
 - 5 Córrego João Alves
 - 6 Córrego Bussocaba
- Hidrografia
- Área de Intervenção

Hidrografia do município de Osasco
Mapa elaborado pelo autor



- Abaixo de 720.0m
- 720.0 - 750.0m
- 750.0 - 800.0m
- 800.0 - 850.0m
- 850.0 - 900.0m
- 900.0 - 950.0m
- 950.0 - 1000.0m

Topografia do município de Osasco
Mapa elaborado pelo autor



1.2 Mobilidade Urbana

Osasco, localizado na Região Oeste Metropolitana de São Paulo (ROMSP), está estabelecido em um local estratégico do ponto de vista da mobilidade urbana, influenciando em dinâmicas urbanas potentes no contexto macrometropolitano. Suas condições físicas e geográficas colaboraram para que infraestruturas de transporte se tornassem determinantes para o desenvolvimento socio-econômico da região. A antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), permitiu a consolidação do trabalho e da moradia ao longo do eixo ferroviário construído, contribuindo para a urbanização do território. A ferrovia pode ser considerada a principal porta de entrada e saída da cidade, tornando-se parte integral do seu desenho.

Atualmente, o transporte ferroviário é gerido pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e tem como composição as linhas: 7 Rubi, 8 Diamante e 9 Esmeralda, responsáveis pelas conexões com o Metrô em Pinheiros (Linha 4 - Amarela), na Barra Funda (Linha 3 - Vermelha) e em Santo Amaro (Linha 5 - Lilás), além de levar também à região central da capital. Ao longo da municipalidade estão distribuídas 5 estações de trem: Presidente Altino, Osasco (Largo de Osasco/ Centro), Comandante Sampaio, Quitaúna e General Miguel Costa. A estação do Largo de Osasco, se integra

ao terminal rodoviário e a estação General Miguel Costa, se integra ao terminal metropolitano. Outros terminais de ônibus estão instalados em pontos estratégicos da cidade, viabilizando o transporte intermunicipal na ROMSP, como por exemplo, os terminais da Vila Yara, Helena Maria e do Olaria do Nino.

O sistema de transporte rodoviário da região é composto pela Rodovia Raposo Tavares (SP-270), Presidente Castelo Branco (SP-280/ BR-374), Rodoanel Mário Covas, Anhanguera (SP-330), Bandeirantes (SP-348) e Régis Bittencourt (BR-116).

Osasco é uma centralidade para o desenvolvimento das atividades comerciais do estado de São Paulo. O Centro do município é o forte concentrador desta dinâmica, onde estão localizadas a Estação de Osasco da CPTM e o calçadão da Rua Antônio Agú, este um dos principais polos varejistas do país. A Avenida dos Autonomistas, também representa um dos eixos estruturadores das atividades econômicas. A avenida cruza a cidade no sentido leste-oeste em sua porção central, conectando-se com São Paulo a leste e com Carapicuíba a oeste. Esta centralidade linear, marca a concentração de atividades comerciais e de serviços, como por exemplo, os Shoppings Centers e os Hipermercados, além de importantes equipamentos públicos, como hospitais e o Teatro Municipal.³

3 **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Osasco.** Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão. Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana. Página 17.



Foto aérea com vista para o centro de Osasco.
No primeiro plano estão a Prefeitura Municipal e a Ponte Metálica da Av. dos Autonomistas.

Fotografia por Prefeitura Municipal de Osasco.
Disponível em:< osasco.sp.gov.br>

O transporte público do município apresenta grande potencial, porém, a gestão de mobilidade voltada para os pedestres e mobilidades ativas ainda é deficitária e pouco efetiva, sendo necessário a adoção de estratégias que viabilizem a integração das diversas modalidades de transporte público e que incentivem o uso de bicicletas ou outros modais de transporte não poluentes.

No cenário atual, o sistema de transporte ferroviário da RMSP passa por mudanças significativas. Uma delas será a implementação do Trem Intercidades (TIC), serviço expresso sobre trilhos que possibilitará a conexão entre municípios distantes do Estado de São Paulo em um curto período de tempo, estreitando as relações urbanas e ampliando os deslocamentos pendulares, fortalecendo novas centralidades. A outra mudança se refere ao leilão das linhas 8 Diamante e 9 Esmeralda, vencido pelo Consórcio da CCR e que terá a concessão por 30 anos, conforme noticiado pelo Jornal Valor Econômico.

A localização estratégica, as mudanças em curso e as potentes infraestruturas de transporte público, tornam o município extremamente relevante para o contexto metropolitano e macro-metropolitano. Por isso, os projetos urbanísticos para o município, devem desconsiderar essas condicionantes para fundamentar o desenho da cidade.

TREM INTERCIDADES

SERVIÇO EXPRESSO

- FASE 1: Barra Funda – Jundiaí – Campinas

100 km, 3 Paradas

Tempo estimado de viagem: 60 min

- FASE 2: Campinas – Americana

+36 km

SERVIÇO PARADOR

Francisco Morato, Botujuru, Campo Limpo Pta., Várzea Paulista, Jundiaí, Valinhos, Vinhedo, Louveira e Campinas.

65 km, 9 Paradas



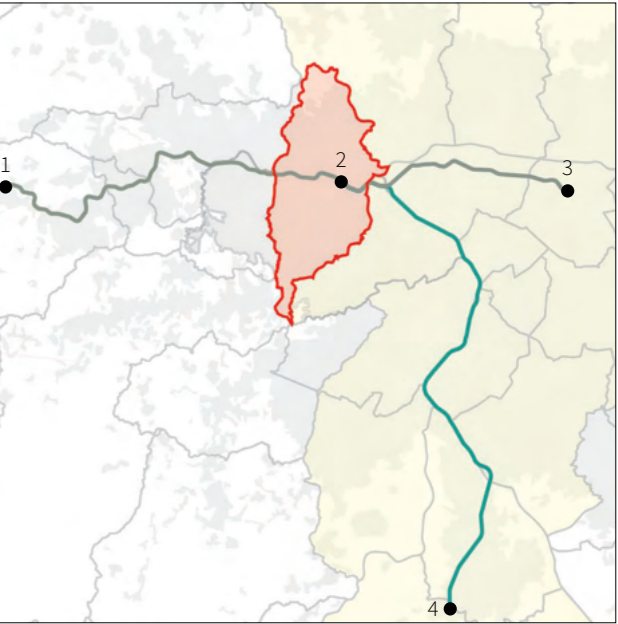
Consórcio da CCR vence leilão das linhas 8 e 9 da CPTM com lance de R\$ 980 mi, ágio de 203%

Concessão terá 30 anos e prevê investimentos de R\$ 3,2 bi; vitória consolida hegemonia do grupo na mobilidade urbana em São Paulo, onde já tem a ViaQuatro, concessionária da Linha 4-Amarela do metrô paulista

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

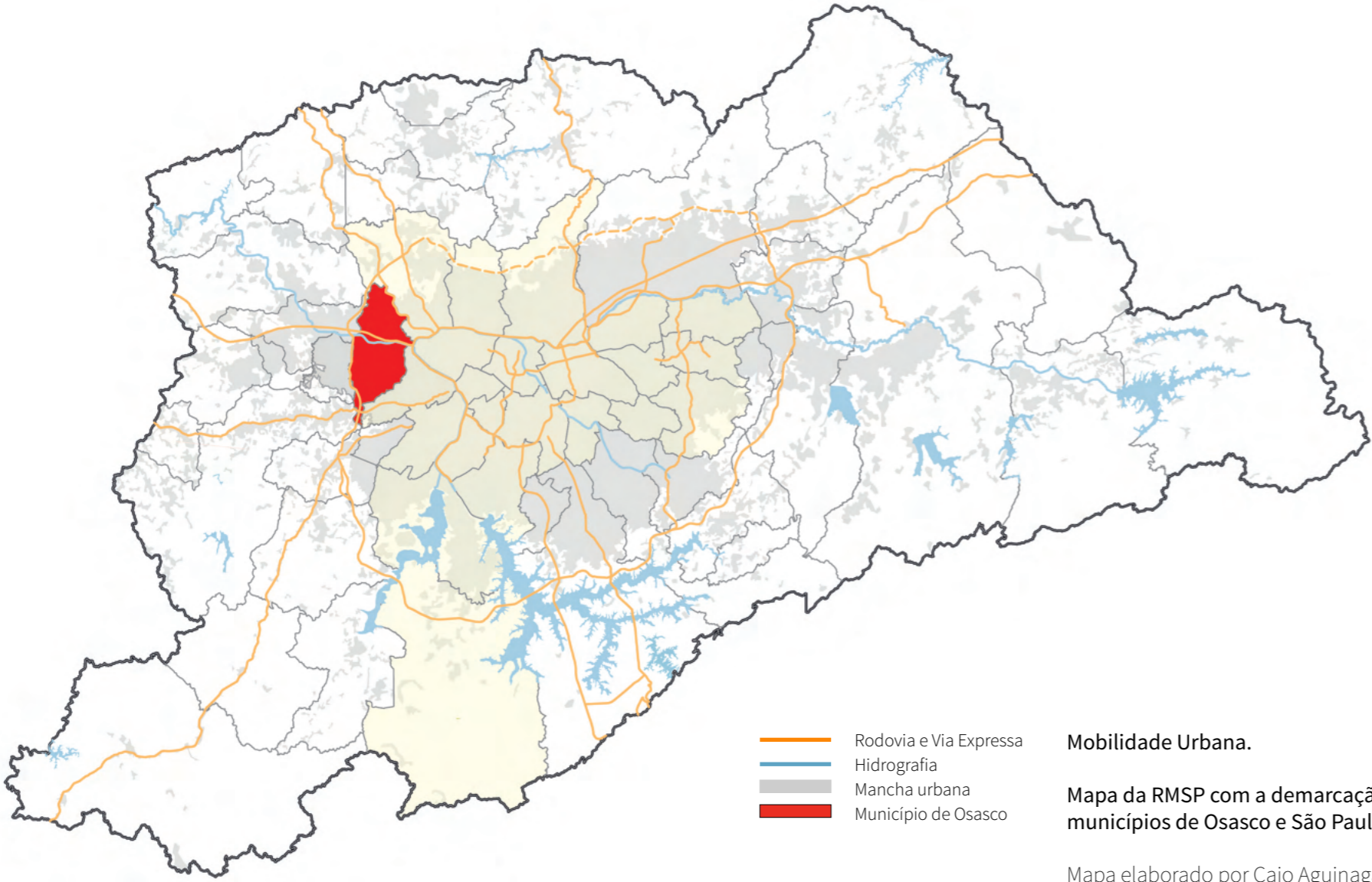
Informativos sobre o Trem Intercidades (TIC), divulgados pelo Governo do Estado de São Paulo.

Matéria por Ricardo Meier (3/fev/2021). Metrô CPTM. Disponível em: <metrocptm.com.br>



- | | | |
|--|-------------|-------------------------------|
| | Estação | 1 Amador Bueno - Itapevi, SP |
| | 8 Diamante | 2 Osasco - Osasco, SP |
| | 9 Esmeralda | 3 Barra Funda - São Paulo, SP |
| | | 4 Grajaú - São Paulo, SP |

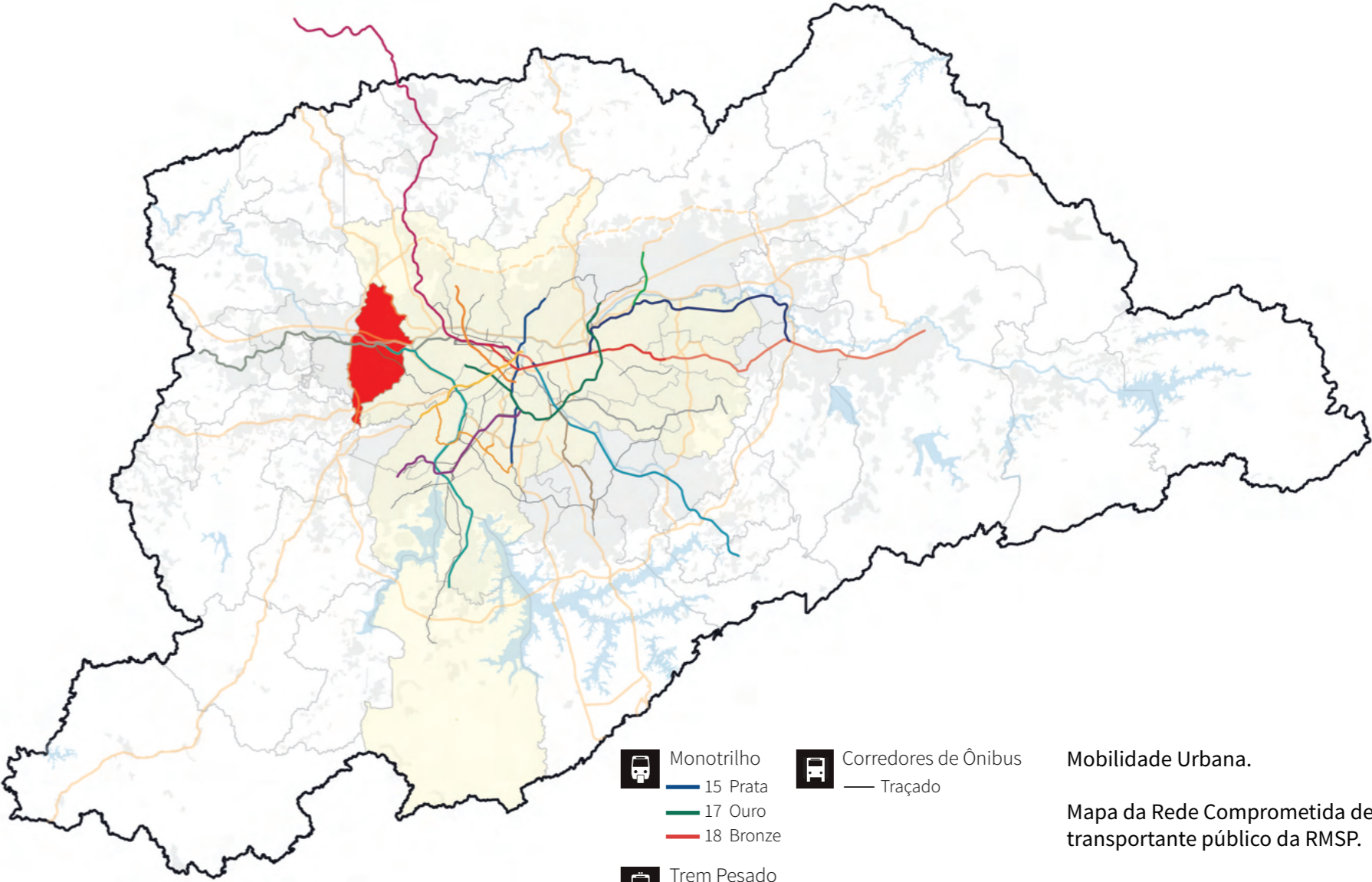
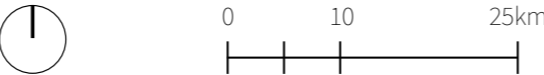
Manchete sobre o leilão das linhas da CPTM. Matéria por Taís Hirata, Jornal Valor Econômico. Disponível em: <valor.globo.com>



Mobilidade Urbana.

Mapa da RMSP com a demarcação dos municípios de Osasco e São Paulo.

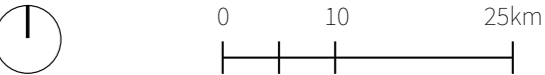
Mapa elaborado por Caio Aguinaga e adaptado pelo autor.



Mobilidade Urbana.

Mapa da Rede Comprometida de transportante público da RMSP.

Mapa elaborado por Caio Aguinaga e adaptado pelo autor.



- 1 Centro

2 Industrial Centro

3 Bonfim

4 Rochdale

5 IAPI

6 Piratininga

7 Setor Militar

8 Km 18

9 Jardim das Flores

10 Vila Osasco

11 Ind. Autonomistas

12 Presidente Altino

13 Vila Ayrosa

Rodovias e Marginais

Ferrovia

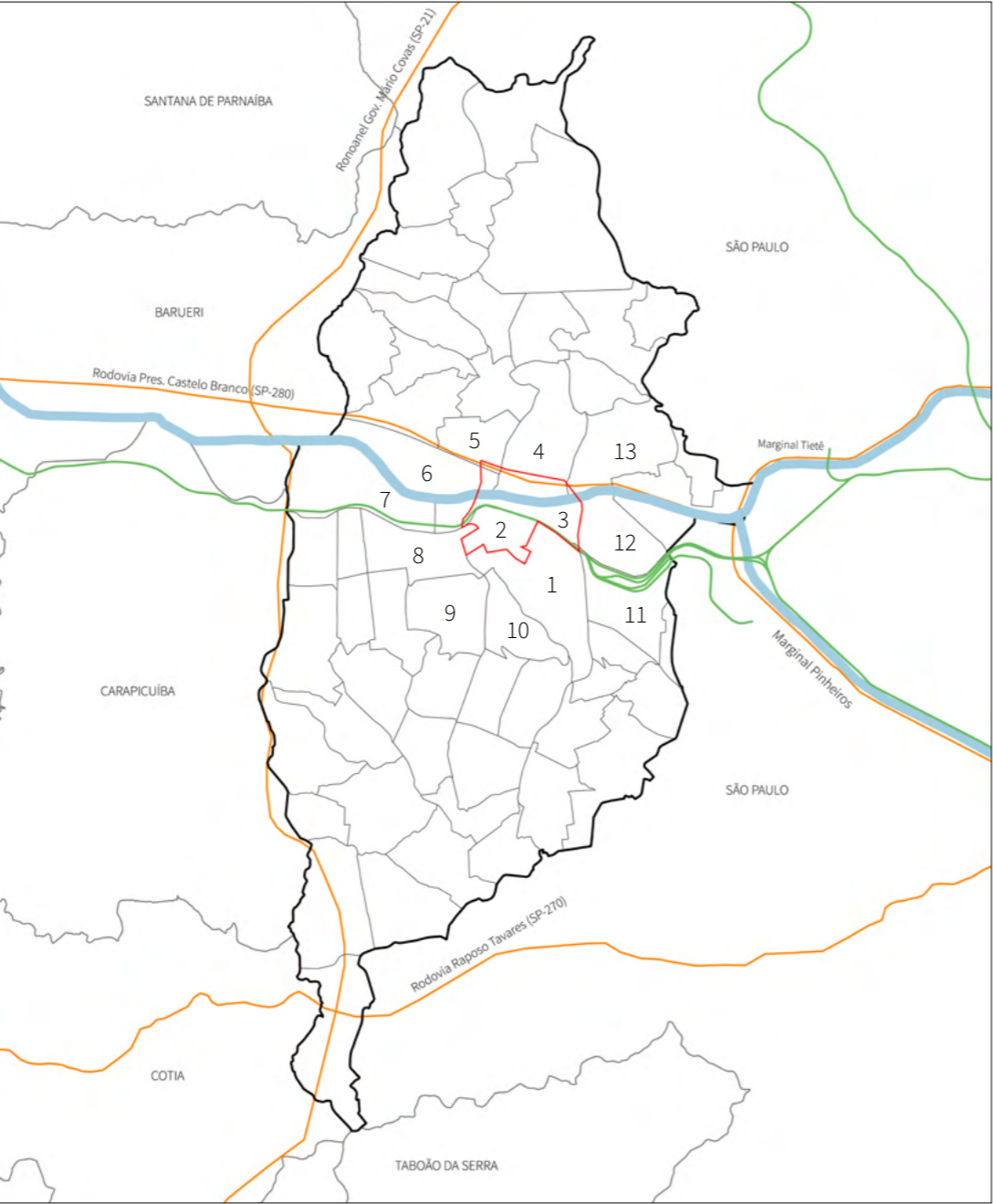
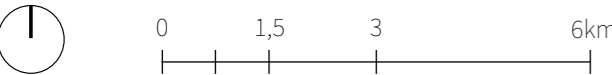
Rio

Área de Intervenção

Bairros do município

Limite municipal

Bairros adjacentes a área de intervenção
Mapa elaborado pelo autor



- Estações da CPTM

-Presidente Altino

-Osasco

-Comandante Sampaio

-Quitauna

-Gen. Miguel Costa

Terminal Metropolitano

-Vila Yara

-Luiz Bortolosso

Terminal Municipal

-Osasco
- Rodovias e Marginais

Vias Arteriais

Ferrovia

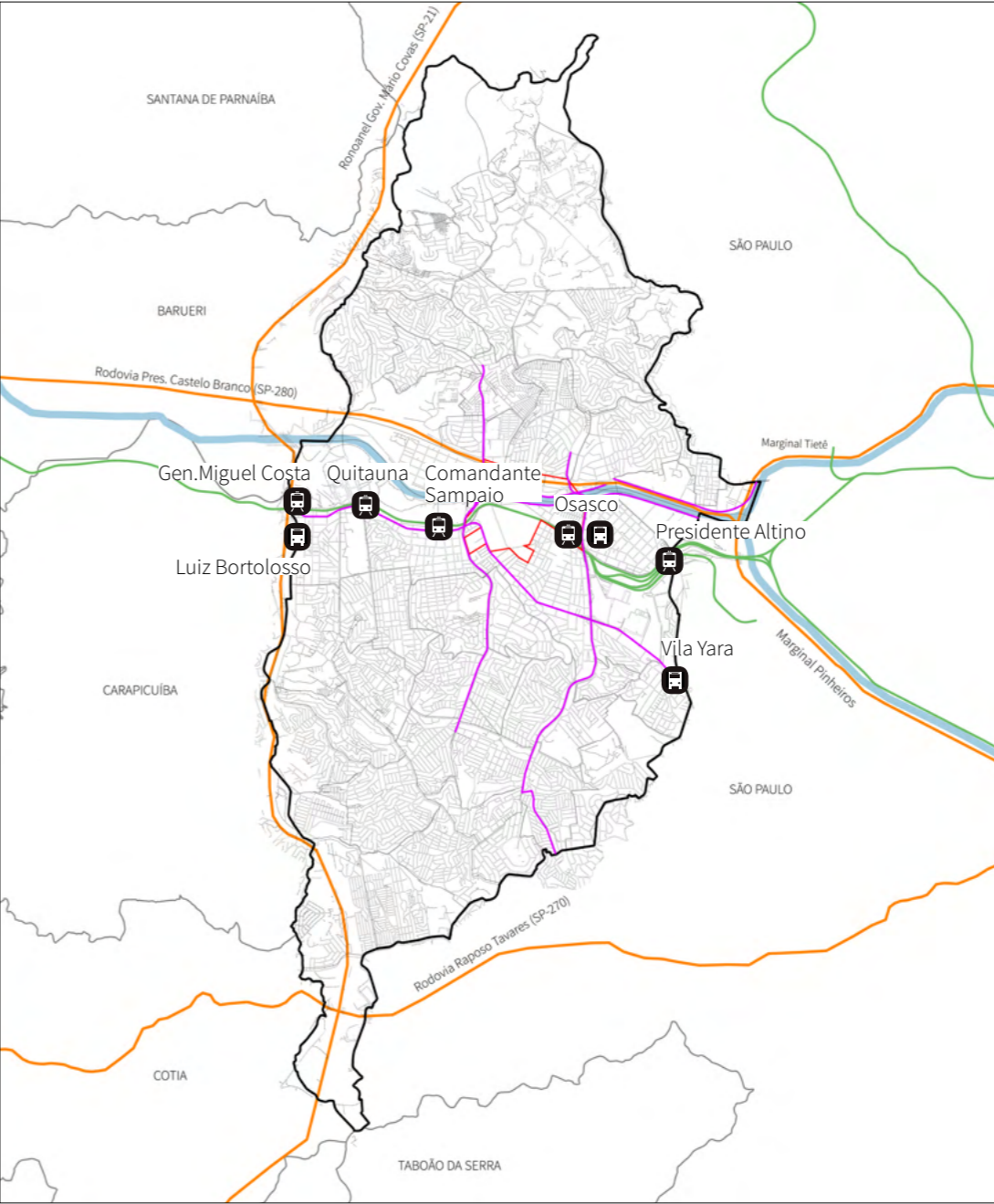
Rio

Área de Intervenção

Bairros do município

Limite municipal

Mobilidade urbana do município de Osasco
Mapa elaborado pelo autor



1.3 Histórico de ocupação e formação de Osasco A ferrovia, a indústria e o operariado

O histórico de ocupação e formação de Osasco está diretamente atrelado com a construção e operação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e com a atuação do setor industrial. Mas antes disso, o desenvolvimento do primeiro núcleo de povoamento se deu durante o período colonial, em 1634, configurando uma rota fundamental para ocupação em direção ao interior do país. Esse povoamento se localizou na Vila de Quitaúna, que pertencia ao bandeirante Antônio Raposo Tavares.

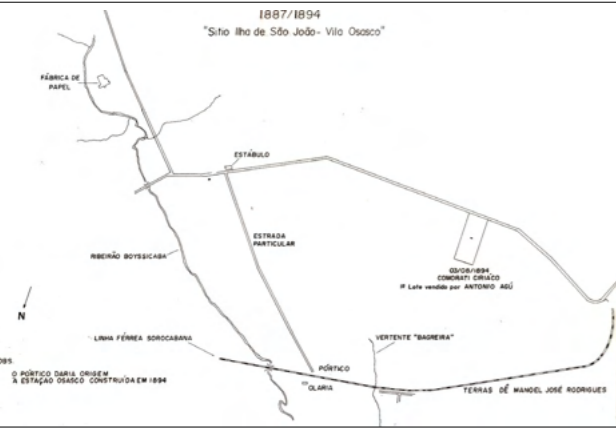
Essa primeira aglomeração urbana se manteve em evidência nos séculos seguintes devido à importância que a localidade estabeleceu como paragem para criação e engorda do gado, de modo que os tropeiros pudessem seguir para Sorocaba e Minas Gerais. O estabelecimento dessas importantes rotas dos bandeirantes foi fundamental para que o núcleo se consolidasse, tornando-o, no final do século XIX, local estratégico na rota entre Santos e o interior do Estado, servindo de acesso à região cafeeira.

Com a construção da ferrovia, operada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o vilarejo passou a se desenvolver lentamente ao seu redor, definindo os eixos que se tornariam fundamentais para o crescimento urbano: a Rua Primitiva Vianco, a Rua

Henrique Del’Acqua (futura Rua Antônio Agú) e a Rua João Batista. É preciso somar a construção da Estrada de Ferro com o início da construção do Engenho Central de Capivari em 1881, obra que teve como participação o imigrante italiano Antônio Giuseppe Agú, que emigrou para o Brasil em 1872. Antônio Agú foi um importante empreendedor e desempenhou papel significativo no progresso local.

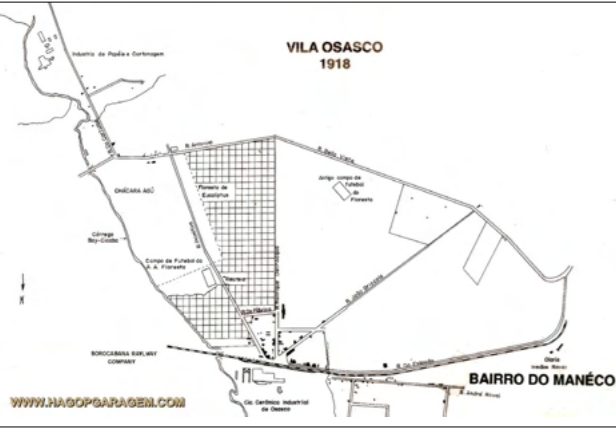
O empreendedor construiu casas nos arredores e nas margens da ferrovia para abrigar os operários das olarias, mão de obra formada principalmente por imigrantes. A primeira estação de trem da região concluída em 1895 foi feita também por Antônio Agú que doou a empresa ferroviária, recebendo o nome de Estação de Osasco, como homenagem à sua cidade natal na Itália. Neste período, a ocupação urbana do centro se deu de forma mais acentuada, caracterizando a vila como um local essencialmente operário, estreitamente ligado à ferrovia e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

O início do novo século, marca o período de industrialização e diversificação das atividades econômicas desenvolvidas até o momento, anunciando também a chegada do novo agente social que passa a ser protagonista na formação espacial: o operário. Ele trouxe novos fundamentos para a vida cotidiana, uma nova modalidade de relacionamento social baseado no contrato e um novo modo de acumulação de riqueza, o lucro pautado na produção fabril.



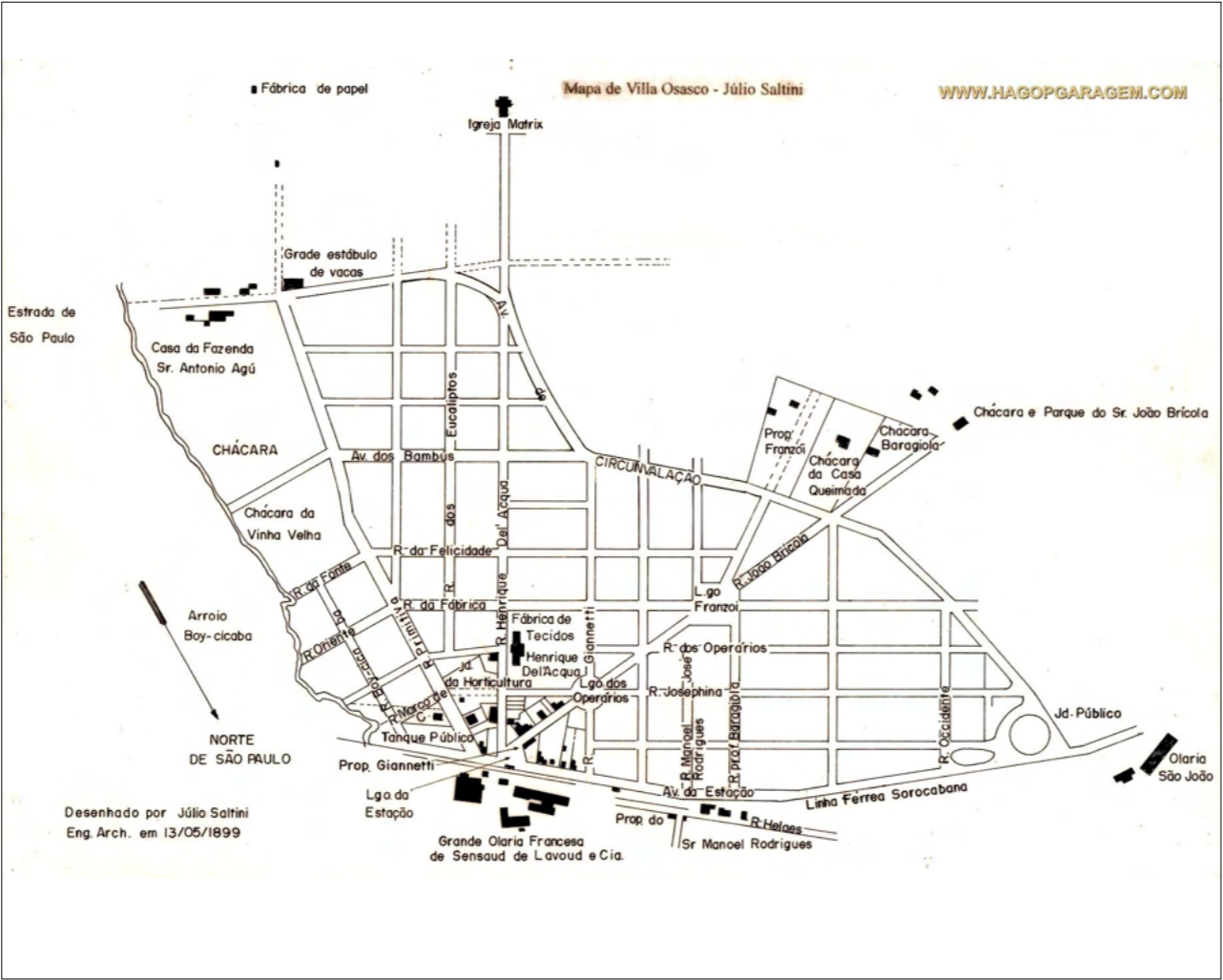
Sítio Ilha de São João - Vila Osasco, 1887 e 1894.

Disponível em: < <http://www.hagopgaragem.com.br/osascoantigamapas.html>>



Mapa da Vila Osasco e do Bairro do Manéco, 1918.

Disponível em: < <http://www.hagopgaragem.com.br/osascoantigamapas.html>>



Mapa da Vila de Osasco, 1899.

Disponível em: < <http://www.hagopgaragem.com.br/osascoantigamapas.html>>

O barão Evaristhe Sensaud de Lavaud, arrendou a olaria de Antônio Agú e se associou aos franceses Levy, Hermann Levy e Artur Kalm para criar a fábrica de tubos e cerâmicas Sensaud de Lavaud & Cia, ampliando a produção para além de telhas e tijolos. Em 1922 implantou uma indústria de cartonagem em sociedade com Narciso Sturlini, que se associa com a Nicolau Matarazzo, criando a Sturlini & Matarazzo, a primeira fábrica de papelão da América Latina.

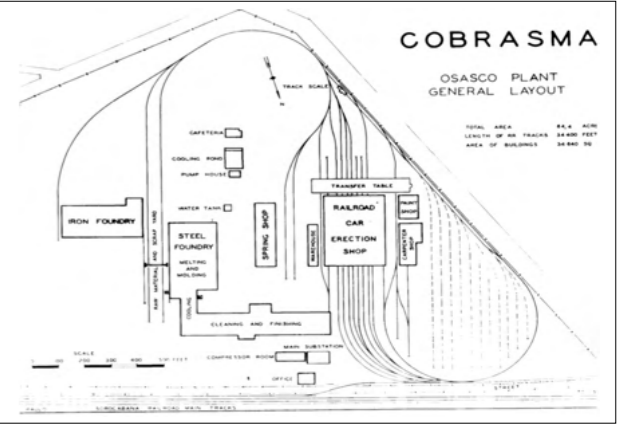
Em 1918 a vila de Osasco foi elevada à condição de distrito de São Paulo e as indústrias continuavam a se instalar na região, como por exemplo, a instalação da Fábrica de Fósforos Granada, a oficina da Soma e a fábrica de louças sanitárias da Hervy. Osasco apresentou-se como um local favorecido pela presença da ferrovia e por se situar em um vale fluvial, tornando-se um dos “subúrbios industriais” do município de São Paulo, absorvendo a demanda de ampliação do parque industrial paulistano

Em meados do século XX Osasco possuía três estações ferroviárias: Presidente Altino, Osasco e Quitaúna (bairro que se expandiu após a instalação do Exército no antigo sítio de Antônio Raposo Tavares), período em que um novo ciclo de industrialização impulsionou a instalação de grandes empresas: Eternit, Cobrasma, CIMAF, Moinho Santista, entre outros exemplos.

Conforme dito anteriormente e é importante ressaltar, os trabalhadores das fábricas



Vista para Cobrasma e Cimaf, 1959.
Fotógrafo Klaus Werner.
Disponível em: < http://www.hagopgaragem.com.br/osasco_industri_cobrasma.html>.



Projeto da Cobrasma, American Steel Foundries.
Cobrasma Relatório de 1947.
Cobrasma. Trajetória de uma empresa brasileira.
Antônio Carlos Casulari Roxo da Motta. Pós graduação em História Econômica pela FFLCH-USP.
São Paulo 2006.



e comerciantes também foram responsáveis pela história do subúrbio osasquense, formando as vilas operárias/ ferroviárias e ocupando os bairros de Presidente Altino, Bonfim, Rochdale, Centro, Vila Osasco, entre outros bairros de forte caráter industrial, estabelecendo novas relações sociais e espaciais.

Em 1944 Osasco passou a ser subdistrito de São Paulo, porém a falta de serviços básicos e de infraestrutura começaram a ser criticadas pela população que almejava a emancipação de Osasco. Desse modo, surgiu o grupo denominado Sociedade Amigos do Distrito de Osasco (SADO) que reivindicava melhores condições para o bairro. Este também protagonizou o movimento emancipacionista em 1952, onde após muita mobilização, conseguiu o “sim” através de um plebiscito em 1958. Entretanto, alguns entraves judiciais prorrogaram a emancipação que só veio a se concretizar em fevereiro de 1963 com as eleições e posse de Hirant Sanazar, o primeiro prefeito do município de Osasco.

O período transcorrido entre as décadas de 70 e 90, foi marcado por instabilidade e grandes transformações nos aspectos econômicos, físicos e sociais. Da emancipação até a década de 70 o município era forte polo de atração de mão de obra industrial. Já os anos 80 foram caracterizados por crises econômicas, diminuição do ritmo industrial e saída de empresas de grande porte. A partir dos anos 90, há o crescimento expressivo do setor terciário, ligado às atividades de comércio e serviços, alterando o

perfil socioeconômico com a chegada de grandes empresas, como os shoppings e as redes de varejo.

O centro de Osasco possui o principal polo comercial da cidade sendo o segundo maior comércio de rua do país, com o calçadão da Rua Antônio Agú. O município também fez parte do início do movimento contra a ditadura, com a greve da Cobrasma em 1968, que desafiou o autoritarismo e paralisou as principais atividades de outras grandes empresas da cidade, com a organização de sindicatos, grupos estudantis e grupos contra a ditadura militar.

Osasco é marcado por momentos de ruptura e de continuidades, passando por períodos de industrialização, emancipação, desconcentração industrial e crescimento do setor terciário, porém, essa ruptura nunca se deu de forma completa, pois as indústrias ainda são atuantes e desempenham papel econômico relevante para a cidade. Essa diversidade econômica foi fundamental para que a cidade atingisse o patamar de um dos municípios mais relevantes economicamente e torna-se uma centralidade na região oeste da Grande São Paulo.⁴

⁴ **A história de Osasco.** Escrito por Mara Danusa. Disponível em: <<https://www.osasco.sp.leg.br/institucional/osasco-cidade/historia/vila-1888-1918/a-historia-de-osasco>>.



Vista do pátio de sucata da Cobrasma, 2002.
Coleção Particular Carlos Seiscentos.

Cobrasma. Trajetória de uma empresa brasileira. Antônio Carlos Casulari Roxo da Motta. Pós graduação em História Econômica pela FFLCH-USP. São Paulo 2006.



Movimentos pró-emancipação de Osasco.

Disponível em: <<https://www.osasco.sp.leg.br/institucional/osasco-cidade/fotos/>>

2 Urbanização e Fragmentação

A paisagem urbana de Osasco está se transformando de maneira acelerada e (re) produzindo um espaço fragmentado. As mudanças transcorridas no município estão priorizando o desenvolvimento individual e deixando de lado as necessidades vitais da comunidade. As Operações Urbanas Consorciadas em curso e o recorrente apagamento da memória dos bairros, através da demolição de edifícios históricos, são exemplos das condutas adotadas durante o processo de urbanização.

O processo de desindustrialização possibilitou que as grandes glebas, antes ocupadas pelas fábricas, se transformassem em pequenas sociedades segregadas e que com o passar dos anos estão se multiplicando nos demais espaços da cidade, disseminando espaços monofuncionais, enclausurados em territórios particulares protegidos.

Edifícios históricos estão sendo abandonados e demolidos a partir do discurso renovador e progressista. É o caso da Cerâmica Industrial Hervy, demolida em 2014 para a implementação do Complexo Metropolitano, obra que se encontra incompleta e sem perspectiva de conclusão. Essa tendência de transformação resulta na perda de vitalidade dos espaços urbanos e da vida pública. É a criação de uma não cidade.

O bairro residencial distante, o conjunto habitacional, o centro empresarial, a zona industrial, o estacionamento, a passagem subterrânea, a rotatória, o shopping center e o automóvel criam espaços monofuncionais⁵. Por outro lado, o parque lotado, a rua animada, o mercadinho, a vendinha, a praça do bairro, o café na calçada e o bar da esquina são exemplos de vitalidade, possíveis em espaços multifuncionais.

A cidade dividida em zonas também contribui para essa segregação, pois definir que uma região desempenha uma função específica a torna esvaziada de sentido nos momentos do dia em que não se encontra em uso. Estes espaços, subdivididos em funções, detêm um caráter transitório e estão comumente atrelados a ambientes inseguros e antidemocráticos.

“Decididamente, o conjunto habitacional, o edifício de apartamento, o condomínio fechado não são bairros”, de acordo com as palavras da geógrafa e pesquisadora Odette Carvalho de Lima Seabra, “nestes âmbitos as imediatidades da vida tendem também para tecnificadas. As técnicas de uso cotidiano erigem-se como um conjunto de mediações de tal forma que se reduz substancialmente o âmbito da prática concreta. A ideia mais geral a ser assegurada é a de que no plano da vida imediata esteve sempre presente uma dimensão de espaço, no entanto a prática espacial implicada na vida de bairro encolhe, diminui e se torna contingente no que resta. Esta

5 ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Página 9.



é uma evidência do esvaziamento da vida de bairro”⁶.

A cidade com pluralidade de funções incentiva o olhar, o encontrar e o participar. São os espaços múltiplos que desenvolvem o sentimento de comunidade, de tolerância, identidade e respeito. O calçadão da Rua Antônio Agú, localizado na região central da cidade, pode ser citado como um exemplo de espaço multifuncional. A rua, de uso exclusivo dos pedestres, é ocupada ao longo de sua extensão por barracas de comércio ambulante, lojas de variados segmentos, restaurantes, bares, entre outros usos, configurando ali um dos mais potentes polos de comércio popular do país.

As cidades foram originalmente criadas para celebrar o que temos em comum. Agora, são projetadas para manter-nos afastados uns dos outros⁷. Devemos lembrar que habitar a cidade só é possível em virtude da existência do outro.

6 SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Urbanização e fragmentação: apontamentos para estudo do bairro e da memória urbana**. São Paulo. Página 4.

7 ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Página 11.

Calçadão da Rua Antônio Agú, centro de Osasco.

Disponível em: < <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/conheca-a-singularidade-de-osasco/> >

2.1 Memória Urbana

Osasco é composta por uma população eminentemente urbana, sendo assim, a sua urbanização recente estará necessariamente atrelada à memória da cidade.

O desenho urbano, vislumbrando um futuro para a cidade, deve se valer do passado, dos resquícios de memória, material e imaterial, deixados pelas gerações anteriores e que ainda permanecem visivelmente na paisagem ou na recordação dos cidadãos. Cidade e cultura popular são totalmente inseparáveis⁸.

A cidade é um fenômeno complexo, ela não é primeiro uma coisa e depois outra. Pensar a cidade exige a superação de qualquer linearidade de raciocínio⁹. E Osasco é um exemplo de uma cidade repleta de história, na qual a fábrica, o operário e a vida pública marcam a sua identidade. Conhecida como “cidade-trabalho”, ela simboliza um local de oportunidades e boas expectativas.

⁸ DA ROCHA, Paulo Mendes. **Futuro Desenhado ou Textos Escolhidos de Paulo Mendes da Rocha**. Editora Monade, Lisboa. 2018.

⁹ SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Urbanização e fragmentação: apontamentos para estudo do bairro e da memória urbana**. São Paulo. Página 4.

Vista aérea da região fabril de Osasco, 1975.
Fotografia do banco de imagens do IBGE-Cidades.





Cine Galmour, localizado na Av. João Batista.
Fotografia do portal Hagop Garagem.



Obras no local do antigo Cine Glamour, 2020.
Fotografia do autor.

Entretanto, a urbanização contemporânea, guiada pelo lucro, está redesenhando a cidade sem levar em conta as suas pré-existências, tão definidoras da identidade e da afetividade do povo osasquense.

As transformações em curso na municipalidade, não estabelecem uma política ativa, atenciosa e sensível para os conjuntos urbanos com características singulares e os bens imóveis representativos, com valor histórico, arquitetônico, paisagístico e cultural, dado pelo exemplo do abandono e demolição de bens representativos da cidade, durante os últimos anos.

Podemos citar alguns importantes elementos arquitetônicos que se enquadram nesta gestão do abandono e do ocultamento, como por exemplo: o antigo Chafariz do Largo de Osasco, a Cerâmica Industrial de Osasco (Hervy), o Conjunto Nova Grécia, o complexo fabril da Cobrasma, o Cine Glamour, a Vila Operária Dona Leonor, o conjunto urbano da Rua André Rovai e o complexo fabril da Osram. Com o passar dos anos esses patrimônios estão se deteriorando e sendo apagados da memória da população.

Osasco deve valorizar as suas paisagens, reconhecendo o seu valor ambiental e sua função como elemento essencial à memória e a autoafirmação do espírito osasquense. É fundamental que as inferências em contextos urbanos, tomem partido da geografia e da história desses recintos. O desenho, a modificação, modernização ou



Conjunto de condomínios habitacionais construídos no interior do terreno da antiga Cobrasma, 2020.
Fotografia do autor.



Conjunto Nova Grécia e ao fundo a Fábrica Hervy.
Fotografia de Éverton Pelegrini de Menezes .



Demolição da Fábrica Hervy, 2014
Fotografia de Leonardo Araujo Cardeal da Costa.



Ponte sobre a Rodovia Pres. Castelo Branco, ligando o bairro Rochdale. Demolida para o alargamento das faixas de rolamento da rodovia.

Fotografia disponível em: < <https://www.osasco.sp.leg.br/institucional/osasco-cidade/fotos/urbanismo/153.jpg/view>>

reurbanização, deve ser capaz de iluminar aquela existência já real, seja material ou imaterial, existência que fala de um conhecimento humano sobre a própria existência enquanto manifestação social da cultura. A arquitetura como indagação, não pode negar o passado e nem o conteúdo futuro¹⁰.

¹⁰ DA ROCHA, Paulo Mendes. **Futuro Desenhado ou Textos Escolhidos de Paulo Mendes da Rocha**. Editora Monade, Lisboa. 2018.



Conjunto urbano do bairro Bonfim: casas, ruas e a Vila Operária Dona Leonor, 2020. Fotografias do autor.

2.2 Operações Urbanas

As Operações Urbanas Consorciadas (OUC) marcam um momento de reestruturação do espaço urbano, como um elemento capaz de desempenhar a reestruturação social e econômica de uma determinada área da cidade. Para isso, são definidas uma série de intervenções através de redesenhos urbanísticos, com a intenção de influenciar social e economicamente tal área, numa tentativa de progresso da cidade e de valorização do meio ambiente.

A delimitação desses “espaços de representação”, recorrendo ao termo utilizado por Henri Lefebvre ao descrever as condições de produção do espaço, possibilitam uma construção rentável da cidade, pois é uma maneira de inserir a iniciativa privada no planejamento urbano, de modo que ambas as partes, público e privado, obtenham lucros com as transformações da área em questão.

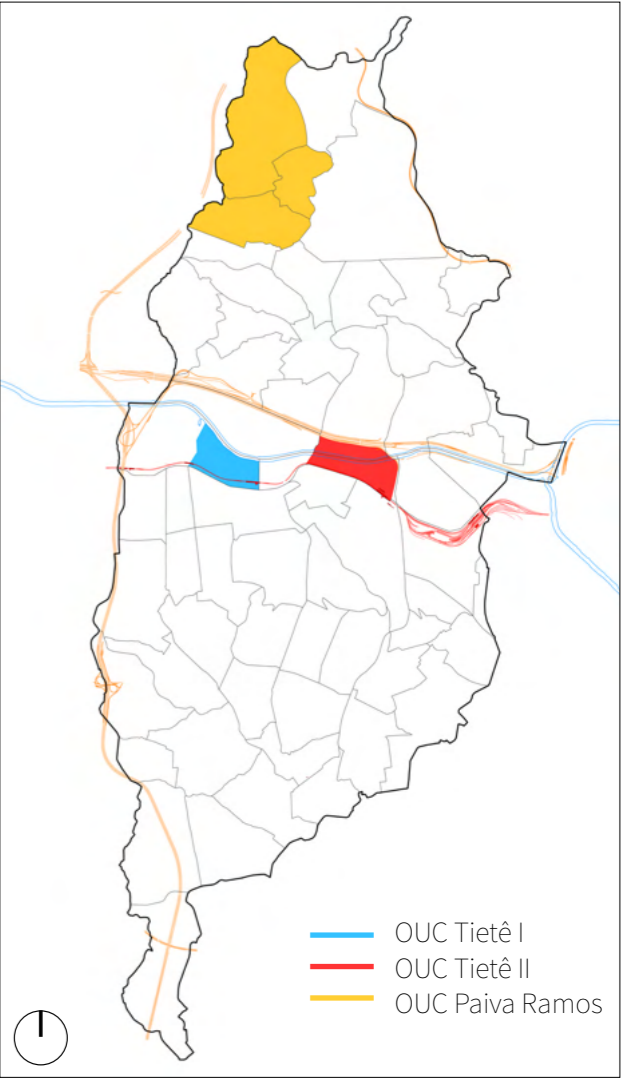
Por isso, assimilar as operações urbanas definidas para Osasco possibilitam o entendimento do momento pelo qual passa o município. As operações definidas são: a OUC Tietê I (2008), a OUC Tietê II (2010) e a OUC Paiva Ramos (2011).

Dentre essas, a OUC Tietê II será abordada aqui com maior atenção, devido a sua singularidade e a sua localização, estando dentro dos limites da área de intervenção definida para este projeto, a ser apresentada no capítulo seguinte.

A OUC Tietê II, teve seu projeto de lei aprovado pela Câmara Municipal em 2010 e está compreendida entre o Viaduto Presidente Tancredo Neves ao oeste, o Viaduto Maria Campos ao leste, a linha férrea ao sul e a Rodovia Presidente Castelo Branco ao norte, englobando os bairros do Bonfim ao sul e Rochdale ao norte. Ela engloba a região central do município e ocupa uma posição singular na paisagem, estando entre importantes elementos físicos e geográficos, como a ferrovia, o rio e a rodovia.

Estes elementos, nas condições que se encontram atualmente, contribuem para a formação de um espaço fragmentado e atuam como barreiras à mobilidade urbana. Esta condição se reflete em um espaço esvaziado, sem conservação e com precárias condições infraestruturais. Por outro lado, essas infraestruturas de transporte são fundamentais para a estruturação e a organização das dinâmicas urbanas, tornando a região potente e com grande relevância para o contexto metropolitano e macrometropolitano.

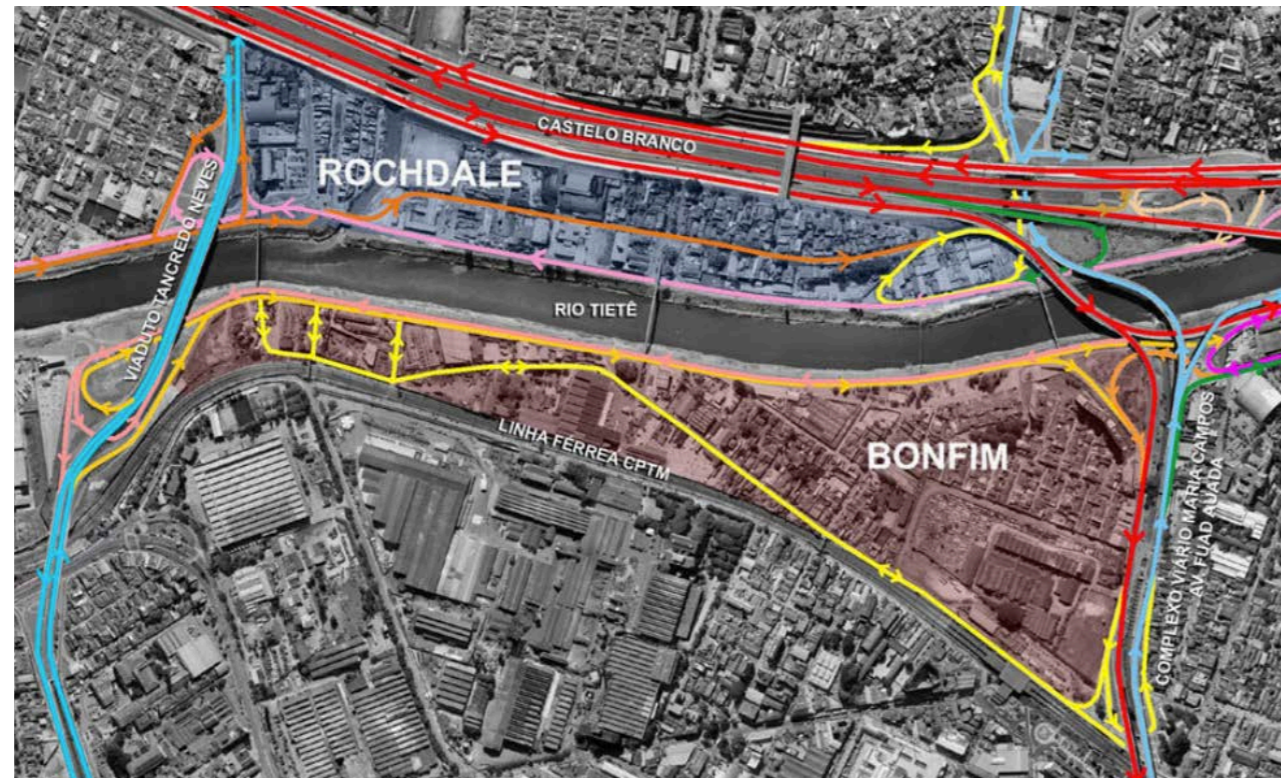
Assim, tomando partido do contexto, a Operação se apresentou com o discurso de reintegração da paisagem, a fim de superar os problemas de mobilidade e recuperar



Operações Urbanas Consorciadas de Osasco-SP.
Mapa elaborado pelo autor.

a identidade da região. O seu programa de intervenções listou os seguintes objetivos:

- 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);

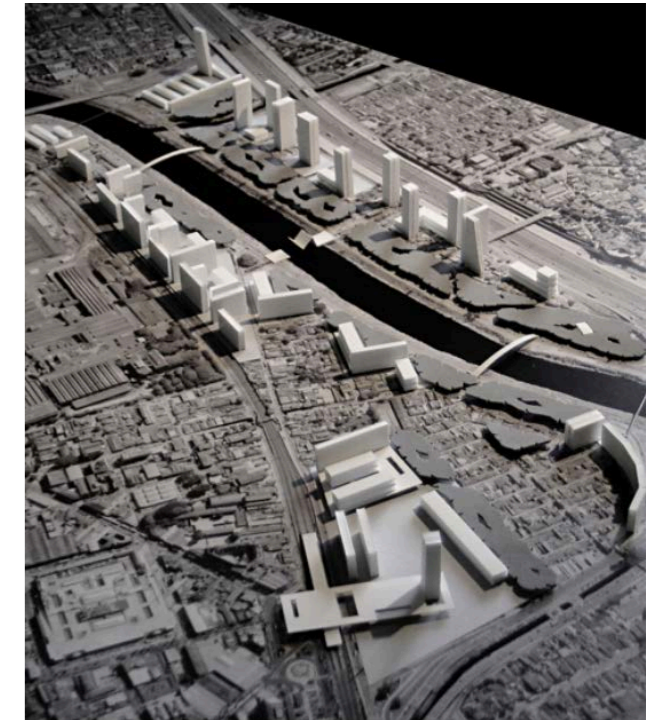


Intenções urbanísticas para a OUC Tietê II.
Desenho elaborado por Viglecca e Associados.

- 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 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.¹¹

Em 2007, anteriormente à promulgação da lei, a prefeitura de Osasco, abriu licitação para a elaboração de um projeto para a área (60 hectares). Foi através de um concurso de projeto que definiu-se o escritório de arquitetura Vigliecca e Associados como o escolhido para elaborar o plano urbanístico dos bairros e possibilitar a sequência de desenvolvimento da operação.

A renovação da área, pensada por Héctor Vigliecca, previa o aumento de densidade e o reaproveitamento de terrenos vagos ou subutilizados, adotando o Rio Tietê



Modelo tridimensional da OUC Tietê II.
Modelo elaborado por Viglecca e Associados.

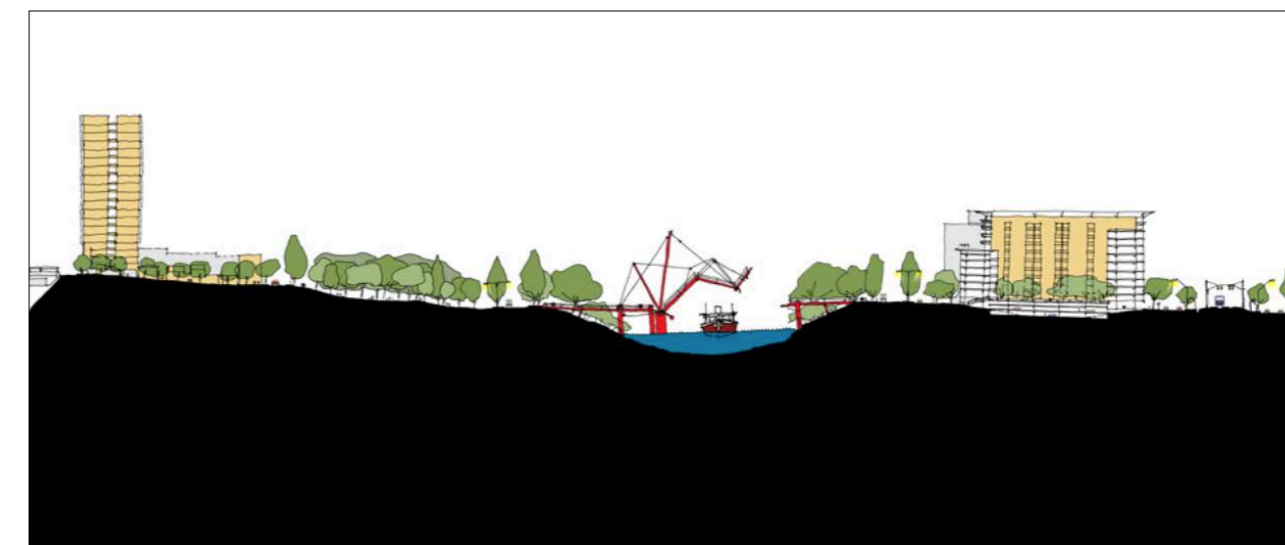
11 DA COSTA, Leonardo Araujo Cardeal. **Análise do Planejamento de Osasco à Luz da Operação Urbana Consorciada Tietê II**. São Paulo, 2014. Página 34.



Croqui do projeto urbanístico para a OUC Tietê II.
Desenho elaborado por Viglecca e Associados.

como protagonista, tornando-o elemento integrador da paisagem e inaugurando o Parque Fluvial da Orla Tietê. O projeto amplia a visibilidade do município no contexto metropolitano, entretanto, expressa de forma frágil a sua relação com a cidade que está além dos limites da operação urbana, reflexo de uma cidade que se constrói pontualmente nestes espaços de transformação.

Na atualidade, passados 10 anos de aprovada a Operação Urbana, observa-se que nenhuma proposta de projeto foi colocada em prática, com exceção da demolição da Cerâmica Industrial Hervy - apagando parte da memória - e o início da construção de alguns condomínios habitacionais, que tão pouco dialogam e beneficiam a vida dos espaços públicos.



Corte transversal pela OUC Tietê II.
Desenho elaborado por Viglecca e Associados.

3 O lugar

Área de intervenção

54

Começo um projecto quando visito um sítio (programa e condicionalismos vagos, como quase sempre acontece).

Outras vezes começo antes, a partir da ideia que tenho de um sítio (uma descrição, uma fotografia, alguma coisa que li, uma indiscrição).

Não quer dizer que muito fique do primeiro esquisso. Mas tudo começa.

Um sítio vale pelo que é, pelo que pode ou deseja ser - coisas talvez opostas, mas nunca sem relação.

Muito do que antes desenhei (muito do que outros desenharam) flutua no interior do primeiro esquisso. Sem ordem. Tanto que pouco aparece do sítio que tudo invoca.

Nenhum sítio é deserto. Posso sempre ser um de seus habitantes.

A ordem é a aproximação dos opostos.

SIZA, Álvaro. **Oito Pontos**. 01 Textos. Civilização Editora. 2009. Página 27.

A área de intervenção estabelecida para o desenvolvimento do projeto urbanístico é definida pelos bairros Bonfim, Industrial Centro e pelo trecho sul do Rochdale (segmentado pela Rod. Pres. Castelo Branco). A escolha do caso de estudo e a delimitação da área de atuação, se justificam pelos seguintes motivos: representar uma centralidade regional com potencialidades econômicas e infraestruturais, tecendo influências de abrangência macrometropolitana; a presença de elementos que simbolizam a memória e o patrimônio, material e imaterial, de Osasco; a presença de temáticas interdisciplinares essenciais para o desenho urbano; e a relação afetiva de um morador que anseia pela qualificação da paisagem para a sua população.

Inicialmente, tomou-se partido da região delimitada pela OUC-Tietê II, porém, a inclusão do bairro Industrial Centro e da nesga do Rochdale situada acima da rodovia, apresentaram-se como fundamentais para o que projeto se integrasse efetivamente à cidade, como âncoras que garantem a estabilidade do projeto. Assim, mesmo compreendendo que a cidade não tem limites ou interrupções, definiu-se o perímetro de projeto, possibilitando o desenvolvimento do trabalho.

Os bairros estão localizados na região central da cidade, com acesso à ampla oferta de infraestrutura urbana. Porém, a região apresenta baixa densidade, em virtude da concentração industrial, dos terrenos vagos ou subutilizados e da situação de abandono em que se encontra. A condição atual, se traduz em um espaço fragmentado e repleto de espaços vazios, como descrito por Sòla-Morales, os terrenos vagos (*terrain vague*¹²). A rodovia, o rio e a ferrovia, atualmente configuram barreiras urbanas, as quais, para serem superadas, possuem passarelas e percursos inseguros e sem acessibilidade.

Em relação ao patrimônio, as pré-existências de valores singulares à memória estão sendo deixadas de lado ou sendo apagadas da história do povo osasquense. “Nenhum sítio é deserto”, por isso, as condicionantes locais, atrelado às transformações em curso na região, ressaltam o momento de atenção, exigindo que olhemos de maneira atenta para a forma como a cidade está sendo construída, a fim de induzirmos, através do desenho, a melhor forma para que isso aconteça.

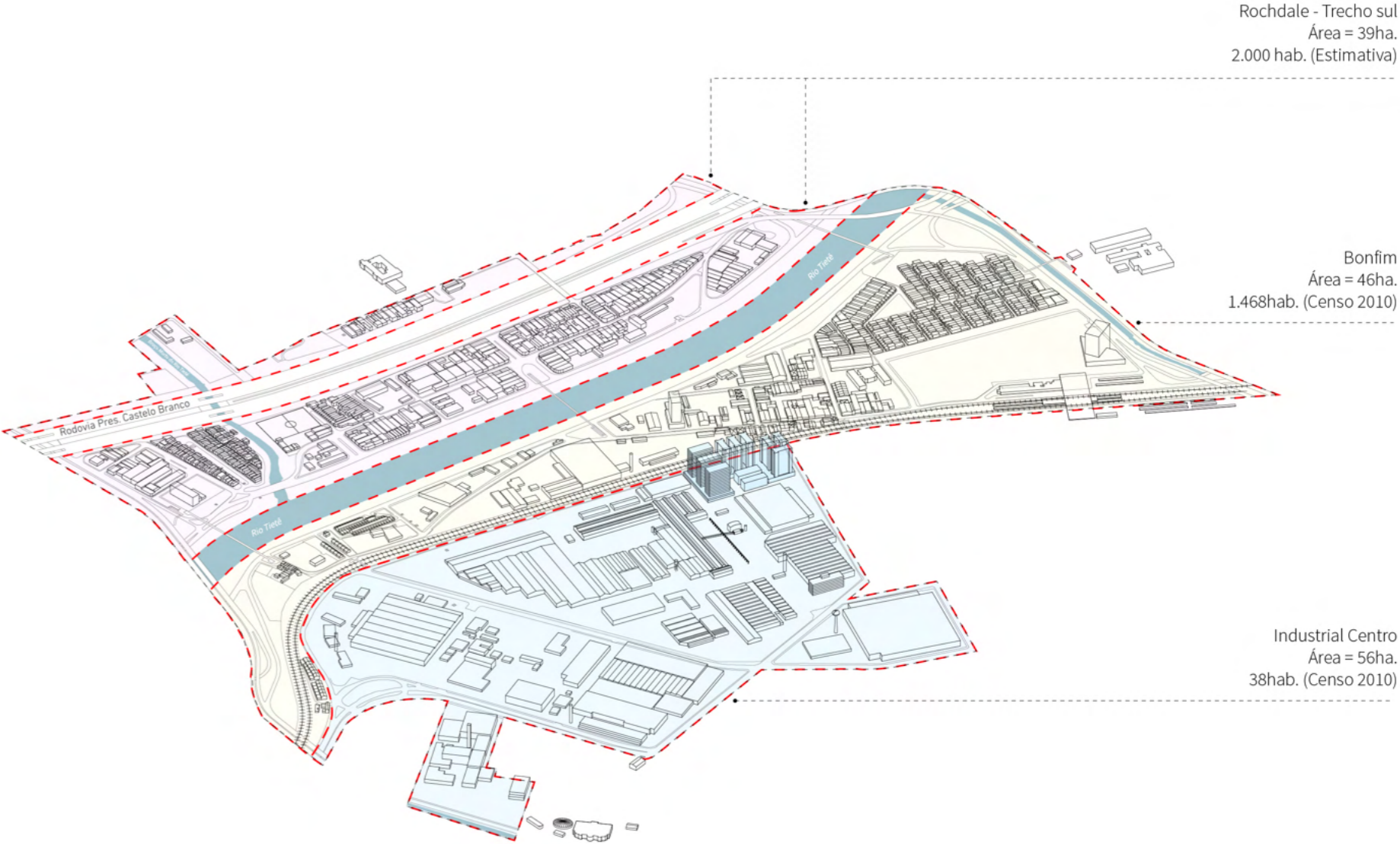
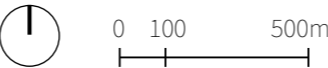
O cenário pandêmico mundial, induziu que as aproximações do lugar se dessem em grande parte à distância, através de fotografias, textos, descrições ou da imaginação e de desejos. As lembranças e as experiências vivenciadas na cidade, vieram à tona e também se tornaram imprescindíveis para a compreensão do contexto.



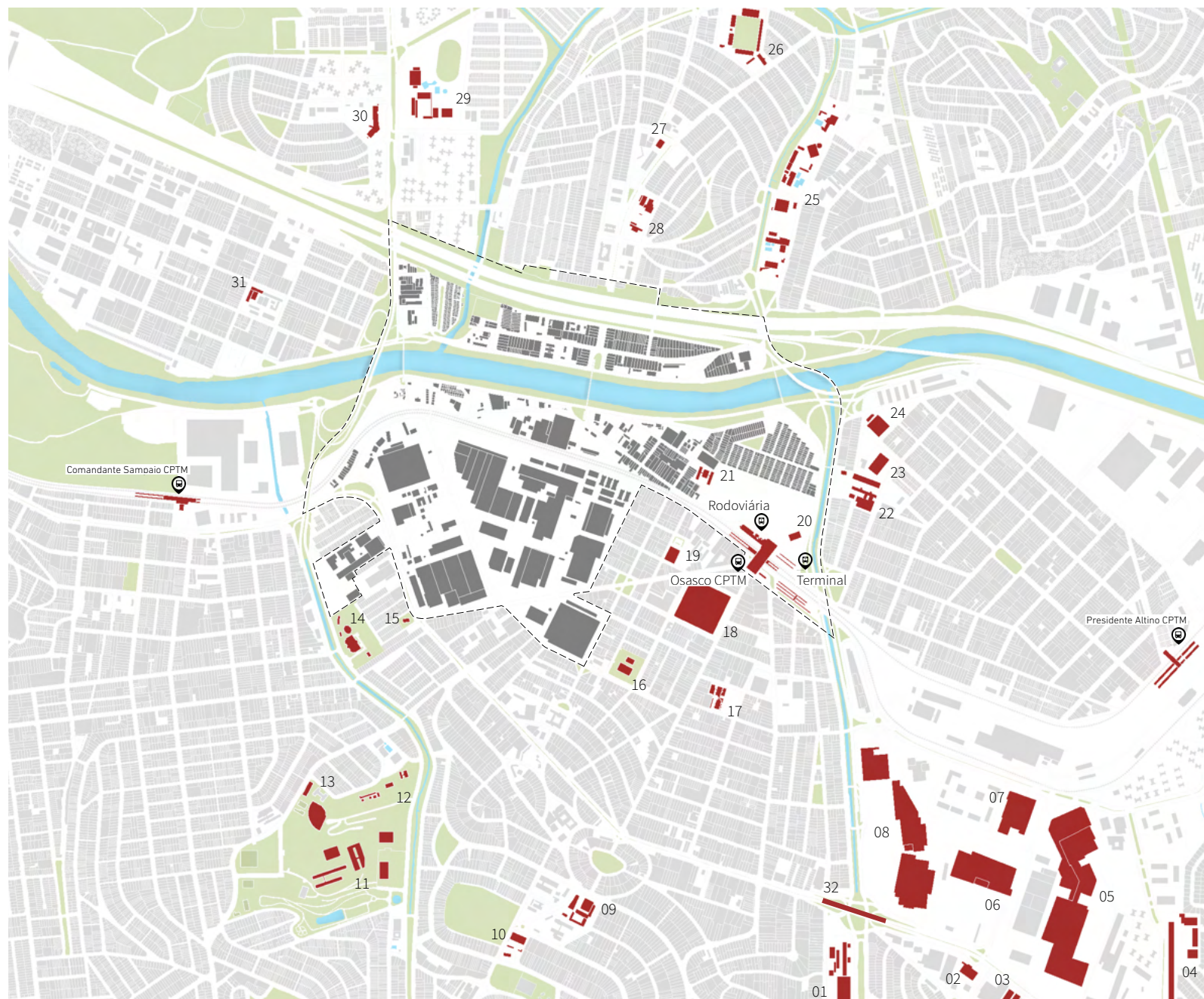
SITUAÇÃO
ÁREA DE INTERVENÇÃO
Mapa de satélite do Google Earth.

Área de Intervenção = 160ha

ESCALA 1: 20 000



BAIROS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



LEGENDA

01. Prefeitura Municipal
02. Teatro Municipal
03. Faculdade Anhanguera
04. Centro Universitário FIEO
05. Shopping União
06. Carrefour Hipermerado
07. Atacadão Osasco
08. Sam's Club Super Shopping/ Cobasi/ B.I.G. Hipermercado
09. Catedral de Santo Antônio
10. Cemitério
11. UNIFESP/ FITO
12. SESC de Osasco
13. Fórum de Osasco
14. Centro de Eventos Pedro Bortolosso
15. Museu Dimitri Sensaud de Lavaud
16. Escola de Artes e Biblioteca Municipal
17. Hospital Municipal Antônio Giglio
18. Osasco Plaza Shopping
19. Mercado Municipal
20. Futuro Paço Municipal de Osasco
21. ETEC Prof. André Bogassian
22. SENAI Nadir Dias de Figueiredo
23. Hospital Regional de Osasco
24. Ginásio Esportivo José Liberatti
25. Metal Clube/ Clube dos Sargentos
26. Estádio Municipal José Liberatti
27. Paróquia S. João Batista do Rochdale
28. Cmdo. de Policiamento Metropolitano
29. SESI Piratininga
30. Policlínica D. Leonil Crê Bortolosso
31. CEMEI Loudes Cândido Farias
32. Ponte Metálica de Osasco

----- Área de intervenção

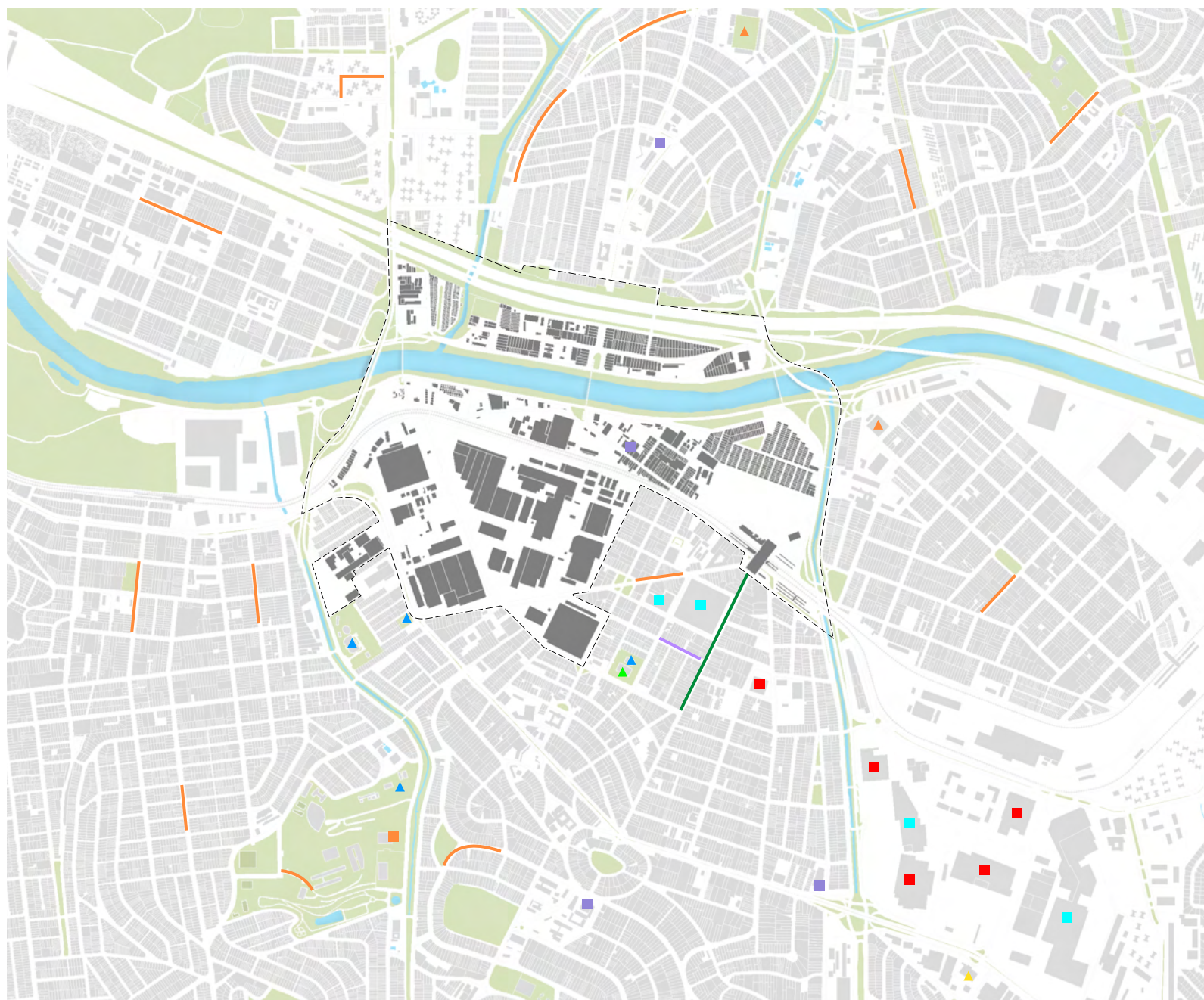
EDIFÍCIOS E USOS NOTÁVEIS

Situação existente

ESCALA 1: 20 000



0 100 500m



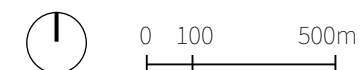
LEGENDA

- Calçada
- Festa de rua
- Feira Livre
- Comércio especializado
- Feira gastronômica
- Área livre
- Hotel
- Centro comercial (Shoppings e Galerias)
- Hipermercados
- Centro religioso
- ▲ Estádio e ginásio
- ▲ Teatro
- ▲ Biblioteca
- ▲ Equipamento de cultura e lazer
- - - - - Área de intervenção

DINÂMICAS URBANAS

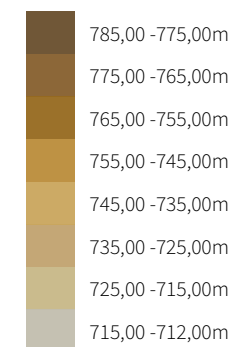
Situação existente

ESCALA 1: 20 000





LEGENDA

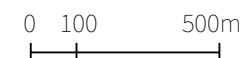


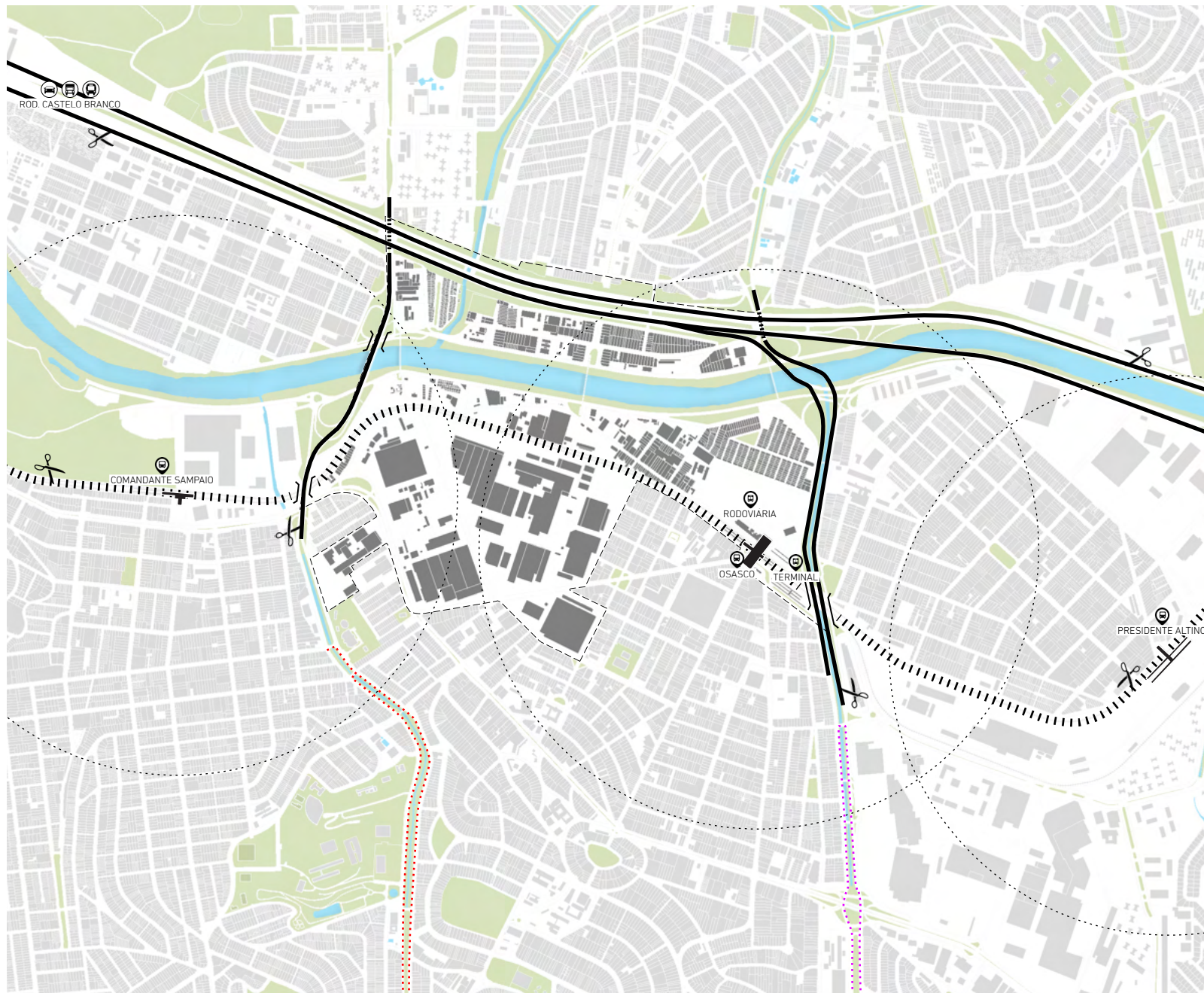
----- Área de intervenção

TOPOGRAFIA

Situação existente

ESCALA 1: 20 000





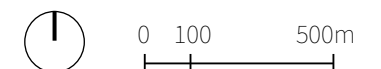
LEGENDA

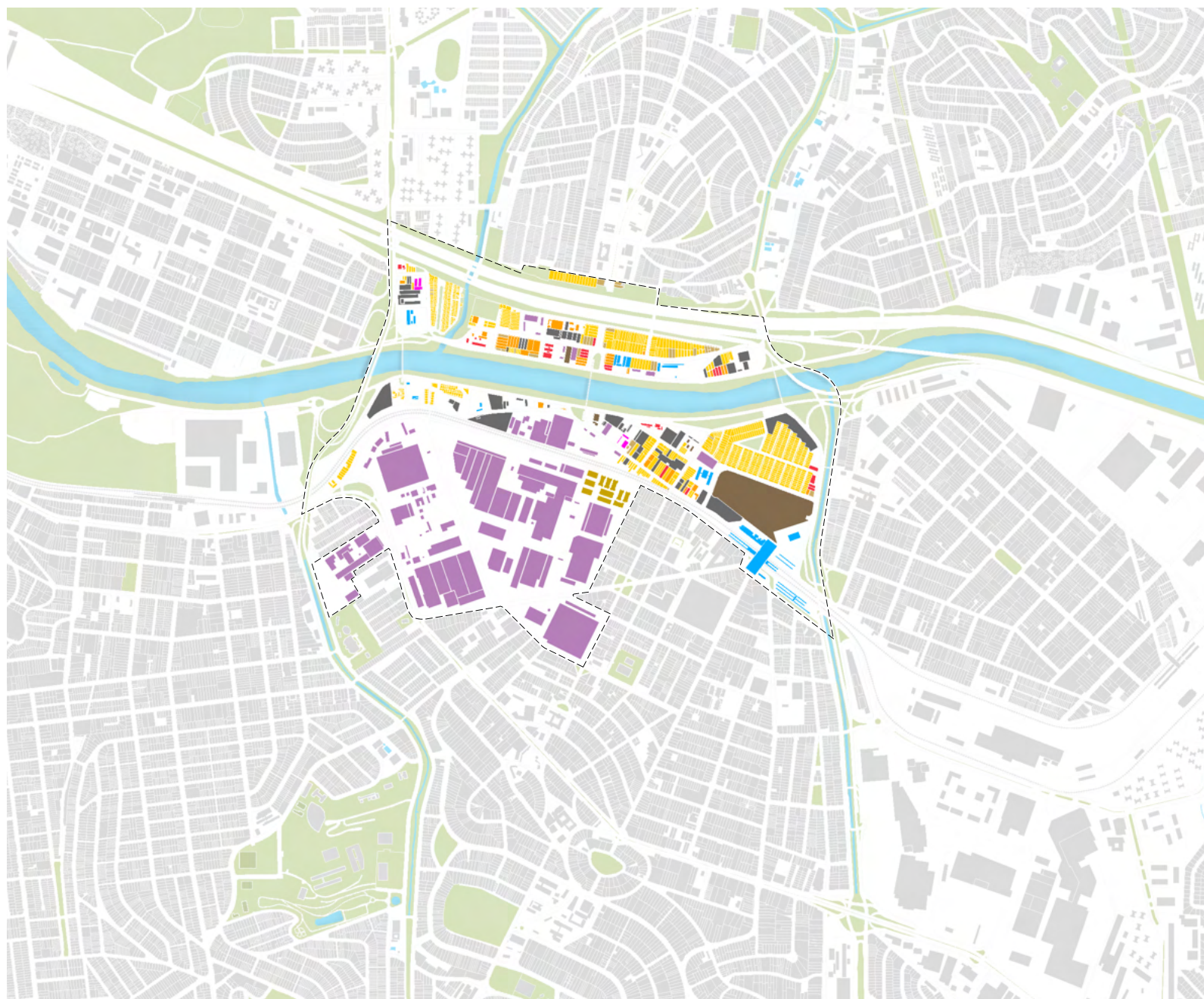
- Trilhos
- Barreiras viárias
- Rio Tietê
- Ciclofaixa
- Ciclovía de lazer: domingos e feriados
- Área de influência (1km)
- Área de intervenção

BARREIRAS URBANAS

Situação existente

ESCALA 1: 20 000





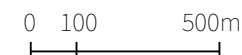
LEGENDA

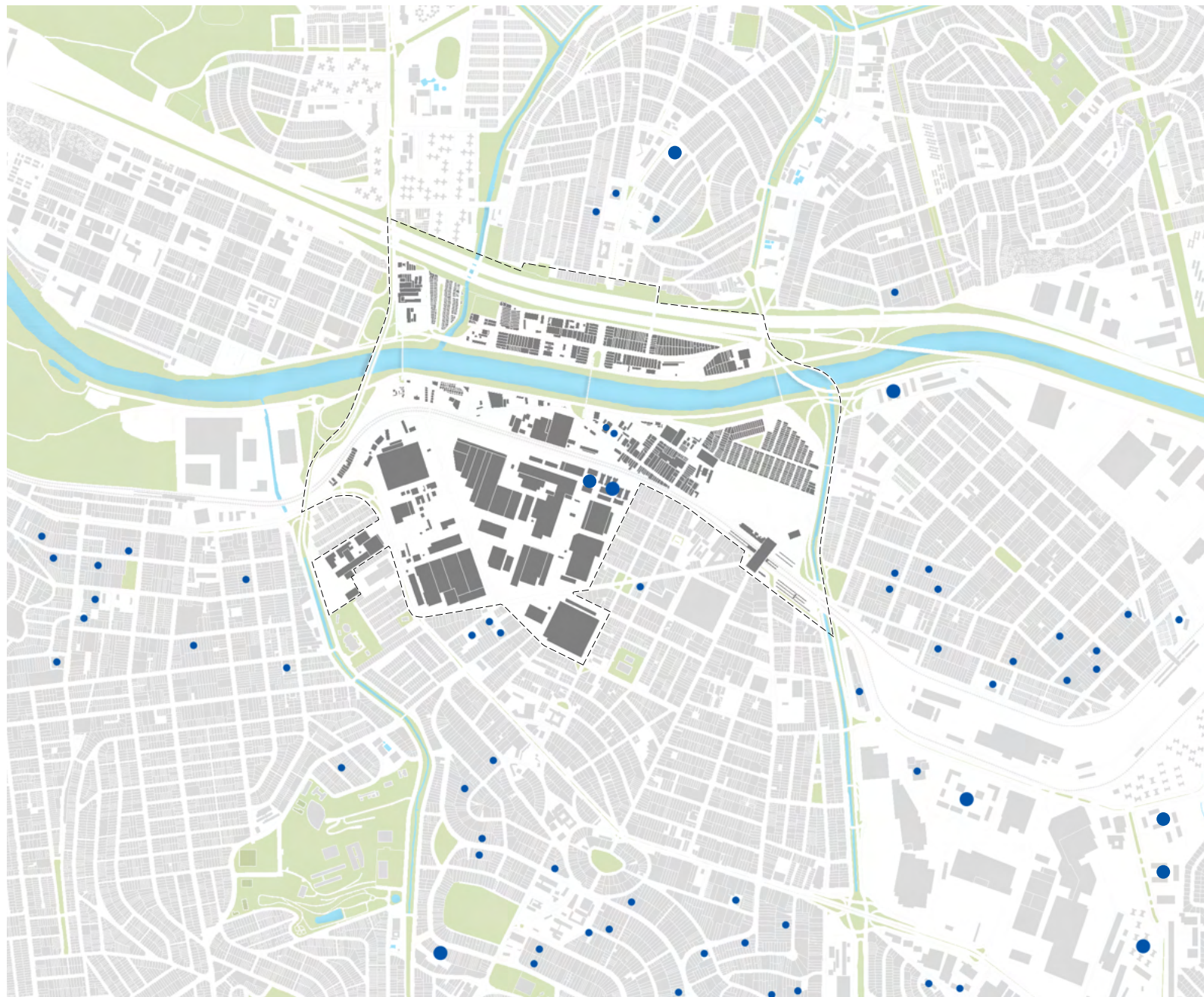
- Equipamento Urbano
- Comércio
- Serviço
- Indústria
- Misto (Comércio + Habitação/
Serviço + Habitação)
- Habitação Horizontal ($\leq 12,00m$)
- Habitação Vertical ($> 12,00m$)
- Religioso
- Galpões e Estacionamentos
- Vago ou Uso não identificado
- Área de intervenção

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Situação existente

ESCALA 1: 20 000





LEGENDA

- Lançamento Imobiliário
3 ou mais edifícios
- Lançamento Imobiliário
Até 2 edifícios
- ▭ Área de intervenção

LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS A PARTIR DE 2016

Situação existente

ESCALA 1: 20 000



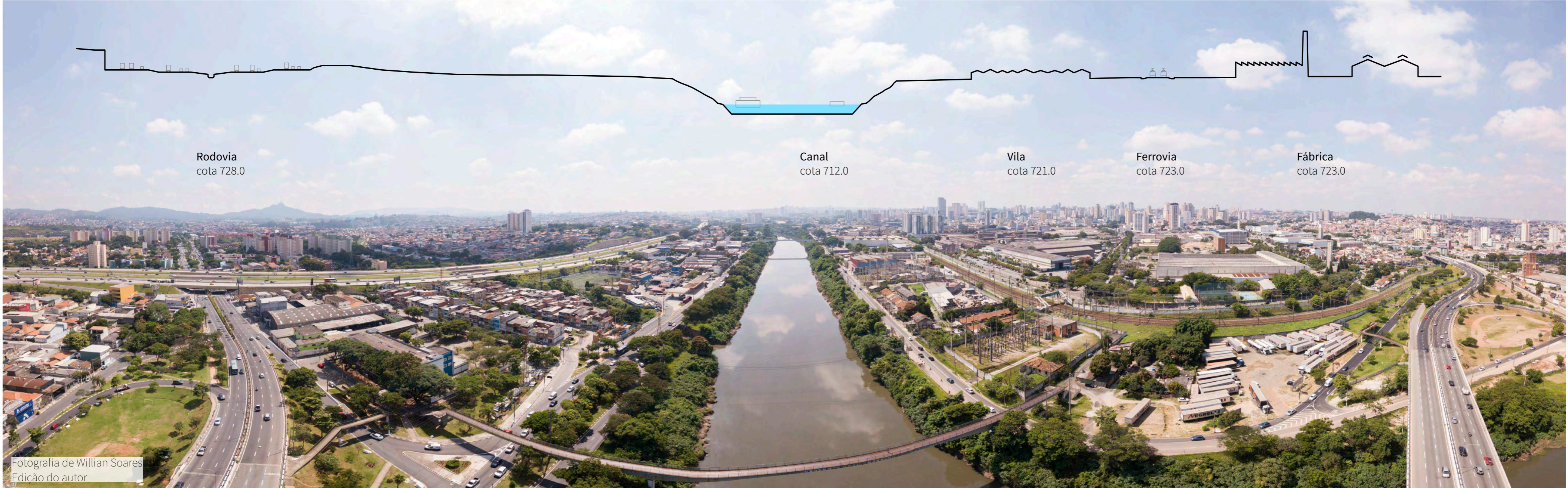
0 100 500m



Fotografia de Willian Soares
Edição do autor





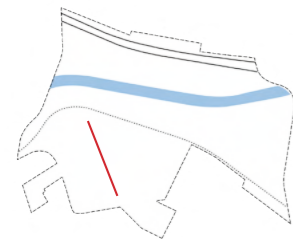




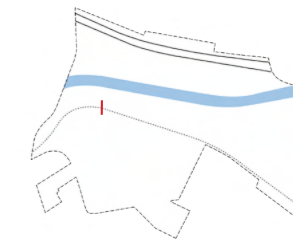
Fotografia de Willian Soares
Edição do autor



Fotografia de Willian Soares
Edição do autor

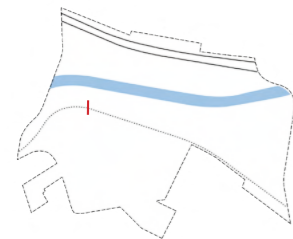


Avenida Marechal Rondon, Industrial Centro, 2020.
Fotografia do autor.

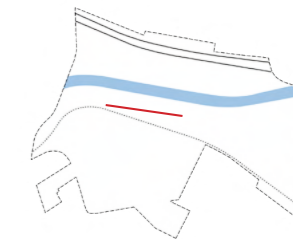


Passarela sobre a ferrovia, 2020.
Fotografia do autor.



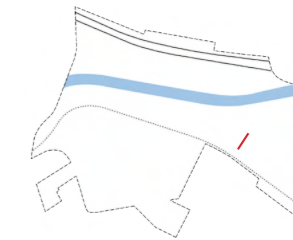
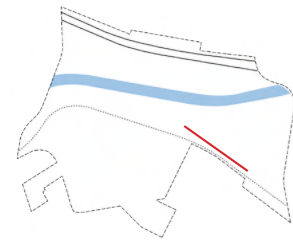


Vista da passarela para os trilhos da ferrovia, 2020.
Fotografia do autor.



Rua André Rovai, Bonfim, 2020.
Fotografia do autor.

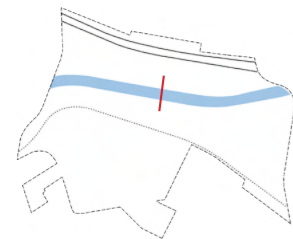




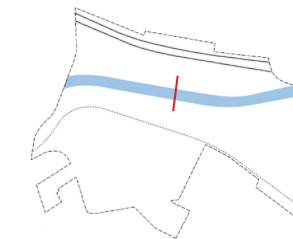
Rua André Rovai, Bonfim, 2020.
Fotografia do autor.



Rua Amélia Manzoli, Bonfim, 2020.
Fotografia do autor.

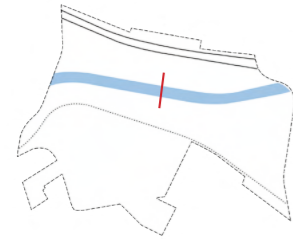


Passarela sobre o Rio Tietê, 2020.
Fotografia do autor.

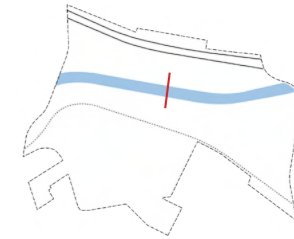


Posto de gasolina abandonado, Bonfim, 2020.
Fotografia do autor.





Vista da passarela para a jusante do rio, 2020.
Fotografia do autor.



Vista da passarela para a montante do rio, 2020.
Fotografia do autor.



4 Referências de Projeto

A cidade que sonhamos

Precisamos sonhar pela construção de uma cidade rica em oportunidades e experiências, que ofereça áreas públicas generosas e bem cuidadas, que garantam a livre circulação e a permanência dos cidadãos. Na qual o seu desenho se harmonize com as dimensões do corpo humano, aproximando-nos uns dos outros.

Dessa forma, tomando como referência as ideias defendidas por Jan Gehl, para a organização do espaço urbano e criação de espaços públicos, podemos pontuar alguns princípios que devem orientar e fundamentar o pensamento técnico, no momento de elaboração de projetos urbanísticos:

- Reincorporar a dimensão humana na construção do espaço urbano, ampliando as experiências e as relações sensoriais. Para isso, os pedestres e as mobilidades ativas devem assumir prioridade;

- Os espaços devem oferecer conforto e segurança, atraindo as pessoas para as mais diversas atividades: caminhar, pedalar, permanecer, sentar, olhar, conversar, ouvir e garantir a autoexpressão;

- Integrar várias funções nas cidades, distribuindo-as cuidadosamente pelo espaço, encurtando as distâncias, garantindo versatilidade e riqueza de experiências, sustentabilidade social e a sensação de segurança (“os olhos da rua” por Jane Jacobs);

- Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, proporcionando a sensação de vitalidade. Para isso, os espaços devem garantir a permanência durante o dia e a noite, bem como ao longo das quatro estações do ano;

- A cidade deve ser pensada ao nível dos olhos, os térreos são espaços de transição entre a cidade e os edifícios, por isso devem ser ativos e convidativos, funcionando em conjunto com o espaço público;¹³

Esses princípios devem ser incorporados no processo de construção e reconstrução dos centros urbanos, objetivando a qualificação dos espaços públicos e privados, em busca de melhores condições para toda a população.

¹³ Princípios interpretados pelo autor e contidos em: GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. Editora Perspectiva. São Paulo, 2007.



Vauban, bairro sustentável em Freiburg, Alemanha.

Disponível em: <emmettrussell.co.uk/news/study-trip-to-vauban-freiburg/>



La Rambla de Barcelona, Espanha.

Disponível em: <viagemeturismo.abril.com.br/blog/achados/rambla-de-barcelona-sera-totalmente-reformada/>

4.1 Método de Design Integral para o Espaço Público

Estudo de caso de Amstel-Stad

Precisamos olhar com atenção para os bons exemplos de desenho urbano desenvolvidos pelo mundo, a fim de tomá-los como referência para qualificar os espaços públicos e proporcionar melhores condições de vida para a população. Transitamos por um momento de grandes desafios e que exigem adaptações para qualificarmos nossas cidades. As mudanças climáticas, a mudança para fontes sustentáveis de energia, a crescente escassez de matérias-primas, digitalização da sociedade e o adensamento dos centros urbanos, exigem o estabelecimento de novas diretrizes e estratégias urbanísticas.

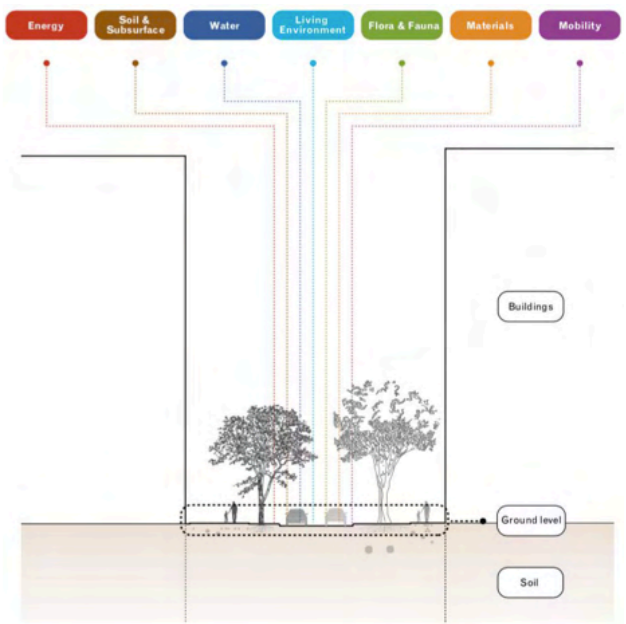
Amsterdã, a capital holandesa, compreendendo as circunstâncias atuais e a necessidade de reformulação de estratégias que priorizem o espaço subterrâneo e o uso múltiplo do espaços, elaborou o ‘Método de Design Integral para o Espaço Público’, tradução para Integral Design Method for Public Space, o qual descreve um novo método de trabalho para a requalificação das áreas públicas de maneira integral. Esta pesquisa define amplas medidas e detalhes, programando e reorientando o desenho urbano para construção de cidades resilientes.

Método de Design Integral para o Espaço Público.
Caderno técnico, 2020.

Durante dois anos, uma equipe de designers de espaços públicos municipais, planejadores urbanos, especialistas técnicos, pesquisadores de universidades e administradores se dedicaram na elaboração de uma ampla pesquisa sobre formas sustentáveis de projetarmos o espaço público, tendo como objeto de estudo a região de Amstel, localizada Amsterdam-Zuidoost. O resultado dessa experiência foi a formulação desta publicação, material que se divide em duas partes: o manual técnico e o catálogo de soluções. A primeira parte, o manual, apresenta as considerações teóricas e práticas do método de trabalho, explicando algumas estratégias que aparecem de forma mais detalhada na segunda parte. A segunda parte, pode ser considerada a pasta de trabalho, onde são apresentadas as possíveis soluções de desenho, estabelecendo relações entre as diversas estratégias a serem adotadas.

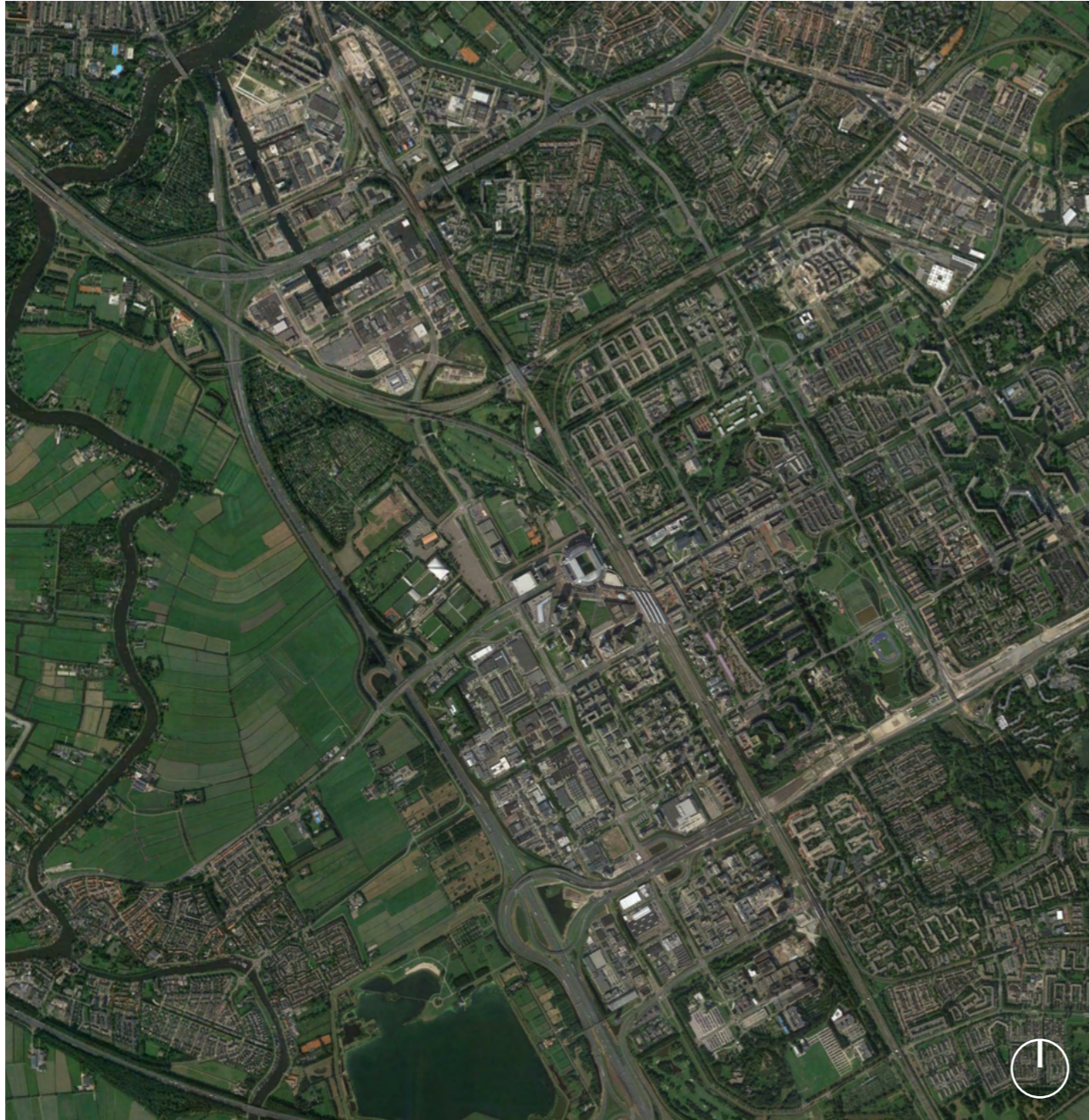
O novo método, para compor um espaço público íntegro e coeso, organiza as soluções através da categorização em 7 temas abrangentes: Meio Ambiente (Living Environment), Água (Water), Flora e Fauna (Flora & Fauna), Energia (Energy), Solo e Subsolo (Soil & Subsurface), Mobilidade (Mobility) e Materiais (Materials). Para todos os sete temas da área, uma visão geral das medidas possíveis é delineada, traçando possíveis relações e complementaridades entre elas.

A gama de soluções apresentadas, visam atender não apenas às maiores escalas, mas também os projetos adjacentes e em desenvolvimento na área, para isso, embasa-se



Vista da passarela para a montante do rio, 2020.
Fotografia do autor.

Localização de Amsterdã e Amstel.
(Página seguinte)
Mapas de satélite do Google Earth.

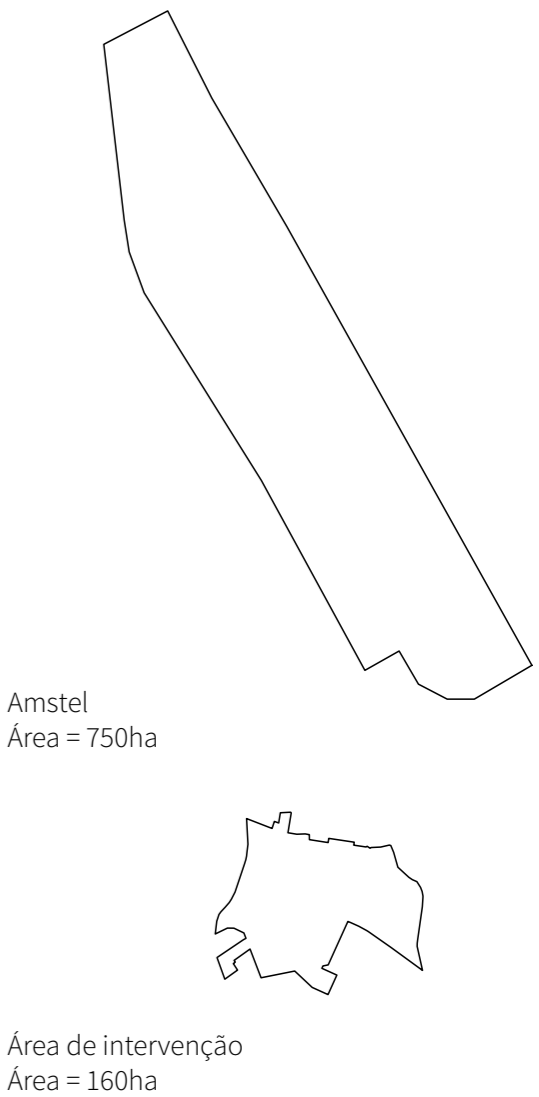


em uma análise consistente de parâmetros socioeconômicos e de sustentabilidade. Além disso, o método estabelece uma base conceitual para colaboração e inovação com todas as partes interessadas locais, de forma que as questões possam ser abordadas de forma integral e os recursos economizados¹⁴.

Neste novo sistema de trabalho, as partes públicas e privadas atuarão juntas desde o estágio inicial da elaboração dos projetos, prevendo a ocupação do subsolo de maneira sistêmica e funcional, possibilitando que as infraestruturas urbanas tornem o ambiente de vida mais saudável. Essa complexa e valiosa pesquisa, materializa a possibilidade de construirmos e reconstruirmos nossas cidades de maneira digna, democrática e humana. Esses conhecimentos precisam ser compartilhados e assimilados por todos que se interessam e trabalham para a construção de uma cidade coletiva.

Analisar o estudo de caso de Amstel contribuiu de forma significativa para fundamentar as decisões ensaiadas no projeto urbanístico para os bairros de Osasco. Apesar dos diferentes contextos e escalas, a construção da cidade pode e deve se basear em experiências exemplares de planejamento urbano. Os problemas urbanos atuais e futuros serão recorrentes enquanto o ser humano habitar a cidade.

14 Integral Design Methods for Public Space. Case Study Amstel-Stad. Capítulo 1. Página 53.



Compartivo de áreas: Amstel x Área de intervenção
Desenhos do autor.

5 Ensaio de Projeto Urbanístico

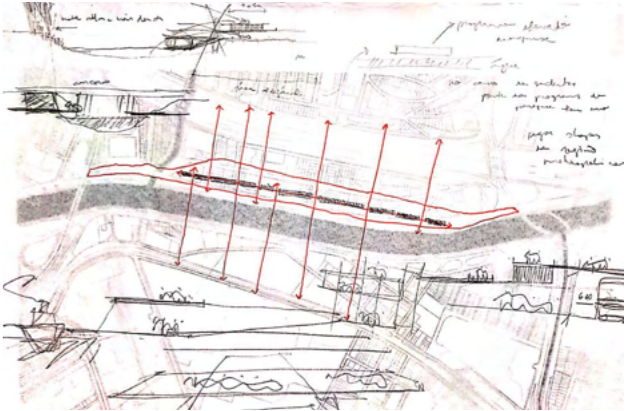
Novo desenho urbano para os bairros de Osasco

Este capítulo apresenta o projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale, destacando as suas etapas de implantação, soluções para o espaço público e induzindo regras de ocupação para o espaço privado, através de um desenho urbano amplo. O projeto tem como principais objetivos:

- Incremento de área destinada para o uso residencial, visando o adensamento populacional, possibilitando que mais cidadãos usufruam das vantagens oferecidas pelo centro da cidade;
- Melhorar a distribuição das funções da cidade, garantindo pluralidade de funções e a diversidade de usos, encurtando as distâncias e evitando a delimitação por zonas, responsáveis pela segregação e perda da vitalidade do espaço público;
- Garantir moradia para todos, principalmente para os que mais precisam, através de Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP) na área central da cidade;
- Priorização dos pedestres e das mobilidades ativas em detrimento do tráfego de automóveis;
- Garantir a vitalidade do nível térreo da cidade;

- Valorização da escala de bairro;
- Superar e relacionar as barreiras urbanas, estabelecendo um amplo sistema de transposições que conectem a rodovia, o rio, a ferrovia e o tecido urbano (Eixo Norte-Sul);
- Promover a mobilidade urbana, articulando os diversos modais de transporte, os parques, as praças e o sistema viário consolidado pela arquitetura;
- Desenvolvimento econômico da região, gerando renda para o município, ampliando os empregos e garantindo oportunidade de capacitação profissional;
- Preservação, recuperação e manutenção do patrimônio histórico-cultural;
- Reiterar as perspectivas e os eixos de construção da cidade;
- Criação de uma rede de espaços públicos capazes de qualificar a vida dos usuários da região, assim como moradores e trabalhadores;
- Recuperação e requalificação ambiental: água, solo e ar.

Os princípios adotados para o desenvolvimento deste ensaio projetual baseiam-se na melhoria da qualidade do espaço urbano, público e privado, com o intuito de aproximar as pessoas umas das outras e elas com a cidade, convidando-as a permanecerem nos espaços públicos por mais tempo e com maior frequência. A cidade deve ser entendida como local de encontro e convergência de experiências e aprendizados e a arquitetura deve ampará-la, garantindo as condições necessárias para o habitar digno para todos.



Croquis do início do processo de projeto.
Desenhos do autor.

O desenho urbano proposto para os bairros se pauta nesses princípios e objetivos, ordenando e induzindo a maneira como a cidade será ocupada. A forma que ela irá adquirir ao longo dos anos é imprevisível, entretanto, é através do desenho que essas transformações poderão ser amparadas e colocadas em prática de maneira articulada e planejada.

Assim, pensa-se em uma sequência de etapas de implantação do projeto para cada um dos bairros. Essa transformação pode ocorrer de forma parcial ou integral, respeitando essa sequência ou não, à medida que o tempo passar e as condições se apresentarem oportunas. De toda forma, o faseamento proposto almeja a consolidação do projeto urbanístico, estabelecendo estratégias e diretrizes de ocupação em cada uma das fases, a fim de que o novo desenho possibilite o salto qualitativo necessário para o desenvolvimento municipal.

Este Ensaio de Projeto Urbanístico estabelece a defesa de um projeto de cidade, democrática, inclusiva, ambientalmente responsável, produtiva e, sobretudo, com qualidade de vida para os moradores, trabalhadores e visitantes.





LEGENDA

- Área de intervenção
- Transposições existentes
- Pedestres
- Automóveis
- Ônibus
- Transporte de cargas

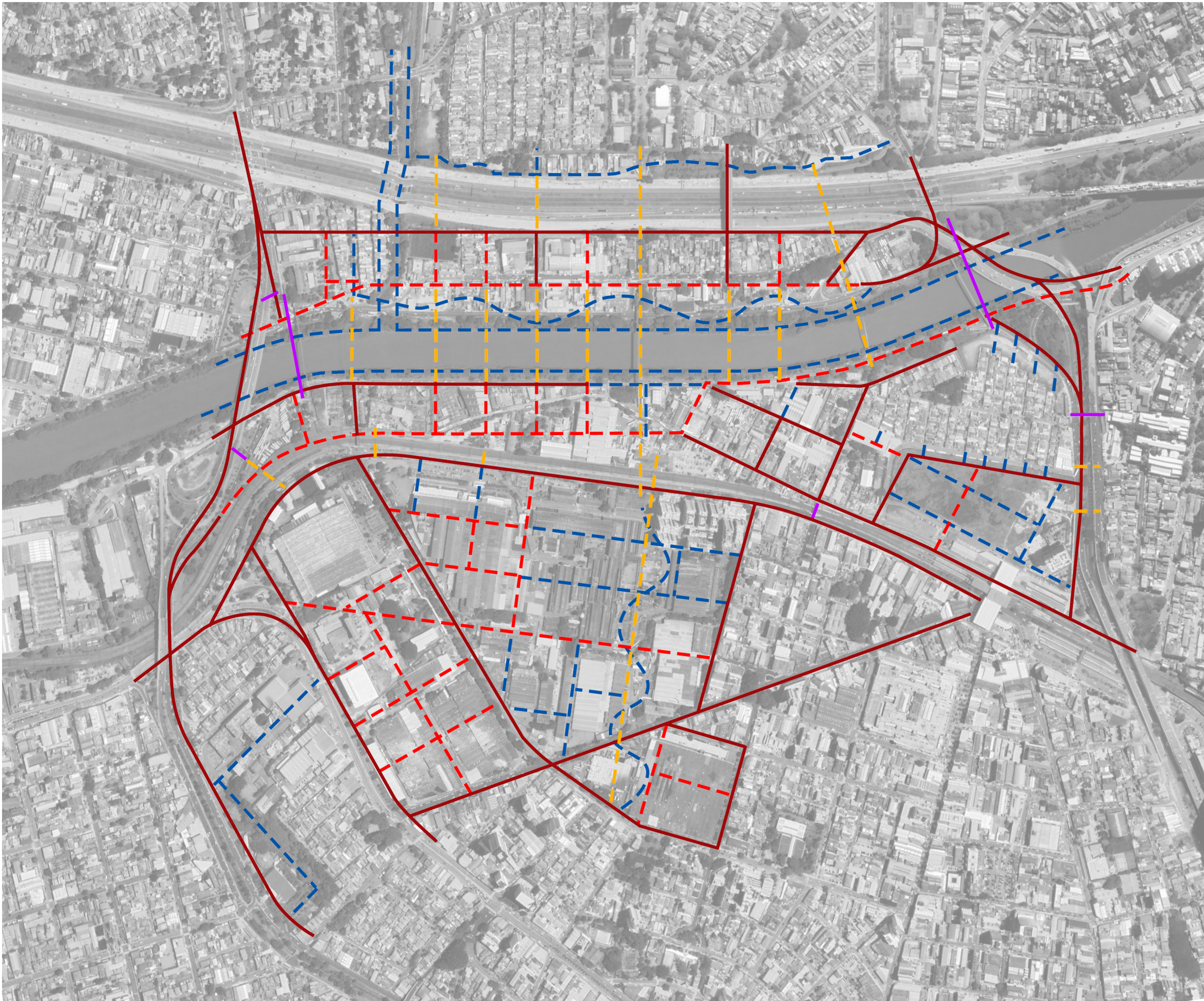
SITUAÇÃO - ÁREA DE INTERVENÇÃO
Mapa de satélite do Google Earth.

Projeto Urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale

Área de Intervenção = 160 ha

ESCALA 1:2500

0 25 50 100 150m



LEGENDA

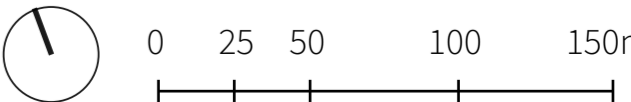
- Requalificação de via existente
- Abertura de via
- Passeio público e fruição pública
- Requalificação de passarelas e transposições existentes
- Novas passarelas e transposições

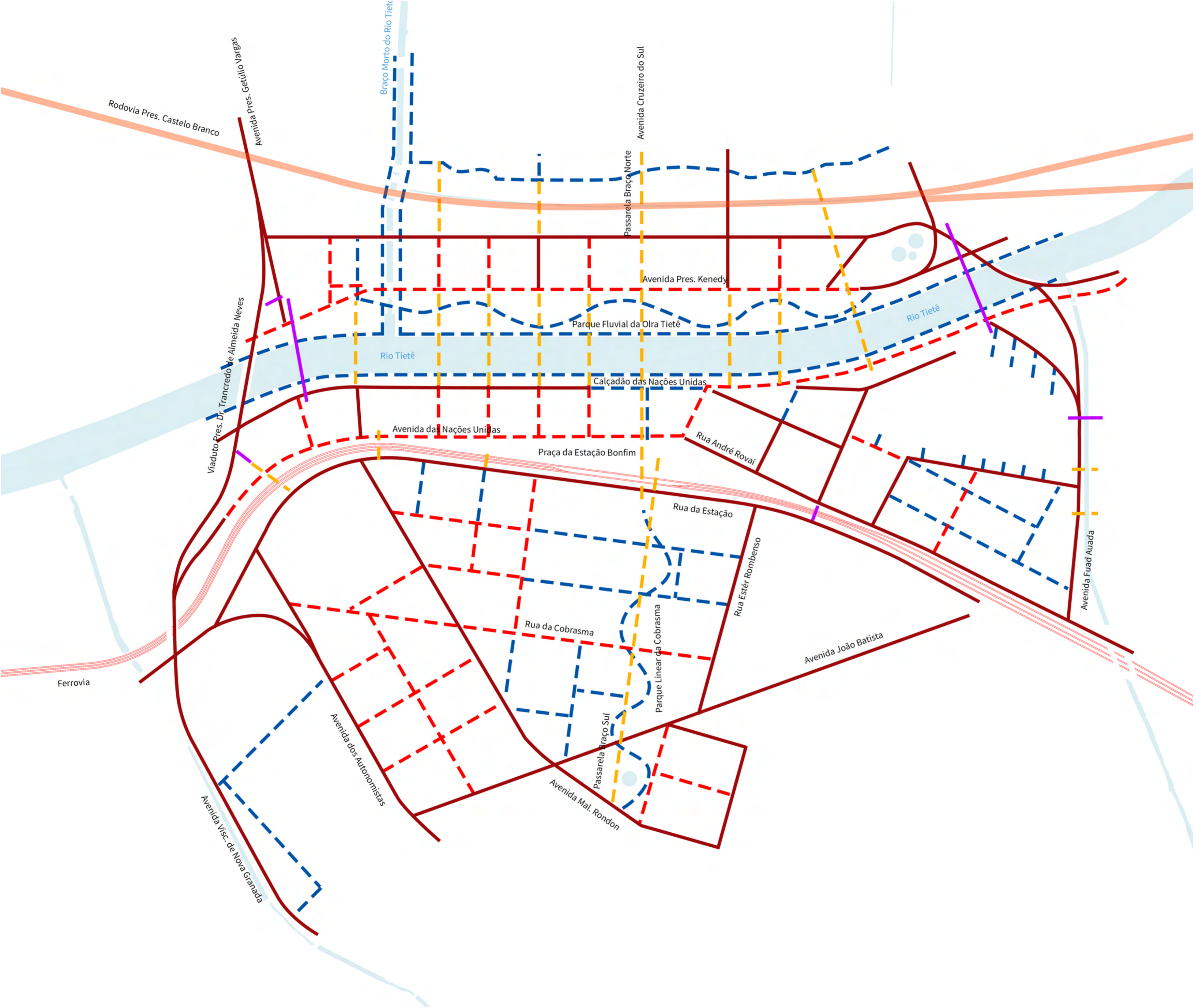
INTENÇÕES E PARTIDOS URBANÍSTICOS

Projeto Urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale

Área de Intervenção = 160 ha

ESCALA 1:2500





LEGENDA

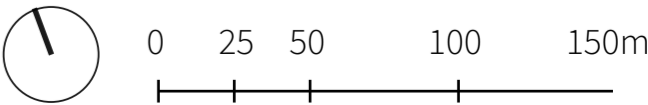
- Requalificação de via existente
- Abertura de via
- Passeio público e fruição pública
- Requalificação de passarelas e transposições existentes
- Novas passarelas e transposições
- Rodovia Pres. Castelo Branco
- Rio Tietê
- Ferrovia (CPTM)

INTENÇÕES E PARTIDOS DE PROJETO

Projeto Urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale

Área de Intervenção = 160 ha

ESCALA 1:2500





LEGENDA

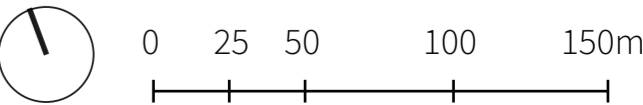
- 01. Praque Fluvial da Orla Tietê
- 02. Eclusa do Rochdale
- 03. Bulevar do Braço Morto do Rio Tietê
- 04. Instituto Nacional de Seguro Social (INSS)
- 05. Praça do Mirante de Rochdale
- 06. Equipamento Urbano de Educação e Cultura
- 07. SABESP
- 08. Transposições em nível
- 09. Passarela Peatonal - Braço norte e sul
- 10. Subestação Elétrica - ETD
- 11. Vila Operária Dona Leonor
- 12. Horta Urbana
- 13. Calçadão das Nações Unidas
- 14. Praça da Estação Bonfim
- 15. Estação Bonfim da CPTM
- 16. Igreja Nosso Senhor do Bonfim
- 17. Etec Professor André Bogasian
- 18. Paço Municipal
- 19. Rodoviária
- 20. Estação de Osasco da CPTM
- 21. Terminais de Ônibus
- 22. SENAI
- 23. Parque Tecnológico Cobrasma
- 24. Parque Linear da Cobrasma
- 25. Praça da Caixa D'água
- 26. Mercado e Feira Livre
- 27. Museu Dimitri Sensaud de Lavaud
- 28. Pavilhão de Eventos e Exposições
- 29. Parque Tecnológico OSRAM
- 30. Centro de Eventos Pedro Bortolosso

PLANTA DE SITUAÇÃO

Projeto Urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale

Área de Intervenção = 160 ha

ESCALA 1:2500

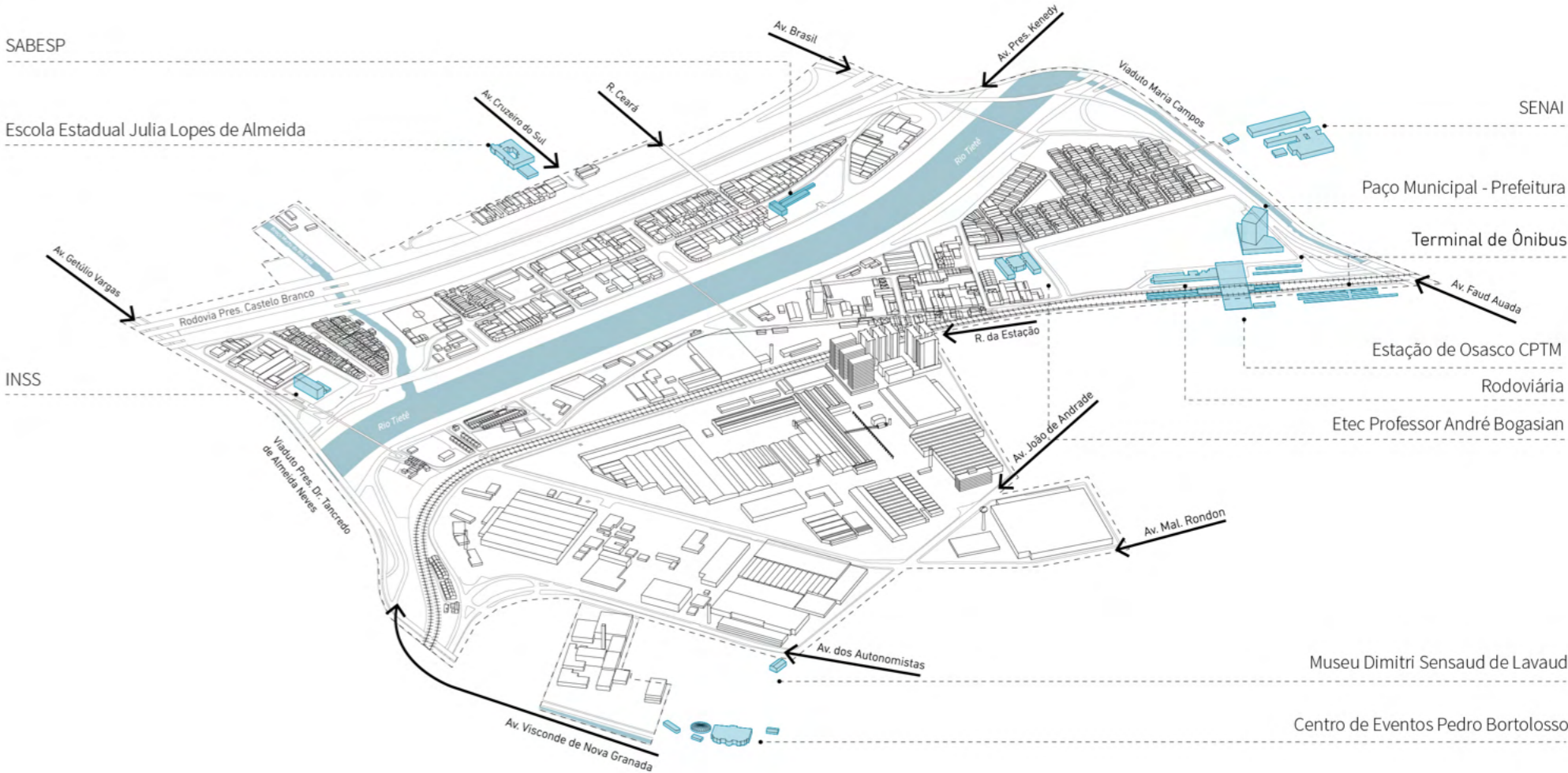


5.1 Etapa 01 - Análise das condicionantes locais

A Etapa 01 dará início a implantação do projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale. Ela consiste em uma análise atenciosa para a situação e para as condicionantes na qual a localidade está inserida.

Dessa forma, essa etapa terá a função de identificar os elementos que constituem o caráter e a estrutura desses bairros, como por exemplo: principais eixos viários e conexões; equipamentos públicos e de infraestrutura; pontos de interesse, edificações ou elementos construtivos relevantes para a história e para a memória da região; galpões fabris que apresentem boas condições para serem requalificados e mantidos na paisagem; transformações e construções em curso; áreas sujeitas a preempção; áreas vulneráveis; levantamento populacional; entre outros aspectos relevantes.

O **Diagrama 01 - Sistema Viário e Equipamentos Urbanos**, representa a volumetria das construções existentes no perímetro de intervenção, nele estão em destaque as principais conexões viárias e os equipamentos urbanos que se configuram como pontos de interesse da região. Dentre eles podemos destacar a Estação Osasco da CPTM, a Rodoviária e os Terminais de Ônibus, os quais juntos configuram uma região



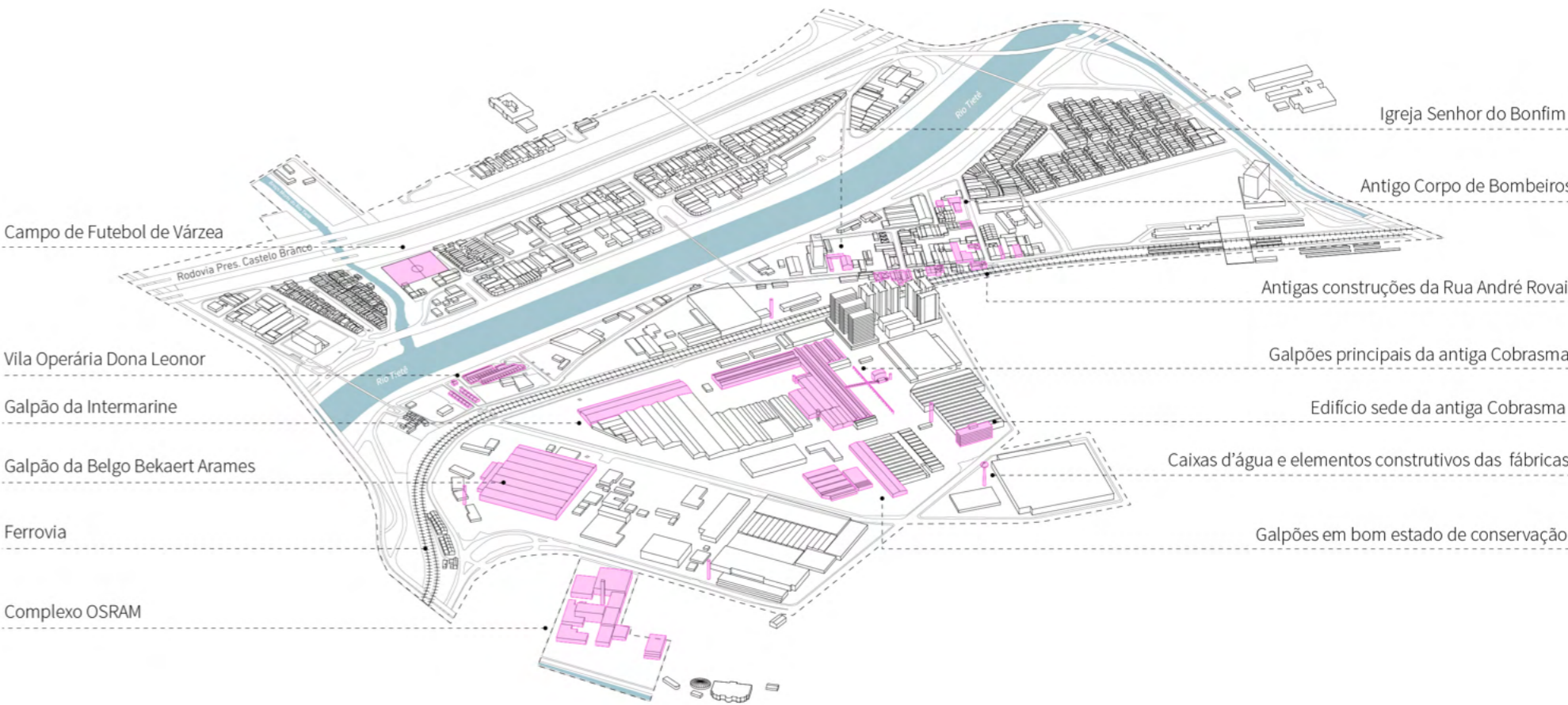
ETAPA 01 - DIAGRAMA 01
SISTEMA VIÁRIO E EQUIPAMENTOS URBANOS

potente para o transporte público. A proximidade com esses e os demais equipamentos evidenciam a potencialidade existente nestes bairros vizinhos.

O **Diagrama 02 - Elementos a serem mantidos na paisagem**, localiza os elementos construtivos que marcam a memória dos bairros, sejam pelos seus usos ou formas construtivas. Estes, além de apresentarem grande potencial para abraçar novas funções da cidade, carregaram consigo a uma importante carga simbólica para formação da cidade, mantê-los vivos e habitados possibilitam que o patrimônio seja preservado, requalificado e mantido, garantindo que a história permaneça, sendo contada de uma nova maneira.

A manutenção desses edifícios na cidade não limita as demais construções futuras, a convivência entre os opostos é que tornará a cidade multifuncional e rica em oportunidades.

O **Diagrama 03 - Transformações em curso**, indica as mudanças que estão sendo colocadas em prática nesta região. O mercado imobiliário vem ganhando grande atenção e interesse nesses bairros, suas grandes glebas representam um grande potencial construtivo e lucrativo para os empreendedores. Como pode ser visto, novos empreendimentos imobiliários já estão sendo concluídos na área da antiga Cobrasma. Com o tempo as grandes indústrias tenderão a sair das zonas centrais da cidade e



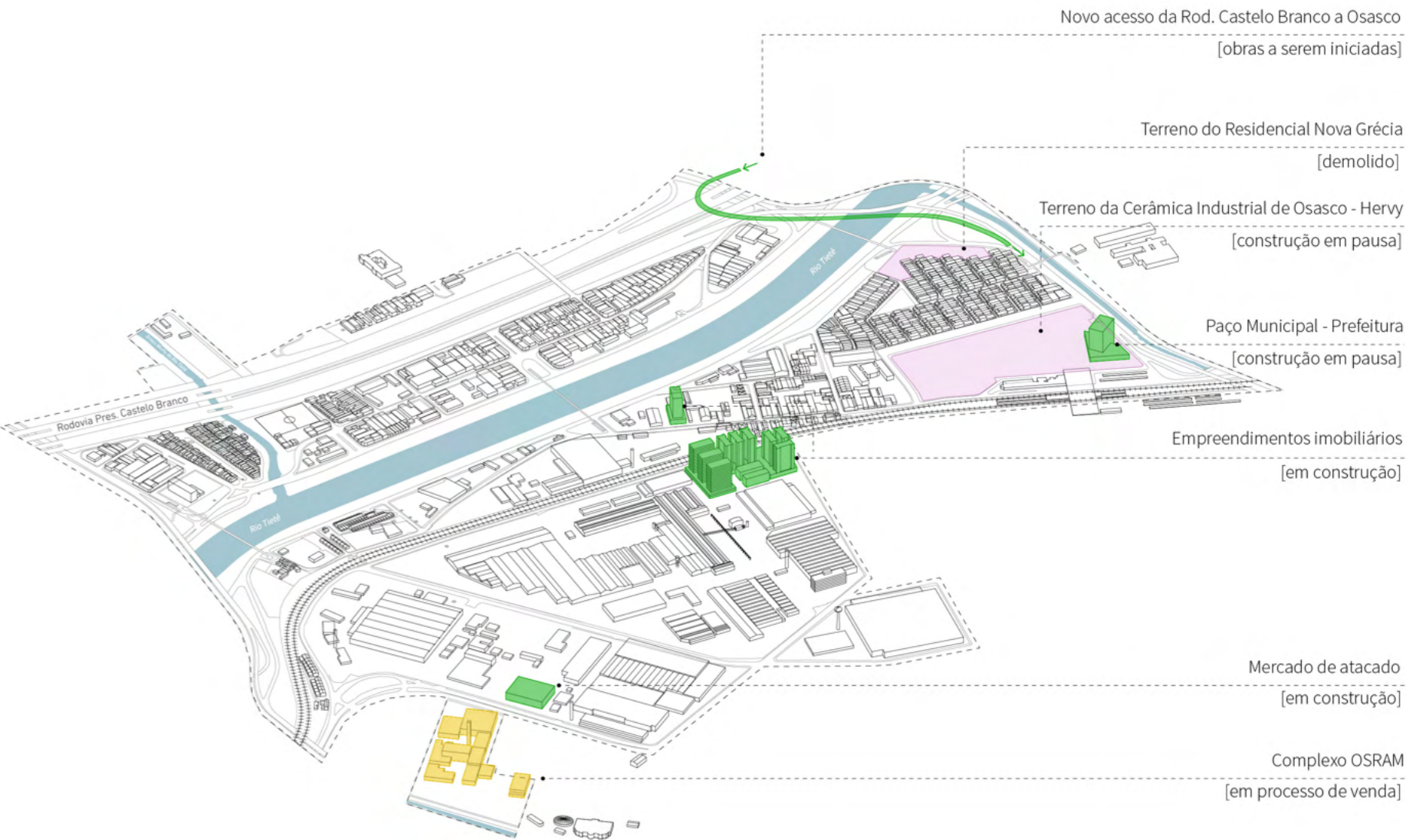
ETAPA 01 - DIAGRAMA 02
ELEMENTOS A SEREM MANTIDOS NA PAISAGEM

quando isso ocorrer será fundamental ter um desenho que oriente a readequação da malha urbana e as dite as regras das novas construções.

O conjunto de edifícios do Residencial Nova Grecia e a antiga Cerâmica Industrial de Osasco (Hervy) - primeira indústria do município - permaneceram abandonados pelo poder público por um longo período e em 2012 e 2014, respectivamente, foram demolidos, apagando uma importante parte da história da cidade. Atualmente os terrenos se encontram desocupados, com exceção da área onde se iniciou a construção do Paço Municipal e da Câmara de Osasco. A obra para o paço da prefeitura se encontrou parada por anos e noticiou-se recentemente que este terreno foi a leilão, ficando indefinido o destino para essa área de 5.000m2 em frente à Estação de Osasco.

O complexo fabril da OSRAM, multinacional do setor de iluminação, esteve por longos anos abandonado e sem conservação, agora tem os seus terrenos colocados à venda, indício que leva a crer que um novo empreendimento imobiliário ali terá lugar.

A notícia mais recente envolvendo a localidade, divulgada pela prefeitura do município, se refere ao início das obras do novo acesso da Rodovia Castelo Branco à cidade. Esta exercerá grande influência nas dinâmicas urbanas da cidade.



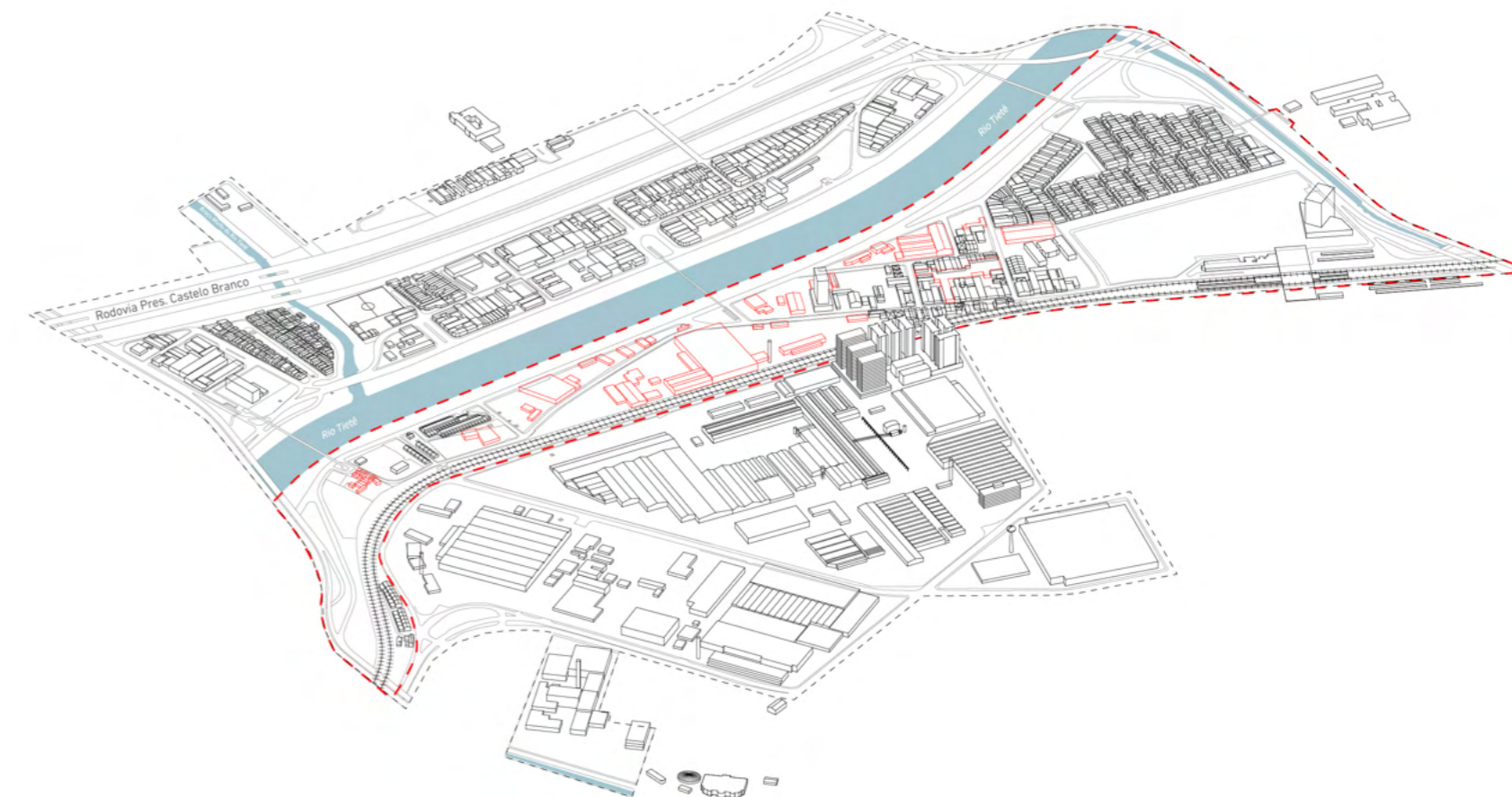
ETAPA 01 - DIAGRAMA 03
TRANSFORMAÇÕES EM CURSO

5.2 Etapa 02 - Bairro Bonfim

Partindo da compreensão da dinâmica de uso e ocupação atual da área, consolidada pela Etapa 01, será dado o início à Etapa 02 do Plano Urbanístico, na qual o bairro Bonfim será o foco das intervenções. A localização estratégica do bairro, no coração da área, e sua proximidade com a ferrovia e a Estação de Osasco o tornam o ponto chave para a indução das demais transformações.

As glebas ociosas e/ ou subutilizadas serão identificadas, estas em grande parte estão ocupadas por galpões, estacionamentos ou fábricas em atividade. Essas edificações passaram pelo direito de preempção e o solo será reparcelado, possibilitando o redesenho da malha urbana, alterando parcialmente o sistema viário existente e configurando quadras com menores dimensões (80mx80m), assegurando distâncias confortáveis para caminhada e ruas animadas e seguras.

Idealiza-se a reaproximação da população com a ferrovia, infraestrutura que carrega consigo a essência do município. Para isso, a Av. das Nações Unidas de tráfego intenso e pesado, que atualmente margeia o rio, terá o seu curso redirecionado para a parte interna do bairro, paralela à ferrovia, possibilitando a criação de uma nova frente de



ETAPA 02 - DIAGRAMA 04
EDIFÍCIOS A SEREM REMOVIDOS

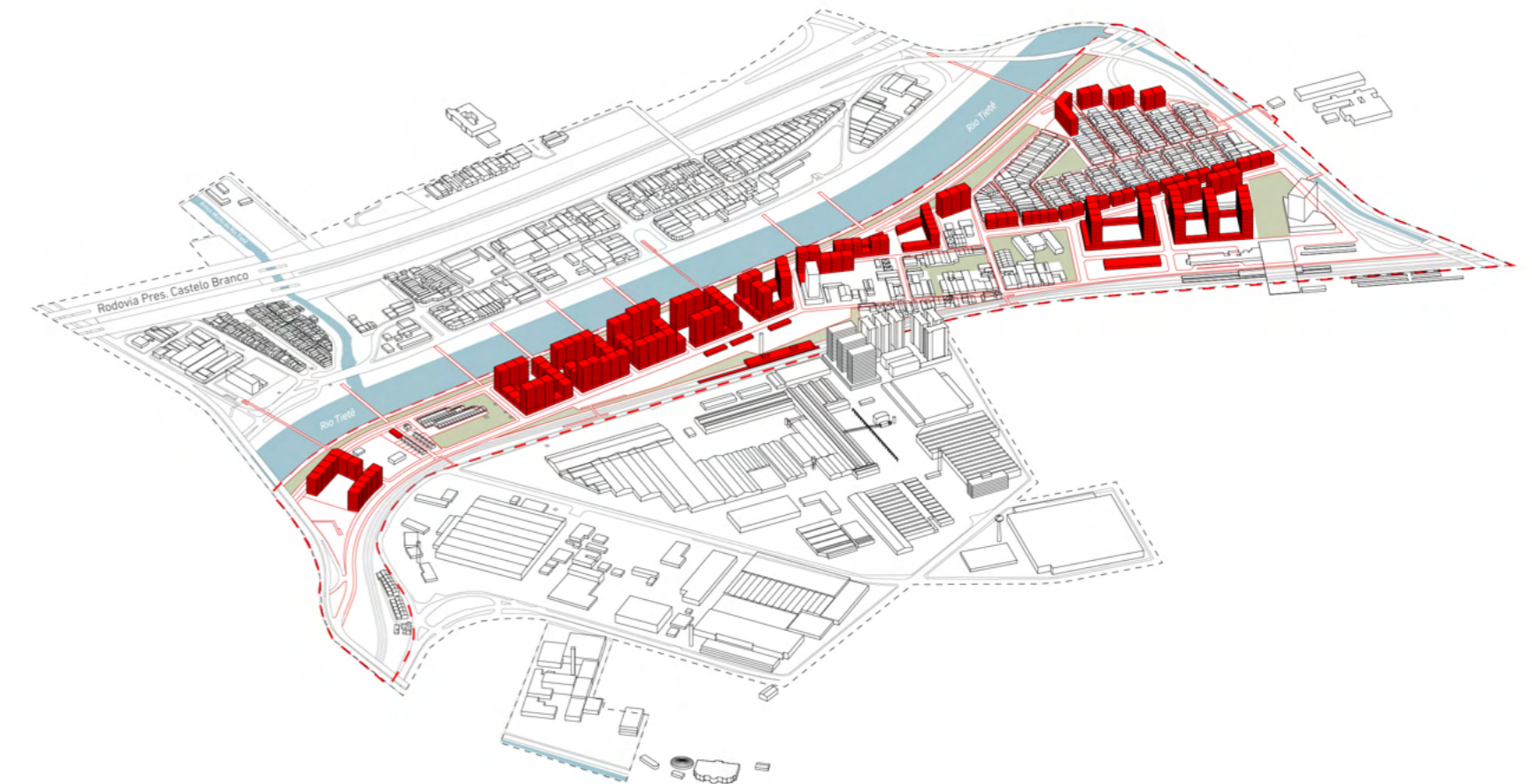
urbanização que olha para esse equipamento de transporte com novas possibilidades. Ao afastar esse fluxo intenso da margem do rio, cria-se uma nova relação com as águas. Cria-se uma rua local que se configura quase como um calçadão, elevada 10m do nível d'água. Esta será margeada por uma faixa de transição densamente arborizada e terá diversos acessos ao passeio da margem esquerda do canal.

A distância existente entre a Estação Osasco e a Estação Comandante Sampaio (aproximadamente 2km) sugere a criação de uma nova estação de trem: Estação Bonfim da CPTM. Essa estação terá sua construção iniciada nesta etapa, possibilitando que a população que habitará o bairro faça uso desse transporte quando concluída.

Os novos edifícios terão o térreo e o primeiro pavimento ocupados por comércios, serviços ou equipamentos, sem computar em sua área construída. Os demais, em sua maioria, deverão ser destinados à habitação.

Reconhecendo o direito à moradia digna e a necessidade de promoção de habitação adequada e bem localizada, prevê-se o adensamento populacional do bairro oferecendo 3.000 novas moradias para aproximadamente 12 mil pessoas, elevando a população de 32hab/ha para 295hab/ha.

O bairro atualmente possui muitos espaços residuais e vulneráveis para os cidadãos. As

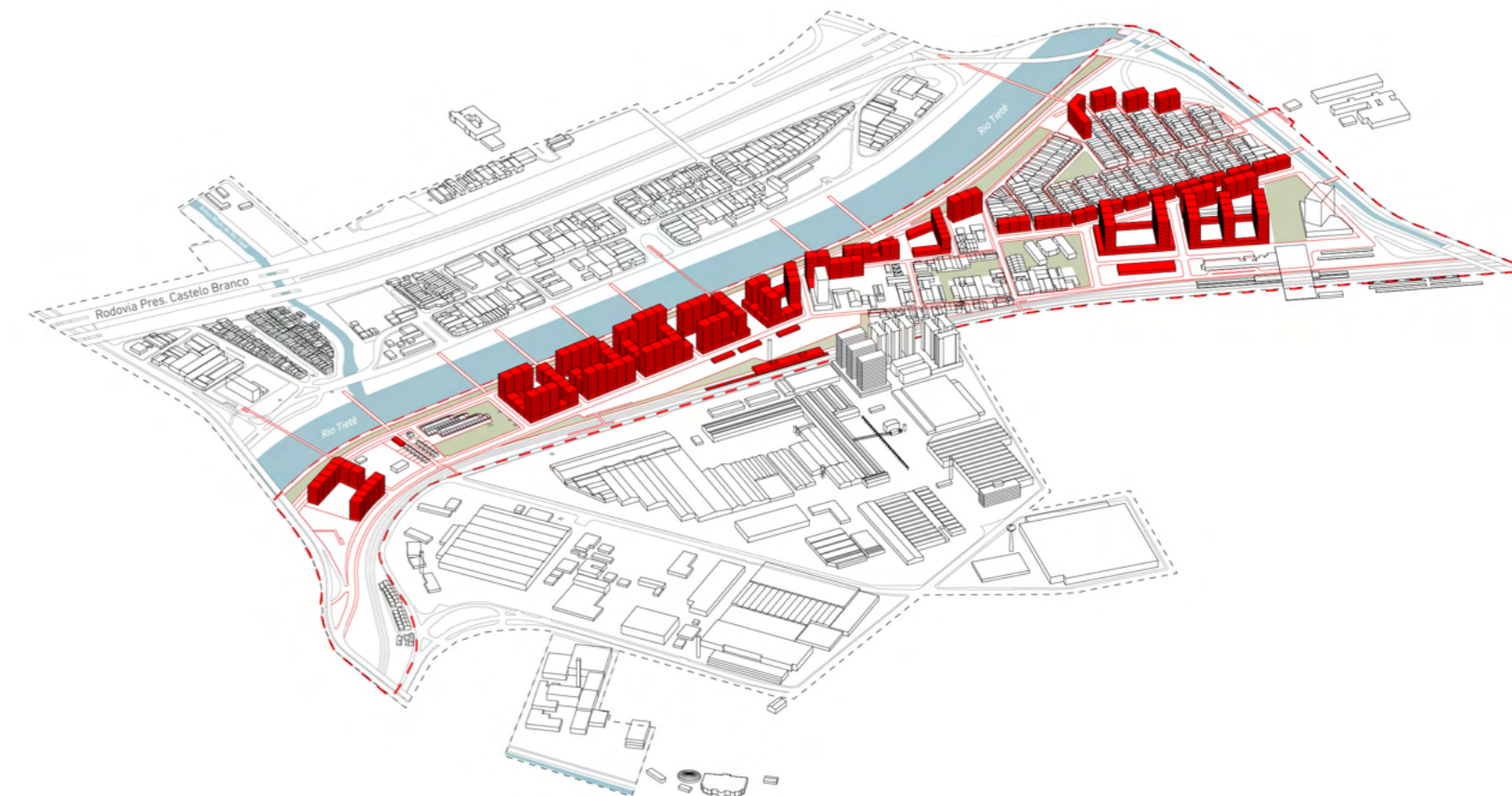


ETAPA 02 - DIAGRAMA 05
CONSOLIDAÇÃO DA ETAPA 02

poucas transposições existentes não garantem conforto, segurança e acessibilidade. Dessa forma, deverá ser implantado um amplo sistema de transposições, capazes de conectar o Norte e o Sul e superar as barreiras existentes.

O patrimônio histórico deve estar em pauta no planejamento urbano, a fim de mantê-los presentes na memória da cidade. O Bonfim abrigou as primeiras vilas operárias da cidade e nele se formou o primeiro pólo comercial, localizado na Rua André Rovai. Com o crescimento da cidade a localidade perdeu a sua potência e foi sendo abandonada com o passar do tempo. Algumas construções antigas ainda permanecem na paisagem e carregam consigo a essência do bairro, porém, apresentam um estado de conservação precário, como por exemplo: a Vila Operária Dona Leonor, algumas casas da Rua André Rovai e o antigo Corpo de Bombeiros. Assim, atrelado ao redesenho das vias, essas construções passarão pelo processo de requalificação, garantindo uma habitação digna para os moradores que ali permanecerão ou ampararão novas funções da cidade.

Com a conclusão da primeira etapa, torna-se possível o remanejamento da população que habita o trecho sul do bairro Rochdale, possibilitando que a etapa subsequente seja iniciada.



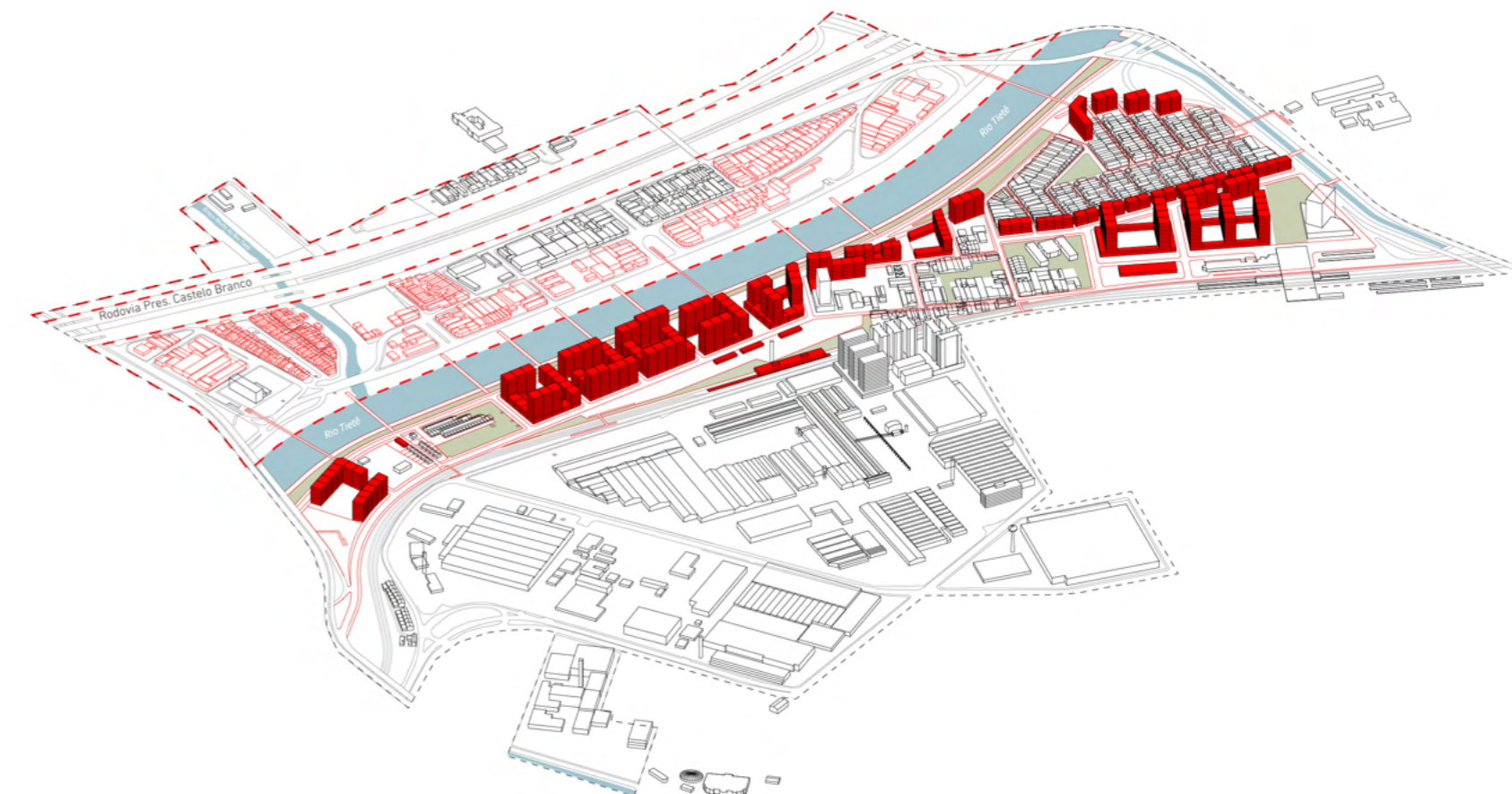
ETAPA 02 - DIAGRAMA 05
CONSOLIDAÇÃO DA ETAPA 02

5.3 Etapa 03 - Bairro Rochdale

A Etapa 03 do Projeto será subdivida em dois momentos, reduzindo o impacto das intervenções, apesar das mudanças enérgicas na paisagem. Conforme descrito na etapa anterior, a população que habita o trecho sul do bairro Rochdale deverá ser realocada para o bairro Bonfim, tendo uma nova moradia assegurada.

As primeiras construções que passarão pelo direito de preempção possibilitarão o redesenho da Av. Presidente Kenedy, distanciando-se da margem direita do Rio Tietê para dar espaço ao Parque Fluvial da Orla Tietê, fundamental para recuperação ambiental do município e para garantia da permeabilidade do solo para infiltração das águas pluviais. A avenida, agora à margem do parque, configurar-se-á como um bulevar fluvial, densamente arborizada, com largos passeios públicos para pedestres (calçadão), ciclovia, faixa de ônibus e apenas duas faixas de automóveis para o trânsito local.

As transposições em nível sobre o rio estão ancoradas em uma marquise que percorre linearmente 870m da extensão do Parque. Esse passeio coberto possibilitará o estabelecimento de barraquinhas, quiosques, sanitários públicos, entre outras



ETAPA 03 - DIAGRAMA 06
EDIFÍCIOS A SEREM REMOVIDOS

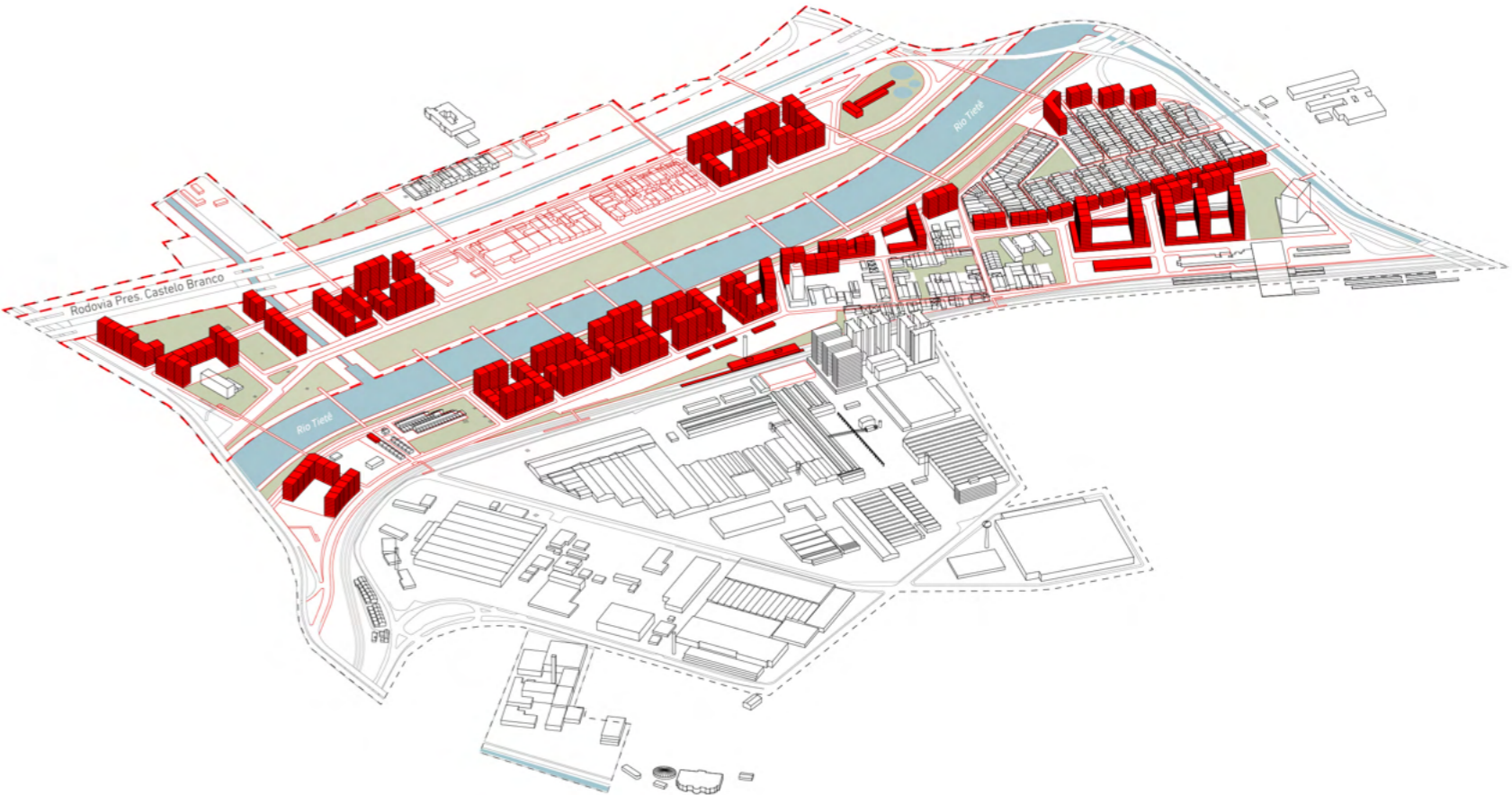
funções fundamentais para a garantia da vitalidade desses percursos.

O Braço Morto do Rio Tietê será canalizado e redesenhado para configurar um grande bulevar, diretamente conectado ao Parque Fluvial. Este bulevar deverá seguir para o interior do bairro, passando por baixo da Rodovia Presidente Castelo Branco, induzindo novas construções e fortalecendo o desenvolvimento da região.

Em virtude das alterações do desenho da malha urbana, a SABESP e o campo de futebol de várzea serão realocados dentro de quadras vizinhas. A construção de uma nova sede para SABESP possibilitará a construção de grandes reservatórios de coleta e tratamento d’água, garantindo o abastecimento da região.

O segundo momento desta etapa será responsável pela consolidação do desenho do bairro, superando a cicatriz deixada pela Rodovia Castelo Branco. Neste momento o projeto abraça o trecho norte e âncora o primeiro braço da passarela peatonal que se lança em direção a Estação Bonfim da CPTM. Esta passarela se posiciona no local onde no passado existia a ponte que conectava o Rochdale ao centro da cidade, mas que foi demolida em virtude dos alargamentos da rodovia.

O braço norte da passarela, de 8m de largura e 650m de comprimento em estrutura mista de concreto e aço, será coberta em sua plenitude, possibilitando o uso seguro



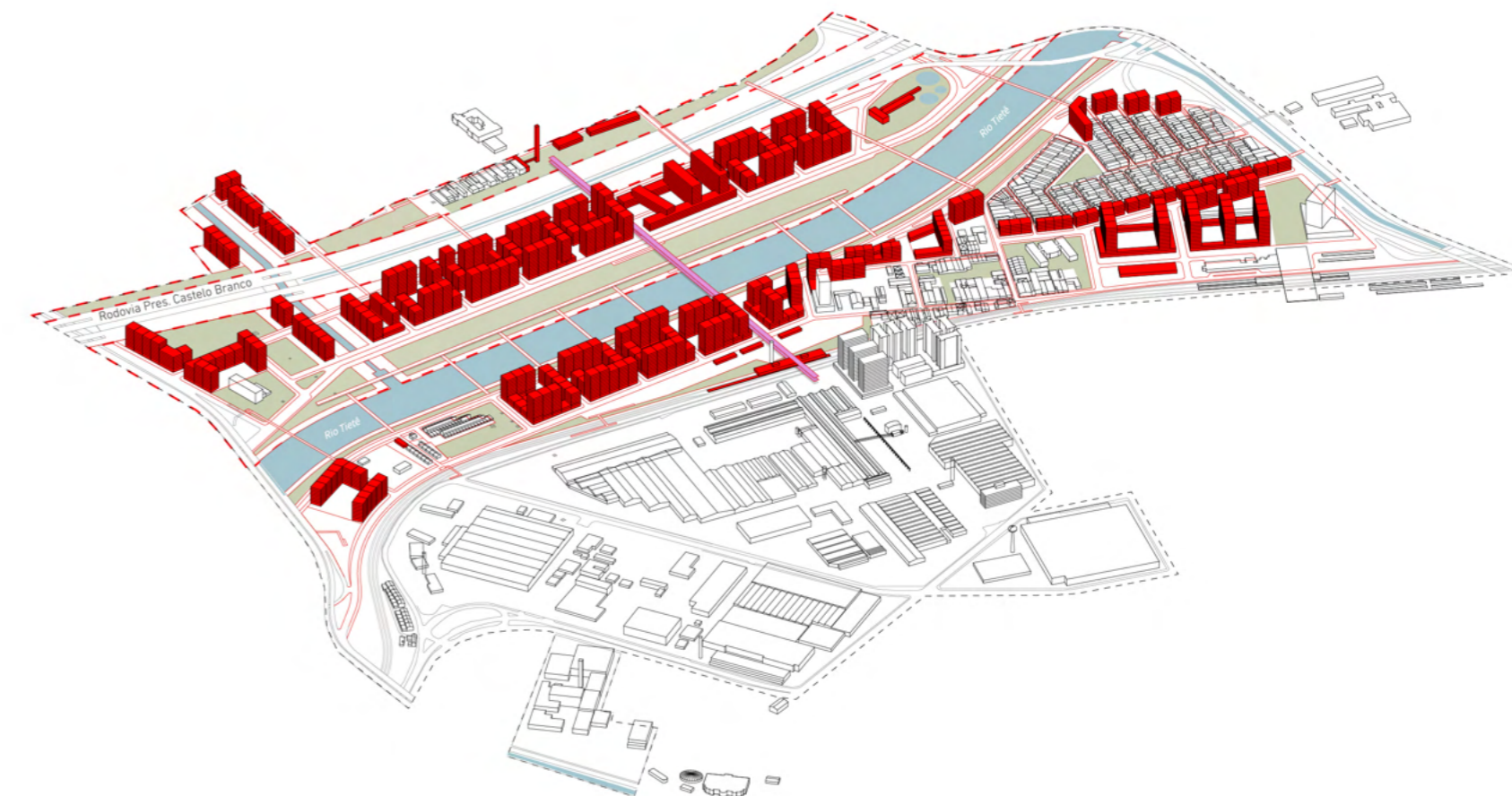
ETAPA 03 - DIAGRAMA 07
PRIMEIRA FASE DA ETAPA 03

e confortável durante o dia e a noite e em todas as estações do ano. Este elemento arquitetônico é desenhado como um componente infraestrutural fundamental para a cidade, conectando de forma direta o Norte e o Sul e oferecendo variadas subidas e descidas ou conexões em níveis com os edifícios adjacentes.

Imagina-se uma passarela animada, na qual o comércio formal e informal possa se desenvolver: quiosques, barraquinhas, bancas de jornal entre outros usos diversos e imprevisíveis. Este passeio elevado terá rampas, escadas, bicicletários, e torres com sanitários públicos e segurança, acoplados durante todo o percurso, possibilitando um passeio agradável para todos.

Os novos edifícios terão o térreo e o primeiro pavimento ocupados por comércios, serviços ou equipamentos, sem computar em sua área construída. Os demais, em sua maioria, deverão ser destinados à habitação.

Nesta etapa também prevê-se o oferecimento de 2.500 novas moradias para aproximadamente 10 mil pessoas, elevando a população do bairro de 51hab/ha para 310hab/ha.



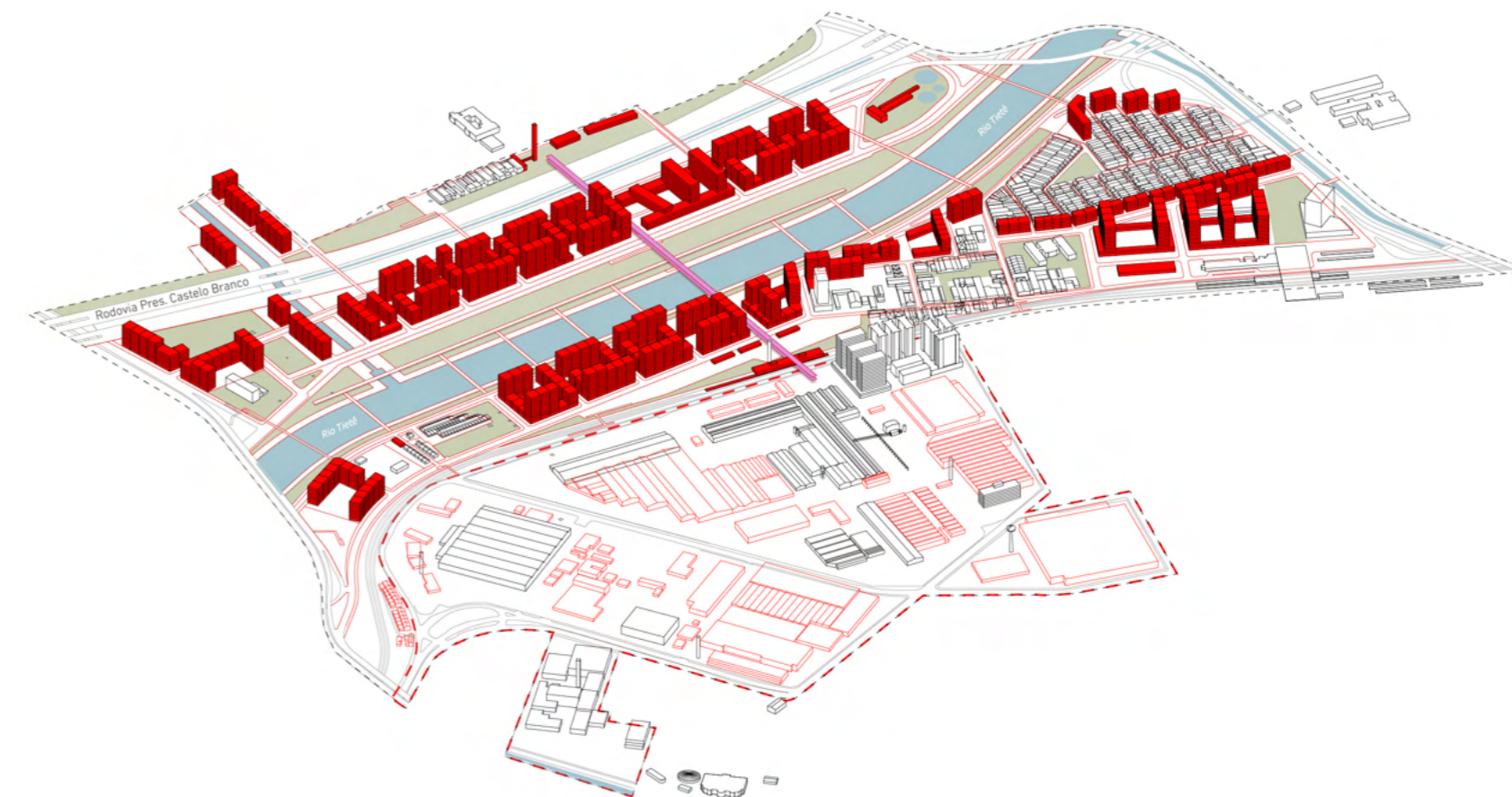
ETAPA 03 - DIAGRAMA 08
CONSOLIDAÇÃO DA ETAPA 03

5.4 Etapa 04 - Bairro Industrial Centro

O bairro Industrial Centro concentra as grandes indústrias da cidade, a maioria ainda em funcionamento, desempenhando um papel importante para a economia e para geração de empregos no município. Porém, a transformações transcorridas nos centros urbanos, como por exemplo, as Operações Urbanas, apontam para a desconcentração industrial em um futuro breve. As grandes glebas ocupadas pelas fábricas interessam o mercado imobiliário, que visa a obtenção de lucro a partir da construção da cidade.

A ocupação do bairro deverá partir de outros princípios, buscando estratégias que visem a promoção do desenvolvimento econômico de Osasco, garantindo também o direito à moradia para um maior número de pessoas.

É incerto o momento de saída de cada uma dessas indústrias, o processo de desconcentração ocorrerá de maneira gradual, por isso, o desenho urbano deve considerar essa condicionante, tomando partido da geometria e da posição ocupada por cada uma das fábricas. Assumi-las como pré-existências, que poderão permanecer ou sair, possibilita a implantação do projeto de forma gradativa, de modo que o



ETAPA 04 - DIAGRAMA 9
EDIFÍCIOS A SEREM REMOVIDOS

desenho oriente a ocupação do espaço conforme as circunstâncias de transformação se apresentarem oportunas.

Dessa forma, o projeto será reflexo dessas condições, podendo adquirir diferentes formas em diferentes momentos. A cidade será construída dialogando com as suas pré-existências.

Além disso, o município deverá identificar os bens imóveis representativos que deverão permanecer na paisagem, seja pelo seu valor histórico, arquitetônico, paisagístico, cultural ou pelo potencial que apresentam de abrigar novas funções da cidade.

A nova estação pensada para a região, funcionará como rótula de conexão entre os bairros, entre a cidade e entre os demais municípios vizinhos. Essa importante infraestrutura de transporte estará diretamente conectada às passarelas de pedestres: o braço norte, construído durante as etapas anteriores e o braço sul que poderá ser construído a partir de agora. Ambas se ancoram e estabelecem conexões fundamentais para a cidade. Ao norte, a passarela estará ancorada na Praça do Mirante do Rochdale, conectada à Av. Cruzeiro do Sul e passando pelo Parque Fluvial da Orla Tietê. Ao sul estará ancorada na Praça da Caixa D'Água, na esquina das Avenidas João Batista e Marechal Rondon, passando pelo importante Parque Tecnológico que se estabelecerá nos antigos galpões da Cobrasma.



ETAPA 04 - DIAGRAMA 10
FASEAMENTO DA ETAPA 04 (POSSIBILIDADE)

A Avenida Marechal Rondon se conecta ao calçadão da Antônio Agú e poderá desenvolver ao longo do seu curso um potente polo comercial para a cidade, podendo abraçar o comércio popular que está perdendo força na região Oeste de São Paulo, gerando emprego e renda para o município.

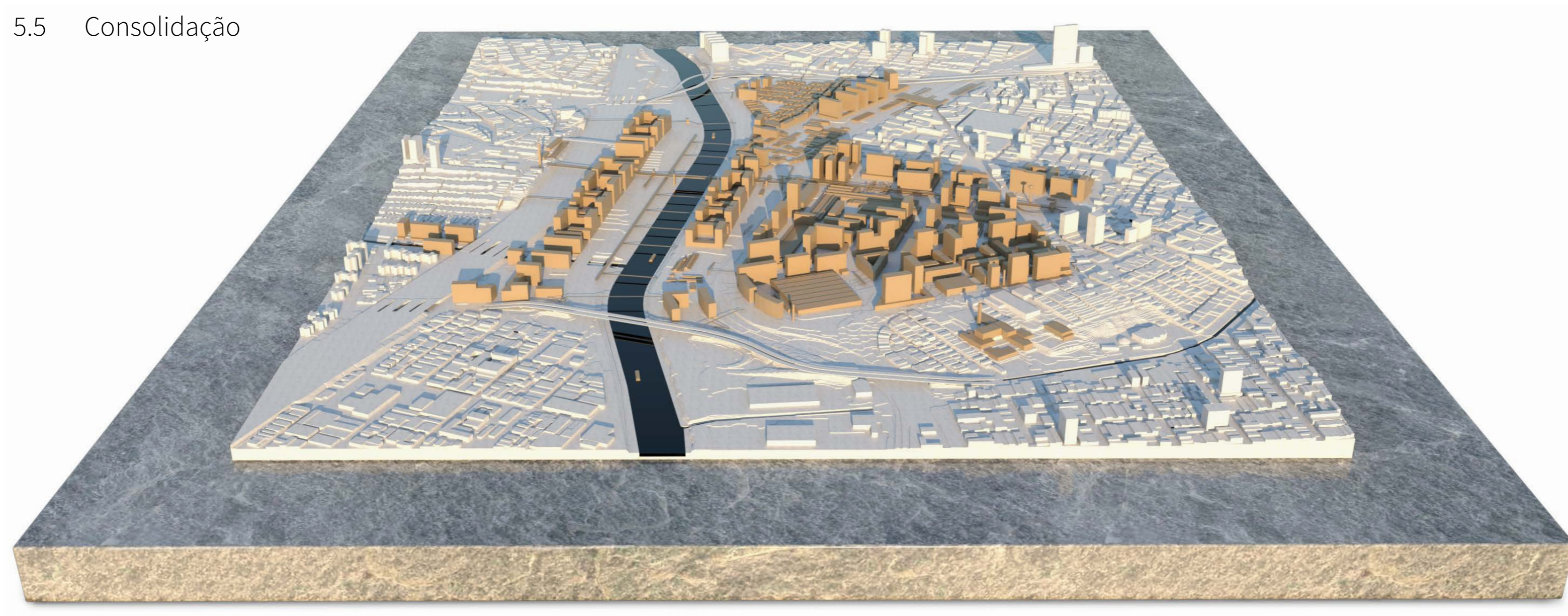
Com a saída das indústrias que não representam valores significativos de preservação ou requalificação, o projeto urbanístico para os bairros Bonfim, Industrial Centro e Rochdale poderá ser concluído. Estima-se que o bairro poderá abrigar 18 mil pessoas através da oferta de novas 4.500 unidades habitacionais, configurando um bairro denso, com 320 hab/ha.

Em suma, os três bairros juntos terão uma média de 310 hab/ha. Osasco construirá assim, uma região potente e que amplia sua influência no contexto macrometropolitano. A Osasco do futuro deverá ser densa, compacta, heterogênea e humanista, uma cidade construída para fortalecer as relações humanas.



ETAPA 04 - DIAGRAMA 11
CONSOLIDAÇÃO DA ETAPA 04

5.5 Consolidação





CLIMA

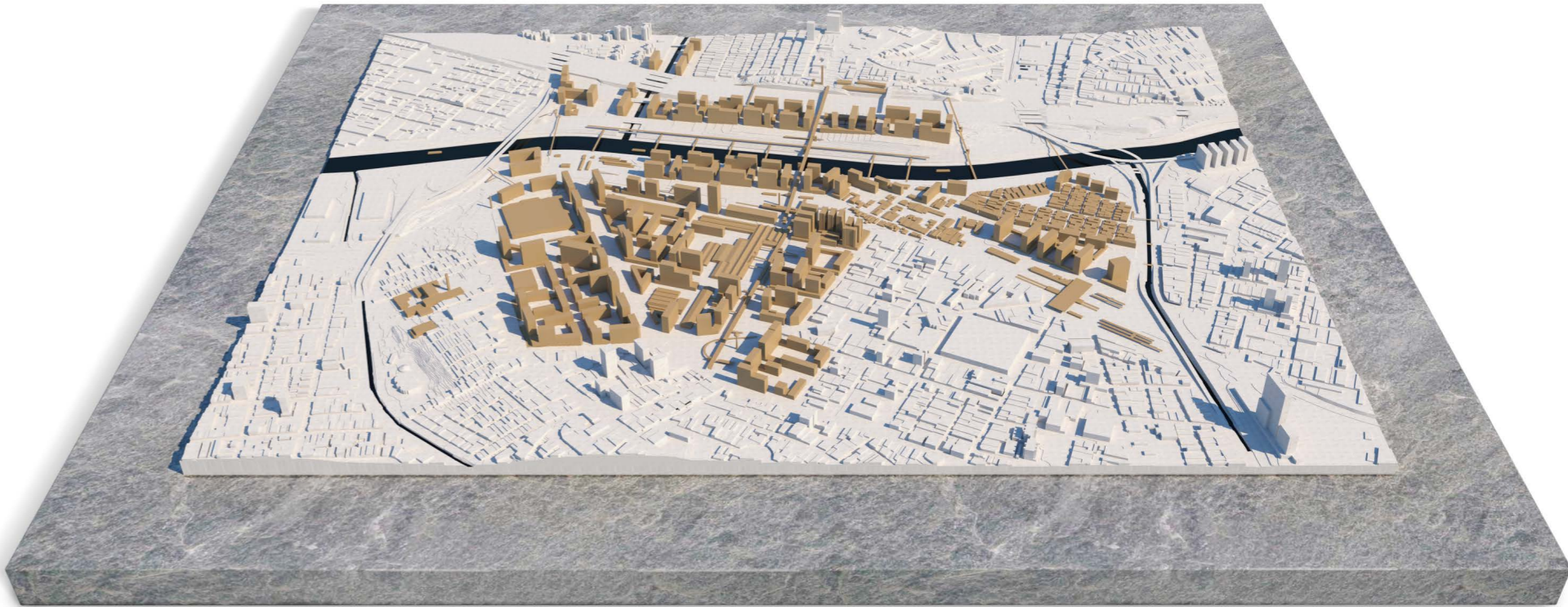
O clima passa por transformações, as precipitações estão mais intensas, os períodos de estiagens mais longos e os verões mais quentes. A cidade e seus edifícios deverão se adaptar a essas mudanças, devemos fornecer mais vegetação aos espaços públicos, utilizar pavimentações permeáveis e aproveitar as coberturas como jardins ou espelhos d’água, contribuindo para captação e reutilização das águas e para o resfriamento dos edifícios nos dias quentes.

FAUNA E FLORA - ÁREAS VERDES

Deve-se estabelecer uma rede de espaços livres e áreas verdes e azuis, possibilitando a proliferação da biodiversidade. A maior permeabilidade do solo possibilitará a recuperação ambiental da área, tornando o ambiente saudável, belo e agradável para os residentes e visitantes.

ÁGUA - ÁREAS AZUIS

As águas passarão a receber um novo tratamento, através de um amplo sistema de drenagem e uma gestão integrada de resíduos sólidos. As águas devem ter o seu caminho natural desobstruído, a fim de combater o problema das enchentes e do assoreamento dos rios. Melhorar a qualidade da água é melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.





ADENSAMENTO

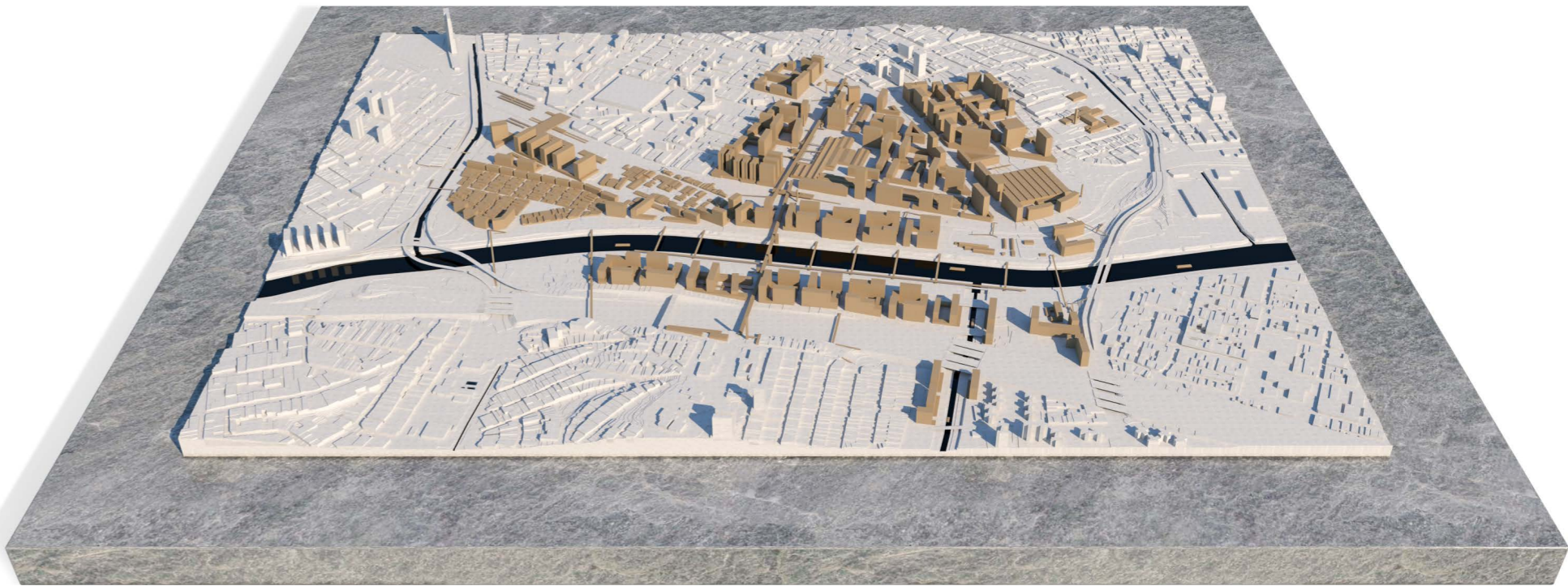
O centro do município deve ser adensado, possibilitando que mais cidadãos usufruam de uma região bem localizada e bem servida por transporte público. A região, atualmente pouco povoada, apresenta grande potencialidades infraestruturais e econômicas, justificando a construção de uma grande quantidade de moradias e estimulando o desenvolvimento de um comércio local vibrante.

CONDICIONANTES

A cidade deverá respeitar as condicionantes locais e suas características singulares. A área está passando por grandes transformações, correndo-se o risco de que continuem a apagar a memória da cidade. Assim, o desenho toma partido de uma cidade que ali existe e que conta uma história.

MOBILIDADE/ ACESSIBILIDADE

A cidade será desenhada para os pedestres, as quadras serão curtas e as grandes glebas ocupadas pelas indústrias serão parceladas ou deverá ser garantida a fruição pública através das edificações. Uma rede de ciclovias, passeios públicos e transposições deverão integrar a paisagem que hoje se apresenta fragmentada. Os sistemas de transporte devem estar integrados, encurtando as distâncias e trazendo conforto para o cotidiano dos usuários.



MODELO TRIDIMENSIONAL



QUALIFICAR A VIDA URBANA DO BONFIM E RECONHECER AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO

O projeto deverá respeitar a vida urbana existente no bairro Bonfim, garantindo sua qualidade urbana, ambiental e dinâmica de vida. Dessa forma, deverá se estabelecer uma limitação de altura e número de andares máximos das edificações, além de limites ao adensamento construtivo.

As novas edificações terão os seus térreos ocupados por comércio, serviço e equipamentos, dinamizando a vida urbana nos espaços públicos.

Os equipamentos urbanos da região deverão ser potencializados e as áreas verdes e os espaços livres do miolo do bairro deverão ser ampliadas e qualificadas.

Instrumentos de planejamento e projeto urbano de escala local, deverão ser formulados em conjunto com a sociedade, tornando os moradores e trabalhadores importantes coadjuvantes na construção da cidade.

— Edifícios pré-existent



PRESERVAR O PATRIMÔNIO, A MEMÓRIA E A IDENTIDADE DE OSASCO

A cidade deve valorizar as suas paisagens, reconhecendo o seu valor ambiental e sua função como elemento essencial à memória e a identidade cultural.

O município deverá adotar uma política de conservação, requalificação e gestão dos conjuntos urbanos com características singulares e dos bens imóveis representativos, com valor histórico, arquitetônico, paisagístico e cultural.

O bem patrimonial deve manter-se ocupado e em uso, esta é a forma mais eficaz para mantê-lo presente na memória do povo osasquense. Assim, os edifícios ou terrenos que se encontram desocupados ou subutilizados deverão assumir novas funções da cidade.

O projeto estabelece uma possibilidade, da mesma forma, a participação popular possui importante papel para identificação, proteção e valorização desses bens.

131



— Construções de valor histórico e/ou características singulares



— Transposições — Estações de trem (CPTM) ~ Ciclovias

MELHORAR A MOBILIDADE URBANA

O projeto prevê a ampliação, qualificação e integração do sistema de transporte público coletivo, a fim de promover acessibilidade às diferentes regiões da cidade, encurtando as distâncias e reduzindo o tempo de deslocamentos cotidianos.

Deve-se estabelecer uma ampla rede de caminhos e conexões para os pedestres e mobilidades ativas. Estes percursos devem ser práticos, confortáveis e belos, integrando a paisagem de forma efetiva, convidando as pessoas a permanecerem por mais tempo nos espaços públicos.

As múltiplas transposições desenham uma cidade que se relaciona e estabelece conexões com os seus diversos níveis e usos.

A mobilidade urbana também será qualificada através do reconhecimento de outros Sistemas de Mobilidade, tais como logística e cargas, hidroviário e de compartilhamento de automóveis. A proximidade de eixos de mobilidade desestimulam o uso de automóvel.



ORIENTAR O CRESCIMENTO DA CIDADE NAS PROXIMIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO

A cidade deve promover o adensamento habitacional, construtivo e de atividades urbanas ao longo do sistema público de transporte, reduzindo a necessidade de grandes deslocamentos diários, aproximando emprego e moradia.

Orientar o crescimento nesses eixos de mobilidade, otimiza o aproveitamento do solo e estimula a criação de novas centralidades.

A vida urbana e os espaços públicos serão qualificados através de fachadas ativas, usos mistos, calçadas largas, fruição pública e um amplo sistema de espaços livres e áreas verdes

As quadras, de dimensão 80x80m, terão ocupação perimetral e os miolos serão permeáveis e de uso condominial. Os terrenos com dimensões maiores, deverão garantir a fruição pública.

O direito à moradia deve ser assegurado, assim, a oferta de HIS e HMP deverá ser garantida na região.

133



■ Misto ($H \leq 65m$; CA máx. 5,0)
 ■ Misto ($H \leq 45m$; CA máx. 4,0)
 ■ Misto ($H \leq 25m$; CA máx. 3,0)
 ■ Edifício Ícone ($H \leq 80m$)
 ■ Equipamentos urbanos



— Parque Tecnológico — Edifício Ícone — Polo comercial

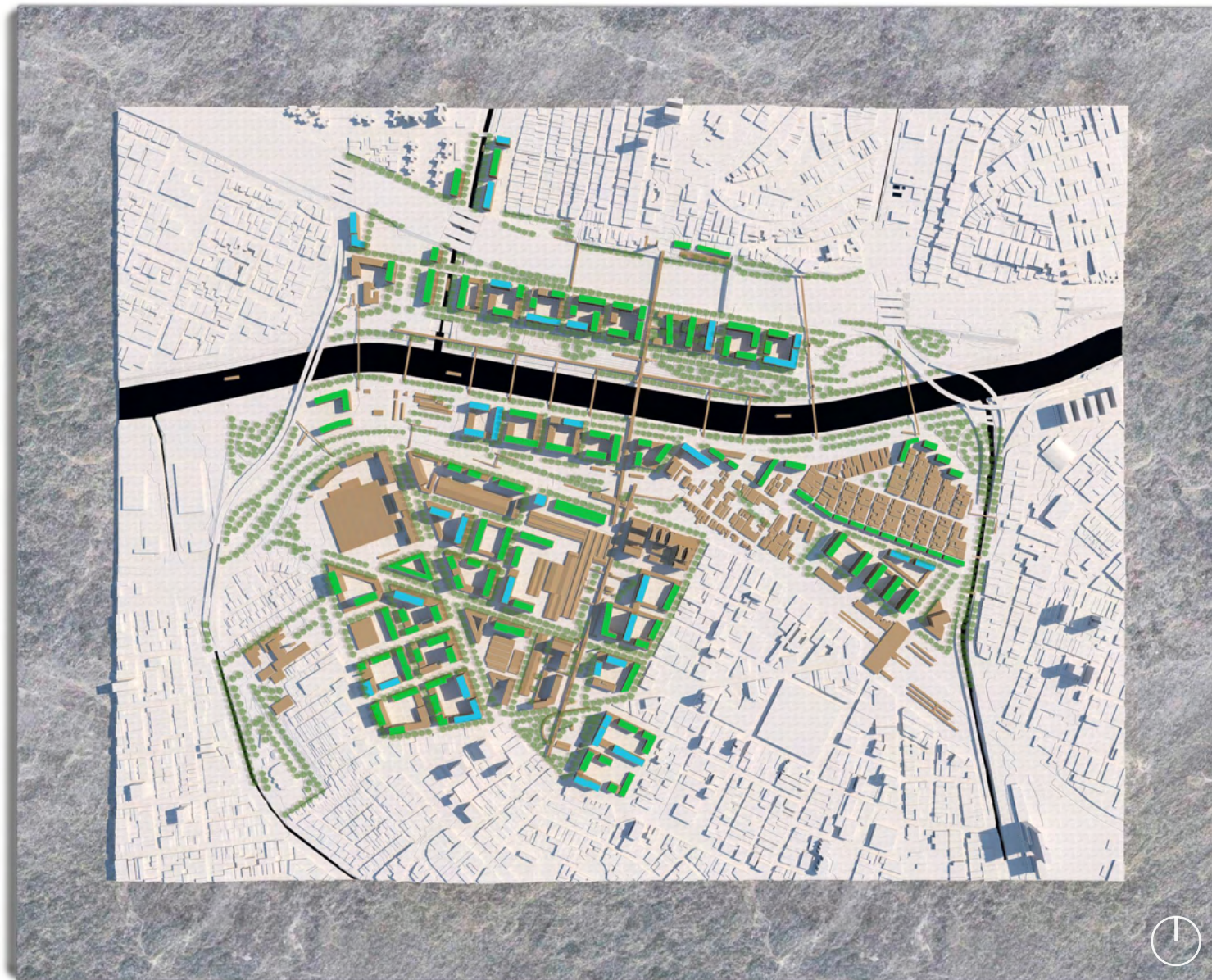
PROMOVER O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE

O bairro Industrial Centro se tornará um polo estratégico de desenvolvimento econômico do município.

Por isso, o projeto estimula a modernização das indústrias através da expansão de atividades tecnológicas e da capacitação profissional dos trabalhadores. Os trabalhadores que atuam nas fábricas da região deverão ter os seus empregos assegurados nas indústrias que permanecerem ou nas novas funções que o Parque Tecnológico irá desempenhar.

A Av. Marechal Rondon e a nova rua proposta, denominada Rua da Cobrasma, estimula a formação de um potente polo comercial, contribuindo para a geração de emprego e renda.

O edifício ícone, localizado em frente à Estação Bonfim, também será um Hotel, incentivando a presença de turistas e visitantes, contribuindo para o desenvolvimento econômico de Osasco.



— Coberturas verdes - jardins
 — Coberturas azuis - espelhos d'água
 ● Vegetação

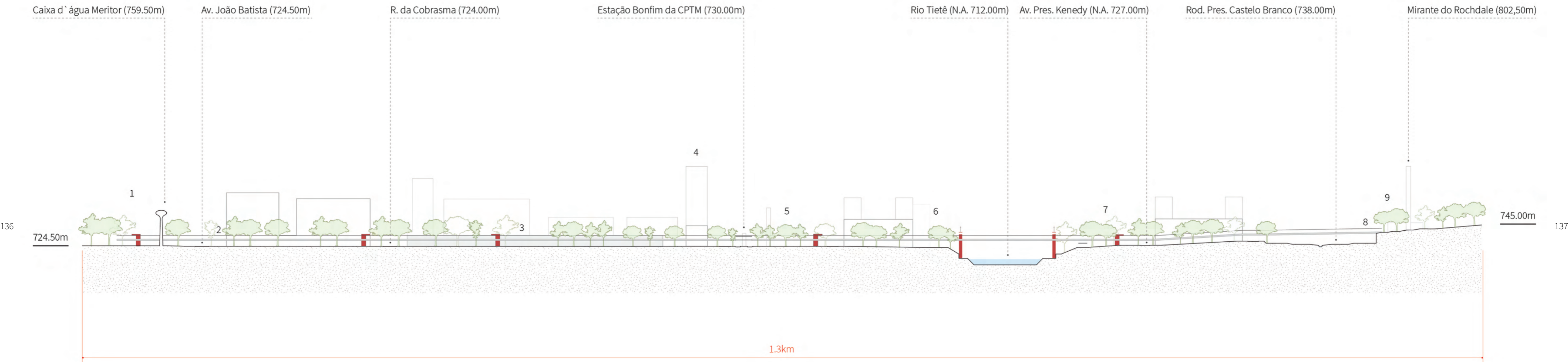
INCORPORAR A AGENDA AMBIENTAL AO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

A dimensão ambiental desempenha papel fundamental na estruturação e ordenação do espaço, dessa forma, propõe-se novos parques, praças e corredores verdes, ampliando os espaços livres e as áreas verdes e azuis. O meio ambiente deve ser pauta do desenho urbano, a natureza desempenha papel fundamental para a biodiversidade, paisagem e práticas de lazer e sociabilidade

O município deve valorizar os cursos d'água existentes, para isso, pensa-se na criação do Parque Fluvial da Orla Tietê e em Bulevares densamente arborizados.

As indústrias, deverão preservar os seus terrenos e prestar serviços ambientais que recuperem e regenerem o ambiente degradado.

Essas estratégias contribuem para a conservação da biodiversidade, o controle de erosões, a atenuação das ilhas de calor, controle de inundações e melhora da qualidade das águas, do solo e do ar.

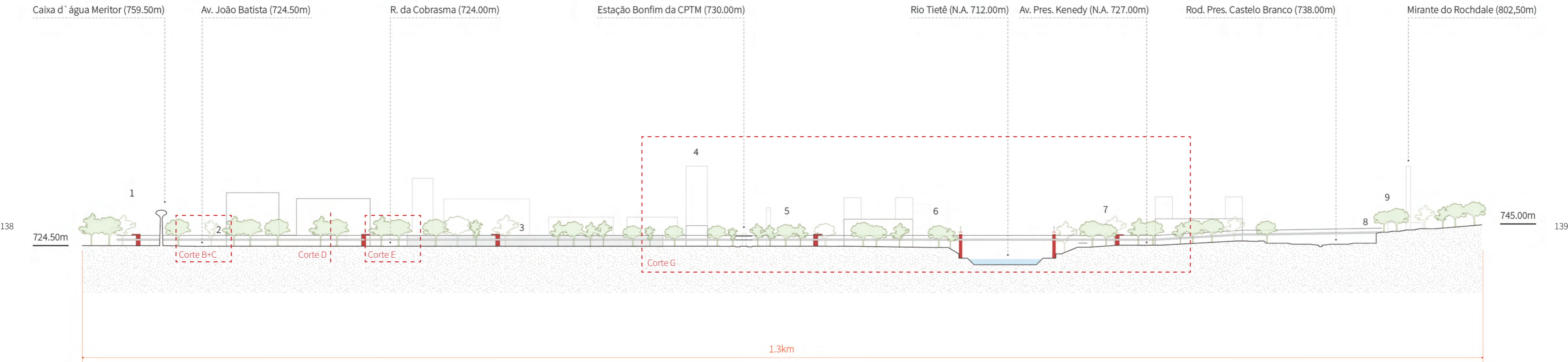


- 1. PRAÇA DA CAIXA D' ÁGUA
- 2. PASSARELA (Braço Sul - C = 650,00m)
- 3. GALPÕES DA ANTIGA COBRASMA (Requalificação e Novos usos voltados para capacitação profissional e tecnológica)
- 4. EDIFÍCIO ÍCONE - USO MISTO (Gabarito até 80,00m)
- 5. PRAÇA DA ESTAÇÃO BONFIM
- 6. CALÇADÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
- 7. PARQUE FLUVIAL DO RIO TIETÊ
- 8. PASSARELA (Braço Norte - C = 650,00m)
- 9. PRAÇA DO MIRANTE DE ROCHDALE

CORTE LONGITUDINAL PELAS PASSARELAS
Corte Longitudinal A pelas passarelas - Braço sul e braço norte

ESCALA 1:2500

0 25 50 100 150m

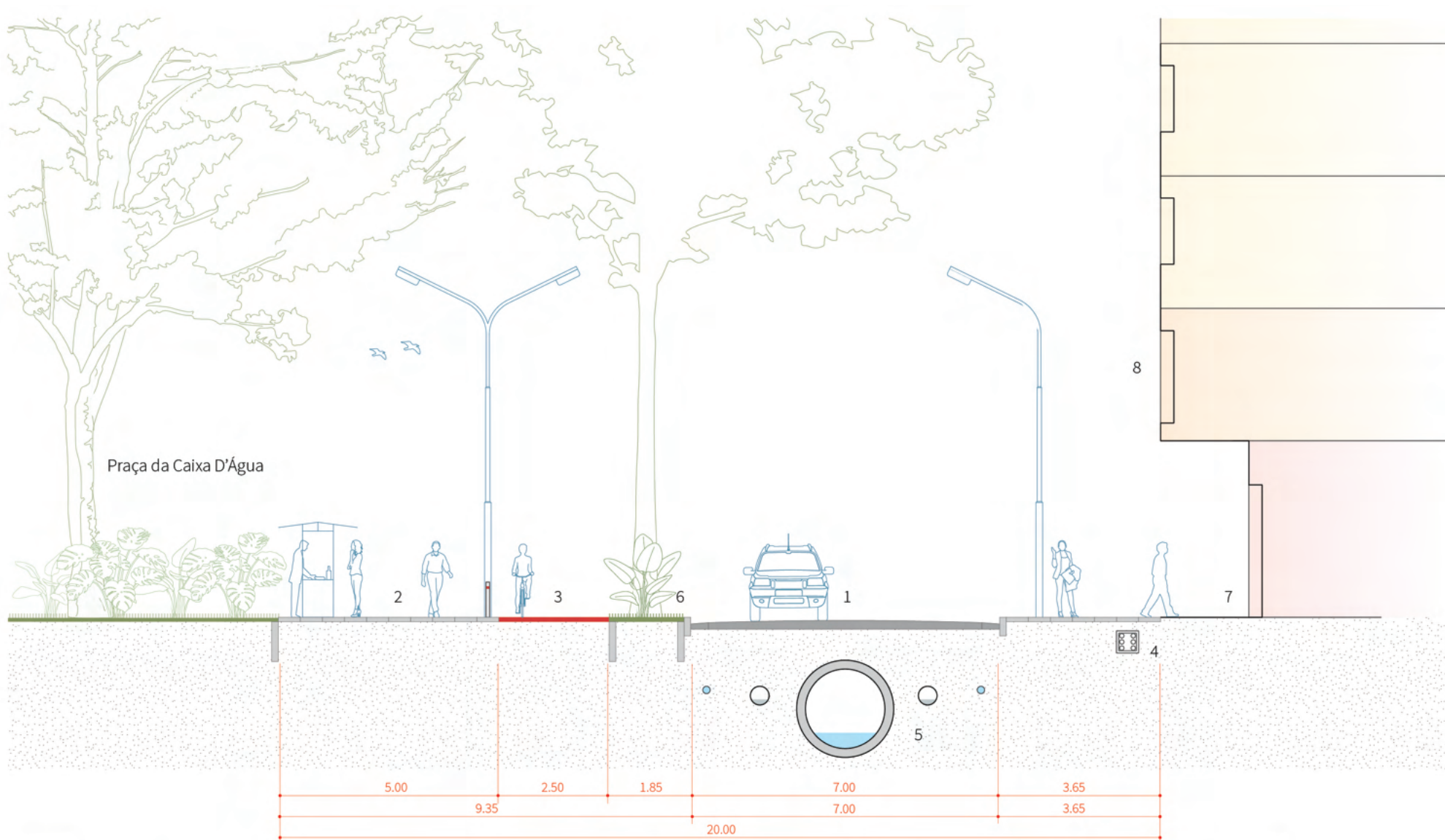


- 1. PRAÇA DA CAIXA D' ÁGUA
- 2. PASSARELA (Braço Sul - C = 650,00m)
- 3. GALPÕES DA ANTIGA COBRASMA (Requalificação e Novos usos voltados para capacitação profissional e tecnológica)
- 4. EDIFÍCIO ÍCONE - USO MISTO (Gabarito até 80,00m)
- 5. PRAÇA DA ESTAÇÃO BONFIM
- 6. CALÇADÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
- 7. PARQUE FLUVIAL DO RIO TIETÊ
- 8. PASSARELA (Braço Norte - C = 650,00m)
- 9. PRAÇA DO MIRANTE DE ROCHDALE

CORTE LONGITUDINAL PELAS PASSARELAS
Corte Longitudinal A pelas passarelas - Braço sul e braço norte

ESCALA 1:2500

0 25 50 100 150m

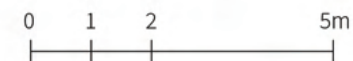


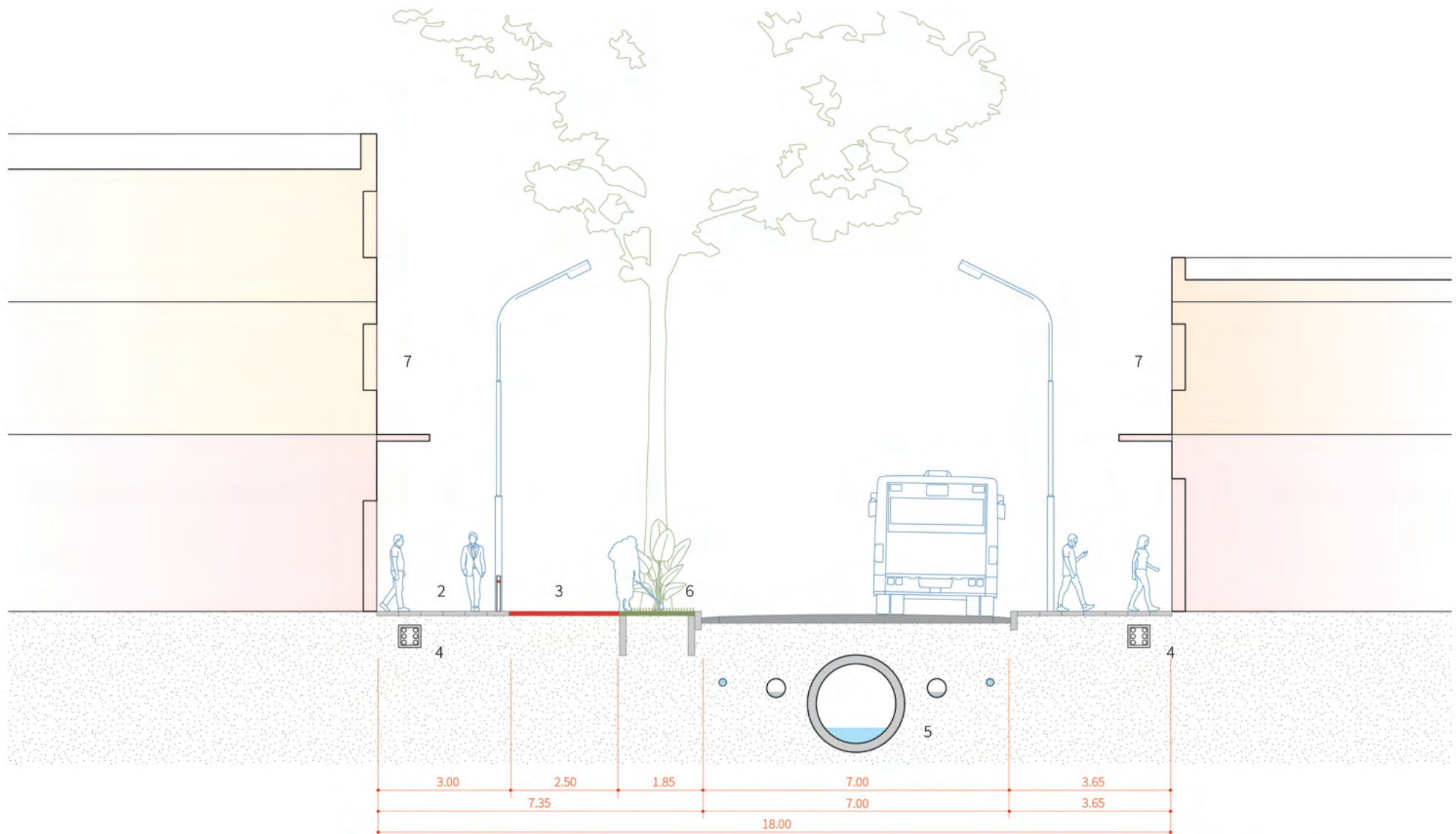
1. LEITO CARROÇÁVEL
2. CALÇADAS DRENANTES
3. CICLOVIA (Protegida por canteiros e balizadores)
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

5. TÚNEL DE DRENAGEM (\varnothing ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (\varnothing = 600mm) E ABASTECIMENTO (\varnothing = 250mm)
6. CANTEIROS AJARDINADOS
7. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)
8. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 46,00m)

AVENIDA JOÃO BATISTA - TRECHO NOVO
Corte Transversal B da Avenida João Batista (Bairro Centro)

ESCALA 1:125





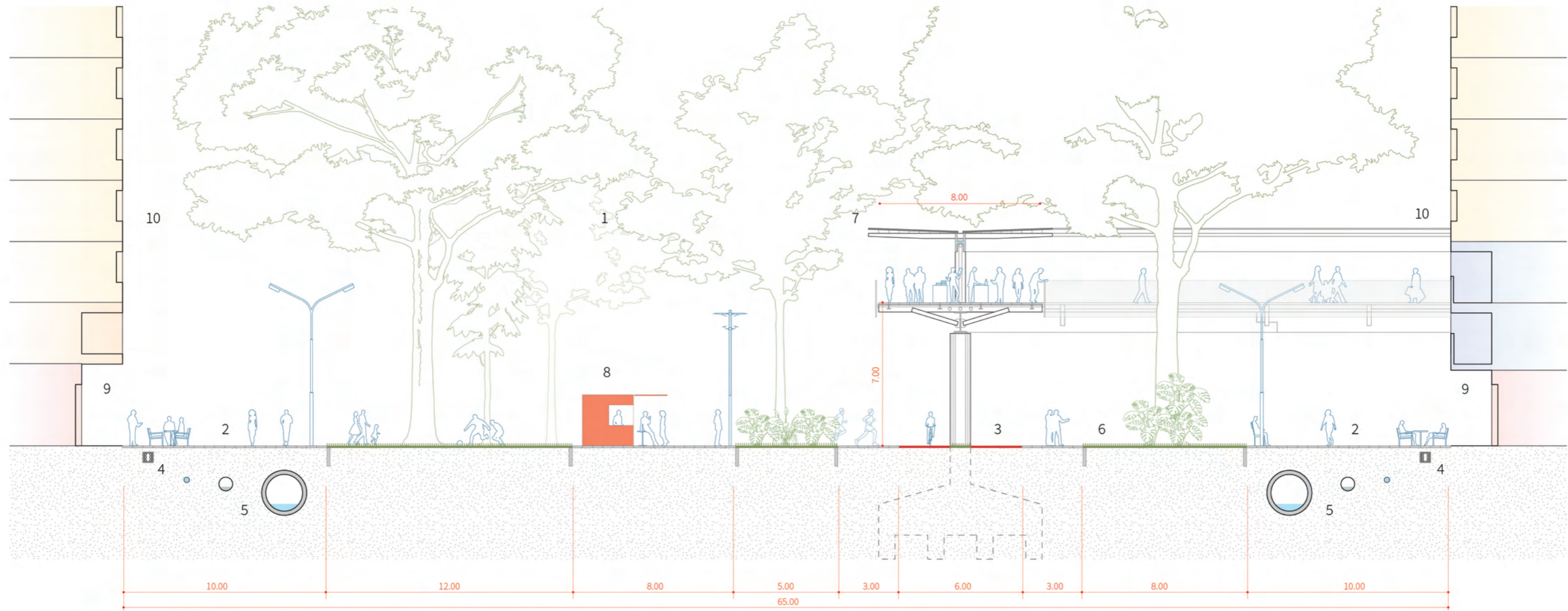
1. LEITO CARROÇÁVEL
2. CALÇADAS DRENANTES
3. CICLOVIA (Protegida por canteiros e balizadores)
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

5. TÚNEL DE DRENAGEM (\varnothing ext.=1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (\varnothing =600mm) E ABASTECIMENTO (\varnothing =250mm)
6. CANTEIROS AJARDINADOS (Intercalados com vagas de estacionamento)
7. EDIFÍCIOS EXISTENTES COM VALOR HISTÓRICO

AVENIDA JOÃO BATISTA - TRECHO REQUALIFICADO
Corte Transversal C da Avenida João Batista (Bairro Centro)

ESCALA 1:125



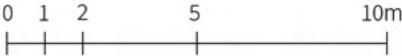


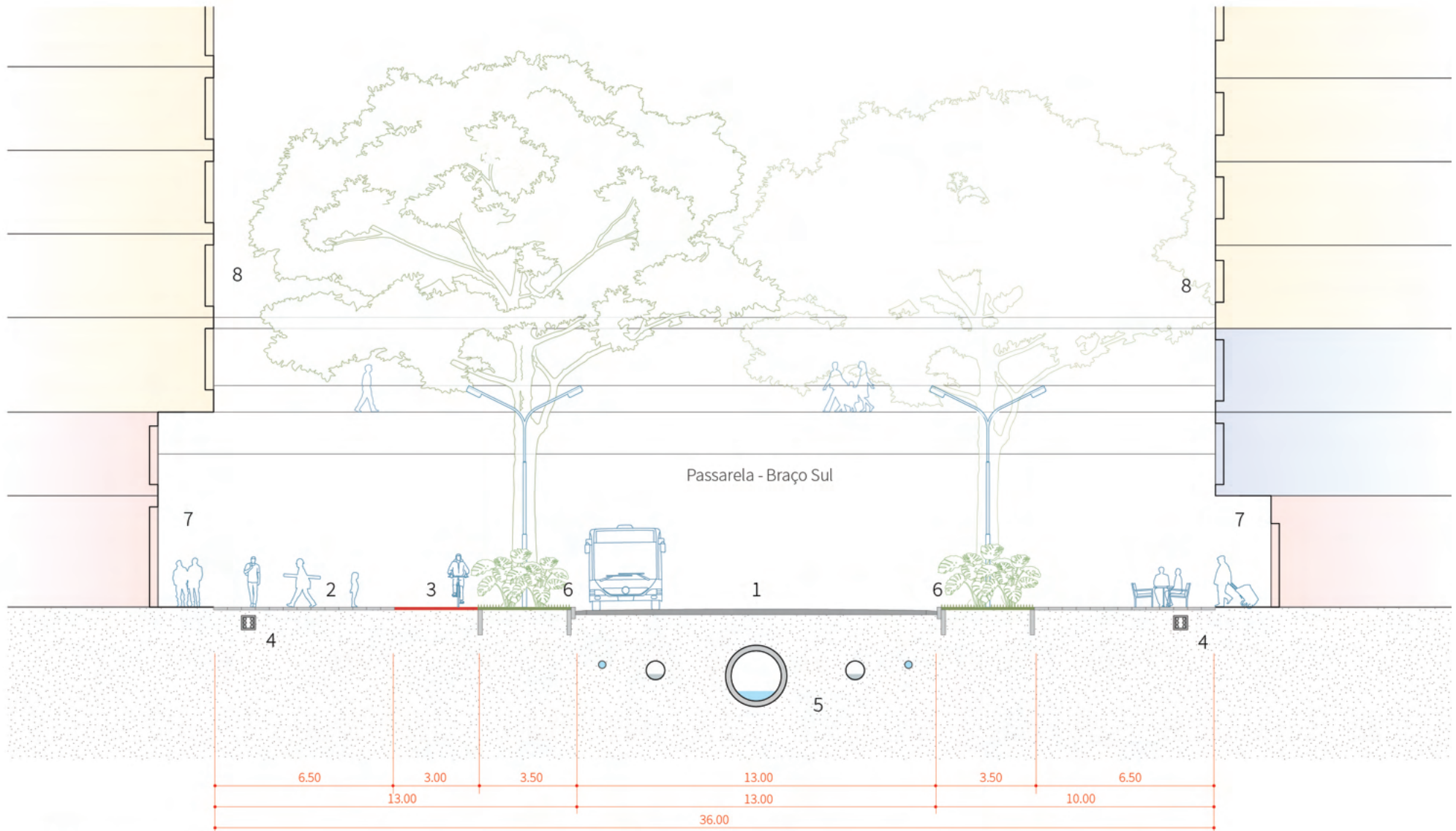
1. PARQUE LINEAR COBRASMA
2. CALÇADAS DRENANTES
3. CICLOVIA (Protegida por canteiros, vagas e balizadores)
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

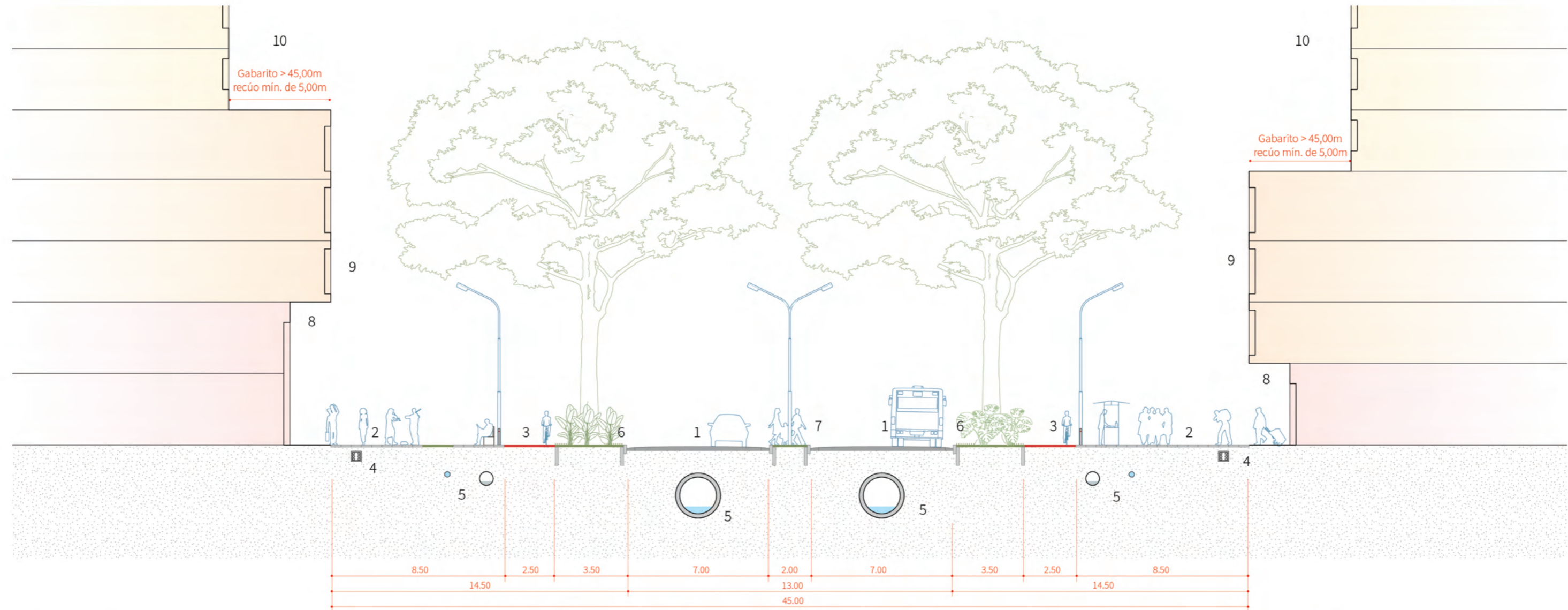
5. TÚNEL DE DRENAGEM (Ø ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (Ø = 600mm) E ABASTECIMENTO (Ø = 250mm)
6. CANTEIROS AJARDINADOS
7. PASSARELA COBERTA (Diversidade de usos e conexões com diferentes cotas e edifícios da cidade - Braço Sul)

8. QUIOSQUE (Comércio com sanitários públicos e paragem para bicicletas)
9. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)
10. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 45,00m)

PARQUE LINEAR DA COBRASMA
Corte Transversal D do Parque Linear Cobrasma (Bairro Industrial Centro)
ESCALA 1:200







- 1. LEITO CARROÇÁVEL
- 2. CALÇADAS DRENANTES
- 3. CICLOVIA (Protegida por canteiros e balizadores)
- 4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

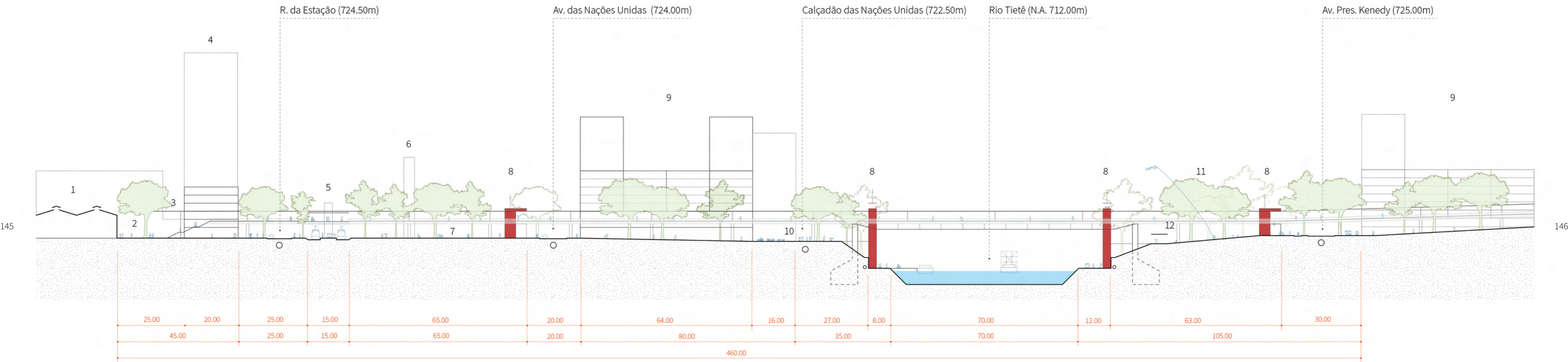
- 5. TÚNEL DE DRENAGEM (Ø ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (Ø = 600mm) E ABASTECIMENTO (Ø = 250mm)
- 6. CANTEIROS AJARDINADOS
- 7. CANTEIRO CENTRAL
- 8. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)

- 9. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 65,00m)
- 10. RECÚO FRONTAL (Edificações com gabarito > 45,00m)

AVENIDA MARECHAL RONDON
Corte Transversal F da Avenida Marechal Rondon (Bairro Industrial Centro)

ESCALA 1:200

0 1 2 5 10m



- 1. GALPÕES DA ANTIGA COBRASMA (Requalificação e Novos usos voltados para capacitação profissional e tecnológica)
- 2. PASSEIO PÚBLICO NO MIOLO DA QUADRA
- 3. PASSARELA (Braço Norte - C = 650,00m)
- 4. EDIFÍCIO ÍCONE - USO MISTO (Gabarito até 80,00m)

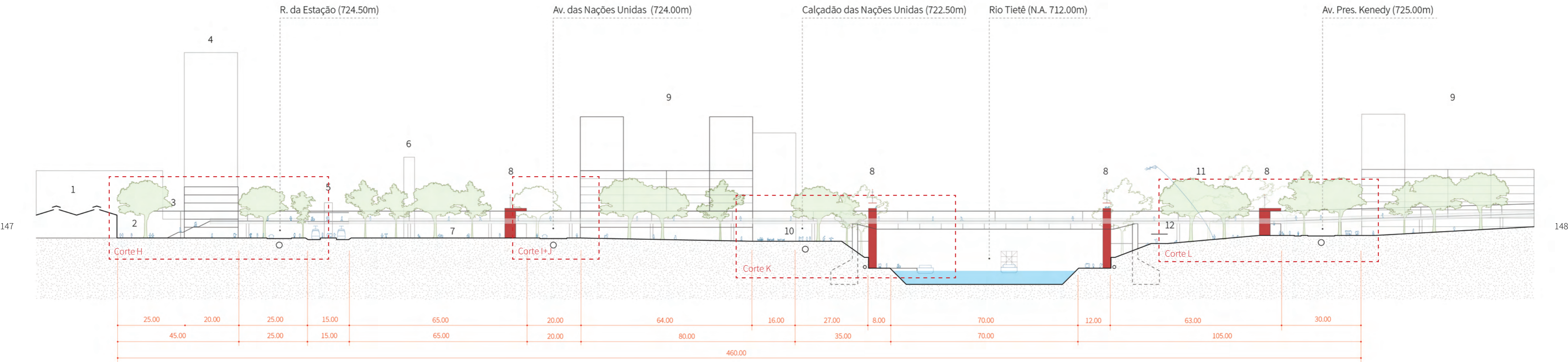
- 5. NOVA ESTAÇÃO DA CPTM: BONFIM
- 6. PRESERVAÇÃO DE ANTIGA CAIXA D' ÁGUA DE FÁBRICA
- 7. PRAÇA DA ESTAÇÃO BONFIM
- 8. TORRES DE ACESSO E SEGURANÇA (Módulos com elevadores, segurança e sanitários públicos)

- 9. EDIFÍCIOS DE USO MISTO (Comércio/ Serviço e Habitação)
- 10. CALÇADÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
- 11. PARQUE FLUVIAL DO RIO TIETÊ
- 12. MARQUISE

PERCURSO ELEVADO - PASSARELA (BRAÇO NORTE)
Corte Longitudinal G pelo braço norte da passarela

ESCALA 1:1000

0 5 25 50m



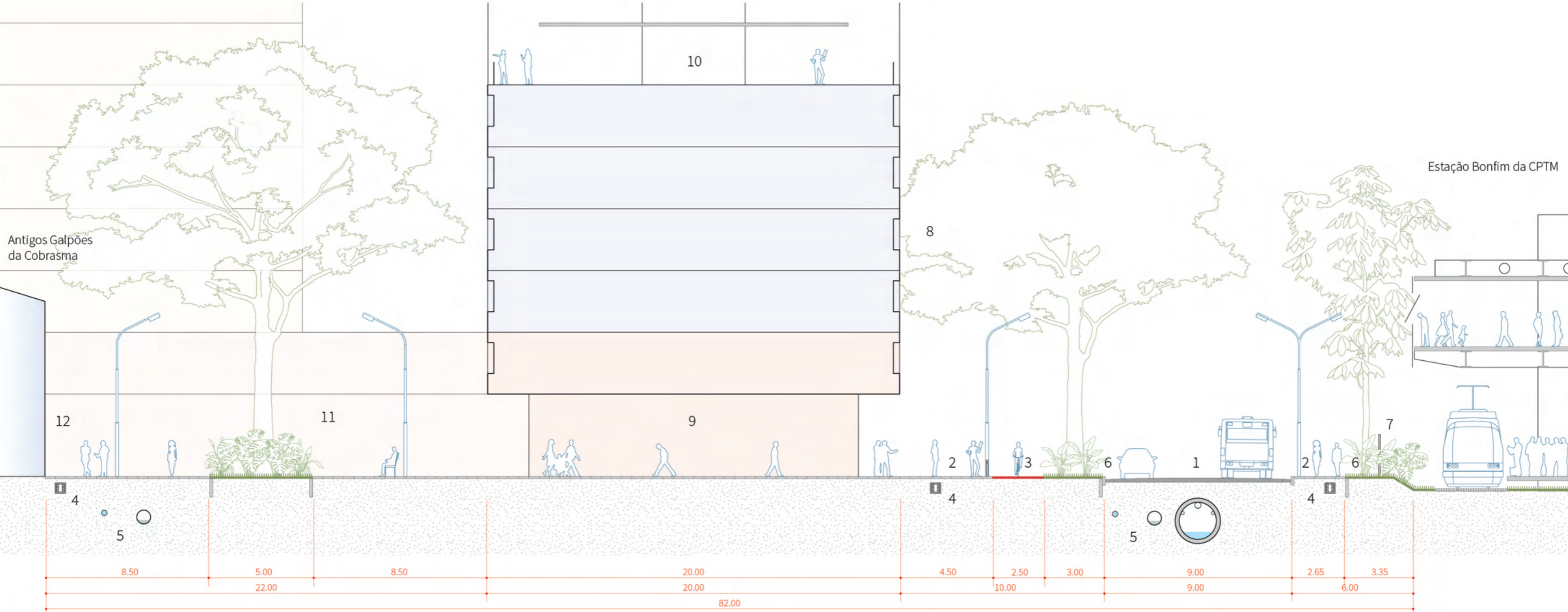
1. GALPÕES DA ANTIGA COBRASMA (Requalificação e Novos usos voltados para capacitação profissional e tecnológica)
2. PASSEIO PÚBLICO NO MIOLO DA QUADRA
3. PASSARELA (Braço Norte - C = 650,00m)
4. EDIFÍCIO ÍCONE - USO MISTO (Gabarito até 80,00m)

5. NOVA ESTAÇÃO DA CPTM: BONFIM
6. PRESERVAÇÃO DE ANTIGA CAIXA D' ÁGUA DE FÁBRICA
7. PRAÇA DA ESTAÇÃO BONFIM
8. TORRES DE ACESSO E SEGURANÇA (Módulos com elevadores, segurança e sanitários públicos)

9. EDIFÍCIOS DE USO MISTO (Comércio/ Serviço e Habitação)
10. CALÇADÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
11. PARQUE FLUVIAL DO RIO TIETÊ
12. MARQUISE

PERCURSO ELEVADO - PASSARELA (BRAÇO NORTE)
Corte Longitudinal G pelo braço norte da passarela





1. LEITO CARROÇÁVEL

2. CALÇADAS DRENANTES

3. CICLOVIA (Protegida por canteiros e balizadores)

4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES
5. TÚNEL DE DRENAGEM (Ø ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (Ø = 600mm) E ABASTECIMENTO (Ø = 250mm)

6. CANTEIROS AJARDINADOS

7. GRADIL METÁLICO COM PERMEABILIDADE VISUAL (H = 2,00m)

8. EDIFÍCIO ÍCONE E MARCANTE (Gabarito até 80,00m)
9. GALERIA COMERCIAL (Travessia pública)

10. COBERTURA COM ACESSO AO PÚBLICO

11. PASSEIO PÚBLICO NO MIOLO DA QUADRA

12. GALPÕES DA ANTIGA COBRASMA (Requalificação e Novos usos voltados para capacitação profissional e tecnológica)
- RUA DA ESTAÇÃO**

Corte Transversal H da Rua da Estação (Bairro Industrial Centro)

ESCALA 1:200

0 1 2 5 10m



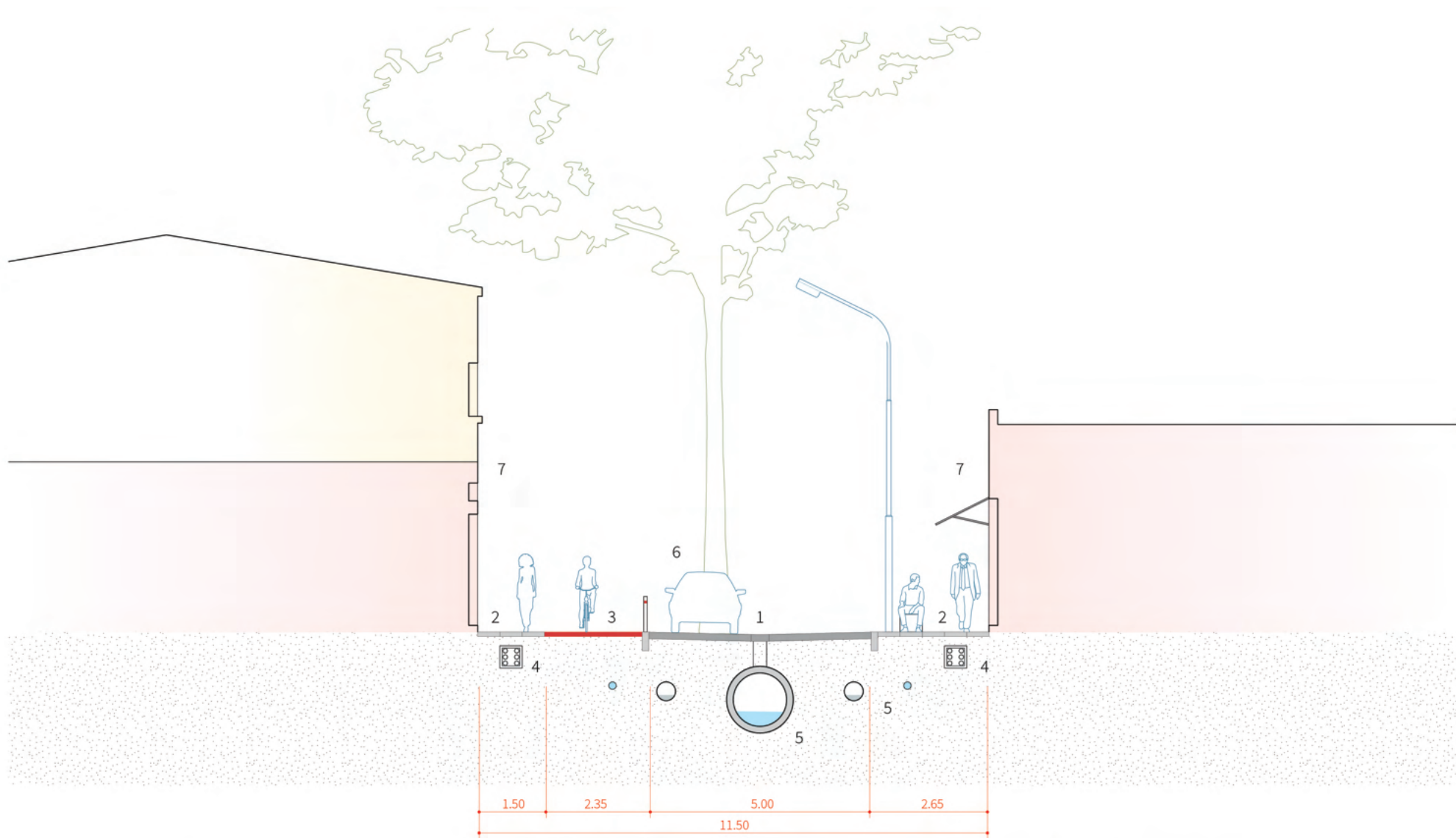
1. LEITO CARROÇÁVEL
2. CALÇADAS DRENANTES
3. CICLOVIA (Protegida por canteiros e balizadores)
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

5. TÚNEL DE DRENAGEM (\varnothing ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (\varnothing = 600mm) E ABASTECIMENTO (\varnothing = 250mm)
6. CANTEIROS AJARDINADOS
7. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)
8. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 46,00m)

Avenida das Nações Unidas
Corte Transversal I da Avenida das Nações Unidas (Bairro Bonfim)

ESCALA 1:125





1. LEITO CARROÇÁVEL DE USO COMPARTILHADO

2. CALÇADAS DRENANTES

3. CICLOVIA (Protegida por canteiros, vagas e balizadores)

4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

5. TÚNEL DE DRENAGEM (\varnothing ext. = 1,50m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (\varnothing = 600mm) E ABASTECIMENTO (\varnothing = 250mm)

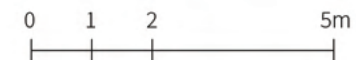
6. CANTEIROS AJARDINADOS (Intercalados com vagas de estacionamento)

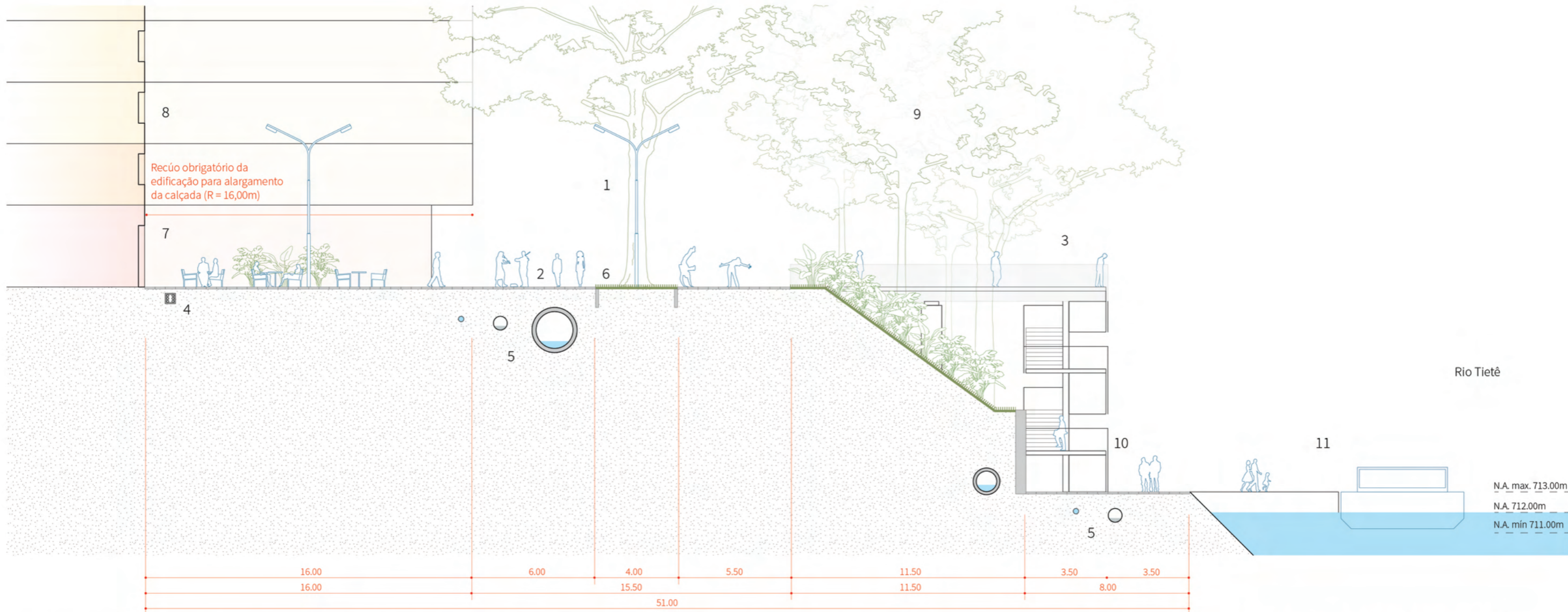
7. EDIFÍCIOS EXISTENTES COM VALOR HISTÓRICO

RUA ANDRÉ ROVAI - TRECHO ANTIGO

Corte Transversal J da Rua André Rovai (Bairro Bonfim)

ESCALA 1:125





1. CALÇADÃO (Pedestres e mobilidades ativas)
2. CALÇADAS DRENANTES
3. ACESSO À ORLA DO RIO TIETÊ - MARGEM ESQUERDA
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

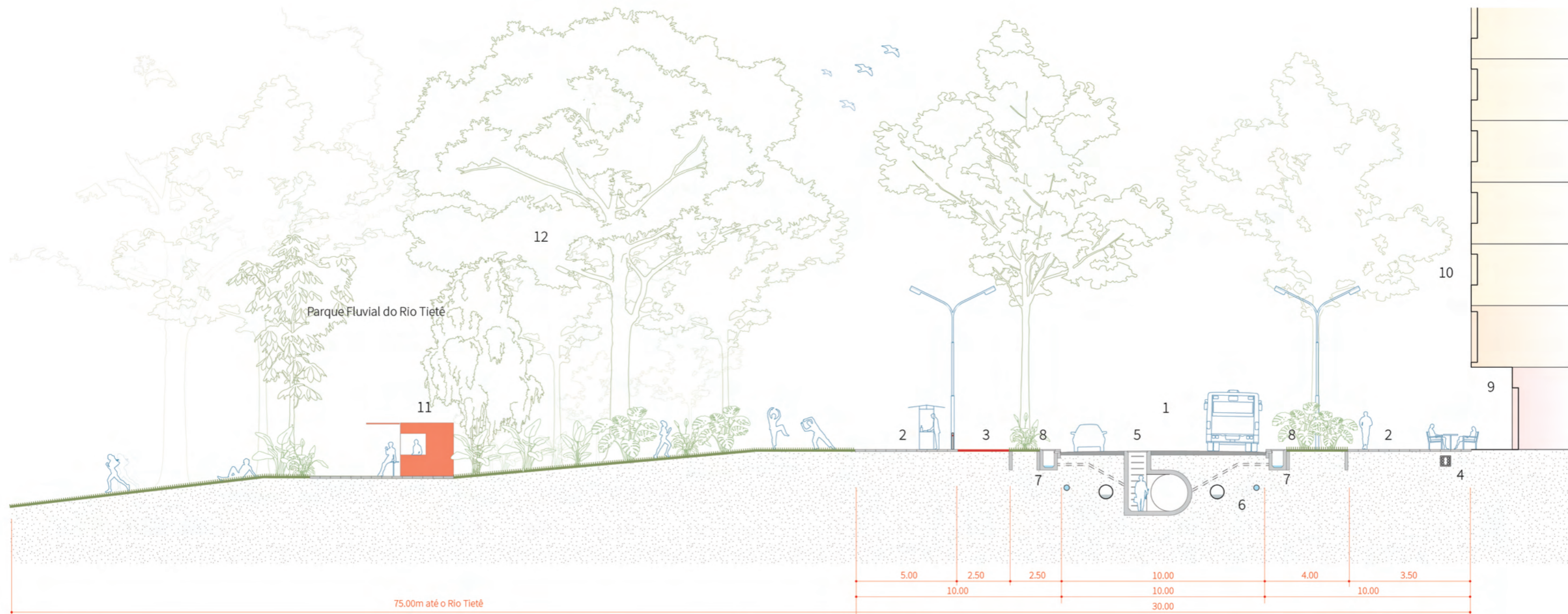
5. TÚNEL DE DRENAGEM (Ø ext. = 1,90m) E TUBULAÇÕES DE ESGOTO (Ø = 600mm) E ABASTECIMENTO (Ø = 250mm)
6. CANTEIROS AJARDINADOS
7. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)
8. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 46,00m)

9. ÁREA DENSAMENTE ARBORIZADA
10. PASSEIO DO RIO TIETÊ (Margem esquerda)
11. CAIS (Pequenas embarcações para transporte público fluvial)

CALÇADÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - MARGEM ESQUERDA
Corte Transversal K do Calçadão das Nações Unidas (Bairro Bonfim)

ESCALA 1:200

0 1 2 5 10m



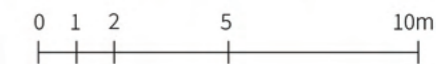
1. LEITO CARROÇÁVEL
2. CALÇADAS DRENANTES
3. CICLOVIA (Protegida por canteiros, vagas e balizadores)
4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES

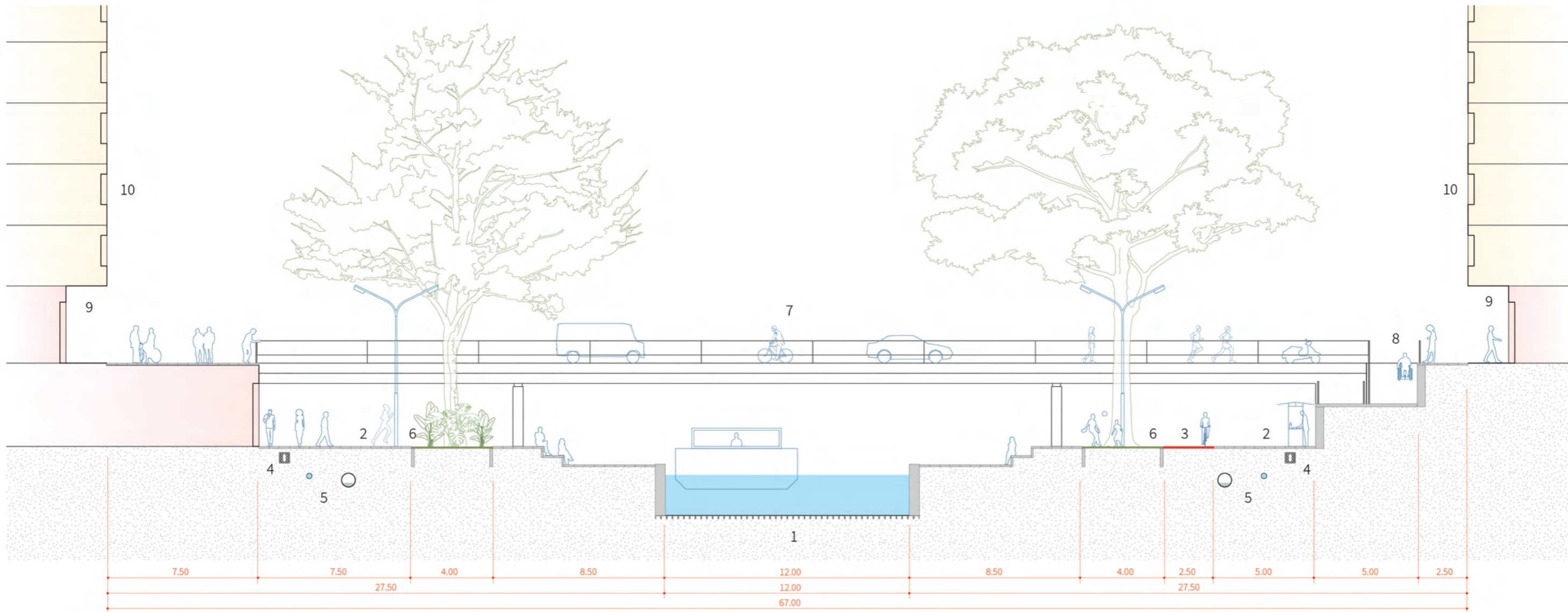
5. POÇO DE ACESSO ÀS GALERIAS DE DRENAGEM
6. TUBULAÇÕES DE ESGOTO ($\varnothing = 600\text{mm}$) E ABASTECIMENTO ($\varnothing = 250\text{mm}$)
7. BUEIRO
8. CANTEIROS AJARDINADOS

9. TÉRREO COM FACHADA ATIVA ($H = 4,00\text{m}$)
10. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até $45,00\text{m}$)
11. QUIOSQUE (Comércio com sanitários públicos e estacionamento para bicicletas).
12. ÁREA DENSAMENTE ARBORIZADA

AVENIDA PRESIDENTE KENEDY - MARGEM DIREITA
Corte Transversal L da Avenida Presidente Kennedy (Barrio Rochdale)

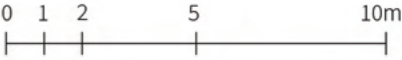
ESCALA 1:200





- 1. BRAÇO MORTO DO RIO TIETÊ (L = 12m)
- 2. CALÇADAS DRENANTES
- 3. CICLOVIA (Protegida por canteiros, vagas e balizadores)
- 4. DUTO COM FIAÇÃO SUBTERRÂNEA PARA ELÉTRICA E COMUNICAÇÕES
- 5. TUBULAÇÕES DE ESGOTO (Ø = 600mm) E ABASTECIMENTO (Ø = 250mm)
- 6. CANTEIROS AJARDINADOS
- 7. PONTE
- 8. ACESSOS AO BULEVAR (Rampas e escadas)
- 9. TÉRREO COM FACHADA ATIVA (H = 4,00m)
- 10. EDIFÍCIO DE USO MISTO (Gabarito até 36,00m)

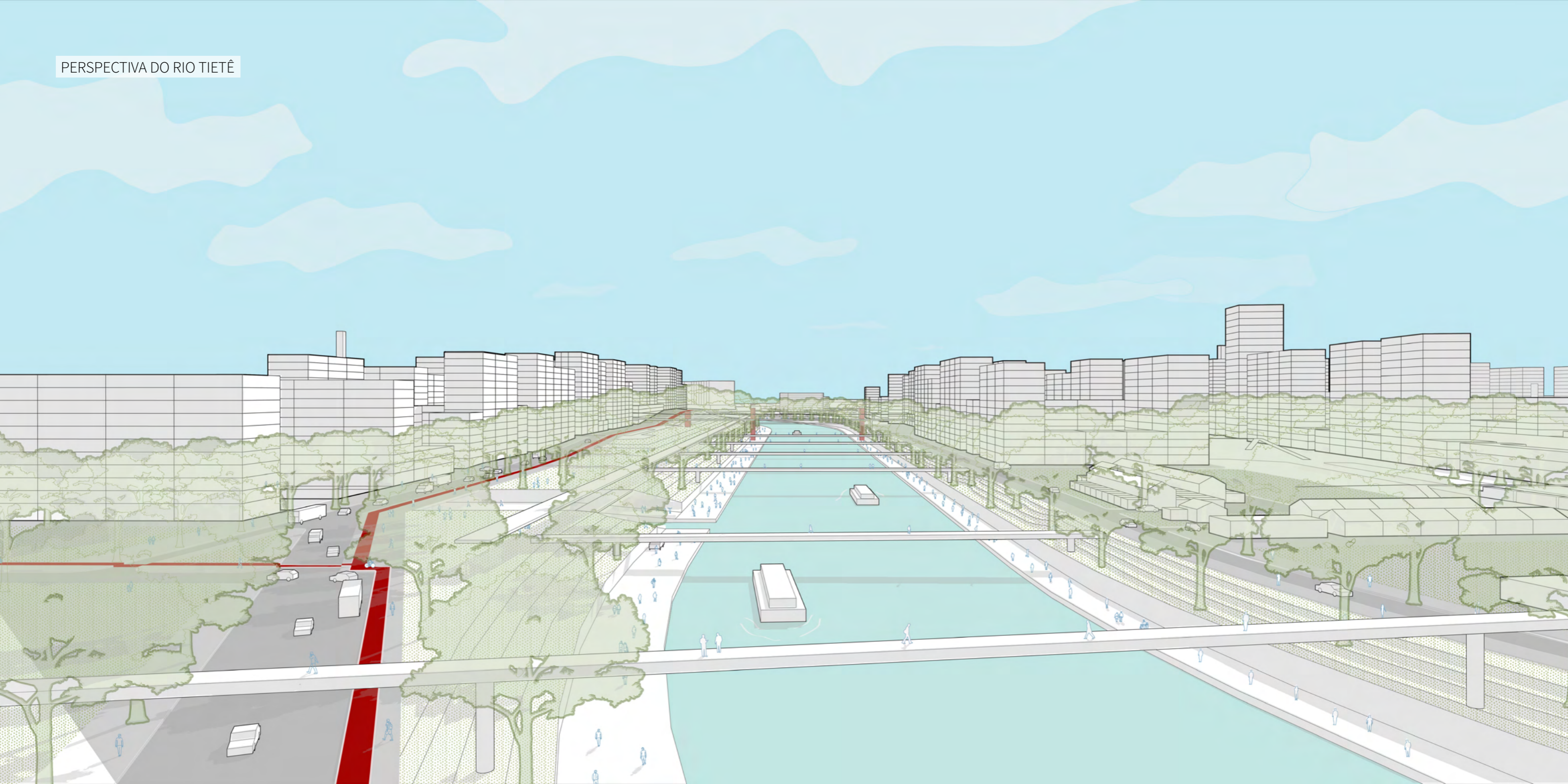
BULEVAR DO BRAÇO MORTO DO RIO TIETÊ
Corte Transversal M do Bulevar do Braço Morto do Rio Tietê
(Bairro Rochdale)
ESCALA 1:200



PERSPECTIVA DA AV. MARECHAL RONDON



PERSPECTIVA DO RIO TIETÊ



6 Conclusão

Onde estamos e para onde queremos ir?

Este ensaio de projeto urbanístico, apresenta uma possibilidade de desenho para o espaço público e privado, elevando e valorizando a qualidade do ambiente urbano na região de Osasco, transformando as áreas degradadas e de baixa utilização em novas frentes de produção habitacional e geração de emprego.

Esta intervenção pretende configurar um centro denso e compacto, com bairros heterogêneos, do ponto de vista da composição social, com a produção de habitação para diferentes segmentos de renda, e com a multiplicidade de usos, funções e formas arquitetônicas. Os espaços públicos e privados devem contribuir para o estabelecimento das circunstâncias que garantam o convite à permanência, possibilitando uma cidade animada e imprevisível.

A tecnologia deve ser utilizada pelo cidadão para beneficiar o próprio cidadão, deve buscar assegurar direitos humanos universais e garantir abrigo, água, comida, saúde, educação, esperança e liberdade para todos.¹⁵

¹⁵ DA ROCHA, Paulo Mendes. **Futuro Desenhado ou Textos Escolhidos de Paulo Mendes da Rocha**. Editora Monade, Lisboa. 2018.

A cidade do futuro deve ser “... *uma cidade densa e concentrada, uma cidade de atividades sobrepostas, uma cidade equitativa, ecológica, que ofereça facilidade para estabelecer contatos, seja aberta e ainda bela, na qual arte, arquitetura e paisagem possam emocionar e satisfazer o espírito humano.*”

ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**.

Referências Bibliografia

DA COSTA, Leonardo Araujo Cardeal. **Análise do Planejamento de Osasco à Luz da Operação Urbana Consorciada Tietê II.** Bacharel em Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

DA COSTA, Leonardo Araujo Cardeal. **Vila Dona Leonor - Osasco-SP.** Pós Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

DA ROCHA, Paulo Mendes. Editado por João Carmo Simões, Daniela Sá e Guilherme Wisnik. **Futuro Desenhado ou Textos Escolhidos de Paulo Mendes da Rocha.** Editora Monade, Lisboa, 2018.

DELIJAICOV, Alexandre. Os rios e o desenho da cidade: proposta de projeto para a orla fluvial da Grande São Paulo. Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas.** Editora Perspectiva. São Paulo, 2007.

DE SÒLA-MORALES, Ignasi. **Terrain vague.** Territorios. Editora Gustavo Gili, 2002.

OLIVEIRA, Fernanda Queiroz da Silva. **Operação Urbana Consorciada Tietê II. Do plano urbano ao projeto urbano.** Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Prebisteriana Mackenzie. São Paulo, 2014.

PORTAS, Nuno. **Do Vazio ao Cheio.** In: SMU. Vazios e o Planejamento das Cidades. Caderno de Urbanismo nº2, 2000.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Urbanização e fragmentação: apontamentos para estudo do bairro e da memória urbana.** Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/74.pdf>>

ROGERS, Richard. GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta.** Editora Gustavo Gili, 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO. **Plano Diretor do Município de Osasco,** 2014; **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Osasco,** 2016; **Diagnostico Estrategico de Osasco,** 2018-2021.

Projetos e publicações

Amsterdam Integral Desing Method for Public Space - Case Study Amstel-Stad, 2020. Disponível em: <<https://openresearch.amsterdam/en/page/58877/integral-design-method-public-space>>.

Área 40 São Miguel Paulista. Projeto de requalificação urbana e segurança viária em centro comercial, 2016. 23 Sul Arquitetura e Urbanismo.

Bicocca Milano, 1985. Projeto de requalificação urbana para o distrito de Bicocca em Milão, Itália.

Da fábrica à cidade. Luiz Filipe Rampazio. Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

Projeto de internveção e desenho urbana para a várzea do Rio Tietê. Luiz Felipe do Nascimento. Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

Il Bagno di Bellinzona, Suíça, 1967–1970. Aurelio Galfetti. Disponível em: <<https://www.atlasofplaces.com/architecture/il-bagno-di-bellinzona/>>.

Bonfim - Operação Urbana Tietê II, 2007. Vigliecca & Associados. Disponível em:<<http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/bonfim-tiete-ii-masterplan>>.

Madrid Río, Burgos e Garridos Arquitectos. In: Strategy Space. A+T Architecture Publishers. Edição 37.

PPP Habitacional Casa Paulista, MMBB Arquitetos. Disponível em: <<https://www.mmbb.com.br/projects/view/93>>.

Parc de la Villette, 1987. Bernard Tschumi Architects.

Strategy Space. A+T Architecture Publishers. Edição 37. Espanha, 2011.

Transposição e Moradia, Conversas de arquitetura, 2017. Marina Grinover. Grupo de disciplinas de projeto de edificações (GDPr) FAU USP.

The Schindler Global Awards, 2018 e 2019.

